**Το παρόν έγγραφο αποτελεί απλώς βοήθημα τεκμηρίωσης και τα θεσμικά όργανα δεν αναλαμβάνουν καμία ευθύνη για το περιεχόμενό του**

# ►B ►C1 ΟΔΗΓΙΑ 2004/49/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**της 29ης Απριλίου 2004**

**για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας**

**(Οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων)** ◄

(ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44)

Τροποποιείται από:

| | | Επίσημη Εφημερίδα | | |
|---|---|---|---|---|
| | | αριθ. | σελίδα | ημερομηνία |
| ►M1 | Οδηγία 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Ιουνίου 2008 | L 191 | 1 | 18.7.2008 |
| ►M2 | Οδηγία 2008/110/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 2008 | L 345 | 62 | 23.12.2008 |
| ►M3 | Οδηγία 2009/149/ΕΚ της Επιτροπής της 27ης Νοεμβρίου 2009 | L 313 | 65 | 28.11.2009 |
| ►M4 | Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 | L 343 | 32 | 14.12.2012 |
| ►M5 | Οδηγία 2014/88/ΕΕ της Επιτροπής της 9ης Ιουλίου 2014 | L 201 | 9 | 10.7.2014 |

Διορθώνεται από:

►C1 Διορθωτικό ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (2004/49/ΕΚ)
►C2 Διορθωτικό ΕΕ L 217 της 18.8.2010, σ. 14 (2009/149/ΕΚ)
►C3 Διορθωτικό ΕΕ L 266 της 13.10.2015, σ. 97 (2014/88/ΕΕ)

▼B

▼C1

# ΟΔΗΓΙΑ 2004/49/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**της 29ης Απριλίου 2004**

**για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας**

**(Οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων)**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 71 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής [1],

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής [2],

τη γνώμη της Επιτροπής Περιφερειών [3],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 251 της συνθήκης [4], υπό το πρίσμα του κοινού σχεδίου το οποίο έχει εγκριθεί από την επιτροπή συνδιαλλαγής στις 23 Μαρτίου 2004,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Προκειμένου να συνεχισθούν οι προσπάθειες για τη δημιουργία μιας ενιαίας αγοράς υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, που ξεκίνησαν με την οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, σχετικά με την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων [5], χρειάζεται να θεσπισθεί ένα κοινό ρυθμιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Μέχρι σήμερα τα κράτη μέλη καταρτίζουν τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας τους, κυρίως για τις εθνικές γραμμές, με βάση τις τεχνικές και λειτουργικές έννοιες που υφίστανται σε εθνικό επίπεδο. Ταυτόχρονα, οι διαφορές ως προς τις αρχές, την προσέγγιση και τη νοοτροπία δυσχεραίνουν την άρση των τεχνικών φραγμών και την καθιέρωση διεθνών μεταφορικών δραστηριοτήτων.

(2) Με την οδηγία 91/440/ΕΟΚ, την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις [6] και την οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού

---

([1]) ΕΕ C 126 Ε της 28.5.2002, σ. 332.
([2]) ΕΕ C 61 της 14.3.2003, σ. 131.
([3]) ΕΕ C 66 της 19.3.2003, σ. 5.
([4]) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 14ης Ιανουαρίου 2003 (ΕΕ C 38 Ε της 12.2.2004, σ. 92), κοινή θέση του Συμβουλίου της 26ης Ιουνίου 2003 (ΕΕ C 270 Ε της 11.11.2003, σ. 25), και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2003 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα). Νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 22ης Απριλίου 2004 και απόφαση του Συμβουλίου της 26ης Απριλίου 2004.
([5]) ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 1).
([6]) ΕΕ L 143 της 27.6.1995, σ. 70· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2001/13/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 26).

▼C1

Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας ([1]), γίνονται τα πρώτα βήματα προς τη ρύθμιση της αγοράς των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών μεταφορών, με το άνοιγμα της αγοράς των διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών υπηρεσιών. Ωστόσο, οι διατάξεις για την ασφάλεια απεδείχθησαν ανεπαρκείς, και οι διαφορές μεταξύ των απαιτήσεων ασφάλειας εξακολουθούν να υφίστανται και να επηρεάζουν τη βέλτιστη λειτουργία των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Κοινότητα. Είναι εξαιρετικά σημαντικό να εναρμονισθεί το περιεχόμενο των κανόνων ασφάλειας, η πιστοποίηση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες των αρχών ασφάλειας, καθώς και η διερεύνηση των ατυχημάτων.

(3) Τα μετρό, τα τραμ και άλλα ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα υπόκεινται σε πολλά κράτη μέλη σε τοπικούς ή περιφερειακούς κανόνες ασφάλειας, εποπτεύονται συχνά από τις τοπικές ή περιφερειακές αρχές και δεν καλύπτονται από τις απαιτήσεις για τη διαλειτουργικότητα ή τη χορήγηση αδειών σε κοινοτικό επίπεδο. Επιπλέον, για τα τραμ ισχύει συχνά η νομοθεσία οδικής ασφάλειας, και δεν μπορούν επομένως να καλυφθούν πλήρως από τους κανόνες σιδηροδρομικής ασφάλειας. Για τους λόγους αυτούς, και σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της συνθήκης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να εξαιρούν τα τοπικά αυτά σιδηροδρομικά συστήματα από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

(4) Τα επίπεδα ασφάλειας του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος είναι κατά κανόνα υψηλά, ιδιαίτερα σε σύγκριση με τις οδικές μεταφορές. Είναι σημαντική η διατήρηση της ασφάλειας τουλάχιστον στα ίδια επίπεδα κατά την τρέχουσα φάση αναδιάρθρωσης, στο πλαίσιο της οποίας διαχωρίζονται οι αρμοδιότητες των κατά το παρελθόν ολοκληρωμένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, η αυτορρύθμιση υποχωρεί στο σιδηροδρομικό τομέα, ενώ αυξάνεται περισσότερο η ρύθμιση από το κράτος. Παράλληλα με την τεχνική και την επιστημονική πρόοδο θα πρέπει να βελτιωθεί περαιτέρω και η ασφάλεια, στο μέτρο του δυνατού, και λαμβάνοντας υπόψη την ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών.

(5) Όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης του σιδηροδρομικού συστήματος, διαχειριστές υποδομής και σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, θα πρέπει να φέρουν εξ ολοκλήρου την ευθύνη για την ασφάλεια του συστήματος, ο καθένας για το δικό του τμήμα. Όπου αρμόζει, θα πρέπει να συνεργάζονται στην υλοποίηση μέτρων ελέγχου των κινδύνων. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διαχωρίσουν σαφώς την άμεση αυτή ευθύνη για την ασφάλεια από το καθήκον των αρμόδιων για την ασφάλεια αρχών να παράσχουν ένα εθνικό ρυθμιστικό πλαίσιο και να εποπτεύουν τις επιδόσεις των φορέων εκμετάλλευσης.

(6) Η ευθύνη των φορέων διαχείρισης των υποδομών και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων όσον αφορά τη λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος δεν απαλλάσσει τους υπόλοιπους φορείς, όπως οι κατασκευαστές, οι επιφορτισμένες με τη συντήρηση εταιρίες, οι φορείς παροχής υπηρεσιών και οι υπηρεσίες αγοράς υλικού, από την υποχρέωση να αναλαμβάνουν την ευθύνη των προϊόντων ή υπηρεσιών τους, σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού

([1]) ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση 2002/844/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 289 της 26.10.2002, σ. 30).

▼C1

συστήματος μεγάλης ταχύτητας [1], καθώς και της οδηγίας 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος [2] ή οιοδήποτε άλλο σχετικό νομοθετικό κείμενο της Κοινότητας.

(7) Οι απαιτήσεις ασφάλειας για τα υποσυστήματα των διευρωπαϊκών σιδηροδρομικών δικτύων θεσπίζονται στην οδηγία 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου και στην οδηγία 2001/16/ΕΚ. Εντούτοις, οι οδηγίες αυτές δεν καθορίζουν κοινές απαιτήσεις σε επίπεδο συστήματος και δεν αναφέρονται λεπτομερώς στη ρύθμιση, τη διαχείριση και την εποπτεία της ασφάλειας. Κατά τον καθορισμό των ελάχιστων επιπέδων ασφάλειας των υποσυστημάτων από τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), αυξάνεται η σημασία του καθορισμού στόχων ασφάλειας και σε επίπεδο συστήματος.

(8) Θα πρέπει να θεσπισθούν προοδευτικά κοινοί στόχοι ασφάλειας (ΚΣΑ) και κοινές μέθοδοι ασφάλειας (ΚΜΑ), προκειμένου να διασφαλίζεται η διατήρηση υψηλού επιπέδου ασφάλειας και, όπου και όποτε χρειάζεται και είναι εύλογα εφικτή, η βελτίωσή του. Οι κοινοί αυτοί στόχοι και μέθοδοι θα πρέπει να παρέχουν μέσα αξιολόγησης του επιπέδου ασφάλειας και των επιδόσεων των φορέων εκμετάλλευσης σε κοινοτικό επίπεδο, καθώς και στα κράτη μέλη.

(9) Οι πληροφορίες για την ασφάλεια του σιδηροδρομικού συστήματος σπανίζουν και συνήθως δεν δημοσιεύονται. Είναι επομένως απαραίτητο να καθορισθούν κοινοί δείκτες ασφάλειας (ΚΔΑ) προκειμένου να ελέγχεται η συμμόρφωση του συστήματος προς τους ΚΣΑ και να διευκολύνεται η παρακολούθηση του βαθμού σιδηροδρομικής ασφάλειας. Ωστόσο, οι εθνικοί ορισμοί που αφορούν τους ΚΔΑ μπορούν να εφαρμόζονται για μεταβατική περίοδο και, κατά συνέπεια, κατά τη σύνταξη της πρώτης σειράς ΚΣΑ θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η έκταση της ανάπτυξης των κοινών ορισμών των ΚΔΑ.

(10) Οι εθνικοί κανόνες ασφάλειας, που βασίζονται συχνά σε εθνικά τεχνικά πρότυπα, θα πρέπει να αντικατασταθούν προοδευτικά από κανόνες βασισμένους σε κοινά πρότυπα, τα οποία καθορίζονται από τις ΤΠΔ. Η καθιέρωση νέων εθνικών κανόνων που δεν βασίζονται σε κοινά πρότυπα θα πρέπει να περιορισθεί όσο το δυνατόν περισσότερο. Οι νέοι εθνικοί κανόνες θα πρέπει να είναι σύμφωνοι προς την κοινοτική νομοθεσία και να διευκολύνουν τη μετάβαση προς μια κοινή προσέγγιση για τη σιδηροδρομική ασφάλεια. Θα πρέπει, επομένως, να ζητείται η γνώμη όλων των ενδιαφερομένων προτού θεσπισθεί από κράτος μέλος εθνικός κανόνας ασφάλειας που επιτάσσει υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας από ό,τι ο ΚΣΑ. Στις περιπτώσεις αυτές, το νέο σχέδιο κανόνα θα πρέπει να εξετάζεται από την Επιτροπή, η οποία θα πρέπει να λάβει απόφαση εάν διαπιστωθεί ότι η πρόταση κανόνα δεν συμβιβάζεται με την κοινοτική νομοθεσία ή ότι αποτελεί μέσο αυθαίρετης διάκρισης ή συγκεκαλυμμένο περιορισμό των σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων μεταξύ κρατών μελών.

(11) Η ισχύουσα κατάσταση, κατά την οποία οι εθνικοί κανόνες ασφάλειας εξακολουθούν να έχουν σημασία, θα πρέπει να θεωρηθεί ως μεταβατική περίοδος, η οποία θα οδηγήσει τελικά στην κατάσταση κατά την οποία θα ισχύουν οι ευρωπαϊκοί κανόνες.

[1] ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 6.
[2] ΕΕ L 110 της 20.4.2001, σ. 1.

▼C1

(12) Η ανάπτυξη των ΚΣΑ, ΚΜΑ και ΚΔΑ, καθώς και η ανάγκη να διευκολυνθεί η πορεία προς μία κοινοτική προσέγγιση για τη σιδηροδρομική ασφάλεια, απαιτούν τεχνική υποστήριξη σε κοινοτικό επίπεδο. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων, που συστήθηκε βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]), δημιουργείται για την έκδοση συστάσεων όσον αφορά τους ΚΣΑ, τις ΚΜΑ και τους ΚΔΑ, καθώς και για την περαιτέρω εναρμόνιση των μέτρων και την παρακολούθηση της προόδου της σιδηροδρομικής ασφάλειας στην Κοινότητα.

(13) Κατά την εκτέλεση των αρμοδιοτήτων τους και την εκπλήρωση των καθηκόντων τους, οι διαχειριστές της υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να εφαρμόζουν ένα σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, να πληρούν τις κοινοτικές απαιτήσεις και να συμπεριλαμβάνουν κοινά στοιχεία. Οι πληροφορίες για την ασφάλεια και την εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, θα πρέπει να υποβάλλονται στην αρχή για την ασφάλεια του οικείου κράτους μέλους.

(14) Στο πλαίσιο του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι η οδηγία 89/391/ΕΚ του Συμβουλίου, της 12ης Ιουνίου 1989, σχετικά με την εφαρμογή μέτρων για την προώθηση της βελτίωσης της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων κατά την εργασία ([2]), καθώς και οι σχετικές με αυτή ειδικές οδηγίες, εφαρμόζονται πλήρως όσον αφορά την προστασία της υγείας και της ασφάλειας των εργαζομένων στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Στο πλαίσιο του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, θα πρέπει να λαμβάνεται επίσης υπόψη η οδηγία 96/49/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων ([3]).

(15) Προκειμένου να εξασφαλισθεί υψηλό επίπεδο ασφάλειας των σιδηροδρόμων και ισότιμη μεταχείριση όλων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, οι τελευταίες θα πρέπει να υπόκεινται στις ίδιες απαιτήσεις ασφάλειας. Το πιστοποιητικό ασφάλειας θα πρέπει να αποδεικνύει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση έχει θεσπίσει το σύστημά της για τη διαχείριση της ασφάλειας και ότι είναι σε θέση να συμμορφωθεί προς τα σχετικά πρότυπα και κανόνες ασφάλειας. Για τις διεθνείς υπηρεσίες μεταφορών, θα πρέπει να επαρκεί η έγκριση του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας σε ένα κράτος μέλος και να αποκτά η έγκριση κοινοτική ισχύ. Από την άλλη πλευρά, η τήρηση των εθνικών κανόνων θα πρέπει να πιστοποιείται περαιτέρω σε κάθε κράτος μέλος. Τελικός στόχος θα πρέπει να είναι η θέσπιση ενός κοινού πιστοποιητικού ασφάλειας με κοινοτική ισχύ.

(16) Επιπλέον των απαιτήσεων ασφαλείας που καθορίζονται στο πιστοποιητικό ασφαλείας, οι εγκεκριμένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να συμμορφώνονται με τις εθνικές απαιτήσεις, οι οποίες είναι συμβατές με το κοινοτικό δίκαιο και εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις, όσον αφορά τις συνθήκες υγείας και ασφάλειας και τις κοινωνικές συνθήκες, συμπεριλαμβανομένων των νομικών διατάξεων που αφορούν το χρονικό διάστημα οδήγησης, και τα δικαιώματα των εργαζομένων και των καταναλωτών, όπως προβλέπονται στα άρθρα 6 και 12 της οδηγίας 95/18/ΕΚ.

([1]) Βλέπε σελίδα 3 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.
([2]) ΕΕ L 183 της 29.6.1989, σ. 1.
([3]) ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 25· Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2003/29/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 90 της 8.4.2003, σ. 47).

▼C1

(17) Κάθε διαχειριστής υποδομής έχει καίρια ευθύνη για τον ασφαλή σχεδιασμό, συντήρηση και λειτουργία του οικείου σιδηροδρομικού δικτύου. Εκ παραλλήλου με την πιστοποίηση ασφαλείας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ο διαχειριστής της υποδομής θα πρέπει να υπόκειται και σε άδεια ασφαλείας εκδιδόμενη από την αρχή για την ασφάλεια σχετικά με το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και με άλλες διατάξεις για την ικανοποίηση των απαιτήσεων ασφαλείας.

(18) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταβάλλουν προσπάθειες για να βοηθήσουν όσους υποψηφίους επιθυμούν να εισέλθουν στην αγορά ως σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Συγκεκριμένα, θα πρέπει να παρέχουν πληροφορίες και να ανταποκρίνονται χωρίς καθυστέρηση στα αιτήματα πιστοποίησης της ασφάλειας. Για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν διεθνείς μεταφορές, είναι σημαντικό να ακολουθούνται παρόμοιες διαδικασίες στα διάφορα κράτη μέλη. Μολονότι το πιστοποιητικό ασφάλειας θα περιέχει εθνικά στοιχεία για το άμεσο μέλλον, θα πρέπει, εντούτοις, να είναι δυνατή η εναρμόνιση των κοινών στοιχείων του και η διευκόλυνση της δημιουργίας ενός κοινού προτύπου.

(19) Η πιστοποίηση του προσωπικού των συρμών και η άδεια θέσης του χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού σε λειτουργία για τα διάφορα εθνικά δίκτυα, συνιστούν συχνά ανυπέρβλητα εμπόδια για τους νεοεισερχομένους. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι εγκαταστάσεις για την κατάρτιση και πιστοποίηση όσον αφορά το προσωπικό των συρμών που είναι απαραίτητες για να πληρούνται οι απαιτήσεις εθνικών κανόνων, είναι διαθέσιμες στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που ζητούν πιστοποιητικό ασφάλειας. Θα πρέπει να θεσπισθεί μία κοινή διαδικασία χορήγησης αδειών για τη θέση σε λειτουργία του χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού.

(20) Ο χρόνος οδήγησης και οι περίοδοι ανάπαυσης για τους οδηγούς των τρένων και το λοιπό σιδηροδρομικό προσωπικό που ασκεί καθήκοντα ασφαλείας, έχουν σημαντικό αντίκτυπο ως προς την ασφάλεια του σιδηροδρομικού συστήματος. Τα θέματα αυτά εμπίπτουν στα άρθρα 137 έως 139 της Συνθήκης και αποτελούν ήδη αντικείμενο διαπραγματεύσεων μεταξύ των κοινωνικών εταίρων στο πλαίσιο της επιτροπής κλαδικού διαλόγου που έχει συσταθεί σύμφωνα με την απόφαση 98/500/ΕΚ ([1]).

(21) Η ανάπτυξη ασφαλούς κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος απαιτεί την καθιέρωση εναρμονισμένων όρων για τη χορήγηση των κατάλληλων αδειών οδήγησης σε οδηγούς τρένων και σε προσωπικό συνοδείας με καθήκοντα ασφαλείας· για το θέμα αυτό, η Επιτροπή έχει ανακοινώσει την πρόθεσή της να προτείνει σύντομα περαιτέρω νομοθεσία. Όσον αφορά το λοιπό προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με βασικά καθήκοντα ασφαλείας, τα προσόντα του έχουν ήδη καθορισθεί με τις οδηγίες 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ.

(22) Στο πλαίσιο του νέου κοινού ρυθμιστικού πλαισίου για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, θα πρέπει να δημιουργηθούν εθνικές αρχές σε όλα τα κράτη μέλη για τη ρύθμιση και την εποπτεία της ασφάλειας των σιδηροδρόμων. Προκειμένου να διευκολυνθεί η συνεργασία τους σε κοινοτικό επίπεδο, θα πρέπει να ανατεθούν στις αρχές αυτές τα ίδια ελάχιστα καθήκοντα και αρμοδιότητες. Είναι ανάγκη να εξασφαλισθεί στις αρμόδιες για την ασφάλεια εθνικές αρχές ασφάλειας υψηλός βαθμός ανεξαρτησίας. Θα πρέπει να εκτελούν τα καθήκοντά τους με ανοικτό και αμερόληπτο

([1]) Απόφαση της Επιτροπής 98/500/ΕΚ, της 20ής Μαΐου 1998, για σύσταση επιτροπών κλαδικού διαλόγου για την προώθηση του διαλόγου μεταξύ των κοινωνικών εταίρων σε ευρωπαϊκό επίπεδο (ΕΕ L 225 της 12.8.1998, σ. 27).

▼C1

τρόπο, ούτως ώστε να συμβάλλουν στη δημιουργία ενός ενιαίου κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος, και να συνεργάζονται με στόχο τον συντονισμό των κριτηρίων που χρησιμοποιούν για τη λήψη των αποφάσεων, ιδίως όσον αφορά την πιστοποίηση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που εκτελούν διεθνείς μεταφορές.

(23) Αν και τα σοβαρά σιδηροδρομικά ατυχήματα είναι σπάνια, μπορούν, εντούτοις, να έχουν καταστρεπτικές συνέπειες και να προκαλέσουν στην κοινή γνώμη ανησυχία για το βαθμό ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος. Κατά συνέπεια, όλα αυτά τα ατυχήματα θα πρέπει να διερευνώνται ως προς την ασφάλεια, ούτως ώστε να αποφεύγεται η επανάληψή τους, και τα αποτελέσματα των ερευνών θα πρέπει να δημοσιοποιούνται. Τα άλλα ατυχήματα και συμβάντα ενδέχεται να αποτελούν σημαντικές προειδοποιήσεις για σοβαρά ατυχήματα και θα πρέπει επίσης να διερευνώνται ως προς την ασφάλεια, όταν χρειάζεται.

(24) Η έρευνα ως προς την ασφάλεια θα πρέπει να διαχωρίζεται από τη δικαστική ανάκριση για το ίδιο συμβάν, ενώ θα πρέπει να εξασφαλίζεται η πρόσβαση σε στοιχεία και μαρτυρίες. Θα πρέπει να πραγματοποιείται από μόνιμο φορέα, ανεξάρτητο από τους διάφορους παράγοντες στο χώρο των σιδηροδρόμων. Ο εν λόγω φορέας θα πρέπει να λειτουργεί ούτως ώστε να αποφεύγεται οποιαδήποτε σύγκρουση συμφερόντων και οποιαδήποτε δυνατή σχέση με τα αίτια των περιστατικών που διερευνώνται. Συγκεκριμένα, η λειτουργική του ανεξαρτησία δεν θα πρέπει να θίγεται εάν συνδέεται στενά με την εθνική αρχή ασφαλείας ή τη ρυθμιστική αρχή, για λόγους που αφορούν την οργάνωση και τις νομικές δομές. Οι έρευνες θα πρέπει να διεξάγονται με τη μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια. Για κάθε περιστατικό, ο φορέας διερεύνησης θα πρέπει να συγκροτεί τη σχετική ομάδα έρευνας, η οποία θα διαθέτει την απαραίτητη εμπειρογνωμοσύνη για την εξεύρεση των άμεσων καθώς και των βαθύτερων αιτίων του συμβάντος.

(25) Οι εκθέσεις για τις έρευνες και οποιαδήποτε πορίσματα και συστάσεις παρέχουν ζωτικής σημασίας πληροφορίες για την περαιτέρω βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και θα πρέπει να δημοσιοποιούνται σε κοινοτικό επίπεδο. Οι αποδέκτες των συστάσεων ασφάλειας θα πρέπει να προβαίνουν στις δέουσες ενέργειες και ο φορέας διερεύνησης να λαμβάνει γνώση αυτών των ενεργειών.

(26) Εφόσον οι στόχοι της προβλεπόμενης δράσης, και συγκεκριμένα ο συντονισμός των δραστηριοτήτων στα κράτη μέλη για τη ρύθμιση και την εποπτεία της ασφάλειας, η διερεύνηση των ατυχημάτων και η κατάρτιση σε κοινοτικό επίπεδο κοινών στόχων ασφάλειας, κοινών μεθόδων ασφάλειας, κοινών δεικτών ασφάλειας και κοινών απαιτήσεων για τα πιστοποιητικά ασφάλειας, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και μπορούν, ως εκ τούτου, λόγω της κλίμακας της προβλεπόμενης δράσης, να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως ορίζεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη αυτών των στόχων.

▼C1

(27) Τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών εξουσιών που ανατίθενται στην Επιτροπή ([1]).

(28) Η παρούσα οδηγία αποσκοπεί στην αναδιοργάνωση και ενοποίηση της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Συνεπώς, οι διατάξεις που αφορούν την πιστοποίηση ασφαλείας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, τις οποίες είχε προηγουμένως καθορίσει η οδηγία 2001/14/ΕΚ, θα πρέπει να καταργηθούν μαζί με όλες τις αναφορές στην πιστοποίηση της ασφάλειας. Η οδηγία 95/18/ΕΚ περιλαμβάνει απαιτήσεις για τα προσόντα ασφαλείας του προσωπικού κίνησης και για την ασφάλεια του τροχαίου υλικού, οι οποίες καλύπτονται από τις απαιτήσεις για την πιστοποίηση ασφαλείας της παρούσας οδηγίας και δεν θα πρέπει να συνεχίσουν να αποτελούν μέρος των απαιτήσεων για τη χορήγηση άδειας. Προκειμένου να λάβει άδεια πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή, η εγκεκριμένη σιδηροδρομική επιχείρηση θα πρέπει να διαθέτει πιστοποιητικό ασφαλείας.

(29) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν κανόνες για τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περιπτώσεις παραβίασης των διατάξεων της παρούσας οδηγίας και να εξασφαλίζουν την εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις αυτές πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

## ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

### *Άρθρο 1*

### Σκοπός

Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι να εξασφαλίσει την ανάπτυξη και τη βελτίωση της ασφάλειας των κοινοτικών σιδηροδρόμων, καθώς και της πρόσβασης στην αγορά όσων παρέχουν σιδηροδρομικές υπηρεσίες:

α) εναρμονίζοντας τη δομή του ρυθμιστικού συστήματος στα κράτη μέλη·

β) καθορίζοντας τις αρμοδιότητες των παραγόντων·

γ) καταρτίζοντας κοινούς στόχους ασφάλειας και κοινή μεθοδολογία ασφάλειας προκειμένου να επιτευχθεί η εναρμόνιση των εθνικών κανόνων·

δ) απαιτώντας τη συγκρότηση, σε κάθε κράτος μέλος, αρχής ασφάλειας και φορέα διερεύνησης ατυχημάτων και συμβάντων·

ε) καθορίζοντας κοινές αρχές διαχείρισης, ρύθμισης και εποπτείας της ασφάλειας των σιδηροδρόμων.

([1]) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

▼C1

*Άρθρο 2*

**Πεδίο εφαρμογής**

1. Η παρούσα οδηγία αφορά το σιδηροδρομικό σύστημα των κρατών μελών, το οποίο μπορεί να χωρισθεί σε υποσυστήματα σχετικά με τομείς διαρθρωτικής και λειτουργικής φύσεως. Καλύπτει τις απαιτήσεις ασφάλειας ολόκληρου του συστήματος, συμπεριλαμβανομένης της ασφαλούς διαχείρισης της υποδομής και της εκμετάλλευσης της κυκλοφορίας και της αλληλεπίδρασης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστών υποδομής.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από τα μέτρα που θεσπίζουν για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας:

α) τα μετρό, τραμ και άλλα ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα·

β) τα δίκτυα τα λειτουργικώς αποκομμένα από τα υπόλοιπα σιδηροδρομικά συστήματα και τα οποία προορίζονται μόνο για τη λειτουργία τοπικών, αστικών ή προαστιακών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, καθώς και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με δραστηριότητες μόνο στα δίκτυα αυτά·

γ) τη σιδηροδρομική υποδομή που ανήκει σε ιδιώτες και υπάρχει για να χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τον κύριο της υποδομής για τις δικές του μεταφορές φορτίου·

▼M2

δ) διατηρητέα οχήματα που κυκλοφορούν στα εθνικά δίκτυα υπό τον όρο ότι πληρούν τις εθνικές διατάξεις και ρυθμίσεις περί ασφαλείας με στόχο την εξασφάλιση της ασφαλούς κυκλοφορίας των οχημάτων αυτών·

ε) διατηρητέοι, μουσειακοί και τουριστικοί σιδηρόδρομοι που λειτουργούν στο δικό τους δίκτυο, συμπεριλαμβανομένων των συνεργείων, των οχημάτων και του προσωπικού.·

▼C1

*Άρθρο 3*

**Ορισμοί**

Για το σκοπό της παρούσας οδηγίας, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

α) «σιδηροδρομικό σύστημα»: το σύνολο των υποσυστημάτων σχετικά με τομείς διαρθρωτικής και λειτουργικής φύσεως, όπως ορίζονται στις οδηγίες 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ, καθώς και η διαχείριση και λειτουργία ολόκληρου του συστήματος·

β) «διαχειριστής υποδομής»: κάθε φορέας ή επιχείρηση που είναι υπεύθυνος ιδίως για την εγκατάσταση και τη συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής, ή μέρους αυτής, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, της διαχείρισης των συστημάτων ελέγχου και ασφάλειας συμπεριλαμβανομένης επίσης της υποδομής. Τα καθήκοντα του διαχειριστή της υποδομής ενός δικτύου ή ενός μέρους δικτύου μπορούν να ανατίθενται σε διαφορετικούς φορείς ή επιχειρήσεις·

γ) «σιδηροδρομική επιχείρηση»: κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση κατά την έννοια της οδηγίας 2001/14/ΕΚ, και κάθε άλλη δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση η δραστηριότητα της οποίας είναι η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ή/και επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή εξασφαλίζει υποχρεωτικά και την έλξη· συμπεριλαμβάνονται επίσης οι επιχειρήσεις που παρέχουν μόνον έλξη·

▼C1

δ) «τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ)»: οι προδιαγραφές που ισχύουν για κάθε υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος προκειμένου αυτό να ανταποκρίνεται στις βασικές απαιτήσεις και να εξασφαλίζει τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, όπως ορίζονται στην οδηγία 96/48/ΕΚ και στην οδηγία 2001/16/ΕΚ.

ε) «κοινοί στόχοι ασφάλειας (ΚΣΑ)»: τα επίπεδα ασφάλειας που πρέπει κατ «ελάχιστον να επιτυγχάνονται στα διάφορα τμήματα του σιδηροδρομικού συστήματος (όπως φέρ» ειπείν το συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα, το σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας, τις μακρές σιδηροδρομικές σήραγγες ή τις γραμμές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τις μεταφορές εμπορευμάτων) καθώς και σε ολόκληρο το σύστημα, τα οποία εκφράζονται με κριτήρια αποδοχής κινδύνων·

στ) «κοινές μέθοδοι ασφάλειας (ΚΜΑ)»: η μεθοδολογία που καταρτίζεται για την περιγραφή του τρόπου αξιολόγησης της επίτευξης των στόχων ασφάλειας και της συμμόρφωσης με άλλες αιτήσεις ασφάλειας·

ζ) «αρχή για την ασφάλεια»: ο εθνικός φορέας που αναλαμβάνει τα καθήκοντα που αφορούν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων σύμφωνα με την παρούσα οδηγία ή κάθε οργανισμός δύο κρατών μελών στον οποίο τα κράτη μέλη έχουν αναθέσει τα καθήκοντα αυτά ώστε να εξασφαλίζεται ένα ενιαίο καθεστώς ασφαλείας για την εξειδικευμένη διαμεθοριακή υποδομή·

η) «εθνικοί κανόνες ασφάλειας»: το σύνολο των κανόνων που περιλαμβάνουν τις απαιτήσεις σιδηροδρομικής ασφάλειας οι οποίες επιβάλλονται σε επίπεδο κράτους μέλους και ισχύουν για περισσότερες από μία σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ανεξαρτήτως του φορέα από τον οποίο εκδίδονται·

θ) «σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας»: η οργάνωση και οι ρυθμίσεις που θεσπίζονται από έναν διαχειριστή υποδομής ή μία σιδηροδρομική επιχείρηση με στόχο την εξασφάλιση της ασφαλούς διαχείρισης των μεταφορών που εκτελεί·

ι) «υπεύθυνος έρευνας»: το πρόσωπο που φέρει την ευθύνη για τη διοργάνωση, τη διεξαγωγή και τον έλεγχο μιας έρευνας·

ια) «ατύχημα»: κάθε ακούσιο ή απρομελέτητο αιφνίδιο περιστατικό ή μία ειδική αλληλουχία τέτοιων περιστατικών με βλαβερές συνέπειες· τα ατυχήματα διακρίνονται στις εξής κατηγορίες: συγκρούσεις, εκτροχιασμοί, ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις, ατυχήματα που προκαλούνται σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό, πυρκαγιές και άλλα·

ιβ) «σοβαρό ατύχημα»: κάθε σύγκρουση ή εκτροχιασμός συρμών, με τουλάχιστον έναν νεκρό ή πέντε ή περισσότερους σοβαρά τραυματισμένους, ή εκτεταμένες ζημίες στο τροχαίο υλικό, την υποδομή ή το περιβάλλον, καθώς και κάθε άλλο παρόμοιο ατύχημα με προφανείς επιπτώσεις για τη ρύθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και τη διαχείριση της ασφάλειας. Ως «εκτεταμένες ζημίες» νοούνται οι ζημίες οι οποίες μπορούν να εκτιμηθούν αμέσως από τον φορέα των ερευνών ότι θα κοστίσουν συνολικά τουλάχιστον 2 εκατ. EUR·

ιγ) «συμβάν»: κάθε περιστατικό, πλην ατυχήματος ή σοβαρού ατυχήματος, που συνδέεται με τη λειτουργία των τρένων και επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία τους·

▼C1

ιδ) «έρευνα/διερεύνηση»: διαδικασία που διεξάγεται με σκοπό την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων και η οποία περιλαμβάνει τη συγκέντρωση και την ανάλυση πληροφοριών, την εξαγωγή συμπερασμάτων, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού των αιτίων, και, οσάκις κρίνεται ενδεδειγμένο, τη διατύπωση συστάσεων ασφάλειας·

ιε) «αίτια»: ενέργειες, παραλείψεις, γεγονότα ή συνθήκες, ή συνδυασμός αυτών, που οδηγούν σε ατύχημα ή συμβάν·

ιστ) «Οργανισμός»: ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων, ο κοινοτικός οργανισμός για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων·

ιζ) «κοινοποιημένοι οργανισμοί»: οι οργανισμοί που είναι επιφορτισμένοι με την αξιολόγηση της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας ή τη διεξαγωγή της κοινοτικής διαδικασίας ελέγχου των υποσυστημάτων, όπως ορίζονται στις οδηγίες 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ·

ιη) «στοιχεία διαλειτουργικότητας»: κάθε βασικό στοιχείο, ομάδα στοιχείων, υποσύνολο ή πλήρες σύνολο υλικών ενσωματωμένων ή προοριζόμενων να ενσωματωθούν σε ένα υποσύστημα, από το οποίο εξαρτάται άμεσα ή έμμεσα η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος, όπως ορίζονται στις οδηγίες 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ. Η έννοια του «στοιχείου» καλύπτει στοιχεία υλικά όσο και άυλα, όπως το λογισμικό·

▼M2

ιθ) «κάτοχος»: το πρόσωπο ή ο φορέας ο οποίος, όντας ιδιοκτήτης ή νομέας οχήματος, το εκμεταλλεύεται ως μέσο μεταφοράς καταχωρισμένο στο Εθνικό Μητρώο Οχημάτων (ΕΜΟ) του άρθρου 33 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (αναδιατύπωση) [1] (εφεξής «οδηγία για τη διαλειτουργικότητα»)·

κ) «υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας»: ο υπεύθυνος για τη συντήρηση του οχήματος φορέας που έχει καταχωρισθεί με την ιδιότητα αυτή στο ΕΜΟ·

κα) «όχημα»: σιδηροδρομικό όχημα δυνάμενο να κινηθεί με δικούς του τροχούς επί σιδηροδρομικών γραμμών, με ή χωρίς έλξη. Το σιδηροδρομικό όχημα αποτελείται από ένα ή περισσότερα δομικά και λειτουργικά υποσυστήματα ή μέρη των υποσυστημάτων αυτών.

▼C1

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

## ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

### *Άρθρο 4*

### Εξέλιξη και βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη συνολική διατήρηση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και, στο μέτρο του δυνατού, τη συνεχή βελτίωσή

[1] ΕΕ L 191 της 18.7.2008 σ. 1·

▼C1

της, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη της κοινοτικής νομοθεσίας, καθώς και την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, και δίδοντας προτεραιότητα στην πρόληψη των σοβαρών ατυχημάτων.

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη θέσπιση, εφαρμογή και επιβολή των κανόνων ασφάλειας με ανοικτό και αμερόληπτο τρόπο, για την προαγωγή της ανάπτυξης ενός ενιαίου συστήματος ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών μεταφορών.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα μέτρα ανάπτυξης και βελτίωσης της σιδηροδρομικής ασφάλειας λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη συστηματικής προσέγγισης.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι την ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος και τον έλεγχο των σχετικών κινδύνων αναλαμβάνουν οι διαχειριστές υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, που υποχρεούνται να εφαρμόζουν τα απαραίτητα μέτρα ελέγχου των κινδύνων, κατά περίπτωση, σε συνεργασία μεταξύ τους καθώς και τους εθνικούς κανόνες και πρότυπα ασφάλειας, και να καταρτίζουν συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.

Με επιφύλαξη της αστικής ευθύνης σύμφωνα με τις απαιτήσεις του δικαίου των κρατών μελών, κάθε διαχειριστής υποδομής και σιδηροδρομική επιχείρηση αναλαμβάνει την ευθύνη για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του και για την ασφαλή λειτουργία του, συμπεριλαμβανομένης της προμήθειας υλικού και της ανάθεσης υπηρεσιών, έναντι των χρηστών, των πελατών, των εμπλεκομένων εργαζομένων και των τρίτων.

4. Τούτο δεν θίγει την ευθύνη κάθε κατασκευαστή, συντηρητή, ►M2 συντηρητής ◄, παρέχοντος υπηρεσίες και προμηθευτή να παραδίδουν τροχαίο υλικό, εγκαταστάσεις, εξαρτήματα και άλλο υλικό ή υπηρεσίες σύμφωνα με τις ισχύουσες προϋποθέσεις και όρους χρήσης, προκειμένου να είναι δυνατή η ασφαλής χρησιμοποίησή τους από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή/και τους διαχειριστές υποδομής.

*Άρθρο 5*

**Κοινοί δείκτες ασφάλειας**

1. Προκειμένου να διευκολυνθεί η αξιολόγηση της επίτευξης των ΚΣΑ και να εξασφαλισθεί η παρακολούθηση της γενικής εξέλιξης της σιδηροδρομικής ασφάλειας, τα κράτη μέλη συγκεντρώνουν πληροφορίες για τους κοινούς δείκτες ασφάλειας (ΚΔΑ) μέσω των ετήσιων εκθέσεων των αρχών για την ασφάλεια, σύμφωνα με το άρθρο 18.

Ως πρώτο έτος αναφοράς για τους ΚΔΑ ορίζεται το 2006· οι σχετικές πληροφορίες υποβάλλονται με την ετήσια έκθεση το επόμενο έτος.

Οι ΚΔΑ καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα Ι.

▼M2

2. Πριν από τις 30 Απριλίου 2009, το Παράρτημα Ι αναθεωρείται, ιδίως για να συμπεριλάβει τους κοινούς ορισμούς των ΚΔΑ και τις κοινές μεθόδους υπολογισμού του κόστους ατυχημάτων. Το μέτρο αυτό, που αποσκοπεί στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, θεσπίζεται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 27, παράγραφος 2α.

▼C1

*Άρθρο 6*

**Κοινές μέθοδοι ασφαλείας**

▼M2

1. Πριν από τις 30 Απριλίου 2008, η Επιτροπή θεσπίζει την πρώτη σειρά ΚΜΑ που καλύπτει τουλάχιστον τις μεθόδους που περιγράφονται στην παράγραφο 3, στοιχείο α). Δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Πριν από τις 30 Απριλίου 2010, η Επιτροπή θεσπίζει δεύτερη σειρά ΚΜΑ που καλύπτει τις λοιπές μεθόδους που περιγράφονται στην παράγραφο 3. Δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Τα μέτρα αυτά, που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζονται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 27, παράγραφος 2α.

▼C1

2. Τα σχέδια ΚΣΑ και τα σχέδια αναθεωρημένων ΚΣΑ καταρτίζονται από τον Οργανισμό δυνάμει των εντολών που εγκρίνονται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 2.

Το σχέδιο ΚΜΑ βασίζεται στην εξέταση των υφιστάμενων μεθόδων στα κράτη μέλη.

3. Η ΚΜΑ περιγράφει τον τρόπο αξιολόγησης του επιπέδου ασφάλειας και της επίτευξης των στόχων ασφάλειας και της συμμόρφωσης προς άλλες απαιτήσεις ασφάλειας, αναπτύσσοντας και ορίζοντας:

α) τις μεθόδους αξιολόγησης και εκτίμησης των κινδύνων·

β) τις μεθόδους αξιολόγησης της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις των πιστοποιητικών ασφάλειας και των αδειών ασφάλειας που εκδίδονται σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 11

και

▼M2

γ) εφόσον δεν διέπονται από ΤΠΔ, τις μεθόδους που χρησιμοποιούνται για να ελέγχεται εάν τα διαρθρωτικά υποσυστήματα του σιδηροδρομικού συστήματος λειτουργούν και συντηρούνται σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις.

4. Οι ΚΜΑ αναθεωρούνται τακτικά, λαμβάνοντας υπόψη την εμπειρία από την εφαρμογή της καθώς και τη συνολική εξέλιξη της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και τις υποχρεώσεις των κρατών μελών κατά το άρθρο 4, παράγραφος 1. Το μέτρο αυτό, που αποσκοπεί στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζεται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 27, παράγραφος 2α.

▼C1

5. Τα κράτη μέλη επιφέρουν όλες τις αναγκαίες τροποποιήσεις στους εθνικούς τους κανόνες ασφάλειας με γνώμονα τη θέσπιση ΚΔΑ και τυχόν αναθεώρησή τους.

*Άρθρο 7*

**Κοινοί στόχοι ασφάλειας**

1. Οι ΚΣΑ αναπτύσσονται, θεσπίζονται και αναθεωρούνται σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζει το παρόν άρθρο.

2. Τα σχέδια ΚΣΑ και τα σχέδια αναθεωρημένων ΚΣΑ καταρτίζονται από τον Οργανισμό δυνάμει των εντολών που εγκρίνονται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 2.

▼C1

3. ►M2 Η πρώτη σειρά σχεδίων ΚΣΑ βασίζεται σε εξέταση των υφισταμένων στόχων και επιδόσεων ασφαλείας στα κράτη μέλη και εξασφαλίζει ότι δεν μειώνονται οι σημερινές επιδόσεις στον τομέα της ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος σε κανένα κράτος μέλος. Θεσπίζονται από την Επιτροπή πριν από τις 30 Απριλίου 2009 και δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Το μέτρο αυτό, που αποσκοπεί στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζεται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 27, παράγραφος 2α.

Η δεύτερη σειρά σχεδίων ΚΣΑ βασίζεται στην κτηθείσα εμπειρία από την πρώτη σειρά σχεδίων ΚΣΑ και την εφαρμογή τους. Αντικατοπτρίζουν όλους τους τομείς προτεραιότητας στους οποίους πρέπει να ενισχυθεί η ασφάλεια. Θεσπίζονται από την Επιτροπή πριν από τις 30 Απριλίου 2011 και δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Το μέτρο αυτό, που αποσκοπεί στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζεται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 27, παράγραφος 2α. ◄

Όλες οι προτάσεις σχεδίων και αναθεωρημένων ΚΣΑ αντανακλούν τις υποχρεώσεις των κρατών μελών που καθορίζει το άρθρο 4 παράγραφος 1. Συνοδεύονται από αξιολόγηση του εκτιμώμενου κόστους και ωφέλειας, με περιγραφή του πιθανού αντίκτυπου σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς και οικονομικούς παράγοντες, και της κοινωνικής αποδοχής του κινδύνου. Περιλαμβάνουν χρονοδιάγραμμα σταδιακής εφαρμογής, κατά περίπτωση, ιδίως προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη το είδος και το ύψος της επένδυσης που απαιτείται για την εφαρμογή τους. Στα εν λόγω σχέδια, αναλύεται ο πιθανός αντίκτυπος στις ΤΠΔ για τα υποσυστήματα και περιλαμβάνονται, οσάκις ενδείκνυται, επακόλουθες προτάσεις τροποποίησης των ΤΠΔ.

4. Οι ΚΣΑ ορίζουν τα επίπεδα ασφάλειας που πρέπει τουλάχιστον να επιτευχθούν στα διάφορα τμήματα του σιδηροδρομικού συστήματος και σε ολόκληρο το σύστημα, σε κάθε κράτος μέλος, υπό μορφή κριτηρίων αποδοχής των κινδύνων για:

α) μεμονωμένους κινδύνους που αφορούν τους επιβάτες, το προσωπικό, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού των εργολάβων, τους χρήστες των ισόπεδων διαβάσεων και άλλους, και, υπό την επιφύλαξη των υφιστάμενων εθνικών και διεθνών κανόνων περί ευθύνης, μεμονωμένους κινδύνους που αφορούν άτομα που βρίσκονται χωρίς άδεια στις σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις·

β) κινδύνους για την κοινωνία.

▼M2

5. Οι ΚΣΑ αναθεωρούνται τακτικά, λαμβάνοντας υπόψη τη συνολική εξέλιξη της ασφάλειας των σιδηροδρόμων. Το μέτρο αυτό, που αποσκοπεί στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζεται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 27, παράγραφος 2α.

▼C1

6. Τα κράτη μέλη προβαίνουν σε κάθε αναγκαία τροποποίηση των εθνικών τους κανόνων ασφάλειας ώστε να επιτευχθούν τουλάχιστον οι ΚΣΑ, και τυχόν αναθεωρημένοι ΚΣΑ, σύμφωνα με τα προσαρτημένα σε αυτούς χρονοδιαγράμματα εφαρμογής. Κοινοποιούν αυτούς τους κανόνες στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 3.

▼C1

*Άρθρο 8*

**Εθνικοί κανόνες ασφάλειας**

1. Κατ' εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη καταρτίζουν δεσμευτικούς εθνικούς κανόνες ασφαλείας και μεριμνούν ώστε να δημοσιεύονται και τίθενται στη διάθεση όλων των διαχειριστών υποδομής, των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των αιτούντων πιστοποιητικό ασφάλειας και των αιτούντων άδεια ασφαλείας σε απλή γλώσσα, κατανοητή από όλους τους ενδιαφερομένους.

2. Πριν από τις 30 Απριλίου 2005, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή όλους τους ισχύοντες σχετικούς εθνικούς κανόνες ασφάλειας, όπως ορίζονται στο παράρτημα ΙΙ, και επισημαίνουν τον τομέα εφαρμογής τους.

Η κοινοποίηση παρέχει επιπλέον πληροφορίες για το βασικό περιεχόμενο των κανόνων, με παραπομπές στα νομικά κείμενα, για το είδος της νομοθεσίας, καθώς και για τον φορέα ή οργανισμό που είναι υπεύθυνος για τη δημοσίευσή της.

3. Το αργότερο τέσσερα χρόνια από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, ο Οργανισμός αξιολογεί τον τρόπο με τον οποίοι οι εθνικοί κανόνες ασφάλειας δημοσιεύονται και τίθενται στη διάθεση των ενδιαφερομένων σύμφωνα με την παράγραφο 1, και αναθέτει στην Επιτροπή να λάβει μέτρα σχετικά με την κατάρτιση ενιαίου προτύπου υποδείγματος για τη δημοσίευση των εν λόγω κανόνων και τον καθορισμό του γλωσσικού καθεστώτος, προκειμένου οι χρήστες να έχουν ευκολότερη πρόσβαση σε αυτές τις πληροφορίες.

4. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν πάραυτα στην Επιτροπή κάθε τροποποίηση κοινοποιημένων εθνικών κανόνων ασφάλειας και κάθε νέο παρόμοιο κανόνα που έχει τυχόν θεσπισθεί, εκτός εάν ο κανόνας αφορά εξ ολοκλήρου την εφαρμογή των ΚΔΑ.

5. Προκειμένου να μειωθεί στο ελάχιστο η καθιέρωση νέων ειδικών εθνικών κανόνων προλαμβάνοντας έτσι τη δημιουργία περαιτέρω φραγμών και με προοπτική τη σταδιακή εναρμόνιση των κανόνων ασφαλείας, η Επιτροπή ελέγχει την καθιέρωση νέων εθνικών κανόνων εκ μέρους των κρατών μελών.

6. Εάν, μετά τη θέσπιση ΚΣΑ, κράτος μέλος προτίθεται να καθιερώσει νέο εθνικό κανόνα ασφαλείας, ο οποίος απαιτεί υψηλότερο επίπεδο ασφαλείας από αυτό που ορίζει ο ΚΣΑ ή εάν κράτος μέλος προτίθεται να εισάγει νέο εθνικό κανόνα ασφαλείας, ο οποίος ενδέχεται να επηρεάσει την εκμετάλλευση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων από άλλα κράτη μέλη στην επικράτεια του ενδιαφερομένου κράτους μέλους, το κράτος μέλος διαβουλεύεται με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη εγκαίρως και ισχύει η διαδικασία της παραγράφου 7.

7. Το κράτος μέλος υποβάλλει το σχέδιο κανόνα ασφαλείας στην Επιτροπή προς εξέταση, και δηλώνει τους λόγους θέσπισής του.

Εάν η Επιτροπή θεωρήσει ότι το σχέδιο κανόνα ασφαλείας δεν συμβιβάζεται με την ΚΜΑ ή τουλάχιστον με την επίτευξη του ΚΣΑ, ή ότι αποτελεί μέσο αυθαίρετης διάκρισης ή συγκεκαλυμμένο περιορισμό των σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων μεταξύ κρατών μελών, λαμβάνεται, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 27 παράγραφος 2, απόφαση με αποδέκτη το οικείο κράτος μέλος.

Εάν η Επιτροπή έχει σοβαρές επιφυλάξεις όσον αφορά τη συμβατότητα του σχεδίου κανόνα ασφάλειας με την ΚΜΑ ή τουλάχιστον με την επίτευξη του ΚΣΑ, ή θεωρεί ότι αποτελεί μέσο αυθαίρετης διάκρισης ή συγκεκαλυμμένο περιορισμό των σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων μεταξύ κρατών μελών, η Επιτροπή ενημερώνει αμέσως το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος το οποίο αναστέλλει την έγκριση, την έναρξη ισχύος ή την εφαρμογή του κανόνα, έως ότου ληφθεί απόφαση εντός προθεσμίας έξι μηνών, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 27 παράγραφος 2.

▼C1

*Άρθρο 9*

**Συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας**

1. Οι διαχειριστές της υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θεσπίζουν τα συστήματά τους για τη διαχείριση της ασφάλειας προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι το σιδηροδρομικό σύστημα μπορεί να επιτύχει τουλάχιστον τους ΚΣΑ, ότι πληροί τους εθνικούς κανόνες ασφάλειας που περιγράφονται στο άρθρο 8 και στο παράρτημα ΙΙ και τις απαιτήσεις ασφάλειας που θεσπίζονται στο πλαίσιο των ΤΠΔ, καθώς και ότι τα σχετικά μέρη των ΚΜΑ εφαρμόζονται.

2. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας πληροί τις απαιτήσεις και περιλαμβάνει τα στοιχεία που ορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ, με προσαρμογή στη φύση, το μέγεθος και άλλες συνθήκες της επιδιωκόμενης δραστηριότητας. Εξασφαλίζει τον έλεγχο όλων των κινδύνων που προκαλεί η δραστηριότητα του διαχειριστή της υποδομής ή της σιδηροδρομικής επιχείρησης, συμπεριλαμβανομένης της παροχής συντήρησης και της χρησιμοποίησης εργολάβων. Με την επιφύλαξη των υφιστάμενων εθνικών και διεθνών κανόνων περί ευθύνης, το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας λαμβάνει επίσης υπόψη, οσάκις ενδείκνυται και είναι εύλογο, τους κινδύνους που προκύπτουν ως αποτέλεσμα των δραστηριοτήτων τρίτων.

3. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας κάθε διαχειριστή υποδομής λαμβάνει υπόψη τις συνέπειες της εκμετάλλευσης του δικτύου από διάφορες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και λαμβάνει μέτρα ώστε όλες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να ασκούν τις δραστηριότητές τους σύμφωνα με τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες ασφάλειας, καθώς και σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται από το πιστοποιητικό ασφάλειας που έχουν λάβει. Το εν λόγω σύστημα καταρτίζεται επιπλέον με στόχο τον συντονισμό των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης του διαχειριστή της υποδομής με όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που ασκούν δραστηριότητα στο πλαίσιο της υποδομής του.

4. Όλοι οι διαχειριστές υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υποβάλλουν ετησίως στην αρμόδια για την ασφάλεια αρχή, πριν από τις 30 Ιουνίου, ετήσια έκθεση ασφάλειας για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Η εν λόγω έκθεση περιλαμβάνει:

α) πληροφορίες για την επίτευξη των στόχων της επιχείρησης στον τομέα της ασφάλειας και για τα αποτελέσματα των προγραμμάτων ασφάλειας·

β) την κατάρτιση των εθνικών δεικτών ασφάλειας και των ΚΔΑ που ορίζονται στο παράρτημα Ι, εφόσον είναι συναφείς με την επιχείρηση που υποβάλλει την έκθεση·

γ) τα αποτελέσματα του εσωτερικού ελέγχου ασφάλειας·

δ) παρατηρήσεις για ανεπάρκειες και δυσλειτουργίες των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και της διαχείρισης της υποδομής που ενδέχεται να ενδιαφέρουν την αρμόδια για την ασφάλεια αρχή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

**ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

*Άρθρο 10*

**Πιστοποιητικά ασφάλειας**

1. Προκειμένου να αποκτήσει πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή, μία σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να έχει λάβει πιστοποιητικό ασφάλειας σύμφωνα με το παρόν κεφάλαιο. Το πιστοποιητικό ασφάλειας μπορεί να καλύπτει ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο ενός κράτους μέλους ή μόνο ένα καθορισμένο τμήμα αυτού.

▼M2

Το πιστοποιητικό ασφαλείας αποδεικνύει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση έχει θεσπίσει το σύστημά της για διαχείριση της ασφάλειας και είναι σε θέση να πληροί τις απαιτήσεις των ΤΠΔ και άλλης σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας, καθώς και των εθνικών κανόνων ασφάλειας, προκειμένου να ελέγχει επιτυχώς τους κινδύνους και να παρέχει με ασφάλεια υπηρεσίες μεταφοράς στο δίκτυο.

▼C1

2. Το πιστοποιητικό ασφάλειας περιλαμβάνει:

α) πιστοποίηση αποδοχής του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης, όπως περιγράφεται στο άρθρο 9 και στο παράρτημα ΙΙΙ

και

▼M2

β) πιστοποίηση που επιβεβαιώνει την αποδοχή μέτρων που λαμβάνει η σιδηροδρομική επιχείρηση προκειμένου να ανταποκρίνεται στις ιδιαίτερες απαιτήσεις που επιβάλλει η ασφαλής εκμετάλλευση του σχετικού δικτύου. Οι απαιτήσεις μπορεί να περιλαμβάνουν εφαρμογή των ΤΠΔ και των εθνικών κανόνων ασφαλείας, περιλαμβανομένων των κανόνων επιχειρησιακής λειτουργίας του δικτύου, την αποδοχή πιστοποιητικών προσωπικού και την άδεια θέσης σε λειτουργία των οχημάτων που χρησιμοποιούν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Η πιστοποίηση βασίζεται στην τεκμηρίωση που υποβάλλει η σιδηροδρομική επιχείρηση όπως περιγράφεται στο Παράρτημα IV.

▼C1

3. Η αρχή για την ασφάλεια του κράτους μέλους στο οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση άρχισε να ασκεί τις δραστηριότητές της, χορηγεί την πιστοποίηση σύμφωνα με την παράγραφο 2.

Η πιστοποίηση που χορηγείται σύμφωνα με την παράγραφο 2, πρέπει να καθορίζει το είδος και την έκταση των καλυπτόμενων σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων. Η πιστοποίηση που χορηγείται σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχείο α), πρέπει να ισχύει σε όλη την Κοινότητα για ισοδύναμες δραστηριότητες σιδηροδρομικών μεταφορών.

4. Η αρχή για την ασφάλεια του κράτους μέλους στο οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση σκοπεύει να εκτελέσει συμπληρωματικές υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών χορηγεί τη συμπληρωματική εθνική πιστοποίηση που απαιτείται σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχείο β).

5. Το πιστοποιητικό ασφάλειας ανανεώνεται κατόπιν αιτήσεως της σιδηροδρομικής επιχείρησης σε διαστήματα τα οποία δεν υπερβαίνουν την πενταετία. Ενημερώνεται, εν μέρει ή στο σύνολό του, κάθε φορά που ο τύπος ή η έκταση της δραστηριότητας υφίσταται ουσιαστική τροποποίηση.

Ο κάτοχος του πιστοποιητικού ασφάλειας ενημερώνει χωρίς καθυστέρηση την αρχή για την ασφάλεια για όλες τις σημαντικές τροποποιήσεις των όρων του οικείου μέρους του πιστοποιητικού ασφάλειας. Επιπλέον, κοινοποιεί στην αρχή για την ασφάλεια, όποτε εισάγονται νέες κατηγορίες προσωπικού ή νέοι τύποι τροχαίου υλικού.

Η αρχή για την ασφάλεια μπορεί να απαιτεί την αναθεώρηση του οικείου μέρους του πιστοποιητικού ασφάλειας κατόπιν ουσιαστικών μεταβολών του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας.

Εάν η αρχή για τη ασφάλεια διαπιστώσει ότι ο κάτοχος πιστοποιητικού ασφαλείας δεν πληροί πλέον τις προϋποθέσεις πιστοποίησης που έχει εκδώσει, ανακαλεί το εν λόγω στοιχείο α) ή/και β) του πιστοποιητικού, αιτιολογώντας την απόφασή της. Μία αρχή ασφαλείας που ανακαλεί συμπληρωματική εθνική πιστοποίηση που χορηγήθηκε δυνάμει της παραγράφου 4 γνωστοποιεί, πάραυτα, την απόφασή της στην αρχή ασφαλείας που χορήγησε την πιστοποίηση της παραγράφου 2 στοιχείο α).

▼C1

Επίσης, η αρχή ασφαλείας οφείλει να αφαιρεί το πιστοποιητικό ασφαλείας εφόσον προκύπτει ότι ο κάτοχός του δεν το χρησιμοποίησε για το σκοπό για τον οποίο είχε εκδοθεί επί ένα έτος μετά τη χορήγησή του.

6. Η αρχή για την ασφάλεια ενημερώνει τον Οργανισμό εντός μηνός για το αναφερόμενο στην παράγραφο 2 στοιχείο α), πιστοποιητικό ασφάλειας που έχει εκδοθεί, ανανεωθεί, τροποποιηθεί ή ανακληθεί. Γνωστοποιεί το όνομα και τη διεύθυνση της σιδηροδρομικής επιχείρησης, την ημερομηνία έκδοσης, το πεδίο εφαρμογής και την ισχύ του πιστοποιητικού ασφάλειας καθώς και, σε περίπτωση ανάκλησης, τους λόγους της απόφασης αυτής.

7. Πριν από τις 30 Απριλίου 2009, ο Οργανισμός αξιολογεί την εξέλιξη ως προς την πιστοποίηση της ασφάλειας και υποβάλλει στην Επιτροπή έκθεση με συστάσεις για μία στρατηγική προσανατολισμένη στη θέσπιση ενός ενιαίου κοινοτικού πιστοποιητικού ασφάλειας. Κατόπιν των συστάσεων, η Επιτροπή προβαίνει στις δέουσες ενέργειες.

*Άρθρο 11*

**Έγκριση ασφάλειας των διαχειριστών υποδομής**

1. Για να έχει το δικαίωμα να διαχειρίζεται και να εκμεταλλεύεται μια σιδηροδρομική υποδομή, ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να λαμβάνει έγκριση ασφαλείας από την αρχή για την ασφάλεια του κράτους μέλους στο οποίο ευρίσκεται η εν λόγω υποδομή.

Η έγκριση ασφάλειας περιλαμβάνει:

α) έγκριση η οποία επιβεβαιώνει την αποδοχή του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής, όπως περιγράφεται στο άρθρο 9 και στο παράρτημα ΙΙΙ

και

β) έγκριση που επιβεβαιώνει την αποδοχή των μέτρων που έχει λάβει ο διαχειριστής υποδομής προκειμένου να τηρούνται συγκεκριμένες προδιαγραφές απαραίτητες για τον ασφαλή σχεδιασμό, συντήρηση και λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής, συμπεριλαμβανομένης, εφόσον παρίσταται ανάγκη, της συντήρησης και λειτουργίας του συστήματος ελέγχου κυκλοφορίας και σηματοδότησης.

2. Η έγκριση ασφάλειας ανανεώνεται κατόπιν αιτήσεως της υποδομής, σε διαστήματα τα οποία δεν υπερβαίνουν την πενταετία. Οσάκις πραγματοποιούνται ουσιώδεις μεταβολές στην υποδομή, τη σηματοδότηση ή την ηλεκτροδότηση, ή στις αρχές της λειτουργίας και συντήρησής της, η εν λόγω έγκριση ενημερώνεται, εν μέρει ή στο σύνολό της. Ο κάτοχος της έγκρισης ασφάλειας ενημερώνει αμελλητί την αρχή για την ασφάλεια για τις μεταβολές αυτές.

Η αρχή για την ασφάλεια μπορεί να απαιτεί η έγκριση ασφαλείας να αναθεωρείται μετά από ουσιαστικές μεταβολές του κανονιστικού πλαισίου της ασφαλείας.

Εάν η αρχή για την ασφάλεια διαπιστώσει ότι ένας εγκεκριμένος διαχειριστής υποδομής δεν πληροί πλέον τους όρους της έγκρισης ασφάλειας, ανακαλεί την έγκριση αιτιολογώντας την απόφασή της.

3. Η αρχή για την ασφάλεια ενημερώνει τον Οργανισμό εντός ενός μηνός για τις εγκρίσεις ασφάλειας που έχουν εκδοθεί, ανανεωθεί, τροποποιηθεί ή ανακληθεί. Γνωστοποιεί το όνομα και τη διεύθυνση του διαχειριστή υποδομής, την ημερομηνία έκδοσης, το πεδίο και την ισχύ της έγκρισης ασφάλειας και, σε περίπτωση ανάκλησης, τους λόγους της απόφασής του.

▼C1

*Άρθρο 12*

**Απαιτήσεις υποβολής αιτήσεων για πιστοποιητικά ασφαλείας και εγκρίσεις ασφαλείας**

1. Η αρχή για την ασφάλεια λαμβάνει απόφαση για μια αίτηση χορήγησης πιστοποιητικού ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας αμελλητί, και το αργότερο εντός τεσσάρων μηνών από την υποβολή όλων των απαιτούμενων πληροφοριών και των τυχόν συμπληρωματικών πληροφοριών που έχει ζητήσει η εν λόγω αρχή. Εάν ζητηθεί από τον αιτούντα να υποβάλει συμπληρωματικές πληροφορίες, οι εν λόγω πληροφορίες υποβάλλονται εγκαίρως.

2. Προκειμένου να διευκολύνεται η ίδρυση νέων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και η υποβολή αιτήσεων από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις άλλων κρατών μελών, η αρχή για την ασφάλεια παρέχει λεπτομερή καθοδήγηση ως προς τον τρόπο λήψης του πιστοποιητικού ασφάλειας. Καταρτίζει κατάλογο με όλες τις απαιτήσεις που έχουν θεσπισθεί βάσει του άρθρου 10, παράγραφος 2, και θέτει όλα τα σχετικά έγγραφα στη διάθεση του αιτούντος.

Παρέχονται ειδικές οδηγίες στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που υποβάλλουν αίτηση για πιστοποιητικό ασφάλειας όσον αφορά υπηρεσίες σε καθορισμένο τμήμα υποδομής, με σαφή προσδιορισμό των κανόνων που ισχύουν για το οικείο τμήμα.

3. Στους αιτούντες παρέχεται δωρεάν έγγραφο με οδηγίες για την υποβολή αιτήσεων, που, αφενός, περιγράφει και επεξηγεί τις προϋποθέσεις των πιστοποιητικών ασφάλειας και, αφετέρου, απαριθμεί τα έγγραφα που πρέπει να υποβληθούν. Όλες οι αιτήσεις για πιστοποιητικά ασφάλειας πρέπει να υποβάλλονται στη γλώσσα που ζητά η αρχή για την ασφάλεια.

*Άρθρο 13*

**Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης**

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που υποβάλλουν αίτηση για πιστοποιητικό ασφάλειας δίκαιη και άνευ διακρίσεων πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης των οδηγών και του προσωπικού των τρένων, εφόσον η κατάρτιση αυτή είναι απαραίτητη για την εκπλήρωση των απαιτήσεων που προβλέπονται για τη λήψη του πιστοποιητικού ασφάλειας.

Οι παρεχόμενες υπηρεσίες πρέπει να περιλαμβάνουν εκπαίδευση για τις απαραίτητες γνώσεις των δρομολογίων, τους κανόνες και τις διαδικασίες λειτουργίας, τη σηματοδότηση και το σύστημα ελέγχου-χειρισμού, καθώς και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που ισχύουν για τα εκτελούμενα δρομολόγια.

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν επίσης ότι οι διαχειριστές υποδομής και το προσωπικό που επιτελεί βασικά καθήκοντα ασφάλειας έχουν δίκαιη και άνευ διακρίσεων πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης.

Σε περίπτωση που οι υπηρεσίες κατάρτισης δεν περιλαμβάνουν εξέταση και χορήγηση πιστοποιητικών, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την πρόσβαση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην πιστοποίηση αυτή, εφόσον αυτό απαιτείται για τη λήψη του πιστοποιητικού ασφάλειας.

Η αρχή για την ασφάλεια εξασφαλίζει ότι, στο πλαίσιο της παροχής των υπηρεσιών κατάρτισης ή, οσάκις απαιτείται, της χορήγησης πιστοποιητικών, πληρούνται οι απαιτήσεις ασφάλειας των ΤΠΔ ή των εθνικών κανόνων ασφάλειας, που περιγράφονται στο άρθρο 8 και στο παράρτημα ΙΙ.

▼C1

2. Εάν οι εγκαταστάσεις κατάρτισης διατίθενται μόνο μέσω των υπηρεσιών μίας και μοναδικής σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του διαχειριστή της υποδομής, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τίθενται στη διάθεση και των άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σε εύλογο κόστος, το οποίο δεν εισάγει διακρίσεις, και το οποίο σχετίζεται με το κόστος και μπορεί να περιλαμβάνει ένα περιθώριο κέρδους.

3. Κατά την πρόσληψη νέων οδηγών τρένων, προσωπικού επί των τρένων καθώς και προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με βασικά καθήκοντα ασφαλείας, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να είναι σε θέση να λαμβάνουν υπόψη τυχόν κατάρτιση, προσόντα και εμπειρία που έχουν αποκτηθεί στο παρελθόν από άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Για τον σκοπό αυτό τα εν λόγω μέλη του προσωπικού δικαιούνται πρόσβασης, λήψης αντιγράφων και γνωστοποίησης αναφορικά με όλα τα έγγραφα που πιστοποιούν την κατάρτιση, τα προσόντα και την εμπειρία τους.

4. Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση και κάθε διαχειριστής υποδομής είναι, εν πάση περιπτώσει, υπεύθυνοι για το επίπεδο της κατάρτισης και των προσόντων του προσωπικού τους που επιτελεί εργασία σχετική με την ασφάλεια, όπως προβλέπεται στο άρθρο 9 και το παράρτημα ΙΙΙ.

▼M1

---

▼M2

*Άρθρο 14α*

**Συντήρηση οχημάτων**

1. Κάθε όχημα, πριν τεθεί σε λειτουργία ή χρησιμοποιηθεί στο δίκτυο, έχει φορέα που είναι υπεύθυνος για τη συντήρησή του. Ο φορέας αυτός καταχωρίζεται στο ΕΜΟ σύμφωνα με το άρθρο 33 της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα.

2. Ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας μπορεί να είναι επιχείρηση σιδηροδρόμων, διαχειριστής υποδομής ή κάτοχος οχημάτων.

3. Με την επιφύλαξη της ευθύνης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής για την ασφαλή λειτουργία των αμαξοστοιχιών κατά το άρθρο 4, ο φορέας εξασφαλίζει, μέσω συστήματος συντήρησης, ότι τα οχήματα για τη συντήρηση των οποίων είναι υπεύθυνος βρίσκονται σε ασφαλή κατάσταση κυκλοφορίας. Για το σκοπό αυτό, ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας διασφαλίζει ότι τα οχήματα συντηρούνται σύμφωνα με:

α) το βιβλίο συντήρησης εκάστου οχήματος

β) τις ισχύουσες απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων συντήρησης και των διατάξεων ΤΠΔ.

Ο αρμόδιος για τη συντήρηση φορέας πραγματοποιεί τη συντήρηση μόνος του ή την αναθέτει σε συμβεβλημένα συνεργεία συντήρησης.

4. Στην περίπτωση εμπορευματικών συρμών, κάθε υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας πιστοποιείται από οργανισμό που έχει διαπιστευθεί ή αναγνωρισθεί σύμφωνα με την παράγραφο 5, ή από εθνική αρχή ασφάλειας. Η διαδικασία πιστοποίησης βασίζεται σε κριτήρια ανεξαρτησίας, επάρκειας και αμεροληψίας, όπως τα σχετικά ευρωπαϊκά πρότυπα της σειράς ΕΝ 45000. Η διαδικασία αναγνώρισης βασίζεται επίσης σε κριτήρια ανεξαρτησίας, επάρκειας και αμεροληψίας.

Εφόσον ο αρμόδιος για τη συντήρηση φορέας είναι σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής, η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που θεσπίζονται δυνάμει της παραγράφου 5 ελέγχεται από την οικεία εθνική αρχή ασφάλειας στο πλαίσιο των διαδικασιών του άρθρου 10 ή 11 και επιβεβαιώνεται με τα πιστοποιητικά που προβλέπουν οι διαδικασίες αυτές.

▼**M2**

5. Με βάση σύσταση του Οργανισμού, η Επιτροπή, το αργότερο στις 24ης Δεκεμβρίου 2010, θεσπίζει μέτρο για την καθιέρωση συστήματος πιστοποίησης του φορέα που είναι υπεύθυνος για τη συντήρηση εμπορευματικών συρμών. Τα πιστοποιητικά που χορηγούνται σύμφωνα με το σύστημα αυτό επιβεβαιώνουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της παραγράφου 3.

Το μέτρο περιλαμβάνει τις απαιτήσεις σχετικά με:

α) το σύστημα συντήρησης που έχει καθιερώσει ο φορέας·

β) τη μορφή και ισχύ του πιστοποιητικού που χορηγείται στον φορέα·

γ) τα κριτήρια πιστοποίησης ή αναγνώρισης του οργανισμού ή των οργανισμών που είναι υπεύθυνοι για την έκδοση των πιστοποιητικών και την εξασφάλιση των αναγκαίων ελέγχων για τη λειτουργία του συστήματος πιστοποίησης·

δ) την ημερομηνία εφαρμογής του συστήματος πιστοποίησης, συμπεριλαμβανομένης μεταβατικής περιόδου ενός έτους για τους ήδη υφισταμένους υπευθύνους για τη συντήρηση φορείς.

Το μέτρο αυτό, που αποσκοπεί στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζεται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 27, παράγραφος 2α.

Με βάση σύσταση του Οργανισμού, η Επιτροπή, το αργότερο στις 24ης Δεκεμβρίου 2018, επανεξετάζει το μέτρο αυτό προκειμένου να συμπεριλάβει όλα τα οχήματα και να προσαρμόσει στα πρόσφατα δεδομένα, εάν κριθεί απαραίτητο, το σύστημα πιστοποίησης που εφαρμόζεται στους εμπορευματικούς συρμούς.

6. Τα πιστοποιητικά που χορηγούνται σύμφωνα με την παράγραφο 5 ισχύουν σε ολόκληρη την Κοινότητα.

7. Ο Οργανισμός αξιολογεί τη διαδικασία πιστοποίησης που εφαρμόζεται σύμφωνα με την παράγραφο 5, υποβάλλοντας έκθεση στην Επιτροπή, το αργότερο τρία έτη από την έναρξη ισχύος του σχετικού μέτρου.

8. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις καθορισμού και πιστοποίησης του υπευθύνου για τη συντήρηση φορέα με εναλλακτικά μέτρα, στις περιπτώσεις:

α) οχημάτων τα οποία είναι καταχωρισμένα σε τρίτη χώρα και συντηρούνται σύμφωνα με τη νομοθεσία της χώρας αυτής·

β) οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται σε δίκτυα ή γραμμές των οποίων το εύρος σιδηροτροχιών είναι διαφορετικό από το εύρος του κυρίου σιδηροδρομικού δικτύου της Κοινότητας και για τα οποία η τήρηση των απαιτήσεων κατά την παράγραφο 3 διασφαλίζεται από διεθνείς συμφωνίες με τρίτες χώρες·

γ) οχημάτων καθοριζομένων με το άρθρο 2, παράγραφος 2, καθώς και οχημάτων για τη μεταφορά στρατιωτικού εξοπλισμού και για ειδικές υπηρεσίες μεταφορών για τις οποίες απαιτείται ad hoc άδεια της εθνικής αρχής ασφάλειας που χορηγείται πριν από την παροχή της υπηρεσίας. Στην περίπτωση αυτή, χορηγούνται παρεκκλίσεις για χρονικά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα πέντε έτη.

Τα εναλλακτικά αυτά μέτρα εφαρμόζονται δια παρεκκλίσεων που χορηγεί η αρμόδια εθνική αρχή ασφάλειας:

α) κατά την καταχώριση οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 33 της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων, όσον αφορά τον καθορισμό του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα·

▼M2

β) κατά τη χορήγηση πιστοποιητικών και εγκρίσεων ασφαλείας σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαχειριστές υποδομής σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 11 της παρούσας οδηγίας, όσον αφορά τον καθορισμό ή την πιστοποίηση του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα·

Οι παρεκκλίσεις αυτές προσδιορίζονται και αιτιολογούνται στην ετήσια έκθεση ασφαλείας του άρθρου 18 της παρούσας οδηγίας. Εάν προκύπτει ότι έχουν αναληφθεί αδικαιολόγητοι κίνδυνοι ασφάλειας στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας, ο Οργανισμός ενημερώνει πάραυτα την Επιτροπή σχετικά. Η Επιτροπή επικοινωνεί με τα ενδιαφερόμενα μέρη και, κατά περίπτωση, ζητεί από το κράτος μέλος να αποσύρει την απόφασή του για χορήγηση παρέκκλισης.

▼C1

*Άρθρο 15*

**Εναρμόνιση των πιστοποιητικών ασφάλειας**

1. Πριν από τις 30 Απριλίου 2009, λαμβάνονται, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 27 παράγραφος 2, οι αποφάσεις για τις κοινές εναρμονισμένες απαιτήσεις σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 2 στοιχείο β) και το παράρτημα IV, καθώς και για ένα κοινό έντυπο των εγγράφων οδηγιών υποβολής αιτήσεων.

2. Ο Οργανισμός, κατόπιν εντολής που εγκρίνεται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 27 παράγραφος 2, προτείνει κοινές εναρμονισμένες απαιτήσεις και ένα κοινό έντυπο των εγγράφων οδηγιών υποβολής αιτήσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

**ΑΡΧΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ**

*Άρθρο 16*

**Καθήκοντα**

1. Κάθε κράτος μέλος θεσπίζει μία αρχή για την ασφάλεια. Η εν λόγω αρχή μπορεί να είναι το Υπουργείο που είναι υπεύθυνο για θέματα μεταφορών και είναι ανεξάρτητη ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστή υποδομής, αιτούντα και φορέα προμηθειών.

2. Στην αρχή για την ασφάλεια ανατίθενται τουλάχιστον τα ακόλουθα καθήκοντα:

▼M2

α) έγκριση της θέσης σε λειτουργία των διαρθρωτικών υποσυστημάτων που αποτελούν το σιδηροδρομικό σύστημα, σύμφωνα με το άρθρο 15 της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα και εξακρίβωση ότι αυτά τα υποσυστήματα λειτουργούν και συντηρούνται σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις,

———————

▼C1

γ) επίβλεψη όσον αφορά τη συμμόρφωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας με τις βασικές απαιτήσεις όπως απαιτεί το άρθρο 12 των οδηγιών 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ·

δ) έγκριση της θέσης σε λειτουργία νέου και σημαντικά τροποποιημένου τροχαίου υλικού το οποίο δεν καλύπτεται ακόμα από ΤΠΔ·

▼C1

ε) έκδοση, ανανέωση, τροποποιήσεις και ανάκληση σχετικών τμημάτων των πιστοποιητικών ασφάλειας και των εγκρίσεων ασφάλειας που χορηγούνται σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 11 και εξακρίβωση ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις και οι απαιτήσεις των εν λόγω πιστοποιητικών, καθώς και ότι οι διαχειριστές της υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ασκούν τις δραστηριότητές τους σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κοινοτικού ή εθνικού δικαίου·

στ) παρακολούθηση, προώθηση και, όπου απαιτείται επιβολή και ανάπτυξη του κανονιστικού πλαισίου ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος εθνικών κανόνων ασφαλείας·

▼M2

ζ) διασφάλιση ότι τα οχήματα είναι δεόντως καταχωρισμένα στο ΕΜΟ και ότι οι πληροφορίες για την ασφάλεια που περιέχονται στο ΕΜΟ είναι ακριβείς και ενημερωμένες,

▼C1

3. Τα καθήκοντα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 δεν δύνανται να μεταβιβάζονται ούτε να ανατίθενται βάσει υπεργολαβίας σε διαχειριστή υποδομής ή σιδηροδρομική επιχείρηση ή οντότητα προμηθειών.

*Άρθρο 17*

**Αρχές για τη λήψη αποφάσεων**

1. Η αρχή για την ασφάλεια εκτελεί τα καθήκοντά της με ανοικτό και αμερόληπτο τρόπο και με διαφάνεια. Ειδικότερα, δίνει τη δυνατότητα σε όλα τα μέρη να εκφράζουν τις απόψεις τους και αιτιολογεί τις αποφάσεις της.

Απαντά άμεσα στα αιτήματα και τις υποβαλλόμενες αιτήσεις και διαβιβάζει τα αιτήματά της για ενημέρωση αμελλητί και εκδίδει όλες τις αποφάσεις της εντός τεσσάρων μηνών αφού λάβει όλες τις πληροφορίες που έχει ζητήσει. Μπορεί ανά πάσα στιγμή να ζητεί την τεχνική συνδρομή των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή άλλων ειδικευμένων οργάνων όταν επιτελεί τα καθήκοντα που αναφέρονται στο άρθρο 16.

Κατά την κατάρτιση του εθνικού κανονιστικού πλαισίου, η αρχή για την ασφάλεια διαβουλεύεται με όλα τα εμπλεκόμενα και ενδιαφερόμενα μέρη, μεταξύ των οποίων διαχειριστές υποδομής, σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, κατασκευαστές και φορείς συντήρησης, εκπροσώπους των χρηστών και του προσωπικού.

2. Η αρχή για την ασφάλεια έχει το δικαίωμα να διενεργεί όλες τις επιθεωρήσεις και έρευνες που είναι απαραίτητες για την εκπλήρωση των καθηκόντων της και έχει πρόσβαση σε όλα τα σχετικά έγγραφα, καθώς και στους χώρους, τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

3. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να εξασφαλίζουν ότι οι αποφάσεις της αρχής για την ασφάλεια υπόκεινται σε ένδικα μέσα.

4. Οι αρχές για την ασφάλεια συμμετέχουν ενεργά στην ανταλλαγή πληροφοριών και εμπειριών προκειμένου να εναρμονίζουν τα κριτήρια που χρησιμοποιούν για τη λήψη των αποφάσεών τους σε ολόκληρη την Κοινότητα. Η συνεργασία αποβλέπει ιδίως να διευκολύνει και να συντονίζει την πιστοποίηση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στις οποίες έχουν παραχωρηθεί διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 15 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ.

Ο Οργανισμός επικουρεί τις αρχές για την ασφάλεια στα καθήκοντά τους.

▼C1

*Άρθρο 18*

**Ετήσια έκθεση**

Η αρχή για την ασφάλεια δημοσιεύει σε ετήσια βάση έκθεση για τις δραστηριότητές της του προηγούμενου έτους και την αποστέλλει στον Οργανισμό ως την 30ή Σεπτεμβρίου το αργότερο. Η έκθεση περιλαμβάνει πληροφορίες για:

α) την εξέλιξη της σιδηροδρομικής ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης μιας συγκεντρωτικής κατάστασης σε επίπεδο κράτους μέλους για τους ΚΔΑ που καθορίζονται στο παράρτημα Ι·

β) σημαντικές μεταβολές στις νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις όσον αφορά την ασφάλεια των σιδηροδρόμων·

γ) τις εξελίξεις ως προς την πιστοποίηση της ασφάλειας και την έγκριση της ασφάλειας·

δ) αποτελέσματα και εμπειρίες από την εποπτεία διαχειριστών υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων·

▼M2

ε) τις παρεκκλίσεις που αποφασίσθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 14α, παράγραφος 8.

▼C1

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

**ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ**

*Άρθρο 19*

**Υποχρέωση διερεύνησης**

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη διεξαγωγή έρευνας από τον φορέα διερεύνησης που προβλέπει το άρθρο 21 μετά από σοβαρά σιδηροδρομικά ατυχήματα, στόχος της οποίας είναι η πιθανή βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και η πρόληψη ατυχημάτων.

2. Πέραν των σοβαρών ατυχημάτων, ο φορέας διερεύνησης που αναφέρεται στο άρθρο 21 μπορεί να διερευνά τα ατυχήματα και τα συμβάντα που, υπό κάπως διαφορετικές συνθήκες, θα μπορούσαν να έχουν οδηγήσει σε σοβαρά ατυχήματα, μεταξύ των οποίων τεχνικές βλάβες στα διαρθρωτικά υποσυστήματα ή στα στοιχεία διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος.

Ο φορέας διερεύνησης έχει τη διακριτική ευχέρεια να αποφασίζει κατά πόσον πρέπει να διερευνηθεί ή όχι ένα τέτοιο ατύχημα ή συμβάν. Στην απόφασή του, λαμβάνονται υπόψη τα εξής:

α) η σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος·

β) εάν αυτό εντάσσεται σε μια σειρά ατυχημάτων ή συμβάντων σημαντικών σε επίπεδο συστήματος, ως σύνολο·

γ) οι επιπτώσεις του για τη σιδηροδρομική ασφάλεια σε κοινοτικό επίπεδο

και

δ) τα αιτήματα διαχειριστών υποδομής, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, της αρμόδιας για την ασφάλεια αρχής ή των κρατών μελών.

3. Η έκταση των ερευνών και η διαδικασία που εφαρμόζεται κατά τη διεξαγωγή τους, καθορίζονται από τον φορέα διερεύνησης, λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές και τους στόχους των άρθρων 20 και 22, καθώς και σε συνάρτηση με τα διδάγματα που αναμένεται να συναχθούν για τη βελτίωση της ασφάλειας από το ατύχημα ή το συμβάν.

▼C1

4. Η έρευνα δεν αφορά επ' ουδενί την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

*Άρθρο 20*

**Καθεστώς έρευνας**

1. Τα κράτη μέλη καθορίζουν, στο πλαίσιο των αντίστοιχων εσωτερικών τους νομικών συστημάτων, ένα νομικό καθεστώς έρευνας που θα επιτρέπει στους υπευθύνους ερευνών να εκτελούν το έργο τους κατά τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο και το συντομότερο δυνατόν.

2. Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία των κρατών μελών και, οσάκις ενδείκνυται, σε συνεργασία με τις αρμόδιες για τη δικαστική ανάκριση αρχές, δίδεται, το συντομότερο δυνατόν, στους διενεργούντες την έρευνα:

α) πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος, καθώς και στο σχετικό τροχαίο υλικό και τις εγκαταστάσεις υποδομής, ελέγχου της κυκλοφορίας και σηματοδότησης·

β) το δικαίωμα άμεσης καταγραφής των αποδεικτικών στοιχείων και ελεγχόμενης απομάκρυνσης των συντριμμιών, των εγκαταστάσεων ή στοιχείων υποδομής για εξέταση ή ανάλυση·

γ) πρόσβαση και δικαίωμα χρήσης των στοιχείων των συσκευών καταγραφής επί των τρένων, καθώς και του εξοπλισμού εγγραφής φωνητικών μηνυμάτων και δεδομένων για τη λειτουργία του συστήματος σηματοδότησης και ελέγχου της κυκλοφορίας·

δ) πρόσβαση στα αποτελέσματα της νεκροψίας των θυμάτων·

ε) πρόσβαση στα αποτελέσματα της εξέτασης του προσωπικού του τρένου και του λοιπού σιδηροδρομικού προσωπικού που εμπλέκεται στο ατύχημα ή συμβάν·

στ) η δυνατότητα υποβολής ερωτήσεων του εμπλεκόμενου σιδηροδρομικού προσωπικού και λοιπών μαρτύρων·

ζ) πρόσβαση σε όλες τις σχετικές πληροφορίες και αρχεία που τηρεί ο διαχειριστής της υποδομής, οι εμπλεκόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και η αρχή για την ασφάλεια.

3. Η έρευνα πραγματοποιείται ανεξαρτήτως οποιασδήποτε δικαστικής ανάκρισης.

*Άρθρο 21*

**Φορέας διερεύνησης**

1. Κάθε κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι τα ατυχήματα και τα συμβάντα που αναφέρονται στο άρθρο 19 διερευνώνται από μόνιμο φορέα, ο οποίος περιλαμβάνει ένα τουλάχιστον άτομο ικανό να επιτελεί τα καθήκοντα του υπεύθυνου έρευνας σε περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος. Ο εν λόγω φορέας είναι ανεξάρτητος ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής και κοινοποιημένο οργανισμό και από οποιονδήποτε τρίτο με συμφέροντα αντικρουόμενα με τα καθήκοντα που ανατίθενται στον φορέα διερεύνησης. Επιπλέον, είναι λειτουργικά ανεξάρτητος από την αρχή για την ασφάλεια και από οποιονδήποτε σιδηροδρομικό ρυθμιστικό φορέα.

2. Ο φορέας διερεύνησης ασκεί τα εκτελεστικά του καθήκοντα ανεξαρτήτως των οργανισμών που αναφέρονται στην παράγραφο 1, και, για το σκοπό αυτό, πρέπει να μπορεί να διαθέτει επαρκείς πόρους. Στους διενεργούντες την έρευνα δίδεται καθεστώς που τους παρέχει τις αναγκαίες εγγυήσεις ανεξαρτησίας.

▼C1

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής και, οσάκις ενδείκνυται η αρχή για την ασφάλεια, υποχρεούνται να αναφέρουν άμεσα στον φορέα διερεύνησης τα ατυχήματα και τα συμβάντα που αναφέρονται στο άρθρο 19. Ο φορέας διερεύνησης πρέπει να είναι σε θέση να ανταποκρίνεται σε αυτές τις αναφορές και να προβαίνει στις απαραίτητες ρυθμίσεις για την έναρξη της έρευνας μία το αργότερο εβδομάδα αφού λάβει την έκθεση σχετικά με το εν προκειμένω ατύχημα ή συμβάν.

4. Ο φορέας διερεύνησης μπορεί να συνδυάζει τα καθήκοντα που αναλαμβάνει βάσει της παρούσας οδηγίας με τα καθήκοντα διερεύνησης άλλων περιστατικών πέραν των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, ενόσω οι έρευνες αυτές δεν θέτουν σε κίνδυνο την ανεξαρτησία του.

5. Εφόσον απαιτείται, ο φορέας διερεύνησης μπορεί να ζητά τη βοήθεια φορέων διερεύνησης άλλων κρατών μελών ή του Οργανισμού για την παροχή εμπειρογνωμοσύνης ή τη διενέργεια τεχνικών επιθεωρήσεων, αναλύσεων ή αξιολογήσεων.

6. Τα κράτη μέλη μπορούν να αναθέτουν στον φορέα διερεύνησης τη διεξαγωγή ερευνών για άλλα σιδηροδρομικά ατυχήματα και συμβάντα πέραν αυτών που αναφέρονται στο άρθρο 19.

7. Οι φορείς διερεύνησης συμμετέχουν ενεργά στην ανταλλαγή απόψεων και εμπειριών με στόχο την κατάρτιση κοινών μεθόδων έρευνας και κοινών αρχών παρακολούθησης της συνέχειας που δίδεται στις συστάσεις για την ασφάλεια, καθώς και την προσαρμογή στην τεχνική και επιστημονική πρόοδο.

Ο Οργανισμός επικουρεί τους φορείς διερεύνησης στα καθήκοντά τους.

*Άρθρο 22*

**Διενέργεια έρευνας**

1. Η διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 19 διενεργείται από τον φορέα διερεύνησης του κράτους μέλους στο οποίο συνέβη. Εάν δεν είναι δυνατόν να καθορισθεί σε ποιο κράτος μέλος συνέβη ή εάν συνέβη σε συνοριακή εγκατάσταση μεταξύ δύο κρατών μελών ή πλησίον αυτής, οι αρμόδιοι φορείς συμφωνούν ποιος από τους δύο θα αναλάβει τη διεξαγωγή της έρευνας ή συμφωνούν να συνεργασθούν για την πραγματοποίησή της. Στην πρώτη περίπτωση, ο άλλος φορέας έχει το δικαίωμα να συμμετέχει στην έρευνα και να λαμβάνει πλήρη γνώση των αποτελεσμάτων της.

Φορείς διερεύνησης άλλου κράτους μέλους καλούνται να συμμετάσχουν σε έρευνες οσάκις στο ατύχημα ή το συμβάν ενέχεται σιδηροδρομική επιχείρηση εγκατεστημένη στο εν λόγω κράτος μέλος και εγκεκριμένη από αυτό.

Η παρούσα παράγραφος δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να συμφωνούν ότι οι σχετικοί φορείς θα πρέπει να διεξάγουν έρευνες σε συνεργασία υπό άλλες συνθήκες.

2. Για κάθε ατύχημα ή συμβάν ο αρμόδιος για την έρευνα φορέας εξασφαλίζει τα ενδεδειγμένα μέσα, μεταξύ των οποίων την απαραίτητη για την εκτέλεση της έρευνας πραγματογνωμοσύνη σε λειτουργικά και τεχνικά θέματα. Η πραγματογνωμοσύνη διενεργείται από τον φορέα διερεύνησης ή από εξωτερικό φορέα ανάλογα με τον χαρακτήρα του προς διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος.

▼C1

3. Η έρευνα διενεργείται με τη μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια και εξασφαλίζει ότι όλα τα εμπλεκόμενα μέρη εκφράζουν τις απόψεις τους και λαμβάνουν γνώση των αποτελεσμάτων. Ο σχετικός διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η αρχή για την ασφάλεια, τα θύματα και οι συγγενείς τους, οι ιδιοκτήτες των περιουσιακών στοιχείων που υπέστησαν ζημίες, οι κατασκευαστές, οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και οι εκπρόσωποι του προσωπικού και των χρηστών ενημερώνονται τακτικά για την έρευνα και την πρόοδό της και έχουν, στο μέτρο του δυνατού, την ευκαιρία να υποβάλλουν τις γνώμες και απόψεις τους κατά την έρευνα και τη δυνατότητα να σχολιάζουν πληροφορίες που περιέχονται στα σχέδια εκθέσεων.

4. Ο φορέας διερεύνησης ολοκληρώνει τις εξετάσεις του τόπου του ατυχήματος, το ταχύτερο δυνατό, προκειμένου ο διαχειριστής της υποδομής να είναι σε θέση να αποκαταστήσει την υποδομή και να την ανοίξει για τις σιδηροδρομικές μεταφορές όσο το δυνατόν συντομότερα.

*Άρθρο 23*

**Εκθέσεις**

1. Για την έρευνα ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 19 συντάσσονται εκθέσεις σε μορφή ανάλογη με το είδος και τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος και τη σημασία των πορισμάτων. Στις εκθέσεις δηλώνονται οι στόχοι των ερευνών, όπως αναφέρονται στο άρθρο 19 παράγραφος 1, και περιλαμβάνονται, όπου απαιτείται, συστάσεις για την ασφάλεια.

2. Ο φορέας διερεύνησης δημοσιεύει την τελική έκθεση το συντομότερο δυνατόν, και κατά κανόνα το αργότερο εντός 12 μηνών μετά την ημερομηνία κατά την οποία έλαβε χώρα το περιστατικό. Στην έκθεση τηρείται με τη μεγαλύτερη δυνατή ακρίβεια η δομή που καθορίζεται στο παράρτημα V. Η έκθεση, μαζί με τις συστάσεις ασφάλειας, κοινοποιείται στα εμπλεκόμενα μέρη που αναφέρονται στο άρθρο 22 παράγραφος 3 καθώς και στους ενδιαφερόμενους φορείς και μέρη άλλων κρατών μελών.

3. Ο φορέας διερεύνησης δημοσιεύει ετησίως έως την 30ή Σεπτεμβρίου το αργότερο ετήσια έκθεση απολογισμού για όλες τις έρευνες που διενεργήθηκαν το προηγούμενο έτος, τις συστάσεις ασφάλειας που εκδόθηκαν και τα μέτρα που ελήφθησαν σύμφωνα με τις προεκδοθείσες συστάσεις.

*Άρθρο 24*

**Πληροφορίες προς διαβίβαση στον Οργανισμό**

1. Εντός μίας εβδομάδας μετά τη λήψη της απόφασης να αρχίσει η διεξαγωγή έρευνας, ο φορέας διερεύνησης ενημερώνει σχετικά τον Οργανισμό. Παρέχονται πληροφορίες για την ημερομηνία, την ώρα και τον τόπο του περιστατικού, καθώς και για το είδος και τις συνέπειές του όσον αφορά την απώλεια ζώων, τραυματισμών και υλικών ζημιών.

2. Ο φορέας διερεύνησης διαβιβάζει στον Οργανισμό αντίγραφο των τελικών εκθέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 23 παράγραφος 2 καθώς και της ετήσιας έκθεσης που αναφέρεται στο άρθρο 23 παράγραφος 3.

*Άρθρο 25*

**Συστάσεις ασφάλειας**

1. Σύσταση ασφάλειας που εκδίδεται από φορέα διερεύνησης δεν δημιουργεί σε καμία περίπτωση τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης για ατύχημα ή συμβάν.

▼C1

2. Οι συστάσεις απευθύνονται στην αρχή για την ασφάλεια και, όπου απαιτείται λόγω του χαρακτήρα της σύστασης, σε άλλους φορείς ή αρχές του κράτους μέλους ή άλλων κρατών μελών. Τα κράτη μέλη και οι αρχές τους για την ασφάλεια λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι οι συστάσεις για την ασφάλεια που εκδίδονται από τους φορείς διερεύνησης λαμβάνονται δεόντως υπόψη και, οσάκις ενδείκνυται, ακολουθούνται από τις δέουσες ενέργειες.

3. Η αρχή για την ασφάλεια, καθώς και άλλες αρχές ή φορείς ή, οσάκις ενδείκνυται, άλλα κράτη μέλη αποδέκτες των συστάσεων ενημερώνουν τουλάχιστον ετησίως τον φορέα διερεύνησης για τα μέτρα που λαμβάνονται ή προγραμματίζονται σε συνέχεια της σύστασης.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

## ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΕΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

▼M2

### *Άρθρο 26*

### Αναπροσαρμογή των Παραρτημάτων

Τα Παραρτήματα αναπροσαρμόζονται βάσει της επιστημονικής και τεχνικής προόδου. Το μέτρο αυτό, που αποσκοπεί στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, θεσπίζεται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 27, παράγραφος 2α.

▼C1

### *Άρθρο 27*

### Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που συστάθηκε δυνάμει του άρθρου 21 της οδηγίας 96/48/ΕΚ.

2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένου του άρθρου 8 αυτής.

Η προθεσμία που προβλέπει το άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται τρίμηνη.

▼M2

2α. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 5α, παράγραφοι 1 έως 4, και του άρθρου 7 της απόφασης αριθ. 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

▼C1

3. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 3 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένου του άρθρου 8 αυτής.

▼M2

———————

▼C1

### *Άρθρο 28*

### Μέτρα εφαρμογής

1. Τα κράτη μέλη δύνανται να θέτουν υπόψη της Επιτροπής κάθε μέτρο σχετικό με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Οι δέουσες αποφάσεις λαμβάνονται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 27 παράγραφος 2.

▼C1

2. Κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, εξετάζει την εφαρμογή και την εκτέλεση των διατάξεων σχετικά με την πιστοποίηση και την έγκριση της ασφάλειας και, εντός δύο μηνών από την παραλαβή σχετικού αιτήματος, αποφασίζει σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 27 παράγραφος 2, αν το σχετικό μέτρο μπορεί να συνεχίσει να εφαρμόζεται. Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και τα κράτη μέλη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

**ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

▼M4

_____

_____

▼C1

*Άρθρο 31*

**Έκθεση και περαιτέρω κοινοτική δράση**

Η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο πριν από τις 30 Απριλίου 2007, και, εν συνεχεία, κάθε πέντε έτη έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

Η έκθεση συνοδεύεται, όπου είναι απαραίτητο, από προτάσεις για περαιτέρω κοινοτική δράση.

*Άρθρο 32*

**Κυρώσεις**

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τους κανόνες για τις κυρώσεις που εφαρμόζονται σε περιπτώσεις παραβιάσεων των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία και λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να εξασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αμερόληπτες και αποτρεπτικές.

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τους κανόνες αυτούς στην Επιτροπή ως την ημερομηνία που ορίζεται στο άρθρο 33 και κοινοποιούν αμελλητί στην Επιτροπή οποιαδήποτε επακόλουθη τροποποίηση η οποία τους επηρεάζει.

*Άρθρο 33*

**Εφαρμογή**

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία μέχρι τις 30 Απριλίου 2006. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αυτής καθορίζεται από τα κράτη μέλη. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τον τρόπο της αναφοράς αυτής.

▼C1

*Άρθρο 34*

**Έναρξη ισχύος**

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

*Άρθρο 35*

**Αποδέκτες**

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

▼M5

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι*

**ΚΟΙΝΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

Οι αρχές που είναι αρμόδιες για την ασφάλεια, οι οποίες ορίζονται στο άρθρο 3 στοιχείο ζ), αναφέρουν ετησίως τους κοινούς δείκτες ασφάλειας (ΚΔΑ).

Όταν αναφέρονται δείκτες, οι οποίοι αφορούν δραστηριότητες που εμπίπτουν στο άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β), υπολογίζονται χωριστά.

Εάν αποκαλυφθούν νέα γεγονότα ή σφάλματα μετά την υποβολή της έκθεσης, οι δείκτες για ένα συγκεκριμένο έτος τροποποιούνται ή διορθώνονται από την αρχή ασφάλειας με την πρώτη ευκαιρία και, το αργότερο, στην επόμενη ετήσια έκθεση.

Οι κοινοί ορισμοί των ΚΔΑ και οι κοινές μέθοδοι υπολογισμού των οικονομικών συνεπειών των ατυχημάτων καθορίζονται στο προσάρτημα.

1. **Δείκτες σχετικοί με ατυχήματα**

1.1. Συνολικό και σχετικό (σε συρμοχιλιόμετρα) πλήθος σοβαρών ατυχημάτων και κατανομή τους ανά είδος ατυχήματος βάσει των παρακάτω κατηγοριών:

— σύγκρουση αμαξοστοιχίας με σιδηροδρομικό όχημα,

▼C3

— σύγκρουση αμαξοστοιχίας με εμπόδιο εντός της περιμέτρου ελεύθερης διατομής,

▼M5

— εκτροχιασμός αμαξοστοιχίας,

— ατύχημα σε ισόπεδη διάβαση, καθώς και ατύχημα με πεζούς σε ισόπεδη διάβαση, και νέα κατανομή για τους πέντε τύπους ισόπεδων διαβάσεων που ορίζονται στο σημείο 6.2,

— ατύχημα που προκαλείται σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό, με εξαίρεση τις αυτοκτονίες και τις απόπειρες αυτοκτονίας,

— πυρκαγιά σε τροχαίο υλικό,

— άλλα.

Κάθε σοβαρό ατύχημα αναφέρεται με τον τύπο του πρωτογενούς ατυχήματος, ακόμη και όταν οι συνέπειες του δευτερογενούς ατυχήματος είναι σοβαρότερες (π.χ. πυρκαγιά λόγω εκτροχιασμού).

1.2. Συνολικό και σχετικό (σε συρμοχιλιόμετρα) πλήθος σοβαρά τραυματισμένων και νεκρών ανά είδος ατυχήματος, με κατανομή τους βάσει των παρακάτω κατηγοριών:

— επιβάτης (και ως προς το σύνολο επιβατοχιλιομέτρων και επιβατοσυρμοχιλιομέτρων),

— υπάλληλος ή εργολήπτης,

— χρήστης ισόπεδων διαβάσεων,

— άτομο μη εξουσιοδοτημένο να βρίσκεται σε σιδηροδρομικούς χώρους,

— άλλο πρόσωπο που βρίσκεται σε αποβάθρα,

— άλλο πρόσωπο που δεν βρίσκεται σε αποβάθρα.

▼M5

2. **Δείκτες σχετικοί με επικίνδυνα εμπορεύματα**

Συνολικό και σχετικό (σε συρμοχιλιόμετρα) πλήθος ατυχημάτων που σχετίζονται με τη σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, με κατανομή τους βάσει των παρακάτω κατηγοριών:

— ατύχημα στο οποίο ενέχεται τουλάχιστον ένα σιδηροδρομικό όχημα που μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα, όπως ορίζονται στο προσάρτημα,

— πλήθος τέτοιων ατυχημάτων, κατά τα οποία ελευθερώνονται επικίνδυνα εμπορεύματα.

3. **Δείκτες σχετικοί με αυτοκτονίες**

Συνολικό και σχετικό (σε συρμοχιλιόμετρα) πλήθος αυτοκτονιών και απόπειρών αυτοκτονίας.

4. **Δείκτες σχετικοί με πρόδρομους παράγοντες ατυχημάτων**

Συνολικό και σχετικό (σε συρμοχιλιόμετρα) πλήθος πρόδρομων παραγόντων ατυχημάτων και κατανομή τους ανά είδος πρόδρομου παράγοντα ατυχήματος, ως εξής:

— σιδηροτροχιά που έχει υποστεί ρήξη,

— παραμορφωμένη τροχιά και απευθυγράμμιση τροχιάς,

▼C3

— αστοχία σηματοδότησης λόγω λανθασμένης ένδειξης,

▼M5

— παραβίαση σηματοδότη κατά τη διέλευση από επικίνδυνο σημείο,

— παραβίαση σηματοδότη χωρίς διέλευση από επικίνδυνο σημείο,

— τροχός χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού, ο οποίος έχει υποστεί ρήξη,

— άξονας χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού, ο οποίος έχει υποστεί ρήξη.

Αναφέρονται όλοι οι πρόδρομοι παράγοντες, είτε οδήγησαν σε ατυχήματα είτε όχι. (Ένας πρόδρομος παράγοντας που οδήγησε σε σοβαρό ατύχημα αναφέρεται επίσης στους δείκτες για τους πρόδρομους παράγοντες· ένας πρόδρομος παράγοντας που δεν οδήγησε σε σοβαρό ατύχημα αναφέρεται επίσης στους δείκτες για τους πρόδρομους παράγοντες).

5. **Δείκτες για τον υπολογισμό των οικονομικών επιπτώσεων των ατυχημάτων**

Συνολικό κόστος σε ευρώ και σχετικό κόστος (σε συρμοχιλιόμετρα):

— πλήθος θανάτων και σοβαρών τραυματισμών επί την τιμή πρόληψης απώλειας (ΤΠΑ) [Value of Preventing a Casualty (VPC)],

— κόστος της ζημίας στο περιβάλλον,

— κόστος υλικών ζημιών στο τροχαίο υλικό ή στην υποδομή,

— κόστος των καθυστερήσεων συνεπεία ατυχημάτων.

Οι αρχές ασφάλειας υποβάλλουν αναφορά για τις οικονομικές επιπτώσεις των σοβαρών ατυχημάτων.

ΤΠΑ είναι η τιμή που αποδίδει η κοινωνία στην πρόληψη μιας απώλειας και ως τέτοια δεν αποτελεί σημείο αναφοράς για την αποζημίωση των μερών που ενέχονται σε ατυχήματα.

▼**M5**

6. **Δείκτες σχετικοί με την τεχνική ασφάλεια της υποδομής και την εφαρμογή της**

6.1. Ποσοστό των τροχιών με συστήματα προστασίας αμαξοστοιχίας (TPS) σε λειτουργία και ποσοστό συρμοχιλιομέτρων με συστήματα TPS επί της αμαξοστοιχίας, εφόσον τα συστήματα αυτά παρέχουν:

— ειδοποίηση,

— ειδοποίηση και αυτόματη στάση,

— ειδοποίηση και αυτόματη στάση καθώς και ασυνεχή επιτήρηση της ταχύτητας,

— ειδοποίηση και αυτόματη στάση καθώς και συνεχή επιτήρηση της ταχύτητας.

6.2. Πλήθος ισόπεδων διαβάσεων (συνολικά, ανά χιλιόμετρο γραμμής και ανά χιλιόμετρο τροχιάς) με βάση τους παρακάτω πέντε τύπους:

α) παθητική ισόπεδη διάβαση

β) ενεργή ισόπεδη διάβαση:

i) χειροκίνητη,

ii) αυτόματη με ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη,

iii) αυτόματη με προστασία στην πλευρά του χρήστη,

iv) ►**C3** με προστασία στην πλευρά της σιδηροτροχιάς. ◄

▼M5

*Προσάρτημα*

**Κοινοί ορισμοί των ΚΔΑ και μέθοδοι υπολογισμού των οικονομικών συνεπειών των ατυχημάτων**

1. **Δείκτες σχετικοί με ατυχήματα**

1.1. «Σοβαρό ατύχημα» κάθε ατύχημα στο οποίο ενέχεται τουλάχιστον ένα εν κινήσει σιδηροδρομικό όχημα, το οποίο έχει ως αποτέλεσμα τουλάχιστον ένα νεκρό ή σοβαρά τραυματισμένο άτομο ή σημαντικές ζημίες σε τροχαίο υλικό, στις τροχιές, σε άλλες εγκαταστάσεις ή στο περιβάλλον ή εκτεταμένη διαταραχή της κυκλοφορίας. Τα ατυχήματα σε συνεργεία, αποθήκες και αμαξοστάσια εξαιρούνται.

1.2. «Σημαντική ζημία σε τροχαίο υλικό, τροχιές, σε άλλες εγκαταστάσεις ή στο περιβάλλον» ζημία ισοδύναμη με 150 000 ευρώ ή περισσότερο.

1.3. ►C3 «Εκτεταμένη διαταραχή της κυκλοφορίας» ◄ αναστολή σιδηροδρομικών δρομολογίων σε κύρια σιδηροδρομική γραμμή επί έξι ώρες ή περισσότερο.

1.4. «Αμαξοστοιχία» ένα ή περισσότερα σιδηροδρομικά οχήματα που έλκονται από μία ή περισσότερες μηχανές ή αυτοκινητάμαξες, ή μία αυτοκινητάμαξα που κυκλοφορεί μόνη της, με καθορισμένο αριθμό ή συγκεκριμένη ονομασία από ένα σταθερό σημείο αφετηρίας σε ένα σταθερό σημείο τέρματος. ►C3 Συμπεριλαμβάνεται η ελαφρά μηχανή, δηλαδή μηχανή που κυκλοφορεί μόνη της. ◄

1.5. «Σύγκρουση αμαξοστοιχίας με σιδηροδρομικό όχημα» μετωπική σύγκρουση ή σύγκρουση εμπρόσθιου άκρου αμαξοστοιχίας με οπίσθιο άκρο άλλης αμαξοστοιχίας ή πλευρική σύγκρουση μέρους αμαξοστοιχίας και άλλης αμαξοστοιχίας ή σιδηροδρομικού οχήματος, ή τροχαίου υλικού σε ελιγμό.

1.6. ►C3 «Σύγκρουση αμαξοστοιχίας με εμπόδια εντός της περιμέτρου ελεύθερης διατομής» ◄ σύγκρουση μέρους αμαξοστοιχίας με αντικείμενα σταθερά ή προσωρινά υπάρχοντα στη τροχιά ή κοντά σε αυτήν (εξαιρουμένων των ισόπεδων διαβάσεων, εφόσον τα αντικείμενα αυτά έχουν απολεσθεί από διερχόμενο όχημα ή χρήστη). Συμπεριλαμβάνεται η σύγκρουση με εναέριες γραμμές επαφής.

1.7. «Εκτροχιασμός αμαξοστοιχίας» κάθε περίπτωση κατά την οποία τουλάχιστον ένας τροχός αμαξοστοιχίας εκτρέπεται από τροχιά.

1.8. «Ατύχημα σε ισόπεδη διάβαση» ατύχημα σε ισόπεδη διάβαση στο οποίο ενέχονται τουλάχιστον ένα σιδηροδρομικό όχημα και ένα ή περισσότερα διερχόμενα οχήματα, άλλοι διερχόμενοι χρήστες όπως πεζοί ή άλλα αντικείμενα προσωρινά υπάρχοντα επί της τροχιάς ή κοντά σε αυτήν, εφόσον έχουν απολεσθεί από διερχόμενο όχημα ή χρήστη.

1.9. «Ατύχημα που προκαλείται σε άτομα από τροχαίο υλικό εν κινήσει» ατύχημα που προκαλείται σε ένα ή περισσότερα άτομα, τα οποία είτε χτυπήθηκαν από σιδηροδρομικό όχημα είτε από αντικείμενο προσαρτημένο στο όχημα ή που αποσπάσθηκε από αυτό. ►C3 Συμπεριλαμβάνονται άτομα που πέφτουν από σιδηροδρομικά οχήματα και άτομα που πέφτουν ή κτυπιούνται από μη καλά στερεωμένα αντικείμενα εντός σιδηροδρομικών οχημάτων. ◄

1.10. «Πυρκαγιά σε τροχαίο υλικό» πυρκαγιά ή έκρηξη που σημειώνεται σε σιδηροδρομικό όχημα (και στο φορτίο του) κατά την κυκλοφορία του μεταξύ του σταθμού αναχώρησής του και του σταθμού προορισμού του, κατά τη στάση του στον σταθμό αναχώρησης ή προορισμού ή σε ενδιάμεσες στάσεις, ►C3 καθώς και κατά τον ανασχηματισμό του. ◄

▼M5

1.11. «Άλλοι τύποι (ατυχήματος)» όλα τα ατυχήματα εκτός από τη σύγκρουση αμαξοστοιχίας με σιδηροδρομικό όχημα, ►C3 τη σύγκρουση αμαξοστοιχίας με εμπόδιο εντός της περιμέτρου ελεύθερης διατομής, ◄ τον εκτροχιασμό αμαξοστοιχίας, το ατύχημα σε ισόπεδη διάβαση, το ατύχημα που προκαλείται σε άτομα από τροχαίο υλικό εν κινήσει και την πυρκαγιά σε τροχαίο υλικό.

1.12. «Επιβάτης» κάθε άτομο, εκτός από τα μέλη του πληρώματος, που ταξιδεύει με σιδηροδρομικό όχημα. Στις στατιστικές ατυχημάτων συμπεριλαμβάνονται οι επιβάτες που επιχειρούν να επιβιβαστούν/αποβιβαστούν σε/από τρένο εν κινήσει.

1.13. «Υπάλληλος ή εργολήπτης» κάθε πρόσωπο του οποίου η απασχόληση συνδέεται με σιδηρόδρομο και είναι σε ώρα εργασίας κατά τη στιγμή που σημειώνεται ατύχημα. ►C3 Συμπεριλαμβάνονται το προσωπικό εργοληπτών, οι αυτοαπασχολούμενοι εργολήπτες, το πλήρωμα της αμαξοστοιχίας και τα πρόσωπα που χειρίζονται τροχαίο υλικό και εγκαταστάσεις υποδομής. ◄

1.14. «Χρήστης ισόπεδης διάβασης» ►C3 κάθε πρόσωπο που χρησιμοποιεί ισόπεδη διάβαση για να διασχίσει σιδηροδρομική γραμμή με οποιοδήποτε μέσο μεταφοράς ή πεζή. ◄

1.15. ►C3 «Πρόσωπο παρανόμως εισερχόμενο» ◄ κάθε πρόσωπο του οποίου η παρουσία απαγορεύεται σε σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις, εξαιρουμένων των χρηστών ισόπεδων διαβάσεων.

1.16. ►C3 «Άλλο πρόσωπο που βρίσκεται σε αποβάθρα» κάθε πρόσωπο που βρίσκεται σε αποβάθρα και δεν ορίζεται ως «επιβάτης», «υπάλληλος ή εργολήπτης», «χρήστης ισόπεδης διάβασης», «άλλο πρόσωπο που δεν βρίσκεται σε αποβάθρα» ή «πρόσωπο παρανόμως εισερχόμενο». ◄

1.17. ►C3 «Άλλο πρόσωπο που δεν βρίσκεται σε αποβάθρα» κάθε πρόσωπο που δεν βρίσκεται σε αποβάθρα και δεν ορίζεται ως «επιβάτης», «υπάλληλος ή εργολήπτης», «χρήστης ισόπεδης διάβασης», «άλλο πρόσωπο που βρίσκεται σε αποβάθρα» ή «πρόσωπο παρανόμως εισερχόμενο». ◄

1.18. «Νεκρός» κάθε άτομο που σκοτώνεται ακαριαία ή πεθαίνει εντός 30 ημερών λόγω ατυχήματος, εξαιρουμένων των αυτοκτονιών.

1.19. «Σοβαρός τραυματίας (σοβαρά τραυματισμένος)» κάθε τραυματίας ο οποίος νοσηλεύεται σε νοσοκομείο για χρονικό διάστημα άνω των 24 ωρών λόγω ατυχήματος, εξαιρουμένων όσων αποπειρώνται να αυτοκτονήσουν.

2. **Δείκτες σχετικοί με επικίνδυνα εμπορεύματα**

2.1. «Ατύχημα στο οποίο ενέχεται η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων» ατύχημα ή περιστατικό που πρέπει να αναφερθεί σύμφωνα με το άρθρο 1.8.5 των κανονισμών RID ([1])/ADR.

2.2. «Επικίνδυνα εμπορεύματα» ουσίες και είδη, των οποίων η μεταφορά απαγορεύεται από τους RID ή επιτρέπεται μόνον υπό τους όρους που ορίζουν οι RID.

3. **Δείκτες σχετικοί με αυτοκτονίες**

3.1. «Αυτοκτονία» ενέργεια σκόπιμου αυτοτραυματισμού που καταλήγει σε θάνατο, όπως καταχωρίζεται και ταξινομείται από την αρμόδια εθνική αρχή.

3.2. «Απόπειρα αυτοκτονίας» ενέργεια σκόπιμου αυτοτραυματισμού που καταλήγει σε σοβαρό τραυματισμό.

([1]) RID, Κανονισμοί για τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, όπως έχουν εγκριθεί σύμφωνα με την οδηγία 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (ΕΕ L 260 της 30.9.2008, σ. 13).

▼M5

4. **Δείκτες σχετικοί με πρόδρομους παράγοντες ατυχημάτων**

4.1. «Σιδηροτροχιά που έχει υποστεί ρήξη» κάθε σιδηροτροχιά που έχει διαχωριστεί σε δύο ή περισσότερα κομμάτια, ή κάθε σιδηροτροχιά από την οποία αποσπάται μεταλλικό κομμάτι, με αποτέλεσμα τη δημιουργία κενού, μήκους άνω των 50 mm και βάθους άνω των 10 mm στην επιφάνεια κύλισης.

4.2. ►C3 «Παραμόρφωση και απευθυγράμμιση τροχιάς» κάθε ελάττωμα που συνδέεται με τη συνέχεια και τη γεωμετρία τροχιάς, το οποίο απαιτεί να τεθεί εκτός λειτουργίας η τροχιά ή να μειωθεί αμέσως η επιτρεπόμενη ταχύτητα. ◄

4.3. ►C3 «Αστοχία σηματοδότησης λόγω λανθασμένης ένδειξης» κάθε τεχνική αστοχία του συστήματος σηματοδότησης (είτε στην υποδομή είτε στο τροχαίο υλικό) η οποία έχει ως αποτέλεσμα τη σηματοδότηση πληροφοριών λιγότερο περιοριστικών από τις απαιτούμενες. ◄

4.4. «Παραβίαση σηματοδότη κατά τη διέλευση από επικίνδυνο σημείο» κάθε περίπτωση που οποιοδήποτε μέρος αμαξοστοιχίας υπερβαίνει εγκεκριμένη κίνησή της και κινείται πέρα από το επικίνδυνο σημείο.

4.5. «Παραβίαση σηματοδότη χωρίς διέλευση από επικίνδυνο σημείο» κάθε περίπτωση που οποιοδήποτε μέρος αμαξοστοιχίας υπερβαίνει εγκεκριμένη κίνησή της αλλά δεν κινείται πέρα από το επικίνδυνο σημείο.

Ως μη εγκεκριμένη κίνηση, όπως αναφέρεται στα σημεία 4.4 και 4.5 ανωτέρω, νοείται:

— η παραβίαση παρατρόχιου έγχρωμου σήματος ή απαγορευτικού σήματος σημαφόρου, ή εντολής STOP, σε γραμμές στις οποίες δεν λειτουργεί σύστημα προστασίας αμαξοστοιχίας (TPS),

— η παραβίαση της λήξης έγκρισης κίνησης σχετικής με την ασφάλεια από το σύστημα TPS,

— η παραβίαση σημείου που κοινοποιήθηκε με προφορική ή γραπτή έγκριση, όπως ορίζεται στους κανονισμούς,

— η παραβίαση πινακίδων στάσης (δεν περιλαμβάνονται οι προστατευτικοί προσκρουστήρες) ή σημάτων διά χειρών και βραχιόνων.

Οι περιπτώσεις κατά τις οποίες οχήματα μη συνδεδεμένα με μονάδες έλξης ή αμαξοστοιχίες χωρίς επιτήρηση τίθενται σε κίνηση και παραβιάζουν απαγορευτικό σήμα, δεν περιλαμβάνονται. Οι περιπτώσεις κατά τις οποίες, για οποιοδήποτε λόγο, το σήμα δεν μετατρέπεται έγκαιρα σε απαγορευτικό ώστε να είναι σε θέση ο μηχανοδηγός να σταματήσει την αμαξοστοιχία πριν τον σηματοδότη, δεν περιλαμβάνονται.

Οι αρχές ασφάλειας μπορούν να αναφέρουν χωριστά τους τέσσερις δείκτες της μη εγκεκριμένης κίνησης που απαριθμούνται στις περιπτώσεις του παρόντος σημείου και υποβάλουν τουλάχιστον μια συγκεντρωτική αναφορά με τα στοιχεία και για τους τέσσερις δείκτες.

4.6. «Τροχός χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού, ο οποίος έχει υποστεί ρήξη» ρήξη σε τροχό, η οποία δημιουργεί κίνδυνο ατυχήματος (εκτροχιασμό ή σύγκρουση).

4.7. «Άξονας χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού, ο οποίος έχει υποστεί ρήξη» ρήξη σε άξονα, η οποία δημιουργεί κίνδυνο ατυχήματος (εκτροχιασμό ή σύγκρουση).

▼M5

5. **Κοινές μεθοδολογίες υπολογισμού των οικονομικών επιπτώσεων των ατυχημάτων**

5.1. Η τιμή πρόληψης απώλειας (ΤΠΑ) συντίθεται από τα εξής:

1. Αυτή καθαυτή την αξία της ασφάλειας: τιμές βούλησης πληρωμής (ΤΒΠ) [Willingness to Pay (WTP) values], βασιζόμενες σε μελέτες προτίμησης που έχουν πραγματοποιηθεί στο κράτος μέλος όπου εφαρμόζονται.

2. Άμεσο και έμμεσο οικονομικό κόστος: τιμές για το κόστος εφαρμοζόμενες στο κράτος μέλος, οι οποίες συντίθενται από τα εξής:

— το κόστος περίθαλψης και αποκατάστασης,

— τα δικαστικά έξοδα, το κόστος για την αστυνομία, το κόστος των ιδιωτικών ερευνών της σύγκρουσης, το κόστος των υπηρεσιών άμεσης βοήθειας και το διοικητικό κόστος της ασφάλισης,

— τις απώλειες παραγωγής: αξία των εμπορευμάτων και υπηρεσιών για την κοινωνία που θα έπρεπε να έχουν παραχθεί από ένα πρόσωπο, εάν δεν είχε συμβεί το ατύχημα.

Κατά τον υπολογισμό του κόστους των απωλειών, οι θάνατοι και οι σοβαροί τραυματισμοί υπολογίζονται ξεχωριστά (διαφορετικές ΤΠΑ για απώλεια ζωής και σοβαρό τραυματισμό).

5.2. Κοινές αρχές για την εκτίμηση της αξίας της ασφάλειας αυτής καθαυτής και του άμεσου/έμμεσου οικονομικού κόστους:

Για την τιμή της ασφάλειας αυτής καθαυτής, η αξιολόγηση κατά πόσον είναι ορθές οι διαθέσιμες εκτιμήσεις βασίζεται στα εξής:

— οι εκτιμήσεις πρέπει να συνδέονται με σύστημα αποτίμησης της μείωσης του κινδύνου θνησιμότητας στις μεταφορές και να ακολουθούν προσέγγιση ΤΒΠ σύμφωνα με μεθόδους δεδηλωμένης προτίμησης,

— το δείγμα των ερωτηθέντων που χρησιμοποιείται για τις τιμές πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικό του αντίστοιχου πληθυσμού. Πιο συγκεκριμένα, το δείγμα πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικό της ηλικίας/κατανομής εισοδήματος, καθώς και άλλων σχετικών κοινωνικοοικονομικών/δημογραφικών χαρακτηριστικών του πληθυσμού,

— τη μέθοδο εξαγωγής των τιμών ΤΒΠ: η έρευνα πρέπει να σχεδιάζεται κατά τρόπο ώστε οι ερωτήσεις να είναι σαφείς/να έχουν νόημα για τους ερωτώμενους.

Το άμεσο και έμμεσο οικονομικό κόστος εκτιμάται με βάση το πραγματικό κόστος που αναλαμβάνει η κοινωνία.

5.3. Ορισμοί

5.3.1. «Κόστος της ζημίας στο περιβάλλον» το κόστος που αναλαμβάνουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής, το οποίο εκτιμούν με βάση την πείρα τους, προκειμένου να αποκατασταθεί η περιοχή που υπέστη τη ζημία στην κατάστασή της πριν το σιδηροδρομικό ατύχημα.

5.3.2. «Κόστος υλικών ζημιών στο τροχαίο υλικό ή την υποδομή» το κόστος της προμήθειας νέου τροχαίου υλικού ή υποδομής, με τις ίδιες λειτουργικές δυνατότητες και τεχνικές παραμέτρους πριν υποστούν ανεπανόρθωτη ζημιά, και το κόστος αποκατάστασης του τροχαίου υλικού ή της υποδομής που μπορεί να επισκευαστεί και να επανέλθει στην κατάσταση πριν το σιδηροδρομικό ατύχημα. Αμφότερα τα κόστη εκτιμώνται από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής με βάση την πείρα τους. Συμπεριλαμβάνεται επίσης το κόστος χρονομίσθωσης τροχαίου υλικού, λόγω έλλειψης τροχαίου υλικού συνεπεία των οχημάτων που υπέστησαν ζημία.

▼M5

5.3.3. «Κόστος των καθυστερήσεων συνεπεία ατυχημάτων» η χρηματική αξία των καθυστερήσεων που υφίστανται οι χρήστες των σιδηροδρομικών μεταφορών (επιβάτες και πελάτες των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών) λόγω ατυχήματος, η οποία υπολογίζεται με τον κάτωθι μαθηματικό τύπο:

**VT = χρηματική αξία της εξοικονόμησης χρόνου μετακίνησης**

*Τιμή του χρόνου για έναν επιβάτη αμαξοστοιχίας (ανά ώρα)*

$VT_P$ = [VT επιβατών που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς σκοπούς] * [μέσο ποσοστό μετακινούμενων εργαζομένων ανά έτος] + [VT των μετακινούμενων μη εργαζομένων] * [μέσο ποσοστό μετακινούμενων μη εργαζομένων ανά έτος]

$VT_P$ μετρούμενη σε ευρώ ανά επιβάτη ανά ώρα

«Επιβάτες που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς σκοπούς» επιβάτης που ταξιδεύει σε σχέση με τις επαγγελματικές του δραστηριότητες, εξαιρουμένων των μετακινήσεων μεταξύ κατοικίας και εργασίας.

*Τιμή του χρόνου για μια εμπορική αμαξοστοιχία (μία ώρα)*

$VTF_F$ = [VT εμπορευματικών αμαξοστοιχιών] * [(τονοχιλιόμετρα)/(συρμοχιλιόμετρα)]

$VT_F$ μετρούμενη σε ευρώ ανά τόνο φορτίου ανά ώρα

Μέσος όρος τόνων φορτίου που μεταφέρονται σιδηροδρομικώς μέσα σε ένα έτος = (τονοχιλιόμετρα)/(συρμοχιλιόμετρα)

**CM = κόστος 1 λεπτού καθυστέρησης μιας αμαξοστοιχίας**

*Επιβατικές αμαξοστοιχίες*

$CMP_P = K1 * (VT_P/60) * [(επιβατοχιλιόμετρα)/(συρμοχιλιόμετρα)]$

Μέσος αριθμός επιβατών που μεταφέρονται σιδηροδρομικώς μέσα σε ένα έτος = (επιβατοχιλιόμετρα)/(συρμοχιλιόμετρα)

*Εμπορευματικές αμαξοστοιχίες*

$CM_F = K2 * (VT_F/60)$

Οι συντελεστές K1 και K2 υπεισέρχονται μεταξύ της τιμής του χρόνου και της τιμής της καθυστέρησης, σύμφωνα με τις μελέτες δεδηλωμένης προτίμησης, προκειμένου να ληφθεί υπόψη ότι η απώλεια χρόνου λόγω των καθυστερήσεων εκλαμβάνεται πολύ πιο αρνητικά από τον συνήθη χρόνο μετακίνησης.

Κόστος των καθυστερήσεων εξαιτίας ατυχήματος = $CM_P$ * (σε πρώτα λεπτά για καθυστέρηση επιβατικών αμαξοστοιχιών) + $CM_F$ * (σε πρώτα λεπτά για καθυστέρηση εμπορευματικών αμαξοστοιχιών)

*Πεδίο εφαρμογής του μοντέλου*

Το κόστος των καθυστερήσεων υπολογίζεται για τα σοβαρά ατυχήματα, ως εξής:

— πραγματικός χρόνος καθυστέρησης στις σιδηροδρομικές γραμμές όπου συνέβη το ατύχημα, όπως αυτή μετράται στον τερματικό σταθμό

— πραγματικός χρόνος καθυστέρησης ή, εφόσον δεν είναι δυνατόν, εκτιμώμενος χρόνος καθυστέρησης σε άλλες θιγόμενες γραμμές.

▼M5

6. **Δείκτες σχετικοί με την τεχνική ασφάλεια της υποδομής και την εφαρμογή της**

6.1. «Σύστημα προστασίας αμαξοστοιχίας (TPS)» ένα σύστημα που βοηθά την ενίσχυση της υπακοής στα σήματα και στους περιορισμούς ταχύτητας.

6.2. «Συστήματα επί του οχήματος» συστήματα που παρέχουν βοήθεια στον μηχανοδηγό ώστε να παρατηρεί την παρατρόχια σηματοδότηση και τη σηματοδότηση θαλάμου οδήγησης και, κατά συνέπεια, την προστασία σε επικίνδυνα σημεία και την επιβολή ορίων ταχύτητας. Τα συστήματα TPS επί της αμαξοστοιχίας περιγράφονται ως εξής:

α) Προειδοποίηση, παρέχοντας αυτόματη προειδοποίηση του μηχανοδηγού.

β) Προειδοποίηση και αυτόματη στάση, παρέχοντας αυτόματη προειδοποίηση του μηχανοδηγού και αυτόματη ακινητοποίηση κατά τη διέλευση από απαγορευτικό σήμα.

γ) Προειδοποίηση και αυτόματη στάση καθώς και ασυνεχής επιτήρηση της ταχύτητας, με την παροχή προστασίας σε επικίνδυνα σημεία· «ασυνεχής επιτήρηση της ταχύτητας» σημαίνει επιτήρηση της ταχύτητας σε ορισμένες θέσεις (ενέδρες ταχύτητας) κατά την προσέγγιση ενός σήματος.

δ) ►C3 Προειδοποίηση και αυτόματη στάση καθώς και συνεχής επιτήρηση της ταχύτητας, με την παροχή προστασίας σε επικίνδυνα σημεία και συνεχή επιτήρηση των ορίων ταχύτητας της σιδηροδρομικής γραμμής· «συνεχής επιτήρηση της ταχύτητας» σημαίνει συνεχής ένδειξη και επιβολή της μέγιστης επιτρεπόμενης ταχύτητας-στόχου για όλα τα τμήματα της γραμμής. ◄

Ο τύπος δ) θεωρείται σύστημα αυτόματης προστασίας αμαξοστοιχιών (ΑΠΑ).

6.3. ►C3 «Ισόπεδη διάβαση» κάθε ισόπεδη διασταύρωση οδού ή διόδου και σιδηροδρομικής γραμμής, αναγνωρισμένη από τον διαχειριστή υποδομής και ανοικτή στο κοινό ή σε ιδιώτες χρήστες. Οι δίοδοι που συνδέουν αποβάθρες σε σιδηροδρομικούς σταθμούς εξαιρούνται, καθώς και οι διαβάσεις άνωθεν τροχιών για την αποκλειστική χρήση εργαζομένων. ◄

6.4. «Οδός» για τους σκοπούς των στατιστικών στοιχείων που αφορούν τα σιδηροδρομικά ατυχήματα, κάθε δημόσια ή ιδιωτική οδός ή εθνική οδός, ►C3 συμπεριλαμβανομένων των παρακείμενων πεζοδρόμων και ποδηλατολωρίδων. ◄

6.5. «Δίοδος» κάθε δρόμος, πλην της οδού, για τη διέλευση ανθρώπων, ζώων, οχημάτων ή μηχανημάτων.

6.6. «Παθητική ισόπεδη διάβαση» ισόπεδη διάβαση χωρίς ενεργοποίηση κάποιου συστήματος προστασίας ή ειδοποίησης όταν δεν είναι ασφαλής η διάβαση χρήστη.

6.7. «Ενεργή ισόπεδη διάβαση» ισόπεδη διασταύρωση, στην οποία οι διερχόμενοι χρήστες προστατεύονται από την προσέγγιση αμαξοστοιχίας ή ειδοποιούνται σχετικά με την ενεργοποίηση μέσων, εφόσον η διέλευση του χρήστη δεν είναι ασφαλής.

— Προστασία χρήστη με φυσικά μέσα, κυρίως:

▼C3 — ημιδρύφακτα ή πλήρη δρύφακτα,

▼M5 — θύρες.

▼M5

— Προειδοποίηση με τη χρήση σταθερού εξοπλισμού σε ισόπεδες διαβάσεις:

— ορατά μέσα: φώτα,

— ηχητικά μέσα: κώδωνες, σειρήνες, κλάξον κ.λπ.,

Οι ενεργές ισόπεδες διαβάσεις κατατάσσονται ως εξής:

α) Χειροκίνητη: ισόπεδη διάβαση, στην οποία η προστασία στην πλευρά του χρήστη ή η ειδοποίηση ενεργοποιείται χειροκίνητα από σιδηροδρομικό υπάλληλο.

β) Αυτόματη με ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη: ισόπεδη διάβαση, στην οποία η ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη ενεργοποιείται από την αμαξοστοιχία που προσεγγίζει.

γ) Αυτόματη με προστασία στην πλευρά του χρήστη: ισόπεδη διάβαση, στην οποία η προστασία στην πλευρά του χρήστη ενεργοποιείται από την αμαξοστοιχία που προσεγγίζει. Αυτό περιλαμβάνει ισόπεδη διάβαση με προστασία στην πλευρά του χρήστη και ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη.

δ) ►C3 Με προστασία στην πλευρά της σιδηροτροχιάς: ◄ ισόπεδη διάβαση, στην οποία ένα σήμα ή άλλο σύστημα προστασίας αμαξοστοιχίας επιτρέπει τη διέλευση αμαξοστοιχίας μόνον εφόσον η ισόπεδη διάβαση είναι πλήρως προστατευμένη στην πλευρά του χρήστη και εφόσον δεν υπάρχει παρείσφρηση.

7. **Ορισμοί των μονάδων μέτρησης**

7.1. «Συρμοχιλιόμετρο» μονάδα μέτρησης που αντιπροσωπεύει τη μετακίνηση μιας αμαξοστοιχίας σε απόσταση ενός χιλιομέτρου. Η απόσταση που χρησιμοποιείται είναι, ει δυνατόν, η πραγματικά διανυθείσα απόσταση, ειδάλλως χρησιμοποιείται η κανονική απόσταση δικτύου μεταξύ των τόπων αναχώρησης και προορισμού. Λαμβάνεται υπόψη μόνο η απόσταση που διανύεται στην εθνική επικράτεια του δηλούντος κράτους.

7.2. «Επιβατοχιλιόμετρο» μονάδα μέτρησης που αντιπροσωπεύει τη σιδηροδρομική μεταφορά ενός επιβάτη σε απόσταση ενός χιλιομέτρου. Λαμβάνεται υπόψη μόνο η απόσταση που διανύεται στην εθνική επικράτεια του δηλούντος κράτους.

7.3. «Γραμμοχιλιόμετρο» το μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου στα κράτη μέλη σε χιλιόμετρα, του οποίου η έκταση καθορίζεται στο άρθρο 2. Για σιδηροδρομικές γραμμές πολλαπλής τροχιάς, λαμβάνεται υπόψη μόνον η απόσταση μεταξύ των τόπων αναχώρησης και προορισμού.

7.4. «Τροχιοχιλιόμετρο» το μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου στα κράτη μέλη σε χιλιόμετρα, του οποίου η έκταση καθορίζεται στο άρθρο 2. Λαμβάνεται υπόψη κάθε τροχιά των σιδηροδρομικών γραμμών πολλαπλής τροχιάς.

▼C1

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II*

**ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΕΘΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

Οι εθνικές διατάξεις ασφαλείας που κοινοποιούνται στην Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στο άρθρο 8 περιλαμβάνουν:

1. Κανόνες που αφορούν τους υφιστάμενους εθνικούς στόχους ασφάλειας και τις μεθόδους ασφάλειας,

2. κανόνες που αφορούν τις απαιτήσεις για τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας και την πιστοποίηση ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων,

▼M2

_____

▼C1

4. κοινοί κανόνες εκμετάλλευσης του σιδηροδρομικού δικτύου που δεν καλύπτονται ακόμα από ΤΠΔ, μεταξύ των οποίων κανόνες που αφορούν το σύστημα σηματοδότησης και διαχείρισης της κυκλοφορίας,

5. κανόνες στο πλαίσιο των οποίων θεσπίζονται οι απαιτήσεις για τις πρόσθετες εσωτερικές ρυθμίσεις λειτουργίας (εταιρικοί κανόνες) που πρέπει να καθορισθούν από τους διαχειριστές υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις,

6. κανόνες που αφορούν τις απαιτήσεις για το προσωπικό που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, μεταξύ των οποίων κριτήρια επιλογής, καλή ιατρική κατάσταση και επαγγελματική κατάρτιση, καθώς και πιστοποίηση, εφόσον δεν καλύπτονται από ΤΠΔ,

7. κανόνες σχετικά με τη διερεύνηση των ατυχημάτων και συμβάντων.

▼C1

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III*

**ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

1. *Απαιτήσεις για το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας*

Πρέπει να παρέχεται τεκμηρίωση για όλα τα τμήματα του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, το οποίο περιγράφει κυρίως την κατανομή των αρμοδιοτήτων στο πλαίσιο της οργάνωσης του διαχειριστή της υποδομής ή της σιδηροδρομικής επιχείρησης. Υποδεικνύει επιπλέον πώς διασφαλίζεται από τη διαχείριση ο έλεγχος στα διάφορα επίπεδα, πώς συμμετέχει το προσωπικό και οι εκπρόσωποί του σε όλα τα επίπεδα και πώς εξασφαλίζεται η συνεχής βελτίωση του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας.

2. *Βασικά στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας*

Τα βασικά στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας είναι:

α) πολιτική ασφάλειας εγκεκριμένη από τον διευθύνοντα σύμβουλο του Οργανισμού και κοινοποιημένη σε όλο το προσωπικό·

β) ποιοτικοί και ποσοτικοί στόχοι του οργανισμού για τη διατήρηση και την ενίσχυση της ασφάλειας, καθώς και σχέδια και διαδικασίες επίτευξης των στόχων·

γ) διαδικασίες για τη συμμόρφωση προς τα υφιστάμενα, νέα και τροποποιημένα τεχνικά και λειτουργικά πρότυπα ή άλλες προϋποθέσεις σχετικές με προδιαγραφές που θεσπίζονται στο πλαίσιο:

— των ΤΠΔ,

ή

— των εθνικών κανόνων ασφαλείας που αναφέρονται στο άρθρο 8 και στο παράρτημα II,

ή

— άλλων σχετικών κανόνων,

ή

— αποφάσεων των αρχών,

και διαδικασιών με στόχο την εξασφάλιση της συμμόρφωσης προς τα πρότυπα και άλλες προϋποθέσεις σχετικές με προδιαγραφές καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του εξοπλισμού και των δραστηριοτήτων·

δ) διαδικασίες και μέθοδοι αξιολόγησης των κινδύνων και εφαρμογής μέτρων ελέγχου των κινδύνων κάθε φορά που, λόγω μεταβολής των όρων εκμετάλλευσης ή της εισαγωγής νέου υλικού, δημιουργούνται νέοι κίνδυνοι για την υποδομή ή τις σιδηροδρομικές δραστηριότητες·

ε) εξασφάλιση προγραμμάτων κατάρτισης του προσωπικού και συστημάτων τα οποία διασφαλίζουν ότι διατηρείται η επάρκεια προσόντων του προσωπικού και εκτελούνται αναλόγως οι σχετικές αρμοδιότητες·

στ) ρυθμίσεις για την παροχή επαρκούς πληροφόρησης στο πλαίσιο του οργανισμού και, όπου απαιτείται, μεταξύ οργανισμών που εκμεταλλεύονται την ίδια υποδομή·

ζ) διαδικασίες και μορφότυποι για τον τρόπο τεκμηρίωσης των πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια και καθορισμός διαδικασίας ελέγχου της μορφής των ζωτικής σημασίας πληροφοριών ασφάλειας·

▼C1

η) διαδικασίες για την εξασφάλιση της αναφοράς, διερεύνησης και ανάλυσης ατυχημάτων, συμβάντων, στοιχείων αποσοβηθέντων ατυχημάτων και άλλων επικίνδυνων περιστατικών, καθώς και της λήψης των απαραίτητων προληπτικών μέτρων·

θ) εξασφάλιση σχεδίων δράσης και προειδοποίησης, καθώς και πληροφόρησης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, τα οποία έχουν συμφωνηθεί με τις αρμόδιες δημόσιες αρχές·

ι) διατάξεις για περιοδικούς εσωτερικούς ελέγχους του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας.

▼C1

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV*

**ΔΗΛΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΤΜΗΜΑ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΑ ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ**

Προκειμένου η αρμόδια για την ασφάλεια αρχή να εκδώσει το συγκεκριμένο τμήμα του πιστοποιητικού ασφάλειας που αφορά το δίκτυο, πρέπει να υποβάλλονται τα ακόλουθα έγγραφα:

— έγγραφα της σιδηροδρομικής επιχείρησης για τις ΤΠΔ ή τμήματα αυτών και, ενδεχομένως, για τους εθνικούς κανόνες ασφάλειας και λοιπούς κανόνες που εφαρμόζονται για τις δραστηριότητές της, το προσωπικό και το τροχαίο υλικό της, καθώς και έγγραφα που τεκμηριώνουν τον τρόπο με τον οποίο εξασφαλίζεται η συμμόρφωση μέσω του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας,

— έγγραφα της σιδηροδρομικής επιχείρησης για τις διάφορες κατηγορίες του προσωπικού που απασχολείται ή που εκτελεί καθήκοντα βάσει σύμβασης στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων της επιχείρησης, συμπεριλαμβανομένων στοιχείων που αποδεικνύουν ότι το εν λόγω προσωπικό πληροί τις απαιτήσεις των ΤΠΔ ή των εθνικών κανόνων και ότι έχει πιστοποιηθεί δεόντως,

— έγγραφα της σιδηροδρομικής επιχείρησης για τους διάφορους τύπους τροχαίου υλικού που χρησιμοποιεί στις δραστηριότητές της, συμπεριλαμβανομένων στοιχείων που αποδεικνύουν ότι το εν λόγω υλικό πληροί τις απαιτήσεις των ΤΠΔ ή των εθνικών κανόνων και ότι έχει πιστοποιηθεί δεόντως.

Προκειμένου να αποφεύγονται οι επαναλήψεις και να περιορίζεται ο όγκος των πληροφοριών, θα πρέπει να υποβάλλεται μόνο συνοπτική τεκμηρίωση όσον αφορά τα στοιχεία που συμμορφώνονται προς τις ΤΠΔ και άλλες απαιτήσεις των οδηγιών 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ.

▼C1

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V*

**ΒΑΣΙΚΑ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ**

1. *Συνοπτική παρουσίαση*

Η συνοπτική παρουσίαση περιλαμβάνει μια σύντομη περιγραφή του περιστατικού, πότε και πού έλαβε χώρα και τις συνέπειές του. Αναφέρονται επίσης τα άμεσα αίτια, καθώς και οι παράγοντες που συνετέλεσαν και τα βαθύτερα αίτια, όπως προκύπτουν από τη διερεύνηση. Παρατίθενται οι βασικές συστάσεις και παρέχονται πληροφορίες για κάθε αποδέκτη.

2. *Άμεσα γεγονότα του περιστατικού*

1. Το περιστατικό:

— ημερομηνία, ακριβής ώρα και τόπος του περιστατικού,

— περιγραφή των γεγονότων και του χώρου του ατυχήματος, συμπεριλαμβανομένων των προσπαθειών των υπηρεσιών διάσωσης και των επειγόντων περιστατικών,

— η απόφαση να αρχίσει η διεξαγωγή έρευνας, η σύνθεση της ομάδας έρευνας και η πραγματοποίηση της έρευνας.

2. Το «σκηνικό» του περιστατικού:

— εμπλεκόμενο προσωπικό και εργολάβοι, καθώς και τρίτοι και μάρτυρες,

— οι συρμοί και η σύνθεσή τους, συμπεριλαμβανομένου του αριθμού καταχώρισης του εμπλεκόμενου τροχαίου υλικού,

— περιγραφή της υποδομής και του συστήματος σηματοδότησης – είδη γραμμών, αιχμές αλλαγών, αλληλομανδάλωση, σηματοδότες, σύστημα προστασίας τρένων,

— μέσα επικοινωνίας,

— έργα εκτελούμενα στον χώρο ή πλησίον αυτού,

— θέση σε εφαρμογή του σχεδίου για έκτακτο σιδηροδρομικό περιστατικό και επακόλουθη αλυσίδα γεγονότων,

— θέση σε εφαρμογή του σχεδίου έκτακτης ανάγκης των δημόσιων υπηρεσιών διάσωσης, της αστυνομίας και των ιατρικών υπηρεσιών, καθώς και επακόλουθη αλυσίδα γεγονότων.

3. Θάνατοι, τραυματισμοί και υλικές ζημίες:

— επιβάτες και τρίτοι, προσωπικό, συμπεριλαμβανομένων των εργολάβων,

— φορτίο, αποσκευές και άλλα αγαθά,

— τροχαίο υλικό, υποδομή και περιβάλλον.

4. Εξωτερικές συνθήκες:

— καιρικές συνθήκες και γεωγραφικά στοιχεία.

3. *Φάκελος ερευνών και ανακρίσεων*

1. Συνοπτική παρουσίαση των μαρτυριών (με προστασία της ταυτότητας των ατόμων):

▼C1

— σιδηροδρομικοί υπάλληλοι, συμπεριλαμβανομένων των εργολάβων,

— άλλοι μάρτυρες.

2. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας:

— η γενική οργάνωση και ο τρόπος με τον οποίο δίδονται και εκτελούνται οι εντολές,

— απαιτήσεις για το προσωπικό και τρόπος επιβολής τους,

— διαδικασίες εσωτερικών ελέγχων και λογιστικών ελέγχων, καθώς και τα αποτελέσματά τους,

— διασύνδεση μεταξύ των διαφόρων παραγόντων της υποδομής.

3. Κανόνες και κανονισμοί:

— σχετικοί κοινοτικοί και εθνικοί κανόνες και κανονισμοί,

— άλλοι κανόνες, όπως κανόνες λειτουργίας, τοπικές οδηγίες, απαιτήσεις για το προσωπικό, προδιαγραφές συντήρησης και ισχύοντα πρότυπα.

4. Λειτουργία τροχαίου υλικού και τεχνικών εγκαταστάσεων:

— σύστημα σηματοδότησης και ελέγχου-χειρισμού, συμπεριλαμβανομένων των καταχωρίσεων των αυτόματων συσκευών καταγραφής στοιχείων,

— υποδομή,

— εξοπλισμός επικοινωνιών,

— τροχαίο υλικό, συμπεριλαμβανομένων των καταχωρίσεων των αυτόματων συσκευών καταγραφής στοιχείων.

5. Τεκμηρίωση για το λειτουργικό σύστημα:

— μέτρα που λαμβάνονται από το προσωπικό για τον έλεγχο της κυκλοφορίας και τη σηματοδότηση,

— ανταλλαγή φωνητικών μηνυμάτων σχετικών με το περιστατικό, συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων από τις καταγραφές,

— μέτρα που λαμβάνονται για την προστασία και την περιφρούρηση του χώρου του περιστατικού.

6. Διασύνδεση ανθρώπου-μηχανής:

— χρόνος εργασίας του εμπλεκόμενου προσωπικού,

— ιατρικές και προσωπικές καταστάσεις με επιπτώσεις στο περιστατικό, συμπεριλαμβανομένης της ύπαρξης σωματικής ή ψυχολογικής έντασης,

— σχεδιασμός του εξοπλισμού με επιπτώσεις στη διασύνδεση ανθρώπου-μηχανής.

7. Προγενέστερα περιστατικά παρόμοιου χαρακτήρα.

▼C1

4. *Ανάλυση και συμπεράσματα*

1. Τελικός απολογισμός της αλυσίδας γεγονότων:

— εξαγωγή των συμπερασμάτων για το περιστατικό, με βάση τα γεγονότα που προέκυψαν στο πλαίσιο του τμήματος 3.

2. Συζήτηση:

— ανάλυση των περιστατικών που προέκυψαν στο πλαίσιο του τμήματος 3, με στόχο την εξαγωγή συμπερασμάτων για τα αίτια του περιστατικού και τις επιδόσεις των υπηρεσιών διάσωσης.

3. Συμπεράσματα:

— άμεσα και έμμεσα αίτια του περιστατικού, συμπεριλαμβανομένων των παραγόντων που συνετέλεσαν σε αυτό και σχετίζονται με τις ενέργειες των εμπλεκόμενων προσώπων, ή την κατάσταση του τροχαίου υλικού ή των τεχνικών εγκαταστάσεων,

— βασικά αίτια που συνδέονται με τις ικανότητες, τις διαδικασίες και τη συντήρηση,

— βαθύτερα αίτια που συνδέονται με τις προϋποθέσεις του ρυθμιστικού πλαισίου και την εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας.

4. Συμπληρωματικές παρατηρήσεις:

— ανεπάρκειες και αδυναμίες που αποκάλυψε η έρευνα, χωρίς συνάφεια όμως με τα συμπεράσματα για τα αίτια.

5. *Ληφθέντα μέτρα*

— Κατάλογος των μέτρων που έχουν ήδη ληφθεί ή υιοθετηθεί ως αποτέλεσμα του περιστατικού.

6. *Συστάσεις*