Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

►**B** **DYREKTYWA 2004/49/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

z dnia 29 kwietnia 2004 r.

w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa

(Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei)

(Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44)

zmieniona przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►**M1**	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r.	L 191	1	18.7.2008
►**M2**	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/110/WE z dnia 16 grudnia 2008 r.	L 345	62	23.12.2008
►**M3**	Dyrektywa Komisji 2009/149/WE z dnia 27 listopada 2009 r.	L 313	65	28.11.2009
►**M4**	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r.	L 343	32	14.12.2012
►**M5**	Dyrektywa Komisji 2014/88/UE z dnia 9 lipca 2014 r.	L 201	9	10.7.2014

sprostowana przez:

►**C1** Sprostowanie, Dz.U. L 217 z 18.8.2010, s. 14 (2009/149/WE)

►**C2** Sprostowanie, Dz.U. L 252 z 19.9.2012, s. 58 (2009/149/WE)

▼B

DYREKTYWA 2004/49/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 29 kwietnia 2004 r.

w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa

(Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności zaś jego art. 71 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji ([1]),

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([2]),

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ([3]),

działając zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu ([4]), w świetle wspólnego tekstu przyjętego przez komitet pojednawczy z dnia 23 marca 2004 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) W celu kontynuacji wysiłków zmierzających do utworzenia jednego rynku kolejowych usług transportowych, zainicjowanych dyrektywą Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych ([5]) niezbędne jest ustanowienie wspólnych ram regulacyjnych dla bezpieczeństwa kolei. Państwa Członkowskie stworzyły do tej pory swoje własne przepisy i standardy bezpieczeństwa, głównie dla linii krajowych, w oparciu o krajowe koncepcje techniczno-operacyjne. Równocześnie różnice w zasadach, podejściu i kulturze utrudniały przełamanie barier technicznych i stworzenie podstaw dla międzynarodowej działalności transportowej.

(2) Dyrektywa 91/440/EWG, dyrektywa Rady 95/18/WE z 19 lipca 1995 r w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym ([6]) i dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikacji w zakresie

([1]) Dz.U. C 126 E z 28.5.2002, str. 332.
([2]) Dz.U. C 61 z 14.3.2003, str. 131.
([3]) Dz.U. C 66 z 19.3.2003, str. 5.
([4]) Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 14 stycznia 2003 r. (Dz.U. C 38 E z 12.2.2004, str. 92), wspólne stanowisko Rady z dnia 26 czerwca 2003 r. (Dz.U. C 270 E z 11.11.2003, str. 25) i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 23 października 2003 r. (dotychczas nieopublikowane). Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 22 kwietnia 2004 r. i decyzja Rady z dnia 26 kwietnia 2004 r.
([5]) Dz.U. L 237 z 24.8.1991, str. 25. Dyrektywa zmieniona dyrektywą 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 1).
([6]) Dz.U. L 143 z 27.6.1995, str. 70. Dyrektywa zmieniona dyrektywą 2001/13/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 26).

▼B

bezpieczeństwa ([1]) stanowią pierwszy krok w kierunku uregulowania europejskiego rynku transportu kolejowego poprzez jego otwarcie dla międzynarodowych przewozów towarów koleją. Jednakże prawne regulacje w sprawie bezpieczeństwa okazały się niewystarczające i pozostały różnice w wymaganiach dotyczących bezpieczeństwa, co wpływa na optymalne funkcjonowanie transportu kolejowego we Wspólnocie. Jest szczególnie ważne, aby zharmonizować prawne regulacje w sprawie bezpieczeństwa, certyfikację w zakresie bezpieczeństwa przewoźników kolejowych, zadania i role władz do spraw bezpieczeństwa i badanie wypadków.

(3) Metro, tramwaje i inne lekkie systemy transportu szynowego w wielu Państwach Członkowskich podlegają przepisom krajowym lub regionalnym i są nadzorowane przez władze krajowe lub regionalne, i nie są objęte wymaganiami Wspólnoty dotyczącymi interoperacyjności czy licencjonowania. Ponadto tramwaje są też często przedmiotem prawodawstwa dotyczącego bezpieczeństwa w transporcie drogowym i w związku z tym nie mogą być w pełni ujęte w przepisach dotyczących bezpieczeństwa kolei. Z powyższych powodów oraz zgodnie z zasadą subsydiarności ustanowioną w art. 5 Traktatu, Państwom Członkowskim powinno się umożliwić wyłączenie takich systemów z zakresu niniejszej dyrektywy.

(4) Poziom bezpieczeństwa w systemie kolei wspólnotowej jest ogólnie wysoki, zwłaszcza w porównaniu z transportem drogowym. Ważne jest zachowanie tego poziomu bezpieczeństwa podczas obecnej fazy restrukturyzacji, podczas której nastąpi rozdzielenie funkcji pełnionych do tej pory przez zintegrowane firmy kolejowe, i dalsze przesunięcie sektora kolei od samoregulacji do regulacji publicznej. Bezpieczeństwo powinno być doskonalone wraz z rozwojem techniczno-naukowym, tam gdzie to jest uzasadnione praktycznie, przy uwzględnieniu międzygałęziowej konkurencyjności transportu kolejowego.

(5) Wszyscy operatorzy systemów kolejowych, zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi powinni ponosić pełną odpowiedzialność za bezpieczeństwo systemu, każdy w swoim zakresie. We właściwych przypadkach operatorzy powinni współpracować przy wprowadzaniu środków nadzoru ryzyka. Państwa Członkowskie powinny dokonać jasnego rozróżnienia miedzy odpowiedzialnością bezpośrednią za bezpieczeństwo a zadaniem władzy bezpieczeństwa dostarczenia krajowych ram regulacyjnych i nadzoru działalności operatorów.

(6) Odpowiedzialność zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych za działanie systemu kolejowego nie wyklucza innych aktorów, takich jak producenci, podmioty prowadzące utrzymanie, właściciele wagonów, usługodawcy i podmioty realizujące zakupy przedsiębiorstwa biorą na siebie odpowiedzialność

([1]) Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 29. Dyrektywa zmieniona decyzją Komisji 2002/844/WE (Dz.U. L 289 z 26.10.2002, str. 30).

▼B

za swoje produkty czy usługi zgodnie z postanowieniami dyrektywy Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości ([1]) oraz dyrektywy 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych ([2]) czy innymi podobnymi aktami Wspólnoty.

(7) Wymagania w zakresie bezpieczeństwa dla podsystemów w transeuropejskich sieciach kolejowych zostały ustanowione dyrektywą Rady 96/48/WE i dyrektywą 2001/16/WE. Dyrektywy te nie określają jednak wspólnych wymagań na poziomie systemu i nie zajmują się szczegółowo regulacją, zarządzaniem i nadzorem bezpieczeństwa. Po określeniu minimalnego poziomu wymagań w zakresie bezpieczeństwa dla podsystemów w technicznych specyfikacjach interoperacyjności (TSI) ustalenie założeń w zakresie bezpieczeństwa również na poziomie systemu będzie coraz ważniejsze.

(8) Należy stopniowo wprowadzać wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST) i wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM), aby zapewnić, że wysoki poziom bezpieczeństwa został zachowany lub podniesiony — wtedy i gdzie to jest niezbędne i uzasadnione praktycznie. Wprowadzenie CST i CSM powinno dostarczyć narzędzi oceny poziomu bezpieczeństwa i działalności operatorów zarówno na szczeblu Państw Członkowskich, jak i Wspólnoty.

(9) Informacje o bezpieczeństwie systemu kolejowego są niewystarczające i generalnie niedostępne publicznie. Należy więc ustanowić wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) dla oceny, czy system jest zgodny z CST i umożliwienia monitorowania zachowania bezpieczeństwa. Aczkolwiek krajowe definicje odnoszące się do CSI mogą być stosowane podczas okresu przejściowego, to należytą uwagę powinno się poświęcić zakresowi wspólnych definicji CSI po opracowaniu projektu pierwszego pakietu CST.

(10) Krajowe przepisy bezpieczeństwa, często oparte na krajowych standardach technicznych, powinny być stopniowo zastępowane przepisami utworzonymi w oparciu o wspólne standardy, ustanowione przez TSI. Wprowadzenie nowych, specyficznych krajowych przepisów, nieopierających się na standardach wspólnotowych, powinno być ograniczone do minimum. Nowe przepisy krajowe powinny być zgodne z prawodawstwem Wspólnoty i być środkiem ułatwiającym upowszechnienie wspólnego podejścia do bezpieczeństwa kolei. Powinny być przeprowadzone konsultacje ze wszystkimi zainteresowanymi stronami, zanim Państwo Członkowskie przyjmie krajowe przepisy bezpieczeństwa, które wymagają wyższego poziomu bezpieczeństwa niż CST. W takim przypadku nowe projekty przepisów powinny zostać przedłożone do oceny Komisji, która powinna podjąć decyzję w przedmiocie zgodności projektu z prawem wspólnotowym oraz czy nie stanowi on środka służącego nieuzasadnionej dyskryminacji lub zawoalowanych ograniczeń odnośnie do działalności transportu kolejowego między Państwami Członkowskimi.

(11) Bieżąca sytuacja, w której krajowe przepisy dotyczące bezpieczeństwa nadal mają znaczenie, powinna być uznana za stan przejściowy, prowadzący do sytuacji, w której zostaną zastosowane przepisy europejskie.

([1]) Dz.U. L 235 z 17.9.1996, str. 6.
([2]) Dz.U. L 110 z 20.4.2001, str. 1.

▼B

(12) Opracowanie CST, CSM i CSI, jak też potrzeba ułatwienia procesu osiągnięcia wspólnego podejścia do bezpieczeństwa kolei wymaga wsparcia technicznego na szczeblu wspólnotowym. Europejska Agencja Kolejowa powołana do życia rozporządzeniem (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ([1]) została ustanowiona, aby opracowywać zalecenia dotyczące CST, CSM i CSI oraz narzędzi dalszej harmonizacji oraz aby monitorować rozwój bezpieczeństwa kolei we Wspólnocie.

(13) Realizując swój zakres obowiązków i odpowiedzialności zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi powinni wdrażać system zarządzania bezpieczeństwem spełniający wymagania Wspólnoty i zawierający wspólne elementy. Informacje o bezpieczeństwie i wdrożeniu systemu zarządzania bezpieczeństwem powinny być składane władzy bezpieczeństwa we właściwym Państwie Członkowskim.

(14) System zarządzania bezpieczeństwem powinien uwzględniać fakt, ze postanowienia dyrektywy 89/391/WE z dnia 12 czerwca 1989 r. w sprawie wprowadzenia środków w celu poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy ([2]) i odnośnych, osobnych dyrektyw mają pełne zastosowanie w ochronie zdrowia i bezpieczeństwa pracowników branży transportu kolejowego. System zarządzania bezpieczeństwem powinien także brać pod uwagę dyrektywę Rady 96/49/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu do kolejowego transportu towarów niebezpiecznych ([3]).

(15) Aby zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa kolei i równe warunki dla wszystkich przewoźników kolejowych, powinni oni podlegać tym samym wymaganiom. Certyfikat bezpieczeństwa powinien być potwierdzeniem przyjęcia przez przewoźnika kolejowego systemu zarządzania bezpieczeństwem i zdolności przewoźnika do spełnienia wymagań właściwych standardów i przepisów bezpieczeństwa. Dla usług w transporcie międzynarodowym powinno być wystarczające zatwierdzenie systemu zarządzania bezpieczeństwem w jednym Państwie Członkowskim, dające ważność w całej Wspólnocie. Z drugiej strony zgodność z przepisami krajowymi powinna podlegać dodatkowej certyfikacji w każdym z Państw Członkowskich. Ustanowienie wspólnego certyfikatu bezpieczeństwa, ważnego w całej Wspólnocie, pozostaje zadaniem docelowym.

(16) Oprócz wymagań bezpieczeństwa ustalonych w certyfikacie bezpieczeństwa, licencjonowani przewoźnicy kolejowi muszą spełniać krajowe wymagania, zgodne z prawem wspólnotowym i stosowane bez dyskryminacji odnoszącej się do zdrowia, bezpieczeństwa i warunków socjalnych, w tym także z uwzględnieniem przepisów dotyczących czasu jazdy, praw pracowników i konsumentów, jak stanowią art. 6 i 12 dyrektywy 95/18/WE.

([1]) Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 44.
([2]) Dz.U. L 183 z 29.6.1989, str. 1.
([3]) Dz.U. L 235 z 17.9.1996, str. 25. Dyrektywa zmieniona dyrektywą Komisji 2003/29/WE (Dz.U. L 90 z 8.4.2003, str. 47).

▼B

(17) Każdy zarządca infrastruktury ponosi zasadniczą odpowiedzialność za projekt — uwzględniający bezpieczeństwo oraz za bezpieczne utrzymanie i eksploatowanie własnej sieci kolejowej. Analogicznie do certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa przewoźników kolejowych — zarządca infrastruktury powinien być poddany autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa przez władzę bezpieczeństwa, odnośnie do jego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz innych przepisów dla spełnienia wymagań dotyczących bezpieczeństwa.

(18) Państwa Członkowskie powinny podejmować wysiłki, aby wspomagać ubiegających się o wejście na rynek w charakterze przewoźnika kolejowego. Powinny one zwłaszcza zapewnić informacje i działać przejrzyście w sprawach wniosków dotyczących certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa. Dla przewoźników kolejowych obsługujących transport międzynarodowy ważne jest, aby procedury w różnych Państwach Członkowskich były podobne. Pomimo że certyfikaty bezpieczeństwa będą w dającej się przewidzieć przyszłości zawierać część krajową, powinno być jednak możliwe zharmonizowanie ich wspólnych części i ułatwienie opracowania wspólnego wzoru.

(19) Certyfikacja personelu kolejowego i dopuszczenie do eksploatacji użytkowanego taboru kolejowego w różnych krajowych sieciach są czasem barierami nie do przezwyciężenia dla nowych operatorów. Państwa Członkowskie powinny zapewnić, aby szkolenia i certyfikacja personelu kolejowego, niezbędne do spełnienia krajowych wymogów, były dostępne dla przewoźników kolejowych ubiegających się o przyznanie certyfikatu bezpieczeństwa. Należy ustanowić wspólną procedurę dopuszczania do eksploatacji użytkowanego taboru kolejowego.

(20) Czas jazdy i odpoczynku maszynistów i personelu kolejowego i personelu wykonującego zadania związane z bezpieczeństwem mają duży wpływ na poziom bezpieczeństwa sieci kolejowej. Aspekty te, których dotyczą regulacje w art. 137-139 Traktatu, są obecnie przedmiotem negocjacji między partnerami społecznymi w ramach Komitetu Dialogu Sektorowego ustanowionego decyzją Komisji 98/500/WE ([1]).

(21) Rozwój bezpieczeństwa kolei wspólnotowych wymaga ustanowienia zharmonizowanych warunków wydawania odpowiednich licencji dla maszynistów i towarzyszącego personelu pokładowego wykonującego zadania związane z bezpieczeństwem — dla których Komisja ogłosiła zamiar wprowadzenia w najbliższym czasie dalszych uregulowań. Kwalifikacje dla pozostałego personelu związanego z wypełnianiem obowiązków w dziedzinie bezpieczeństwa są określone w dyrektywach 96/48/WE i 2001/16/WE.

(22) W ramach nowych wspólnych przepisów dotyczących bezpieczeństwa wszystkie Państwa Członkowskie utworzą krajową władzę dla regulacji i nadzoru bezpieczeństwa kolei. Aby ułatwić współpracę między nimi na szczeblu Wspólnoty, powinny

([1]) Decyzja Komisji 98/500/EC z dnia 20 maja 1998 r. w sprawie ustanowienia Komitetów Dialogu Sektorowego promujących dialog między partnerami społecznymi na szczeblu europejskim (Dz.U. L 225 z 12.8.1998, str. 27).

▼B

otrzymać ten sam minimalny zakres zadań i odpowiedzialności oraz dużą niezależność. Powinny one wykonywać swoje zadania w sposób przejrzysty i niedyskryminujący, aby wspomóc tworzenie jednego systemu kolejowego Wspólnoty oraz współpracować w celu koordynacji kryteriów decyzyjnych, zwłaszcza dotyczących certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa przewoźników kolejowych obsługujących transport międzynarodowy.

(23) Poważne wypadki kolejowe zdarzają się rzadko, mają one jednak katastrofalne skutki i wywołują zaniepokojenie opinii publicznej co do bezpieczeństwa kolei. Należy więc badać wszystkie takie wypadki pod kątem bezpieczeństwa w celu uniknięcia ich powtarzania się, a wyniki badania publikować. Inne wypadki i incydenty mogą stanowić znaczące zdarzenia poprzedzające poważne wypadki i również powinny być przedmiotem badania w zakresie bezpieczeństwa, kiedy jest to potrzebne.

(24) Badanie przyczyn wypadku w zakresie bezpieczeństwa powinno być prowadzone niezależnie od dochodzenia sądowego w tej samej sprawie; dla potrzeb badania powinien być zapewniony dostęp do dowodów i świadków. Badanie powinno być prowadzone przez stale funkcjonujący podmiot, niezależny od podmiotów branży kolejowej. Podmiot badający wypadki powinien funkcjonować w sposób, który wyklucza konflikt interesów i jakiekolwiek możliwe związki dotyczące wypadków, które są badane. W szczególności nie można wpływać na funkcjonalną niezależność podmiotu badającego wypadki, jeżeli ma on bliskie związki organizacyjne i prawne z krajową władzą bezpieczeństwa lub regulatorem kolejowym. Badanie powinno być prowadzone w sposób jak najbardziej otwarty. Dla każdego zdarzenia podmiot badający wypadki powinien wyznaczyć odpowiedni zespół dysponujący niezbędną wiedzą ekspercką i doświadczeniem do ustalenia bezpośrednich i pośrednich przyczyn wypadku.

(25) Raporty z badań oraz wszelkie ustalenia i rekomendacje dostarczają istotnych informacji dla dalszego doskonalenia bezpieczeństwa kolei i powinny być one dostępne publicznie na szczeblu Wspólnoty. Rekomendacje powinny być zrealizowane przez ich adresatów, a raporty z działań przekazane podmiotowi badającemu wypadki.

(26) Ponieważ cele proponowanych działań, a mianowicie koordynacja działań w Państwach Członkowskich zmierzająca do regulacji i nadzorowania bezpieczeństwa i badania wypadków oraz ustanowienie na szczeblu Wspólnoty wspólnych wymagań bezpieczeństwa, wspólnych metod oceny bezpieczeństwa, wspólnych wskaźników bezpieczeństwa i wspólnych wymagań dla certyfikatów bezpieczeństwa — nie mogą być osiągnięte w zadowalającym stopniu przez Państwa Członkowskie i z powodu skali działań mogą być lepiej zrealizowane na szczeblu wspólnotowym, to może ona ustanowić środki zgodne z zasadą subsydiarności określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tymże artykule, dyrektywa niniejsza nie wychodzi poza zakres niezbędny dla realizacji tych celów.

▼B

(27) Środki konieczne do wdrożenia tej dyrektywy powinny być przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 roku ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ([1]).

(28) Dyrektywa ta ma na celu przekształcenie i ujednolicenie właściwego prawa wspólnotowego dotyczącego bezpieczeństwa kolei. Zgodnie z tym, postanowienia dotyczące certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa przewoźników kolejowych, które były wcześniej ustanowione w dyrektywie 2001/14/WE, powinny zostać uchylone łącznie ze wszystkimi odniesieniami dotyczącymi certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa. Dyrektywa 95/18/WE zawarła warunki dotyczące kwalifikacji personelu oraz bezpieczeństwa taboru kolejowego, które są objęte wymogami certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa w tej dyrektywie i które dlatego nie powinny być nadal częścią warunków niezbędnych dla licencjonowania. Licencjonowany przewoźnik kolejowy powinien posiadać świadectwo bezpieczeństwa, aby móc otrzymać dostęp do infrastruktury kolejowej.

(29) Państwa Członkowskie powinny ustanowić zasady karania za naruszenia przepisów tej dyrektywy i zapewnić, że zostaną one zastosowane. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY WSTĘPNE

Artykuł 1

Cel dyrektywy

Celem niniejszej dyrektywy jest zapewnienie rozwoju i doskonalenia bezpieczeństwa kolei wspólnotowej oraz poprawienie dostępu do rynku dla usług transportu kolejowego, poprzez:

a) harmonizację struktury regulacyjnej w Państwach Członkowskich;

b) określenie odpowiedzialności podmiotów rynkowych;

c) rozwijanie wspólnych wymagań bezpieczeństwa i wspólnych metod oceny bezpieczeństwa, mając na względzie większą harmonizację przepisów krajowych;

d) wymóg ustanowienia w każdym Państwie Członkowskim krajowej władzy bezpieczeństwa oraz podmiotu badającego wypadki i incydenty;

e) określenie wspólnych zasad dla zarządzania, regulacji i nadzoru bezpieczeństwa kolei.

([1]) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

▼B

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do systemu kolejowego w Państwach Członkowskich, który można podzielić na podsystemy strukturalne i funkcjonalne. Obejmuje wymagania bezpieczeństwa dla całości systemu, łącznie z bezpiecznym zarządzaniem infrastrukturą i ruchem pociągów, oraz współdziałanie przedsiębiorstw kolejowych z zarządcami infrastruktury.

2. Państwa Członkowskie mogą wyłączyć ze środków, które przyjmują do wdrożenia niniejszej dyrektywy:

a) sieci metra, tramwajów i inne systemy lekkiego transportu szynowego;

b) sieci, które są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolejowego i są z założenia przeznaczone do prowadzenia pasażerskich przewozów lokalnych, miejskich lub podmiejskich, oraz przedsiębiorstwa kolejowe funkcjonujące wyłącznie na tych sieciach;

c) prywatną infrastrukturę kolejową, która jest wyłącznie użytkowana przez właścicieli tej infrastruktury do prowadzenia własnych przewozów towarowych;

▼M2

d) pojazdy zabytkowe działające w sieciach krajowych, pod warunkiem że spełniają one krajowe przepisy i rozporządzenia dotyczące bezpieczeństwa, w celu zapewnienia bezpiecznego poruszania się tego rodzaju pojazdów;

e) koleje zabytkowe, muzealne i turystyczne działające w ramach własnej sieci, łącznie z warsztatami, pojazdami i personelem.

▼B

Artykuł 3

Definicje

Dla celów niniejszej dyrektywy przyjmuje się następujące definicje:

a) „system kolejowy” oznacza całość podsystemów strukturalnych i funkcjonalnych, zdefiniowanych w dyrektywach 96/48/WE i 2001/16/WE, jak też zarządzanie i prowadzenie działania całości systemu;

b) „zarządca infrastruktury” oznacza każdy podmiot lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne w szczególności za tworzenie i utrzymanie infrastruktury kolejowej, lub jej części, zgodnie z definicją w art. 3 dyrektywy 91/440/EWG, w tym może również obejmować zarządzanie systemami nadzoru i bezpieczeństwa infrastruktury. Funkcja zarządcy infrastruktury sieci lub jej części może być przydzielona różnym podmiotom lub przedsiębiorstwom;

c) „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza przedsiębiorstwo zdefiniowane w dyrektywie 2001/14/WE oraz każde publiczne lub prywatne przedsiębiorstwo, którego działalność polega na dokonywaniu transportu towarów i/lub pasażerów koleją, z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to musi zapewnić trakcję; obejmuje to także takie przedsiębiorstwa, które zapewniają wyłącznie trakcje;

▼B

d) „techniczna specyfikacja interoperacyjności (TSI)” oznacza specyfikacje obejmujące każdy podsystem, lub część podsystemu, w celu zapewnienia jego zgodności z zasadniczymi wymaganiami i zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i systemu kolei konwencjonalnej, zdefiniowanymi w dyrektywach 96/48/WE i 2001/16/WE;

e) „wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST)” oznaczają minimalne poziomy bezpieczeństwa, które muszą być osiągnięte przez różne części systemu kolejowego (takie jak system kolei konwencjonalnej, system kolei dużych prędkości, długie tunele lub linie przeznaczone wyłącznie do transportu towarów) i przez system jako całość, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka;

f) „wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM)” oznaczają metody, które powinny być opracowane w celu opisania sposobów oceny: poziomu bezpieczeństwa, spełniania wymagań bezpieczeństwa oraz zgodności z innymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa;

g) „władza bezpieczeństwa” oznacza krajowy podmiot, któremu powierzono zadania w zakresie bezpieczeństwa kolei zgodnie z postanowieniami niniejszej dyrektywy, lub każdy podmiot dwunarodowy, któremu zadania te zostały powierzone przez Państwa Członkowskie w celu zapewnienia ujednolicenia reżimu bezpieczeństwa dla wyspecjalizowanej infrastruktury granicznej;

h) „krajowe przepisy bezpieczeństwa” oznaczają wszystkie przepisy zawierające wymagania nałożone na szczeblu Państwa Członkowskiego i dotyczące więcej niż jednego przedsiębiorstwa kolejowego, niezależnie od podmiotu, który je wydał;

i) „system zarządzania bezpieczeństwem” oznacza organizację i środki przyjęte przez zarządcę infrastruktury lub przedsiębiorstwo kolejowe w celu zapewnienia bezpiecznego zarządzania jego działaniem;

j) „osoba prowadząca dochodzenie” oznacza osobę odpowiedzialną za organizację, prowadzenie i nadzór nad dochodzeniem;

k) „wypadek” oznacza niechciane lub niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń, które mają dotkliwe konsekwencje; wypadki dzielą się na następujące kategorie: kolizje, wykolejenia, wypadki na przejazdach, wypadki z udziałem osób spowodowane przez tabor kolejowy będący w ruchu, pożary i inne;

l) „poważny wypadek” oznacza wypadek spowodowany kolizją lub wykolejeniem pociągu, z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma poważnie rannymi osobami, lub powodujący znaczne zniszczenie taboru kolejowego, infrastruktury lub środowiska, i inne podobne wypadki mające oczywisty wpływ na regulację bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem; „znaczne zniszczenie” oznacza zniszczenia, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez podmiot badający wypadek na przynajmniej 2 mln EUR;

m) „incydent” oznacza każde zdarzenie, inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo;

▼B

n) „dochodzenie” oznacza proces realizowany w celu zapobiegania wypadkom i incydentom, i obejmujący zbieranie i analizę informacji, wyciąganie wniosków, łącznie z dotyczącymi przyczyn wypadków, oraz, gdzie to właściwe, opracowanie rekomendacji dotyczących bezpieczeństwa;

o) „przyczyny” oznaczają działania, zaniechania, zdarzenia lub warunki, lub ich kombinację, które doprowadziły do wypadku lub incydentu;

p) „Agencja” oznacza Europejską Agencję Kolejową, agencję wspólnotową do spraw bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei;

q) „jednostki notyfikowane” oznacza podmioty odpowiedzialne za ocenę zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności lub za przeprowadzenie procedury weryfikacji podsystemów, zgodnie z definicją w dyrektywach 96/48/WE i 2001/16/WE;

r) „składniki interoperacyjności” oznaczają podstawowe składniki, grupę składników, podzespoły lub zespoły urządzeń, włączone lub przewidziane do włączenia do podsystemu, od którego, pośrednio lub bezpośrednio, zależy interoperacyjność systemu dużych prędkości lub kolei konwencjonalnej, zgodnie z definicją w dyrektywach 96/48/WE i 2001/16/WE. Pojęcie „składnika” obejmuje zarówno obiekty materialne, jak i niematerialne, takie jak oprogramowanie komputerowe.

▼M2

s) „posiadacz” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która, będąc właścicielem pojazdu lub mając prawo do użytkowania go, eksploatuje ten pojazd jako środek transportu i jest jako taka zarejestrowana w krajowym rejestrze pojazdów (KRP) określonym w art. 33 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności wspólnotowego systemu kolei (przekształcenie) ([1]), (zwanej dalej „dyrektywą w sprawie interoperacyjności kolei”);

t) „podmiot odpowiedzialny za utrzymanie” oznacza podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu, zarejestrowany jako taki w KRP;

u) „pojazd” oznacza pojazd kolejowy zdatny do poruszania się na własnych kołach po liniach kolejowych, z napędem lub bez. Pojazd składa się z co najmniej jednego podsystemu strukturalnego i funkcjonalnego lub z części takich podsystemów.

▼B

ROZDZIAŁ II

ROZWÓJ I ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM

Artykuł 4

Rozwój i poprawianie bezpieczeństwa kolei

1. Państwa Członkowskie zapewnią zachowanie bezpieczeństwa kolei oraz, tam gdzie to uzasadnione, stałą jego poprawę, uwzględniając

([1]) Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

▼B

rozwój prawodawstwa Wspólnoty, postęp naukowo-techniczny oraz przyznając priorytet zapobieganiu poważnym wypadkom.

Państwa Członkowskie zapewnią, że przepisy bezpieczeństwa są ustanawiane, stosowane i egzekwowane w sposób otwarty i niedyskryminujący, wspierając rozwój jednego europejskiego systemu transportowego.

2. Państwa Członkowskie zapewniają, że środki stosowane dla rozwoju i poprawy bezpieczeństwa kolei uwzględniają potrzebę podejścia systemowego.

3. Państwa Członkowskie zapewniają, że odpowiedzialność za bezpieczne funkcjonowanie systemu kolejowego i nadzór nad ryzykami z tym związanymi spoczywa na zarządcach infrastruktury i przedsiębiorstwach kolejowych, zobowiązując je do wdrożenia niezbędnych środków nadzoru ryzyka, kiedy to właściwe — we współpracy ze sobą, do zastosowania krajowych przepisów i standardów bezpieczeństwa oraz do ustanowienia systemu zarządzania bezpieczeństwem zgodnie z postanowieniami niniejszej dyrektywy.

Bez uszczerbku dla odpowiedzialności cywilnej, zgodnej z prawnymi wymogami Państw Członkowskich, każdy zarządca infrastruktury i przedsiębiorstwo kolejowe jest odpowiedzialne za swoją część systemu i za swoje bezpieczne funkcjonowanie, włączając dostawę materiałów i kontraktowanie usług — wobec klientów, użytkowników i osób trzecich.

4. Nie wyłącza to odpowiedzialności jakiegokolwiek producenta, podmiotu realizującego utrzymanie, ►M2 posiadacz ◄, dostawcy materiałów, właściciela wagonów, dostawcy usług i jednostki zaopatrzenia, za zapewnienie, że dostarczany przez nich tabor kolejowy, instalacje, akcesoria i urządzenia są zgodnie z określonymi wymaganiami i warunkami użycia, i mogą być bezpiecznie dopuszczone do użytkowania przez przedsiębiorstwo kolejowe i/lub zarządcę infrastruktury.

Artykuł 5

Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa

1. W celu ułatwienia oceny osiągnięcia CST oraz umożliwienia monitorowania ogólnego rozwoju bezpieczeństwa kolei Państwa Członkowskie będą zbierać informacje o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa (CSI) poprzez roczne raporty władz bezpieczeństwa, zgodnie z art. 18.

Pierwszym rokiem odniesienia dla CSI będzie 2006, CSI będą przedstawione w raporcie rocznym za następny rok.

CSI ustanawia się zgodnie z załącznikiem I.

▼M2

2. W terminie do dnia 30 kwietnia 2009 r. załącznik I zostaje poddany przeglądowi, w szczególności w celu uwzględnienia w nim wspólnych definicji CSI oraz wspólnych metod obliczania kosztów wypadków. Środek ten, mający na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.

▼B

Artykuł 6

Wspólne metody oceny bezpieczeństwa

▼M2

1. Początkowy pakiet CSM obejmujący jako minimum metody opisane w ust. 3 lit. a) Komisja przyjmuje przed dniem 30 kwietnia 2008 r. Zostaje on opublikowany w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Drugi pakiet CSM obejmujący pozostałe metody opisane w ust. 3 Komisja przyjmuje przed dniem 30 kwietnia 2010 r. Zostaje on opublikowany w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Środki te, których celem jest zmiana elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.

▼B

2. Projekt CSM, jak też zmieniony projekt CSM, zostaną przygotowane przez Agencję w ramach mandatu przyjętego zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 27 ust. 2.

Projekty CSM będą oparte na analizie istniejących metod w Państwach Członkowskich.

3. CST będą określać, jak oceniać poziom bezpieczeństwa i osiąganie wymagań bezpieczeństwa oraz zgodność z innymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa — poprzez opracowanie i zdefiniowanie:

a) metod wyceny i oceny ryzyka;

b) metod oceny zgodności z wymaganiami w certyfikatach bezpieczeństwa oraz w dokumentach potwierdzających autoryzację w zakresie bezpieczeństwa, wydanych zgodnie z art. 10 oraz 11;

▼M2

c) metod sprawdzania – w zakresie nieobjętym dotychczas przez TSI – czy podsystemy strukturalne sieci kolei są eksploatowane i utrzymywane zgodnie z odpowiednimi zasadniczymi wymaganiami.

4. CSM są regularnie uaktualniane, z uwzględnieniem doświadczeń zebranych przy ich stosowaniu oraz globalnego rozwoju bezpieczeństwa kolei, a także zobowiązań państw członkowskich ustanowionych w art. 4 ust. 1. Środek ten mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.

▼B

5. Państwa Członkowskie dokonają koniecznych zmian w swoich krajowych przepisach bezpieczeństwa w świetle przyjęcia CSM i ich zmian.

Artykuł 7

Wspólne wymagania bezpieczeństwa

1. CST są tworzone, przyjmowane i zmieniane zgodnie z procedurą określoną w niniejszym artykule.

2. Projekt CST oraz projekty zmian CST będą przygotowane przez Agencję w ramach mandatu, który zostanie przyjęty zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 27 ust. 2.

▼B

3. ►M2 Pierwszy pakiet projektowanych CST jest oparty na sprawdzeniu istniejących wymagań i stanu bezpieczeństwa w państwach członkowskich i zapewnia, aby w żadnym państwie członkowskim aktualny poziom bezpieczeństwa systemu kolejowego nie obniżył się. CST zostają przyjęte przez Komisję w terminie do dnia 30 kwietnia 2009 r. i zostają opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Środek ten, mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.

Drugi pakiet projektowanych CST opiera się na doświadczeniu uzyskanym przy opracowywaniu i wdrażaniu pierwszego pakietu CST. Odzwierciedla on te obszary priorytetowe, w których należy jeszcze podnieść poziom bezpieczeństwa. Komisja przyjmuje CST w terminie do dnia 30 kwietnia 2011 r. oraz publikuje je w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Środek ten, mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a. ◄

Wszystkie propozycje projektów i zmian CST odzwierciedlają zobowiązania Państw Członkowskich określone w art. 4 ust. 1. Propozycjom tym towarzyszą oceny szacunków kosztów i korzyści, wskazujące ich możliwy wpływ na wszystkich operatorów i na podmioty powiązane ekonomicznie oraz ich wpływ na społeczną akceptację ryzyka. Zawierają one harmonogram stopniowej implementacji — gdzie to konieczne, w szczególności biorąc pod uwagę rodzaj i rozmiar inwestycji, wymaganych do ich zastosowania. Będą one analizować możliwy wpływ na TSI dotyczące podsystemów oraz zawierać, tam gdzie to właściwe, wynikające z tego propozycje poprawek TSI.

4. CST definiują poziomy bezpieczeństwa, które przynajmniej muszą być osiągnięte przez różne części systemu kolejowego i przez cały system w każdym Państwie Członkowskim, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka dla:

a) ryzyk indywidualnych, dotyczących pasażerów, personelu, w tym także personelu podwykonawców, użytkowników przejazdów kolejowych i innych osób oraz dla ryzyka indywidualnego dotyczącego przebywania osób nieupoważnionych na terenach kolejowych, bez ograniczenia wynikającego z istniejących krajowych i międzynarodowych zasad odpowiedzialności cywilnej,

b) ryzyka społecznego.

▼M2

5. CST są regularnie uaktualniane, z uwzględnieniem globalnego rozwoju bezpieczeństwa kolei. Środek ten, mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.

▼B

6. Państwa Członkowskie dokonają koniecznych zmian w swych krajowych przepisach bezpieczeństwa w celu osiągnięcia przynajmniej CST, czy też wszelkich zmienionych CST, zgodnie z harmonogramem wdrożenia do nich załączonym. Państwa Członkowskie powiadomią Komisję o tych przepisach zgodnie z art. 8 ust. 3.

▼B

Artykuł 8

Krajowe przepisy bezpieczeństwa

1. W celu stosowania niniejszej dyrektywy Państwa Członkowskie ustanawiają wiążące krajowe przepisy bezpieczeństwa i zapewniają ich publikację oraz dostępność dla wszystkich zarządców infrastruktury, przedsiębiorstw kolejowych, ubiegających się o uzyskanie certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzację w zakresie bezpieczeństwa — w jasnym języku, zrozumiałym dla wszystkich, których dotyczą te przepisy.

2. Najpóźniej do dnia 30 kwietnia 2005 r. Państwa Członkowskie powiadamiają Komisję o wszystkich właściwych, obowiązujących krajowych przepisach bezpieczeństwa, zgodnie z załącznikiem II, i wskazują zakres ich stosowania.

Zawiadomienie powinno zawierać także informacje o zasadniczej treści przepisów — z odniesieniami do oficjalnych tekstów aktów prawnych, o ich formie legislacyjnej oraz o podmiocie lub organizacji odpowiedzialnej za ich publikację.

3. Nie później niż 4 lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy Agencja ocenia sposób, w jaki krajowe przepisy bezpieczeństwa są publikowane i dostępne, zgodnie z przepisami ust. 1. Agencja czyni także odpowiednie rekomendacje dla Komisji w sprawie publikacji takich przepisów, aby uczynić odpowiednie informacje łatwiej dostępnymi.

4. Państwa Członkowskie bezzwłocznie powiadamiają Komisję o każdej zmianie krajowych przepisów bezpieczeństwa i o wszelkich nowych regułach, które mogą zostać przyjęte, chyba że przepisy będą w całości związane z wdrożeniem TSI.

5. Aby sprowadzić do minimum wprowadzanie nowych specyficznych krajowych przepisów i zapobiegać tym samym tworzeniu dalszych barier, a także w oczekiwaniu stopniowej harmonizacji przepisów dotyczących bezpieczeństwa, Komisja monitoruje wprowadzanie przez Państwa Członkowskie przepisów krajowych.

6. Jeśli, po przyjęciu CST, Państwo Członkowskie zamierza przyjąć nowe krajowe przepisy, które wymagają wyższego poziomu bezpieczeństwa niż CST, lub jeśli Państwo Członkowskie zamierza wprowadzić nowe krajowe przepisy, które mogą mieć wpływ na działanie przedsiębiorstw kolejowych z innych Państw Członkowskich na jego terytorium, to Państwo Członkowskie przeprowadza konsultacje ze wszystkimi zainteresowanymi stronami we właściwym czasie i procedura, o której mowa w ust. 7, będzie miała zastosowanie.

7. Państwo Członkowskie przedkłada Komisji do sprawdzenia projekt przepisów bezpieczeństwa, wraz z uzasadnieniem przyczyn jego wprowadzenia.

Jeśli Komisja uzna projekt za niezgodny z CSM lub niezapewniający spełnienia przynajmniej CST, lub uzna, że jest on dyskryminujący czy wprowadzający zawoalowane restrykcje w działalności transportu kolejowego między Państwami Członkowskimi, zostanie wydana decyzja skierowana do takiego Państwa Członkowskiego, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 27 ust. 2.

Jeśli Komisja ma poważne wątpliwości co do zgodności projektu przepisów dotyczących bezpieczeństwa z CSM lub co do spełnienia przynajmniej CST, czy też uznaje, że projekt tworzy środki dyskryminacji lub wprowadza zawoalowane restrykcje w działaniu transportu kolejowego między Państwami Członkowskimi, Komisja natychmiast informuje Państwo Członkowskie, aby zawiesiło wejście w życie lub wdrożenie przepisów, dopóki nie zostanie wydana decyzja, w okresie do 6 miesięcy, zgodnie z procedurą określoną w art. 27 ust. 2.

▼B

Artykuł 9

Systemy zarządzania bezpieczeństwem

1. Zarządcy infrastruktury oraz przedsiębiorstwa kolejowe ustanawiają swoje systemy zarządzania bezpieczeństwem w celu zapewnienia, że system kolejowy — zdolny spełniać przynajmniej CST — jest zgodny z wymaganiami krajowych przepisów bezpieczeństwa zawartymi w art. 8 i załączniku II i z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa ustanowionymi w TSI oraz że mają zastosowanie właściwe części CSM.

2. System zarządzania bezpieczeństwem spełnia wymagania i zawiera elementy wymienione w załączniku III, dostosowane do charakteru, rozmiaru i innych warunków realizowanej działalności. Zapewnia on nadzór wszystkich ryzyk związanych z działalnością zarządcy infrastruktury lub przedsiębiorstwa kolejowego, łącznie z dostarczanymi im usługami utrzymania i dostawą materiałów oraz zaangażowaniem podwykonawców. Bez szkody dla odpowiedzialności cywilnej wynikającej z istniejących krajowych i międzynarodowych przepisów, system zarządzania bezpieczeństwem uwzględnia, gdy to właściwe i uzasadnione, ryzyko powstające w wyniku działalności stron trzecich.

3. System zarządzania bezpieczeństwem każdego zarządcy infrastruktury bierze pod uwagę skutki działań różnych przedsiębiorstw kolejowych w sieci oraz przewiduje środki w celu umożliwienia wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym działania zgodnie z TSI i z krajowymi przepisami bezpieczeństwa i z warunkami ustanowionymi w ich certyfikatach bezpieczeństwa. Ponadto będzie on stale rozwijany w celu koordynacji procedur awaryjnych zarządcy infrastruktury i wszystkich przedsiębiorstw kolejowych działających w danej sieci infrastruktury.

4. Każdego roku, najpóźniej do dnia 30 czerwca, wszyscy zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe składają władzy bezpieczeństwa roczny raport dotyczący bezpieczeństwa za poprzedni rok. Raport taki zawiera:

a) informacje dotyczące spełniania wewnętrznych wymagań bezpieczeństwa oraz informacje o wynikach planów bezpieczeństwa;

b) rozwój krajowych wskaźników bezpieczeństwa i CSI określonych w załączniku I, w zakresie właściwym dla organizacji przedkładającej raport;

c) wyniki wewnętrznych audytów bezpieczeństwa;

d) zauważone usterki i niesprawności w działaniach eksploatacyjnych oraz zarządzaniu infrastrukturą, mogące zainteresować władzę bezpieczeństwa.

ROZDZIAŁ III

CERTYFIKACJA I AUTORYZACJA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

Artykuł 10

Certyfikaty bezpieczeństwa

1. Aby uzyskać dostęp do infrastruktury kolejowej przedsiębiorstwo kolejowe musi posiadać certyfikat bezpieczeństwa wydany zgodnie z niniejszym rozdziałem. Certyfikat bezpieczeństwa może obejmować całą sieć Państwa Członkowskiego lub tylko jego określoną część.

▼M2

Certyfikat bezpieczeństwa ma stanowić dowód, że przedsiębiorstwo kolejowe ustanowiło system zarządzania bezpieczeństwem i jest w stanie spełniać wymagania zawarte w TSI i innych właściwych przepisach Wspólnoty i przepisach krajowych na potrzeby kontroli zagrożeń i bezpiecznego świadczenia usług transportowych w sieci.

▼B

2. Certyfikat bezpieczeństwa składa się z:

a) certyfikacji przyjęcia przez przedsiębiorstwo systemu zarządzania bezpieczeństwem zgodnego z art. 9 i załącznikiem III oraz

▼M2

b) certyfikacji potwierdzającej akceptację uregulowań przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia konkretnych wymagań niezbędnych dla bezpiecznego świadczenia usług transportowych na przedmiotowej sieci. Wymagania te mogą odnosić się do stosowania TSI i krajowych przepisów bezpieczeństwa, łącznie z przepisami dotyczącymi eksploatacji sieci, uznawania świadectw personelu oraz wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów użytkowanych przez przedsiębiorstwa kolejowe. Certyfikacja opiera się na dokumentacji złożonej przez przedsiębiorstwo kolejowe, opisanej w załączniku IV.

▼B

3. Władza bezpieczeństwa Państwa Członkowskiego, w którym przedsiębiorstwo kolejowe po raz pierwszy rozpoczęło/zarejestrowało swoją działalność, wydaje certyfikat bezpieczeństwa, zgodnie z ust. 2.

Certyfikat bezpieczeństwa, przyznane zgodnie z ust. 2, określa rodzaj i zakres działalności. Świadectwo wydane na podstawie ust. 2 lit. a) będzie ważne na terenie całej Wspólnoty dla takiej samej działalności w transporcie kolejowym.

4. Władza bezpieczeństwa Państwa Członkowskiego, w którym przedsiębiorstwo kolejowe planuje wykonywanie dodatkowych usług transportowych, wydaje dodatkowe, krajowy certyfikat bezpieczeństwa, wymagany zgodnie z ust. 2 lit. b).

5. Certyfikat bezpieczeństwa jest odnawiany na wniosek przedsiębiorstwa kolejowego, w okresach nieprzekraczających pięciu lat. Jest on aktualizowany w całości lub częściowo po każdej istotnej zmianie dotyczącej rodzaju i zakresu działalności.

Posiadacz certyfikatu bezpieczeństwa bezzwłocznie informuje odpowiednią władzę bezpieczeństwa o istotnych zmianach warunków dotyczących odpowiedniej części tego certyfikatu. Informuje też właściwą władzę o wprowadzeniu nowej kategorii personelu lub nowego typu taboru kolejowego.

Po każdej istotnej zmianie w przepisach dotyczących bezpieczeństwa władza bezpieczeństwa może wymagać zmiany odpowiedniej części certyfikatu bezpieczeństwa.

Jeżeli władza bezpieczeństwa stwierdza, że posiadacz certyfikatu bezpieczeństwa przestał spełniać jego warunki, certyfikat zostanie cofnięty bezzwłocznie w części a) lub/i w części b) certyfikatu, z podaniem przyczyn takiej decyzji. Władza bezpieczeństwa, która unieważni dodatkowe, krajowe certyfikaty bezpieczeństwa wydane zgodnie z ust. 4, natychmiast informuje o swojej decyzji tę władzę bezpieczeństwa, która wydała certyfikat zgodnie z ust. 2 lit. a).

▼B

Podobnie, władza bezpieczeństwa musi unieważnić certyfikat bezpieczeństwa, jeśli jest oczywiste, że posiadacz certyfikatu bezpieczeństwa nie używał go zgodnie ze swoim zamiarem w roku następującym po jego wydaniu.

6. Władza bezpieczeństwa zgłasza Agencji w okresie jednego miesiąca każde wydanie, odnowienie, zmianę lub cofnięcie certyfikatów bezpieczeństwa, o których mowa w ust. 2 lit. a). Zgłoszenie zawiera nazwę i adres przedsiębiorstwa kolejowego, datę wydania, zakres i ważność certyfikatu oraz, w przypadku cofnięcia, przyczyny decyzji.

7. Najpóźniej do dnia 30 kwietnia 2009 r. Agencja oceni postęp w certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa i złoży Komisji raport, wraz z rekomendacjami dotyczącymi strategii zmierzającej do przejścia do jednego certyfikatu bezpieczeństwa dla całej Wspólnoty. W związku z rekomendacjami Komisja podejmie odpowiednie kroki.

Artykuł 11

Autoryzowanie w zakresie bezpieczeństwa zarządców infrastruktury

1. W celu dopuszczenia do zarządzania i eksploatowania infrastruktury kolejowej, zarządca infrastruktury musi uzyskać autoryzację w zakresie bezpieczeństwa od władzy bezpieczeństwa w Państwie Członkowskim, w którym jest zarejestrowany.

Autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa obejmuje:

a) autoryzację potwierdzającą przyjęcie u zarządcy infrastruktury takiego systemu zarządzania bezpieczeństwem, jaki opisano w art. 9 i załączniku III; oraz

b) autoryzację potwierdzającą przyjęcie u zarządcy infrastruktury wewnętrznych regulacji w celu z spełnienia określonych wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, utrzymania i eksploatacji infrastruktury kolejowej, w tym także, gdy to stosowne, do utrzymania i eksploatacji systemu nadzoru ruchu i sygnalizacji.

2. Autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa jest odnawiana na wniosek zarządcy infrastruktury w przedziałach czasu nieprzekraczających 5 lat. Jest ona aktualizowana w całości lub częściowo w każdym przypadku dokonania istotnych zmian w infrastrukturze, sygnalizacji, w zasilaniu energią lub w zasadach eksploatacji i utrzymywania infrastruktury. Posiadacz autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa bez zbędnej zwłoki informuje władzę bezpieczeństwa o wszystkich takich zmianach.

Po każdej zasadniczej zmianie przepisów bezpieczeństwa władza bezpieczeństwa może wymagać zmiany autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa.

Jeśli władza bezpieczeństwa uzna, że autoryzowany zarządca infrastruktury nie spełnia już warunków koniecznych dla autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, to unieważnia autoryzację, podając przyczyny tej decyzji.

3. Władza bezpieczeństwa informuje Agencję w okresie jednego miesiąca o wydanych, odnowionych, zmienionych lub unieważnionych autoryzacjach w zakresie bezpieczeństwa. Zawiadomienie określa nazwę i adres zarządcy infrastruktury, datę wydania, zakres i ważność autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, a w przypadku unieważnienia — przyczyny takiej decyzji.

▼B

Artykuł 12

Wymagania do ubiegania się o certyfikację w zakresie bezpieczeństwa i autoryzację w zakresie bezpieczeństwa

1. Władza bezpieczeństwa podejmuje decyzję w sprawie wniosku o certyfikację w zakresie bezpieczeństwa i autoryzację w zakresie bezpieczeństwa niezwłocznie, lecz nie później niż cztery miesiące po uzyskaniu wszelkich wymaganych informacji, jak też informacji uzupełniających — na żądanie władzy bezpieczeństwa. Jeżeli wnioskodawca ma złożyć informacje uzupełniające, będą one przedłożone niezwłocznie.

2. Aby ułatwić powstawanie nowych przedsiębiorstw kolejowych i składanie wniosków przez przedsiębiorstwa kolejowe z innych Państw Członkowskich, władza bezpieczeństwa przygotuje szczegółowe wytyczne w sprawie sposobu uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa. Wytyczne wyszczególniają wszystkie wymagania ustanowione dla celów art. 10 ust. 2 oraz zapewniają dostępność wnioskodawcy do odnośnych dokumentów.

Przedsiębiorstwom kolejowym wnioskującym o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa w zakresie bezpieczeństwa dotyczącego usług na zdefiniowanej, ograniczonej części infrastruktury, zostaną wydane odrębne wytyczne, wskazujące w szczególności zasady obowiązujące dla tej części infrastruktury.

3. Wytyczne dla wnioskodawców, zawierające opis i wyjaśnienie wymagań dla certyfikatów bezpieczeństwa wraz z listą dokumentów, które należy złożyć, będą udostępnione wnioskodawcom bezpłatnie. Wszystkie wnioski o certyfikaty bezpieczeństwa są przedłożone w języku wymaganym przez władzę bezpieczeństwa.

Artykuł 13

Dostęp do zaplecza szkoleniowego

1. Państwa Członkowskie zapewniają przedsiębiorstwom kolejowym ubiegającym się o certyfikat bezpieczeństwa uczciwy i niedyskryminujący dostęp do zaplecza szkoleniowego dla maszynistów i załóg pociągów, jeżeli szkolenie takie jest warunkiem spełnienia wymagań koniecznych dla otrzymania certyfikatu.

Oferowane usługi muszą obejmować szkolenie w zakresie niezbędnej znajomości trasy, zasad działania i procedur, systemu sygnalizacji oraz nadzoru sterowania, oraz procedur awaryjnych stosowanych na obsługiwanych trasach.

Państwa Członkowskie także zapewniają na uczciwych i niedyskryminujacych zasadach dostęp do usług szkoleniowych dla zarządców infrastruktury i ich pracowników wykonujących istotne zadania w dziedzinie bezpieczeństwa.

Jeżeli usługi szkoleniowe nie obejmują egzaminów i wydawania certyfikatów bezpieczeństwa, Państwa Członkowskie zapewniają przedsiębiorstwom kolejowym dostęp do takiej procedury certyfikacji, jeżeli jest to warunkiem otrzymania certyfikatu bezpieczeństwa.

Władze bezpieczeństwa zapewnią, że postanowienia dotyczące usług szkoleniowych lub, jeśli stosowne, wydawania certyfikatów bezpieczeństwa spełniają wymagania dotyczące bezpieczeństwa zawarte w TSI lub w krajowych przepisach bezpieczeństwa opisanych w art. 8 i załączniku II.

▼B

2. Jeżeli zaplecze szkoleniowe jest w posiadaniu tylko jednego przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury, Państwa Członkowskie zapewnią innym przedsiębiorstwom kolejowym dostęp do nich za rozsądną i niedyskryminującą odpłatnością, opartą na kosztach z marginesem zysku.

3. Podczas rekrutacji nowych maszynistów, personelu pokładowego oraz personelu zajmującego się istotnymi zadaniami w dziedzinie bezpieczeństwa przedsiębiorstwa kolejowe muszą brać pod uwagę wszystkie szkolenia, kwalifikacje i doświadczenie zdobyte wcześniej w innym przedsiębiorstwie kolejowym. W tym celu tacy członkowie personelu będą uprawnieni do uzyskania kopii i wszystkich dokumentów potwierdzających ich szkolenie, kwalifikacje i doświadczenie.

4. W każdym przypadku wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury są odpowiedzialni za poziom wyszkolenia i kwalifikacji swojego personelu wykonującego pracę związaną z bezpieczeństwem, jak przedstawiono w art. 9 i w załączniku III

▼M1

▼M2

Artykuł 14a

Utrzymanie pojazdów

1. Każdemu pojazdowi przed dopuszczeniem go do eksploatacji lub rozpoczęciem jego użytkowania w sieci przypisuje się podmiot odpowiedzialny za utrzymanie; podmiot ten jest rejestrowany w KRP zgodnie z art. 33 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei.

2. Podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie może być przedsiębiorstwo kolejowe, zarządca infrastruktury lub posiadacz.

3. Bez uszczerbku dla przewidzianej w art. 4 odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury za bezpieczne funkcjonowanie pociągu, podmiot zapewnia, za pomocą systemu utrzymania, aby pojazdy, za których utrzymanie jest odpowiedzialny, były w stanie poruszać się w bezpieczny sposób. W tym celu podmiot odpowiedzialny za utrzymanie zapewnia, aby pojazdy utrzymywane były zgodnie z:

a) dokumentacją dotyczącą utrzymania każdego pojazdu;

b) obowiązującymi wymogami, w tym zasadami dotyczącymi utrzymania i postanowieniami TSI.

Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie sam zapewnia utrzymanie lub korzysta z warsztatów naprawczych, z którymi ma zawartą umowę.

4. W przypadku wagonów towarowych każdy podmiot odpowiedzialny za utrzymanie otrzymuje certyfikat od organu akredytowanego lub organu uznanego zgodnie z ust. 5 lub od krajowego organu bezpieczeństwa. Procedura akredytacji opiera się na kryteriach dotyczących niezależności, kwalifikacji i bezstronności, takich jak właściwe normy europejskie EN 45000 series. Również procedura uznawania opiera się na kryteriach dotyczących niezależności, kwalifikacji i bezstronności.

Jeżeli podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie jest przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury, zgodność z wymogami zatwierdzonymi na mocy ust. 5 stwierdzana jest przez właściwy krajowy organ bezpieczeństwa zgodnie z procedurami, o których mowa w art. 10 lub 11, i potwierdzana w certyfikatach określonych w tego rodzaju procedurach.

▼M2

5. Na podstawie zalecenia Agencji Komisja przyjmuje, do dnia24 grudnia 2010 r., środek ustanawiający system certyfikacji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe. Certyfikaty wydane zgodnie z tym systemem potwierdzają zgodność z wymogami, o których mowa w ust. 3.

Środek obejmuje wymogi dotyczące:

a) wprowadzonego przez podmiot systemu utrzymania;

b) formy i terminu ważności certyfikatu przyznanego podmiotowi;

c) kryteriów akredytacji lub uznawalności organu lub organów odpowiedzialnych za wydawanie certyfikatów i dokonywanie kontroli niezbędnych dla funkcjonowania systemu certyfikacji;

d) daty wprowadzenia systemu certyfikacji, w tym jednorocznego okresu przejściowego dla istniejących podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie.

Środek ten, mający na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy przez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.

Na podstawie zalecenia Agencji Komisja dokonuje przeglądu tego środka do dnia 24 grudnia 2018 r., tak aby objąć nim wszystkie pojazdy i dokonać aktualizacji, jeżeli zajdzie taka potrzeba, systemu certyfikacji mającego zastosowanie do wagonów towarowych.

6. Certyfikaty wydane zgodnie z ust. 5 są ważne na terenie całej Wspólnoty.

7. Agencja ocenia proces certyfikacji wdrożony zgodnie z ust. 5 i przedkłada Komisji sprawozdanie nie później niż w terminie trzech lat od wejścia w życie odpowiedniego środka.

8. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o wykonaniu obowiązków związanych z określeniem podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie i wydaniem mu certyfikatu na podstawie przepisów alternatywnych w następujących przypadkach:

a) pojazdy zarejestrowane w kraju trzecim i utrzymywane zgodnie z prawem tego kraju;

b) pojazdy używane w ramach sieci lub linii, których szerokość międzytorza różni się od szerokości międzytorza głównej sieci kolejowej we Wspólnocie i w przypadku których spełnienie wymogów, o których mowa w ust. 3, zapewniane jest na mocy międzynarodowych porozumień z krajami trzecimi;

c) pojazdy określone w art. 2 ust. 2 oraz sprzęt wojskowy i sprzęt służący do transportu specjalnego, wymagającego specjalnego zezwolenia krajowego organu bezpieczeństwa wydanego przed przewozem; w tym przypadku odstępstwa udzielane są na okres nie dłuższy niż pięć lat.

Tego rodzaju środki alternatywne wdrażane są poprzez odstępstwa udzielane przez odpowiedni krajowy organ bezpieczeństwa:

a) przy rejestrowaniu pojazdów zgodnie z przepisami art. 33 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei w zakresie określania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie;

▼M2

b) przy wydawaniu certyfikatów bezpieczeństwa i zezwoleń przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcom infrastruktury zgodnie z przepisami art. 10 i 11 niniejszej dyrektywy w zakresie określania podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie i wydawania im certyfikatów.

Tego rodzaju odstępstwa są określane i uzasadniane w rocznym sprawozdaniu dotyczącym bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18 niniejszej dyrektywy. Jeżeli okazuje się, że we wspólnotowym systemie kolei podejmowane jest zbędne ryzyko w zakresie bezpieczeństwa, Agencja bezzwłocznie informuje o tym fakcie Komisję. Komisja kontaktuje się z zaangażowanymi stronami oraz, w razie potrzeby, zwraca się do państwa członkowskiego o wycofanie decyzji o odstępstwie.

▼B

Artykuł 15

Harmonizacja certyfikatów bezpieczeństwa

1. Najpóźniej do dnia 30 kwietnia 2009 r. zostają przyjęte decyzje w sprawie wspólnych, zharmonizowanych wymagań, zgodnie z art. 10 ust. 2 lit. b) i załącznikiem IV, oraz wspólnego formatu wytycznych dla wnioskodawców, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 27 ust. 2.

2. Agencja rekomenduje wspólne zharmonizowane wymagania i wspólny format wytycznych dla wnioskodawców w ramach mandatu, który będzie przyjęty zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 27 ust. 2.

ROZDZIAŁ IV

WŁADZA BEZPIECZEŃSTWA

Artykuł 16

Zadania

1. Każde Państwo Członkowskie ustanawia władzę bezpieczeństwa; władzą tą może być ministerstwo odpowiedzialne za transport. Powinna ona być niezależna pod względem organizacyjnym, prawnym i decyzyjnym od jakiegokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego, zarządcy infrastruktury, wnioskodawcy oraz podmiotu zamawiającego.

2. Władza bezpieczeństwa otrzymuje przynajmniej następujące zadania:

▼M2

a) zezwalanie na wprowadzanie do eksploatacji podsystemów strukturalnych składających się na system kolei zgodnie z art. 15 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei oraz kontrolowanie, czy są one eksploatowane i utrzymywane zgodnie z odnośnymi zasadniczymi wymaganiami;

———————

▼B

c) kontrolowanie zgodności składników interoperacyjności z właściwymi zasadniczymi wymaganiami, zgodnie z art. 12 dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE;

d) zezwalanie na dopuszczenie do eksploatacji nowego lub znacznie zmodyfikowanego taboru kolejowego, nieobjętego jeszcze TSI;

▼B

e) wydawanie, odnawianie, zmienianie i odwoływanie właściwych części certyfikatów bezpieczeństwa oraz dokumentów potwierdzających autoryzację zgodnie z art. 10 i 11 oraz kontrola, czy warunki i wymagania w nich ustanowione spełniane i czy zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe działają zgodnie z wymogami prawa wspólnotowego i krajowego;

f) monitorowanie, promowanie oraz, tam, gdzie to stosowne, wprowadzanie i rozwijanie regulacji dotyczących bezpieczeństwa, w tym systemu krajowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa;

▼M2

g) nadzór nad prawidłową rejestracją pojazdów w KRP oraz nad dokładnością i aktualizacją zawartych w nim informacji związanych z bezpieczeństwem;

▼B

3. Zadania wymienione w ust. 2 nie mogą być przekazane lub zlecone zarządcy infrastruktury, przedsiębiorstwu kolejowemu lub podmiotowi zamawiającemu.

Artykuł 17

Zasady procesu decyzyjnego

1. Władza bezpieczeństwa wykonuje swoje zadania w sposób otwarty, niedyskryminujący i przejrzysty. Powinna ona zwłaszcza zapewnić wszystkim stronom możliwość ich wysłuchania oraz przedstawić powody swojej decyzji.

Władza natychmiast odpowiada na wnioski i zapytania oraz bezzwłocznie zgłasza swoje prośby o informacje oraz ogłasza swoje decyzje w ciągu 4 miesięcy po dostarczeniu wszystkich odpowiedzi. W każdej chwili mogą zażądać pomocy technicznej od zarządcy infrastruktury i przedsiębiorców kolejowych lub innych kwalifikowanych podmiotów, jeśli chodzi o wykonywanie zadań, o których mowa w art. 16.

W procesie rozwijania krajowej struktury regulacji bezpieczeństwa władza bezpieczeństwa będzie konsultować się ze wszystkimi zaangażowanymi i zainteresowanymi stronami, w tym z zarządcami infrastruktury, przedsiębiorstwami kolejowymi, producentami, dostawcami usług utrzymaniowych oraz przedstawicielami personelu i użytkowników.

2. Władza bezpieczeństwa jest uprawniona do prowadzenia wszelkich kontroli i dochodzeń niezbędnych do wykonywania swoich zadań i ma wolny dostęp do wszystkich niezbędnych dokumentów i pomieszczeń, instalacji i sprzętu zarządów infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych.

3. Państwa Członkowskie podejmują niezbędne kroki dla zapewniania, że decyzje podejmowane przez władzę bezpieczeństwa są przedmiotem kontroli sądowej.

4. Władze bezpieczeństwa prowadzą aktywną wymianę poglądów i doświadczeń dla celów harmonizacji ich kryteriów decyzyjnych w całej Wspólnocie. Współpraca ma na względzie w szczególności ułatwianie i koordynowanie certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa przedsiębiorstw kolejowych, które uzyskały dostęp do międzynarodowych dróg kolejowych zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 15 dyrektywy 2001/14/WE.

Agencja wspiera władze bezpieczeństwa w realizacji ich zadań.

▼B

Artykuł 18

Raport roczny

Corocznie władza bezpieczeństwa publikuje raport roczny w sprawie swoich działań za poprzedni rok i przesyła go do Agencji najpóźniej do dnia 30 września każdego roku. Raport zawiera informacje o:

a) stanie bezpieczeństwa kolei, łącznie z agregacją CSI, określonych w załączniku I, na szczeblu Państwa Członkowskiego;

b) ważnych zmianach w prawodawstwie i uregulowaniach dotyczących bezpieczeństwa kolei;

c) stanie certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa;

d) wynikach i doświadczeniach związanych z nadzorowaniem zarządów infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych;

▼M2

e) odstępstwa zastosowane zgodnie z art. 14a ust. 8.

▼B

ROZDZIAŁ V

DOCHODZENIE W SPRAWIE WYPADKÓW I INCYDENTÓW

Artykuł 19

Zobowiązanie do przeprowadzania dochodzenia

1. Państwa Członkowskie zapewniają, że dochodzenie będzie prowadzone przez organ dochodzeniowy, o którym mowa w art. 21, po każdym poważnym wypadku na sieci kolejowej; celem badania jest możliwe polepszenie bezpieczeństwa kolei i zapobieganie wypadkom.

2. Oprócz poważnych wypadków, organ dochodzeniowy, o którym mowa w art. 21, może badać te wypadki i incydenty, które w nieznacznie zmienionych warunkach mogłyby prowadzić do poważnych wypadków, obejmujących zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości czy kolei konwencjonalnej.

Decyzja o podjęciu, lub nie, dochodzenia w sprawie wypadku lub incydentu leży w gestii organu dochodzeniowego. Podejmując decyzję, powinien wziąć pod uwagę:

a) wagę wypadku lub incydentu;

b) czy tworzy serię wypadków lub incydentów odnoszących się do systemu jako całości;

c) wpływ decyzji na bezpieczeństwo kolei na szczeblu wspólnotowym; i

d) wnioski zarządców infrastruktury, przedsiębiorców kolejowych, władzy bezpieczeństwa lub Państw Członkowskich.

3. Zakres dochodzenia i procedury, jakie należy przeprowadzić w takim badaniu, ustala organ dochodzeniowy, biorąc pod uwagę zasady i cele art. 20 i 22 oraz w zależności od wiedzy w celu poprawienia od wiedzy, jaką zcenierza uzyskać […] w celu poprawienia bezpieczeństwa jaką zamierza uzyskać z wypadku lub incydentu.

▼B

4. Dochodzenie w żadnym przypadku nie obejmuje ustalania winy lub odpowiedzialności.

Artykuł 20

Status dochodzenia

1. Państwa Członkowskie określają, w ramach swoich wewnętrznych systemów prawnych, taki status prawny dochodzenia, który umożliwi osobie prowadzącej dochodzenie wykonywanie zadań w sposób najbardziej efektywny i w najkrótszym czasie.

2. Zgodnie z prawem obowiązującym w Państwach Członkowskich oraz, jeśli to właściwe, we współpracy z władzami odpowiedzialnymi za postępowanie sądowe osoby prowadzące dochodzenie otrzymują, tak szybko, jak to możliwe:

a) dostęp do miejsca wypadku lub incydentu, jak też do uczestniczącego w nim taboru kolejowego, odpowiedniej infrastruktury oraz urządzeń nadzoru ruchu i sygnalizacji;

b) prawo do natychmiastowego spisania dowodów i nadzoru usuwania wraków pojazdów, instalacji infrastruktury lub składników w celu ich badania lub analizy;

c) dostęp do i możliwość wykorzystania zawartości rejestratorów pokładowych i sprzętu do zapisu wiadomości słownych i operacji systemu sygnalizacji i nadzoru sterowania ruchem;

d) dostęp do wyników badań ciał ofiar;

e) dostęp do wyników przesłuchań personelu pociągu i innego personelu kolejowego zaangażowanego w wypadek lub incydent;

f) możliwość przesłuchania zaangażowanego personelu i innych świadków;

g) dostęp do każdej właściwej informacji lub nagrań/zapisów prowadzonych przez zarządcę infrastruktury, zaangażowane przedsiębiorstwo kolejowe i władzę bezpieczeństwa.

3. Dochodzenie będzie prowadzone niezależnie od postępowania sądowego.

Artykuł 21

Organ dochodzeniowy

1. Każde Państwo Członkowskie zapewnia prowadzenie dochodzenia przyczyn wypadków i incydentów, o których mowa w art. 19, przez stały podmiot, złożony przynajmniej z jednej osoby badającej mogącej pełnić funkcję osoby prowadzącej dochodzenie w razie wypadku lub incydentu. Organ ten jest niezależny pod względem organizacyjnym, prawnym i decyzyjnym od zarządców infrastruktury, przedsiębiorstw kolejowych, podmiotu ustalającego ceny, podmiotu przydzielającego przepustowość infrastruktury i jednostki notyfikowanej oraz od wszystkich stron, których interesy mogłyby być sprzeczne z zadaniami powierzonymi organowi dochodzeniowemu. Ponadto jest on funkcjonalnie niezależny od władzy bezpieczeństwa i regulatorów kolejowych.

2. Organ dochodzeniowy wykonuje swoje zadania niezależnie od organizacji wymienionych w ust. 1 i umożliwia się mu pozyskanie odpowiednich zasobów dla realizacji tych celów. Osoby prowadzące dochodzenie uzyskają status gwarantujący im konieczną niezależność.

▼B

3. Państwa Członkowskie zapewniają, że przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury oraz, jeśli to stosowne, władza bezpieczeństwa, będą zobowiązane do natychmiastowego zgłaszania wypadków i incydentów, o których mowa w art. 9, organowi dochodzeniowemu. Organ dochodzeniowy powinien mieć możliwość reagowania na takie raporty i poczynienia niezbędnych przedsięwzięć w celu rozpoczęcia dochodzenia nie później niż jeden tydzień po otrzymaniu raportu dotyczącego wypadku lub incydentu.

4. Organ dochodzeniowy może łączyć swoje zadania w ramach niniejszej dyrektywy z zadaniami dochodzenia innych zdarzeń niż wypadki i incydenty kolejowe, o ile takie dochodzenia nie zagrażają jego niezależności.

5. W razie konieczności organ dochodzeniowy może zażądać pomocy od organów dochodzeniowych z innych Państw Członkowskich lub od Agencji, polegającej na dostarczeniu wiedzy eksperckiej lub na przeprowadzeniu badań technicznych, analiz i ocen.

6. Państwa Członkowskie mogą powierzyć organowi dochodzeniowemu zadanie prowadzenia dochodzenia w sprawach wypadków i incydentów kolejowych innych, niż wymienione w art. 19.

7. Organy dochodzeniowe prowadzą aktywną wymianę poglądów i doświadczeń mając na względzie rozwijanie wspólnych metod prowadzenia dochodzeń, wypracowanie wspólnych zasad dla realizacji zaleceń w zakresie bezpieczeństwa i dostosowanie się do postępu techniczno-naukowego.

Agencja wspiera organy dochodzeniowe w tych działaniach.

Artykuł 22

Procedura dochodzenia

1. Wypadek lub incydent, o którym mowa w art. 19, jest badany przez podmiot badający Państwa Członkowskiego, na terenie którego się zdarzył. Jeżeli niemożliwe jest ustalenie, w którym państwie wydarzył się wypadek, lub jeśli wydarzył się on na lub blisko granicy między dwoma Państwami Członkowskimi, właściwe podmioty uzgodnią między sobą, który z nich poprowadzi dochodzenie, lub uzgodnią prowadzenie dochodzenia we współpracy. W pierwszym przypadku drugi podmiot ma prawo do udziału w dochodzeniu i do uzyskania jego pełnych wyników.

Organy dochodzeniowe z innych Państw Członkowskich są zaproszone do uczestnictwa w dochodzeniu kiedykolwiek przedsiębiorstwo kolejowe założone i licencjonowane w takim Państwie Członkowskim bierze udział w wypadku lub incydencie.

Powyższy ustęp nie stanowi przeszkody dla Państw Członkowskich w uzgodnieniu, aby właściwe podmioty w innych okolicznościach prowadziły dochodzenia we współpracy.

2. Dla każdego wypadku lub incydentu organ dochodzeniowy zadba o odpowiednie środki, obejmujące ekspercką wiedzę dotyczącą spraw technicznych i operacyjnych, niezbędną do prowadzenia dochodzenia. Wiedza ta może pochodzić od organu dochodzeniowego lub spoza niego, zależnie od rodzaju badanego wypadku lub incydentu.

▼B

3. Dochodzenie jest prowadzone w możliwie otwarty sposób, pozwalający na wysłuchanie wszystkich stron oraz na ich dostęp do wyników. O dochodzeniu i jego postępach należy regularnie informować właściwy zarząd infrastruktury i przedsiębiorstwo kolejowe, władze bezpieczeństwa, ofiary i ich krewnych, właścicieli zniszczonych własności, producentów, zaangażowane służby ratunkowe oraz przedstawicieli personelu i użytkowników oraz, w miarę możliwości, umożliwić im umożliwić im przedłożenie swoich opinii i poglądów w sprawie dochodzenia i pozwolić na wnoszenie uwag do projektów raportów.

4. Organ dochodzeniowy zakańcza swoje badania na miejscu wypadku w możliwie najkrótszym czasie, aby umożliwić zarządcy infrastruktury wznowienie działania infrastruktury i udostępnienie jej dla usług transportu kolejowego tak szybko, jak to możliwe.

Artykuł 23

Raporty

1. Dochodzenie wypadku lub incydentu, o którym mowa w art. 19, będzie przedmiotem raportów, w formie odpowiedniej dla rodzaju i wagi wypadku lub incydentu oraz wagi wyników badania. Raporty powinny odnosić się do celów badania, o którym mowa w art. 19 ust. 1, i zawierać, jeżeli to właściwe, rekomendacje w zakresie bezpieczeństwa.

2. Organ dochodzeniowy publikuje swój raport końcowy możliwie szybko, zwykle nie później niż w 12 miesięcy od daty zdarzenia. Struktura raportu powinna być możliwie zgodna ze strukturą zawartą w załączniku V. Raport, łącznie z rekomendacjami w zakresie bezpieczeństwa, powinien być przedłożony właściwym stronom wymienionym w art. 22 ust. 3, oraz zainteresowanym podmiotom i stronom w innych Państwach Członkowskich.

3. Corocznie, najpóźniej do dnia 30 września, organ dochodzeniowy publikuje roczny raport opisujący badania z poprzedniego roku, wydane rekomendacje w zakresie bezpieczeństwa oraz działania podjęte zgodnie z rekomendacjami wydanymi uprzednio.

Artykuł 24

Informacje przekazywane Agencji

1. W ciągu jednego tygodnia od podjęcia decyzji o rozpoczęciu dochodzenia organ dochodzeniowy informuje o tym Agencję. Informacja zawiera datę, czas, i miejsce zdarzenia, jak również jego rodzaj i skutki, obejmujące ofiary śmiertelne, odniesione rany i poniesione straty materialne.

2. Organ dochodzeniowy przesyła Agencji egzemplarz raportu końcowego, o którym mowa w art. 23 ust. 2 i raportu rocznego, o którym mowa w art. 23 ust. 3.

Artykuł 25

Rekomendacje w zakresie bezpieczeństwa

1. Rekomendacje w zakresie bezpieczeństwa wydane przez organ dochodzeniowy w żadnym wypadku nie będą zawierać domniemania winy lub odpowiedzialności za wypadek lub incydent.

▼B

2. Rekomendacje są skierowane do władzy bezpieczeństwa lub, jeżeli wymaga tego charakter zaleceń, do innych podmiotów lub władz w Państwie Członkowskim lub do innych Państw Członkowskich. Państwa Członkowskie i ich władze bezpieczeństwa podejmują niezbędne działania w celu zapewnienia, że rekomendacje w zakresie bezpieczeństwa wydane przez organ dochodzeniowy zostały właściwie potraktowane i, gdzie to właściwe, zrealizowane.

3. Władza bezpieczeństwa i inne władze lub podmioty lub, jeżeli to właściwe, inne Państwa Członkowskie, do których skierowano rekomendacje, przedstawiają organowi dochodzeniowemu zwrotne raporty, przynajmniej corocznie, o środkach podjętych bądź planowanych do podjęcia jako reakcja na rekomendacje.

ROZDZIAŁ VI

UPRAWNIENIA DOTYCZĄCE WDROŻENIA

▼M2

Artykuł 26

Dostosowywanie załączników

Załączniki są dostosowywane do postępu naukowo-technicznego. Środek ten, mający na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.

▼B

Artykuł 27

Procedura komitetowa

1. Komisja jest wspierana przez Komitet ustanowiony w art. 21 dyrektywy 96/48/WE.

2. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu obowiązuje procedura zawarta w art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, zgodnie z art. 8 tejże dyrektywy.

Długość okresu określonego w art. 5 ust. 6 decyzji 999/468/WE będzie ustalana jako równa trzy miesiące.

▼M2

2a. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

▼B

3. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu obowiązuje procedura zawarta w art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE, zgodnie z art. 8 tejże dyrektywy.

▼M2

———————

▼B

Artykuł 28

Środki wdrożenia

1. Państwa Członkowskie mogą zgłosić Komisji dowolne środki służące do wdrożenia niniejszej dyrektywy. Stosowne decyzje zostaną przyjęte zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 27 ust. 2.

▼B

2. Komisja z własnej inicjatywy lub na wniosek Państwa Członkowskiego, w szczególnych sprawach, bada stosowanie i wprowadzanie postanowień dotyczących certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa i w okresie dwóch miesięcy od otrzymania takiego wniosku podejmie decyzję, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 27 ust. 2, czy odnośne środki mogą być dalej stosowane. Komisja ogłasza swoją decyzję Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Państwom Członkowskim.

ROZDZIAŁ VII

PRZEPISY OGÓLNE I KOŃCOWE

▼M4

_____

_____

▼B

Artykuł 31

Raport i dalsze działania Wspólnoty

Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie najpóźniej do dnia 30 kwietnia 2007 r., i potem co pięć lat, raport w sprawie wdrażania niniejszej dyrektywy.

Do raportu należy załączyć, w razie potrzeby, propozycje dalszych działań Wspólnoty.

Artykuł 32

Kary

Państwa Członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące kar za naruszenie przepisów krajowych przyjętych w związku z niniejszą dyrektywą i podejmą wszelkie niezbędne działania w celu zapewnienia, ze są one stosowane. Kary muszą być skuteczne, proporcjonalne, niedyskryminujące i zniechęcające.

Państwa Członkowskie informują Komisję o tych postanowieniach najpóźniej do dnia określonego w art. 33 oraz bezzwłocznie powiadamiają Komisję o jakichkolwiek późniejszych zmianach tych przepisów.

Artykuł 33

Wdrożenie

Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne dla dostosowania się do niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 30 kwietnia 2006 r. i niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

Wspomniane środki zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia są określane przez Państwa Członkowskie.

▼B

Artykuł 34

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 35

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

▼M5

ZAŁĄCZNIK I

WSPÓLNE WSKAŹNIKI BEZPIECZEŃSTWA

Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) są przedmiotem corocznych sprawozdań ze strony władz bezpieczeństwa określonych w art. 3 lit. g).

Wskaźniki odnoszące się do działań, o których mowa w art. 2 ust. 2 lit. a) i b), powinny być wyliczone osobno, jeśli są przekazywane.

Jeżeli po przedstawieniu sprawozdania odkryto nowe fakty lub błędy, wskaźniki za jeden konkretny rok powinny być zmienione lub skorygowane przez władzę bezpieczeństwa przy pierwszej sposobności, najpóźniej w następnym sprawozdaniu rocznym.

Wspólne definicje CSI oraz wspólne metody obliczania skutków ekonomicznych wypadków zostały określone w dodatku.

1. **Wskaźniki odnoszące się do wypadków**

1.1. Całkowita i względna (w przeliczeniu na pociągokilometry) liczba znaczących wypadków w podziale na następujące rodzaje wypadków:

— kolizja pociągu z pojazdem szynowym,

— kolizja pociągu z obiektami wewnątrz skrajni,

— wykolejenie pociągu,

— wypadek na przejeździe kolejowym, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejeździe kolejowym, i dalszy podział na pięć rodzajów przejazdów kolejowych określonych w pkt 6.2,

— wypadek z udziałem osób i poruszającego się taboru kolejowego, z wyjątkiem samobójstw i prób samobójstw,

— pożar taboru kolejowego,

— inne.

Każdy znaczący wypadek jest zgłaszany zgodnie z rodzajem pierwotnego wypadku, nawet jeżeli skutki wtórnego wypadku są poważniejsze (np. pożar po wykolejeniu się pociągu).

1.2. Całkowita i względna (w przeliczeniu na pociągokilometry) liczba osób poważnie rannych i zabitych, według rodzaju wypadku, w podziale na następujące kategorie:

— pasażer (również w przeliczeniu na pasażerokilometry i pociągokilometry dla pociągów pasażerskich),

— pracownik lub podwykonawca,

— użytkownik przejazdów kolejowych,

— intruz,

— inna osoba na peronie,

— inna osoba nie na peronie.

▼M5

2. **Wskaźniki odnoszące się do towarów niebezpiecznych**

Całkowita i względna (w przeliczeniu na pociągokilometry) liczba wypadków związanych z transportem koleją towarów niebezpiecznych w podziale na następujące kategorie:

— wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne zgodnie z definicją podaną w dodatku,

— liczba tego rodzaju wypadków, w których doszło do uwolnienia towarów niebezpiecznych.

3. **Wskaźniki odnoszące się do samobójstw**

Całkowita i względna (w przeliczeniu na pociągokilometry) liczba samobójstw i prób samobójstw.

4. **Wskaźniki odnoszące się do zdarzeń poprzedzających wypadki**

Całkowita i względna (w przeliczeniu na pociągokilometry) liczba zdarzeń poprzedzających wypadki w podziale na następujące rodzaje zdarzeń:

— pęknięta szyna,

— odkształcenia toru oraz inne przesunięcia toru,

— defekt sygnalizacji,

— minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny,

— minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny,

— pęknięte koło w użytkowanym taborze kolejowym,

— pęknięta oś w użytkowanym taborze kolejowym.

Należy zgłaszać wszystkie zdarzenia poprzedzające, zarówno skutkujące, jak i nieskutkujące wypadkami. (Zdarzenie poprzedzające wypadek skutkujące znaczącym wypadkiem należy również zgłosić w części dotyczącej wskaźników odnoszących się do zdarzeń poprzedzających wypadki; zdarzenie poprzedzające wypadek nieskutkujące znaczącym wypadkiem należy jedynie zgłosić w części dotyczącej wskaźników odnoszących się do zdarzeń poprzedzających).

5. **Wskaźniki do obliczenia skutków ekonomicznych wypadków**

Całkowita/całkowite (w EUR) i względna/względne (w przeliczeniu na pociągokilometry):

— liczba przypadków śmiertelnych i poważnych obrażeń pomnożona przez wartość zapobiegania ofiarom w ludziach (VPC),

— koszty szkód w środowisku,

— koszty szkód materialnych w taborze kolejowym lub w infrastrukturze,

— koszty opóźnień spowodowanych wypadkami.

Władze bezpieczeństwa zgłaszają skutki ekonomiczne znaczących wypadków.

VPC jest wartością, jaką społeczeństwo przypisuje zapobieganiu ofiarom w ludziach, i jako taka nie stanowi podstawy do rekompensaty dla stron biorących udział w wypadku.

▼M5

6. **Wskaźniki odnoszące się do bezpieczeństwa technicznego infrastruktury i jego wdrażania**

6.1. Odsetek torów z systemami kontroli pociągu (TPS) w eksploatacji oraz odsetek pociągokilometrów z wykorzystaniem funkcjonujących systemów TPS, jeśli systemy te zapewniają:

— ostrzeganie,

— ostrzeganie i automatyczne zatrzymanie,

— ostrzeganie i automatyczne zatrzymanie oraz dyskretny nadzór prędkości,

— ostrzeganie i automatyczne zatrzymanie oraz stały nadzór prędkości.

6.2. Liczba przejazdów kolejowych (całkowita, na kilometr linii i na kilometr torów) w podziale na następujących pięć rodzajów:

a) przejazd kolejowy z biernym systemem zabezpieczeń;

b) przejazd kolejowy z czynnym systemem zabezpieczeń:

(i) ręcznym;

(ii) automatycznym z systemem ostrzegania użytkownika;

(iii) automatycznym z systemem zabezpieczeń użytkownika;

(iv) z systemem zabezpieczeń torów.

▼M5

Dodatek

Wspólne definicje CSI oraz wspólne metody obliczania skutków ekonomicznych wypadków

1. **Wskaźniki odnoszące się do wypadków**

1.1. „znaczący wypadek” oznacza każdy wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu szynowego w ruchu, w którego wyniku co najmniej jedna osoba zostaje zabita lub poważnie ranna lub dochodzi do znacznej szkody w taborze, torach, innych instalacjach lub środowisku, lub następują znaczne zakłócenia ruchu, z wyłączeniem wypadków w warsztatach, magazynach i zajezdniach;

1.2. „znaczna szkoda w taborze, torach, innych instalacjach lub środowisku” oznacza szkodę o równowartości co najmniej 150 000 EUR;

1.3. „znaczne zakłócenia ruchu” oznaczają zawieszenie ruchu kolejowego na głównej linii kolejowej przez co najmniej sześć godzin;

1.4. „pociąg” oznacza co najmniej jeden pojazd kolejowy ciągnięty przez co najmniej jedną lokomotywę bądź co najmniej jeden wagon silnikowy lub jeden wagon silnikowy poruszający się pojedynczo, przemieszczający się pod danym numerem bądź określonym oznaczeniem z początkowego stałego punktu do końcowego stałego punktu, w tym maszynę lekką, tj. samą lokomotywę poruszającą się bez obciążenia;

1.5. „kolizja pociągu z pojazdem szynowym” oznacza kolizję czoło-czoło, czoło-tył lub kolizję boczną między częścią danego pociągu a częścią innego pociągu lub pojazdu szynowego lub z manewrującym taborem kolejowym;

1.6. „kolizja pociągu z obiektami wewnątrz skrajni” oznacza kolizję między częścią pociągu a obiektami przymocowanymi lub tymczasowo znajdującymi się na torach lub w ich pobliżu (z wyjątkiem obiektów zgubionych na przejazdach kolejowych przez pojazd przekraczający przejazd lub użytkownika przekraczającego przejazd), w tym kolizję z siecią trakcyjną;

1.7. „wykolejenie pociągu” oznacza każdy przypadek, w którym co najmniej jedno koło pociągu wypadło z toru;

1.8. „wypadek na przejeździe kolejowym” oznacza każdy wypadek na przejazdach kolejowych z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego i co najmniej jednego pojazdu przekraczającego przejazd, innych użytkowników przekraczających przejazd, takich jak piesi, lub innych obiektów tymczasowo znajdujących się na torach lub w ich pobliżu, zgubionych przez pojazd przekraczający przejazd lub użytkownika przekraczającego przejazd;

1.9. „wypadek z udziałem osób i poruszającego się taboru kolejowego” oznacza wypadki, w których w co najmniej jedną osobę uderzył pojazd kolejowy lub obiekt do niego przymocowany lub taki, który odłączył się od pojazdu; definicja obejmuje osoby, które wypadły z pojazdu kolejowego, oraz osoby, które upadły lub w które uderzył wolny obiekt podczas podróży na pokładzie pojazdu;

1.10. „pożar taboru kolejowego” oznacza pożar lub wybuch następujące w pojeździe kolejowym (w tym w jego ładunku) podczas przejazdu między stacją początkową i stacją przeznaczenia, w tym podczas postoju na stacji początkowej, postoju na stacji przeznaczenia lub postoju w czasie przejazdu, jak również podczas rozrządzania wagonów;

▼M5

1.11. „inny (wypadek)” oznacza każdy wypadek inny niż kolizja pociągu z pojazdem szynowym, kolizja pociągu z obiektami wewnątrz skrajni, wykolejenie pociągu, wypadek na przejeździe kolejowym, wypadek z udziałem osób i poruszającego się taboru kolejowego lub pożar taboru kolejowego;

1.12. „pasażer” oznacza każdą osobę, z wyłączeniem członków załogi pociągu, odbywającą podróż koleją, w tym — tylko do celów statystyki wypadków — pasażerów usiłujących wsiąść do pociągu w ruchu lub z niego wysiąść;

1.13. „pracownik lub podwykonawca” oznacza każdą osobę, której zatrudnienie ma związek z koleją i która w czasie wypadku znajduje się w pracy, łącznie z personelem podwykonawców, samozatrudnionymi podwykonawcami, załogą pociągu oraz osobami odpowiadającymi za obsługę taboru kolejowego i elementów infrastruktury;

1.14. „użytkownik przejazdu kolejowego” oznacza każdą osobę korzystającą z przejazdu kolejowego w celu przekroczenia linii kolejowej za pomocą dowolnych środków transportu lub pieszo;

1.15. „intruz” oznacza każdą osobę obecną na terenie kolei w przypadku, w którym taka obecność jest niedozwolona, z wyjątkiem użytkownika przejazdu kolejowego;

1.16. „inna osoba na peronie” oznacza każdą osobę na peronie kolejowym, która nie została zdefiniowana jako „pasażer”, „pracownik lub podwykonawca”, „użytkownik przejazdu kolejowego”, „inna osoba nie na peronie” lub „intruz”;

1.17. „inna osoba nie na peronie” oznacza każdą osobę nie na peronie kolejowym, która nie została zdefiniowana jako „pasażer”, „pracownik lub podwykonawca”, „użytkownik przejazdu kolejowego”, „inna osoba na peronie” lub „intruz”;

1.18. „zgon (ofiara śmiertelna)” oznacza każdą osobę, która zmarła w wyniku wypadku, bezpośrednio lub w ciągu 30 dni po wypadku, z wyłączeniem samobójstw;

1.19. „poważne obrażenia (osoba poważnie ranna)” oznacza każdą osobę ranną, hospitalizowaną przez ponad dwadzieścia cztery godziny w wyniku wypadku, z wyłączeniem prób samobójstw.

2. **Wskaźniki odnoszące się do towarów niebezpiecznych**

2.1. „wypadek związany z transportem towarów niebezpiecznych” oznacza każdy wypadek lub zdarzenie, które jest objęte obowiązkiem zgłoszenia zgodnie z sekcją 1.8.5 RID ([1])/ADR;

2.2. „towary niebezpieczne” oznaczają substancje i artykuły, których transport jest zabroniony przez RID lub dozwolony jedynie na zasadach w nim określonych;

3. **Wskaźniki odnoszące się do samobójstw**

3.1. „samobójstwo” oznacza czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem jest zgon, zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ krajowy;

3.2. „próba samobójstwa” oznacza czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem są poważne obrażenia.

([1]) RID, Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych, przyjęty na mocy dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13).

▼M5

4. **Wskaźniki odnoszące się do zdarzeń poprzedzających wypadki**

4.1. „pęknięta szyna” oznacza szynę, która pękła na co najmniej dwie części, lub szynę, od której oddzielił się kawałek metalu, powodując powstanie przerwy o długości powyżej 50 mm i głębokości powyżej 10 mm w płaszczyźnie toczenia;

4.2. „odkształcenie torów lub inne przesunięcie torów” oznacza każde uszkodzenie związane z ciągłością i kształtem torów, wymagające zablokowania torów lub natychmiastowej redukcji dozwolonej prędkości;

4.3. „defekt sygnalizacji” oznacza każdy techniczny defekt systemu sygnalizacji (zarówno infrastruktury, jak i taboru kolejowego), w którego wyniku nadawana informacja narzuca ograniczenia mniejsze od wymaganych;

4.4. „minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny” oznacza sytuację, w której dowolna część pociągu kontynuuje jazdę bez zezwolenia i przejeżdża poza punkt niebezpieczny;

4.5. „minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny” oznacza sytuację, w której dowolna część pociągu kontynuuje jazdę bez zezwolenia, ale nie przejeżdża poza punkt niebezpieczny.

Jazda bez zezwolenia, o której mowa w pkt 4.4 i 4.5 powyżej, oznacza minięcie:

— kolorowego sygnału świetlnego sygnalizatora przytorowego lub semafora informującego o niebezpieczeństwie lub nakazu STOP, jeżeli nie funkcjonuje system kontroli pociągu (TPS),

— końca związanego z bezpieczeństwem zezwolenia na jazdę dostępnego w systemie TPS,

— punktu przekazanego w postaci ustnego lub pisemnego zezwolenia określonego w regulaminach,

— tablicy STOP (oprócz kozłów oporowych) lub sygnałów ręcznych.

Wyłącza się przypadki, w których pojazd nietrakcyjny lub pociąg bez nadzoru obsługi minie sygnał informujący o niebezpieczeństwie. Wyłącza się przypadki, w których z dowolnej przyczyny sygnał nie przełączył się na pozycję informującą o niebezpieczeństwie wystarczająco wcześnie, aby maszynista mógł zatrzymać pociąg przed sygnałem.

Władze bezpieczeństwa mogą osobno składać sprawozdania dotyczące czterech wskaźników odnoszących się do jazdy bez zezwolenia wymienionych w tiret w niniejszym punkcie oraz zgłaszają przynajmniej zagregowany wskaźnik zawierający dane dotyczące wszystkich czterech elementów wskaźników;

4.6. „pęknięte koło w użytkowanym taborze kolejowym” oznacza przerwę wpływającą na koło i stwarzającą ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji);

4.7. „pęknięta oś w użytkowanym taborze kolejowym” oznaczają przerwę wpływającą na oś i stwarzającą ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji).

▼M5

5. **Wspólna metodyka obliczania skutków ekonomicznych wypadków**

5.1. Na wartość zapobiegania ofiarom w ludziach (VPC) składają się:

1) wartość bezpieczeństwa jako taka: wartości gotowości do płacenia (WTP) oparte na podanych badaniach preferencji przeprowadzonych w państwach członkowskich, do których mają zastosowanie;

2) pośrednie i bezpośrednie koszty ekonomiczne: wartość kosztów oszacowana w państwach członkowskich, na którą składają się:

— koszty leczenia i rehabilitacji,

— koszty sądowe, koszty poniesione przez policję, koszty prywatnych dochodzeń związanych z wypadkami, koszty akcji ratunkowej i administracyjne koszty ubezpieczenia,

— straty w produkcji: wartość towarów i usług, które mogłyby zostać wyprodukowane przez daną osobę z korzyścią dla społeczeństwa, gdyby wypadek się nie wydarzył.

Przy obliczaniu kosztów ofiar w ludziach, należy oddzielnie uwzględniać ofiary śmiertelne i osoby, które odniosły poważne obrażenia (różne VPC dla ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń).

5.2. Wspólne zasady szacowania wartości bezpieczeństwa jako takiej oraz bezpośrednich/pośrednich kosztów ekonomicznych:

W przypadku wartości bezpieczeństwa jako takiej, ocena, czy dostępne dane szacunkowe są odpowiednie, przeprowadzana jest z uwzględnieniem następujących elementów:

— szacunki odnoszą się do systemu szacowania zmniejszenia ryzyka śmiertelności w sektorze transportu i są zgodne z podejściem gotowość do płacenia (WTP) według podanych metod preferencji,

— próba respondentów użyta do określenia wartości jest reprezentatywna dla danej populacji; w szczególności próba musi odzwierciedlać wiek/przedziały dochodów wraz z innymi istotnymi społeczno-gospodarczymi/demograficznymi cechami populacji,

— metoda uzyskiwania wartości WTP: badanie powinno być opracowane w taki sposób, aby zawierało jasne/zrozumiałe dla respondentów pytania.

Bezpośrednie i pośrednie koszty ekonomiczne szacuje się na podstawie realnych kosztów ponoszonych przez społeczeństwo.

5.3. Definicje

5.3.1. „koszty szkód w środowisku” oznaczają koszty, które musi ponieść przedsiębiorstwo kolejowe i zarządcy infrastruktury, oszacowane na podstawie ich doświadczenia, w celu przywrócenia uszkodzonego obszaru do stanu sprzed wypadku kolejowego;

5.3.2. „koszty szkód materialnych w taborze kolejowym lub w infrastrukturze” oznaczają koszty zapewnienia nowego taboru kolejowego lub infrastruktury z takimi samymi funkcjami i parametrami technicznymi, jak elementy uszkodzone nienadające się do naprawy oraz koszty przywrócenia taboru kolejowego lub infrastruktury nadających się do naprawy do stanu sprzed wypadku, ustalane przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury na podstawie ich doświadczenia, w tym koszty wynajmu taboru kolejowego w wyniku niedostępności taboru z powodu uszkodzenia pojazdów;

▼M5

5.3.3. „koszty opóźnień spowodowanych wypadkami” oznaczają wartość pieniężną opóźnień poniesioną przez użytkowników transportu kolejowego (pasażerowie i odbiorcy towarów) w wyniku wypadku, obliczoną według następującego modelu:

VT = wartość pieniężna oszczędności czasu podróży

Wartość czasu w przypadku pasażera pociągu (na godzinę)

VT_P = [VT pasażerów podróżujących w celach zawodowych] * [średni odsetek pasażerów podróżujących w celach zawodowych rocznie] + [VT pasażerów podróżujących w celach innych niż zawodowe] * [średni odsetek pasażerów podróżujących w celach innych niż zawodowe rocznie]

VT_P wyrażona jest w EUR na pasażera na godzinę

„pasażer podróżujący w celach zawodowych” oznacza pasażera podróżującego w związku ze swoją działalnością zawodową, z wyłączeniem dojazdów do pracy.

Wartość czasu w przypadku pociągu towarowego (na godzinę)

VT_F = [VT pociągów towarowych] * [(tonokilometry)/(pociągokilometry)]

VT_F wyrażona jest w EUR na pociąg towarowy na godzinę

Średnia ilość ton towarów przewożonych przez pociąg w ciągu roku = (tonokilometry)/(pociągokilometry)

CM = koszt 1 minuty opóźnienia pociągu

Pociąg pasażerski

$CM_P = K1 * (VT_P/60) * [(pasażerokilometry)/(pociągokilometry)]$

Średnia liczba pasażerów na pociąg w ciągu roku = (pasażerokilometry)/(pociągokilometry)

Pociąg towarowy

$CM_F = K2 * (VT_F/60)$

Czynniki K1 i K2 mieszczą się między wartością czasu a wartością opóźnienia, jak wynika z szacunków podanych badań preferencji, biorąc pod uwagę, że czas stracony na skutek opóźnień jest postrzegany znacznie bardziej negatywnie niż zwykły czas podróży.

Koszty opóźnień spowodowanych wypadkiem = CM_P * (opóźnienie pociągów pasażerskich w minutach) + CM_F * (opóźnienie pociągów towarowych w minutach)

Zakres modelu

Koszt opóźnień oblicza się dla znaczących wypadków w następujący sposób:

— rzeczywiste opóźnienia na liniach kolejowych, na których miały miejsce wypadki, mierzone na stacji końcowej,

— rzeczywiste opóźnienia lub, jeżeli ich określenie jest niemożliwe, przybliżone określenie opóźnień na innych dotkniętych liniach.

▼M5

6. **Wskaźniki odnoszące się do bezpieczeństwa technicznego infrastruktury i jego wdrażania**

6.1. „system kontroli pociągu (TPS)” oznacza system, który pomaga egzekwować przestrzeganie sygnałów i ograniczeń prędkości;

6.2. „systemy pokładowe” oznaczają systemy pomagające maszyniście w przestrzeganiu wskazań sygnalizacji przytorowej i sygnalizacji kabinowej, a tym samym zapewniające bezpieczeństwo w punktach niebezpiecznych i egzekwowanie ograniczeń prędkości. Do pokładowych TPS należą:

a) ostrzeganie, zapewniające automatyczne ostrzeżenia dla maszynisty;

b) ostrzeganie i automatyczne zatrzymywanie, zapewniające automatyczne ostrzeżenia dla maszynisty oraz automatyczne zatrzymywanie po minięciu sygnału informującego o niebezpieczeństwie;

c) ostrzeganie i automatyczne zatrzymywanie oraz dyskretny nadzór prędkości zapewniający bezpieczeństwo w punktach niebezpiecznych, gdzie „dyskretny nadzór prędkości” oznacza nadzór prędkości w niektórych miejscach (pułapki prędkości) przy zbliżaniu się do sygnału;

d) ostrzeganie i automatyczne zatrzymywanie oraz stały nadzór prędkości zapewniający bezpieczeństwo w punktach niebezpiecznych oraz stały nadzór nad przestrzeganiem prędkości na danej linii, gdzie „stały nadzór prędkości” oznacza stałe wskazywanie i egzekwowanie przestrzegania ograniczeń prędkości na wszystkich odcinkach danej linii.

Typ (d) uważany jest za system automatycznej ochrony pociągów (ATP);

6.3. „przejazd kolejowy” oznacza jednopoziomowe skrzyżowanie drogi lub przejścia z torem kolejowym uznane przez zarządcę infrastruktury i otwarte do użytku publicznego lub prywatnego. Definicja nie obejmuje przejść między peronami w obrębie stacji oraz przejść po torach do wyłącznego użytku przez pracowników;

6.4. „droga” oznacza, do celów statystyki wypadków kolejowych, każdą drogę publiczną lub prywatną, ulicę lub autostradę, wraz z sąsiadującymi chodnikami i ścieżkami rowerowymi;

6.5. „przejście” oznacza każdą trasę, inną niż droga, przeznaczoną dla ruchu osób, zwierząt, pojazdów lub maszyn;

6.6. „przejazd kolejowy z biernym systemem zabezpieczeń” oznacza przejazd kolejowy bez żadnego systemu ostrzegania lub zabezpieczeń uruchamianego, gdy przekroczenie przejazdu nie jest bezpieczne dla użytkownika;

6.7. „przejazd kolejowy z czynnym systemem zabezpieczeń” oznacza przejazd kolejowy, na którym przez uruchomienie urządzeń użytkownicy są zabezpieczani lub ostrzegani przed nadjeżdżającym pociągiem, jeżeli przekroczenie przejazdu jest niebezpieczne dla użytkownika.

— Zabezpieczanie przy użyciu urządzeń fizycznych obejmuje:

— rogatki lub półrogatki,

— barierki.

▼M5

— Ostrzeganie przy użyciu stałego sprzętu na przejazdach kolejowych:

— widoczne urządzenia: światła,

— urządzenia dźwiękowe: dzwonki, syreny, klaksony itp.

Przejazdy kolejowe z czynnym systemem zabezpieczeń dzielą się na:

a) ręczne: przejazd kolejowy, na którym zabezpieczenie lub ostrzeganie użytkownika jest uruchamiane ręcznie przez pracownika kolei;

b) automatyczne z systemem ostrzegania użytkownika: przejazd kolejowy, na którym ostrzeganie użytkownika jest uruchamiane przez nadjeżdżający pociąg;

c) automatyczne z systemem zabezpieczeń użytkownika: przejazd kolejowy, na którym zabezpieczenie użytkownika jest uruchamiane przez nadjeżdżający pociąg. Obejmuje to przejazd kolejowy z jednoczesnym zabezpieczeniem i ostrzeganiem użytkownika;

d) „przejazd kolejowy z systemem zabezpieczeń torów” oznacza przejazd kolejowy, na którym sygnał lub inny system ochrony pociągu pozwala na przejazd pociągu jedynie wówczas, gdy przejazd kolejowy zapewnia pełne zabezpieczenie użytkownika i jest wolny od przeszkód.

7. **Definicje podstaw wzorcowania**

7.1. „pociągokilometr” oznacza jednostkę miary odpowiadającą ruchowi pociągu na odcinku jednego kilometra. Uwzględnia się rzeczywiście przebytą odległość, o ile jest ona dostępna, w przeciwnym przypadku uwzględniana jest standardowa odległość sieciowa między punktem początkowym a miejscem przeznaczenia. Uwzględnia się jedynie odcinek na terytorium kraju przedstawiającego sprawozdanie;

7.2. „pasażerokilometr” oznacza jednostkę miary odpowiadającą przewozowi jednego pasażera koleją na odcinku jednego kilometra. Uwzględnia się jedynie odcinek na terytorium kraju przedstawiającego sprawozdanie;

7.3. „kilometr linii” oznacza długość mierzoną w kilometrach sieci kolejowej w państwach członkowskich, której zakres określa art. 2. W przypadku wielotorowych linii kolejowych uwzględnia się jedynie odległość między punktem początkowym a miejscem przeznaczenia;

7.4. „kilometr torów” oznacza długość mierzoną w kilometrach sieci kolejowej w państwach członkowskich, której zakres określa art. 2. Uwzględnia się każdy tor wielotorowych linii kolejowych.

▼B

ZAŁĄCZNIK II

ZGŁOSZENIE KRAJOWYCH PRZEPISÓW BEZPIECZEŃSTWA

Krajowe przepisy bezpieczeństwa, które muszą być zgłoszone Komisji zgodnie z procedurą opisaną w art. 8, obejmują:

1) przepisy dotyczące istniejących krajowych wymagań bezpieczeństwa i metod oceny bezpieczeństwa;

2) przepisy dotyczące wymagań wobec systemów zarządzania bezpieczeństwem i certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa przedsiębiorstw kolejowych;

▼M2

_____

▼B

4) wspólne zasady funkcjonowania sieci kolejowej nieujęte jeszcze w TSI, łącznie z przepisami dotyczącymi systemów sygnalizacji oraz zarządzania ruchem;

5) przepisy ustanawiające wymagania dotyczące dodatkowych wewnętrznych zasad operacyjnych (zasad firmowych), które muszą być ustanowione przez zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe;

6) przepisy dotyczące wymagań wobec personelu wykonującego zadania krytyczne dla bezpieczeństwa, obejmujące kryteria selekcji, stan zdrowia i szkolenie zawodowe, jak również przepisy dotyczące certyfikacji personelu, o ile nie zostały jeszcze ujęte w TSI;

7) przepisy dotyczące badania wypadków i incydentów.

▼B

ZAŁĄCZNIK III

SYSTEMY ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

1. *Wymagania wobec systemu zarządzania bezpieczeństwem*

Wszystkie właściwe części systemu zarządzania bezpieczeństwem muszą być udokumentowane, w szczególności musi być opisany rozkład odpowiedzialności w strukturach organizacyjnych zarządcy infrastruktury lub przedsiębiorstwa kolejowego. Dokumentacja musi wskazywać jak kierownictwo panuje nad działalnością na różnych poziomach, jaki jest w tym udział pracowników i poszczególnych przedstawicieli kierownictwa na wszystkich poziomach oraz jak jest zapewniane ciągłe doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem.

2. *Podstawowe elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem*

Podstawowymi elementami systemu zarządzania bezpieczeństwem są:

a) polityka bezpieczeństwa zatwierdzona przez dyrektora zarządzającego organizacji i przekazana całej załodze;

b) ilościowe i jakościowe cele organizacji dla utrzymania i polepszenia bezpieczeństwa oraz plany osiągnięcia tych celów;

c) procedury służące osiąganiu istniejących, nowych i zmienionych standardów technicznych i operacyjnych oraz innych przewidzianych warunków — ustanowionych w:

— TSI, lub

— krajowych przepisach bezpieczeństwa, o których mowa w art. 8 i załączniku II, lub

— innych, stosownych przepisach, lub

— decyzjach władzy bezpieczeństwa,

oraz procedury służące do zapewnienia zgodności ze standardami i innymi przewidzianymi warunkami w całym cyklu życiowym sprzętu i okresie działalności;

d) procedury i metody przeprowadzania ocen ryzyka i stosowania środków nadzoru ryzyka w sytuacjach, kiedy zmiana warunków prowadzenia działalności lub wprowadzenie nowego materiału powoduje nowe ryzyko dla infrastruktury lub prowadzonej działalności;

e) określenie programów szkolenia personelu i systemów dla zapewnienia, że kompetencje personelu zostaną utrzymane, a zadania wykonane odpowiednio;

f) ustalenia zapewniające odpowiedni dostęp do informacji w ramach organizacji oraz, gdzie to właściwe, wymianę informacji miedzy organizacjami działającymi w ramach tej samej infrastruktury;

g) procedury i formaty dla dokumentowania informacji dotyczącej bezpieczeństwa i wskazanie procedury ustalającej sposób nadzoru nad ważnymi informacjami dotyczącymi bezpieczeństwa;

▼B

h) procedury zapewniające, że wypadki, incydenty, wypadki, których uniknięto, i inne niebezpieczne zdarzenia są zgłaszane, badane i analizowane oraz że niezbędne kroki zapobiegawcze zostały podjęte;

i) postanowienia wynikające z planów działania, alarmowania i informowania w razie niebezpieczeństwa, uzgodnione z odpowiednimi władzami publicznymi;

j) postanowienia dotyczące okresowych wewnętrznych audytów systemów zarządzania bezpieczeństwem.

▼B

ZAŁĄCZNIK IV

DEKLARACJE DLA SIECIOWEJ CZĘŚCI CERTYFIKATU BEZPIECZEŃSTWA

Następujące dokumenty muszą być złożone w celu umożliwienia władzy bezpieczeństwa wydanie sieciowej części certyfikatu bezpieczeństwa:

— dokumentacja od przedsiębiorstwa kolejowego dotycząca TSI lub części TSI i, gdy stosowne, krajowych przepisów bezpieczeństwa lub innych przepisów mających zastosowanie do jego działalności, personelu i taboru oraz dokumentacja dotycząca sposobu zapewnienia zgodności z nimi przy pomocy systemu zarządzania bezpieczeństwem;

— dokumentacja od przedsiębiorstwa kolejowego dotycząca różnych kategorii personelu zatrudnionego lub wynajętego dla prowadzenia działalności, łącznie z dowodami spełnienia przez personel wymagań zawartych w TSI lub przepisach krajowych oraz jego prawidłowej certyfikacji;

— dokumentacja od przedsiębiorstwa kolejowego dotycząca różnych typów taboru kolejowego użytkowanego w działalności, łącznie z dowodami spełnienia przez tabor wymagań zawartych w TSI lub przepisach krajowych i jego prawidłowej certyfikacji.

By uniknąć powtarzania tej samej pracy oraz by zredukować ilość informacji, będzie przedstawiana tylko sumaryczna dokumentacja dotycząca elementów zgodnych z TSI i innymi wymogami dyrektywy 96/48/WE i dyrektywy 2001/16/WE.

▼B

ZAŁĄCZNIK V

ZASADNICZA ZAWARTOŚĆ RAPORTU Z DOCHODZENIA W SPRAWIE WYPADKÓW I INCYDENTÓW

1) *Podsumowanie*

Podsumowanie zawiera krótki opis zdarzenia, gdzie i kiedy miało miejsce, oraz jego skutki. Zawiera opis bezpośredniej przyczyny wypadku, jak również czynniki mające wpływ na jego zaistnienie i przyczyny pośrednie ustalone w dochodzeniu. Należy w nim zamieścić główne rekomendacje i podać adresata tych rekomendacji.

2) *Fakty bezpośrednio związane ze zdarzeniem*

1. Zdarzenie:

— data, dokładny czas i miejsce zdarzenia,

— opis wydarzeń i miejsca wypadku, łącznie z działaniami służb ratowniczych i wypadkowych,

— decyzja o wszczęciu badania, skład zespołu badającego i przebieg badania.

2. Tło zdarzenia:

— Personel i podwykonawcy biorący udział w zdarzeniu oraz inne strony i świadkowie,

— pociągi i ich skład, łącznie z numerami rejestracyjnymi jednostek taboru biorącego udział w zdarzeniu,

— opis infrastruktury i systemu sygnalizacji — typy torów, przełączniki, rygle, sygnały, ochrona pociągu,

— środki komunikacji,

— prace wykonywane w miejscu zdarzenia lub jego sąsiedztwie,

— aktywacja kolejowego planu awaryjnego i jego kolejne etapy,

— aktywacja planu awaryjnego publicznych służb ratunkowych, policji i służb medycznych i jego kolejne etapy.

3. Skutki śmiertelne, obrażenia i zniszczenia materialne:

— pasażerowie i strony trzecie, personel, łącznie z podwykonawcami,

— ładunki, bagaże i inna własność,

— tabor kolejowy, infrastruktura i środowisko.

4. Warunki zewnętrzne:

— warunki pogodowe i dane geograficzne.

3) *Zapis z badań i przesłuchań*

1. Podsumowanie zeznań (dane osobowe podlegają ochronie):

▼B

— pracownicy kolei, łącznie z podwykonawcami,

— inni świadkowie.

2. System zarządzania bezpieczeństwem:

— ramy organizacyjne oraz sposób wydawania i wykonywania poleceń,

— wymagania wobec personelu i jak są egzekwowane,

— procedury wewnętrznych kontroli i audytów i ich wyniki,

— oddziaływanie pomiędzy różnymi zaangażowanymi podmiotami i infrastrukturą.

3. Przepisy i regulacje:

— stosowne przepisy i regulacje wspólnotowe i krajowe,

— inne przepisy, takie jak przepisy operacyjne, miejscowe instrukcje, wymagania wobec personelu, przepisy dotyczące utrzymania oraz odnośne standardy.

4. Funkcjonowanie taboru kolejowego i instalacji technicznych:

— system sygnalizacji i nadzoru sterowania, łącznie z zapisem z automatycznych rejestratorów danych,

— infrastruktura,

— sprzęt komunikacyjny,

— tabor kolejowy, łącznie z zapisem z automatycznych rejestratorów danych.

5. Dokumentacja dotycząca prowadzenia działań w systemie:

— środki podjęte przez personel dla nadzoru ruchu i sygnalizacji,

— wymiana komunikatów ustnych w związku ze zdarzeniem, łącznie z dokumentacją z rejestratorów,

— środki podjęte w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca zdarzenia.

6. Oddziaływanie człowiek-maszyna-organizacja:

— czas pracy personelu biorącego udział w zdarzeniu,

— medyczne i osobowe uwarunkowania mające wpływ na zdarzenie, łącznie ze stresem fizycznym lub psychicznym,

— sposób zaprojektowania wyposażenia mającego wpływ na oddziaływanie człowiek-maszyna.

7. Wcześniejsze zdarzenia podobnego rodzaju.

▼B

4) *Analiza i wnioski*

1. Podsumowanie serii wydarzeń

— określenie wniosków dotyczących zdarzenia na podstawie faktów, odnotowanych w rozdziale 3.

2. Omówienie:

— analiza faktów odnotowanych w rozdziale 3, mająca na celu wyciągnięcie wniosków co do przyczyn zdarzenia i działania służb ratunkowych.

3. Wnioski:

— bezpośrednie i najbliższe im przyczyny zdarzenia, łącznie z czynnikami związanymi z działaniami podejmowanymi przez zaangażowane osoby lub stan taboru kolejowego lub instalacji technicznych,

— przyczyny pośrednie związane z umiejętnościami, procedurami i utrzymaniem,

— przyczyny pierwotne związane z uwarunkowaniami ram regulacyjnych i stosowaniem systemu zarządzania bezpieczeństwem.

4. Uwagi dodatkowe:

— Brak i niewłaściwe działania stwierdzone w trakcie badania, bez znaczenia dla wniosków w sprawie przyczyn.

5) *Podjęte środki*

— przedstawienie środków już podjętych lub przyjętych w konsekwencji zdarzenia.

6) *Rekomendacje*