Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

►B ►C1 DIRECTIVA 2004/49/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 29 de abril de 2004

sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad

(Directiva de seguridad ferroviaria) ◄

(DO L 164 de 30.4.2004, p. 44)

Modificada por:

		Diario Oficial		
		n°	página	fecha
►M1	Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de junio de 2008	L 191	1	18.7.2008
►M2	Directiva 2008/110/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de diciembre de 2008	L 345	62	23.12.2008
►M3	Directiva 2009/149/CE de la Comisión de 27 de noviembre de 2009	L 313	65	28.11.2009
►M4	Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012	L 343	32	14.12.2012
►M5	Directiva 2014/88/UE de la Comisión de 9 de julio de 2014	L 201	9	10.7.2014

Rectificada por:

►C1	Rectificación, DO L 220 de 21.6.2004, p. 16 (2004/49/CE)

▼B

▼C1

DIRECTIVA 2004/49/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 29 de abril de 2004

sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad

(Directiva de seguridad ferroviaria)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular el apartado 1 de su artículo 71,

Vista la propuesta de la Comisión ([1]),

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ([2]),

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ([3]),

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ([4]), a la vista del texto conjunto aprobado por el Comité de conciliación el 23 de marzo de 2004,

Considerando lo siguiente:

(1) A fin de continuar los esfuerzos en favor del establecimiento de un mercado único de los servicios ferroviarios, iniciados en primer lugar por la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios ([5]), es necesario establecer un marco normativo común de la seguridad ferroviaria. Los Estados miembros han definido hasta ahora sus reglas y normas de seguridad sobre todo a escala nacional, basándose en conceptos técnicos y operativos nacionales. Al mismo tiempo, las diferencias de principios, planteamientos y cultura han dificultado la ruptura de las barreras técnicas y el establecimiento de operaciones de transporte internacional.

(2) La Directiva 91/440/CEE, la Directiva 95/18/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias ([6]) y la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de

([1]) DO C 126 E de 28.5.2002, p. 332.
([2]) DO C 61 de 14.3.2003, p. 131.
([3]) DO C 66 de 19.3.2003, p. 5.
([4]) Dictamen del Parlamento Europeo de 14 de enero de 2003 (DO C 38 E de 12.2.2004, p. 92), Posición Común del Consejo de 26 de junio de 2003 (DO C 270 E de 11.11.2003, p. 25) y Posición del Parlamento Europeo de 23 de octubre de 2003 (no publicada aún en el Diario Oficial). Resolución legislativa del Parlamento Europeo de 22 de abril de 2004 y Decisión del Consejo de 26 de abril de 2004.
([5]) DO L 237 de 24.8.1991, p. 25; Directiva modificada por la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 75 de 15.3.2001, p. 1).
([6]) DO L 143 de 27.6.1995, p. 70; Directiva modificada por la Directiva 2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 75 de 15.3.2001, p. 26).

▼C1

cánones para su utilización y certificación de la seguridad [1], suponen los primeros pasos hacia la regulación del mercado ferroviario europeo al abrir el mercado de los servicios de transporte internacional de mercancías por ferrocarril, pero las disposiciones relativas a la seguridad se han revelado insuficientes y sigue habiendo divergencias entre los requisitos de seguridad que afectan al funcionamiento óptimo del transporte por ferrocarril en la Comunidad. Reviste especial importancia armonizar el contenido de las normas de seguridad, la certificación de la seguridad de las empresas ferroviarias, las tareas y el papel de las autoridades responsables de la seguridad y la investigación sobre accidentes.

(3) Los metros, tranvías y otros sistemas de ferrocarriles ligeros de muchos Estados miembros están sujetos a normativas de seguridad locales o regionales y frecuentemente son supervisados por las autoridades de las administraciones correspondientes de esos niveles, no siéndoles aplicables los requisitos comunitarios de interoperabilidad o de concesión de licencias. Además, los tranvías están sujetos con frecuencia a la normativa de seguridad vial y podrían por tanto no quedar plenamente cubiertos por la normativa de seguridad ferroviaria. Por estas razones, y de conformidad con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado, debe permitirse a los Estados miembros que eximan a dichos sistemas ferroviarios locales del ámbito de aplicación de la presente Directiva.

(4) Los niveles de seguridad del sistema ferroviario comunitario son generalmente altos, en especial en comparación con el transporte por carretera. Es importante que la seguridad se mantenga al menos durante la fase de reestructuración actual, que separará funciones de empresas ferroviarias anteriormente integradas y llevará cada vez más al sector ferroviario de la autorregulación a una regulación pública. La seguridad debe seguir mejorando conforme al progreso científico y técnico, cuando sea razonablemente viable y habida cuenta de la competitividad del modo de transporte ferroviario.

(5) Todos los operadores del sistema ferroviario, los administradores de la infraestructura y las empresas ferroviarias deben ser plenamente responsables de la seguridad del sistema, cada uno en lo que le concierna. Cuando resulte conveniente, deben colaborar en la aplicación de las medidas de control de riesgos. Los Estados miembros deben distinguir claramente entre esta responsabilidad inmediata de la seguridad y la tarea de las autoridades responsables de la seguridad de proporcionar un marco normativo nacional y de vigilar la actividad de los operadores.

(6) La responsabilidad de los administradores de la infraestructura y de las empresas ferroviarias para operar el sistema de ferrocarril no excluye a otros agentes tales como los fabricantes, las empresas de mantenimiento, los responsables de los vagones, los prestadores de servicios o las entidades de aprovisionamiento a la hora de asumir responsabilidades de sus productos o servicios de conformidad con lo dispuesto en la Directiva 96/48/CE del

[1] DO L 75 de 15.3.2001, p. 29; Directiva modificada por la Decisión 2002/844/CE de la Comisión (DO L 289 de 26.10.2002, p. 30).

▼C1

Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad ([1]) y en la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional ([2]), o en otras normas comunitarias pertinentes.

(7) Los requisitos de seguridad de los subsistemas de las redes ferroviarias transeuropeas se fijan en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE, pero estas Directivas no definen unos requisitos comunes en el nivel del sistema y no se ocupan en detalle de la regulación, de la gestión y de la supervisión de la seguridad. Cuando los niveles mínimos de seguridad de los subsistemas sean definidos por las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI), será cada vez más importante fijar objetivos de seguridad también en el nivel del sistema.

(8) Se deben introducir gradualmente objetivos comunes de seguridad (OCS) y métodos comunes de seguridad (MCS) para garantizar el mantenimiento de un nivel alto de seguridad y, en caso necesario y cuando sea razonablemente viable, para mejorarlo. Dichos objetivos y métodos deben proporcionar instrumentos para la evaluación del nivel de seguridad y la actividad de los operadores tanto en los Estados miembros como a escala comunitaria.

(9) La información sobre la seguridad del sistema ferroviario es escasa y no suele ser pública, por lo que resulta necesario establecer indicadores comunes de seguridad (ICS) para evaluar si el sistema cumple con los OCS y facilitar la vigilancia de la seguridad ferroviaria. Sin embargo, las definiciones nacionales relativas a los ICS podrán aplicarse durante un período transitorio y, por ello, se tendrá debidamente en cuenta el estado de desarrollo de definiciones comunes de los ICS cuando se elabore el primer conjunto de OCS.

(10) Las normas nacionales de seguridad, a menudo basadas en normas técnicas nacionales, deben ser sustituidas poco a poco por normas basadas en normas comunes, establecidas por las ETI. La introducción de nuevas normas nacionales específicas que no se basen en dichas normas comunes debe reducirse al mínimo. Las nuevas normas nacionales deben ser conformes con la legislación comunitaria y facilitar el paso a un planteamiento común de la seguridad ferroviaria. Por tanto, un Estado miembro antes de adoptar una norma nacional de seguridad que requiera un nivel de seguridad mayor que el OCS, debe consultar con todas las partes implicadas. En esos casos, el nuevo proyecto de norma debe someterse a un examen de la Comisión, que debe adoptar una decisión si resulta que el nuevo proyecto de norma no es conforme con la legislación comunitaria o que constituye una forma de discriminación arbitraria o una restricción disimulada de las operaciones de transporte ferroviario entre Estados miembros.

(11) La situación actual, en la que las normas nacionales de seguridad continúan desempeñando un papel importante, debe considerarse como una transición hacia una situación a más largo plazo en la que se aplicarán normas europeas.

([1]) DO L 235 de 17.9.1996, p. 6.
([2]) DO L 110 de 20.4.2001, p. 1.

▼C1

(12) El desarrollo de OCS, MCS e ICS, así como la necesidad de facilitar el progreso hacia un planteamiento común en relación con la seguridad ferroviaria requiere apoyo técnico a escala comunitaria. La Agencia Ferroviaria Europea creada en virtud del Reglamento (CE) nº…/… del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]) tiene por objeto emitir recomendaciones sobre los OCS, los MCS y los ICS y sobre otras medidas de armonización y supervisar el desarrollo de la seguridad ferroviaria en la Comunidad.

(13) Para cumplir sus deberes y responsabilidades, los administradores de la infraestructura y las empresas ferroviarias deben aplicar un sistema de gestión de la seguridad que cumpla los requisitos comunitarios y conste de elementos comunes. La información sobre la seguridad y la puesta en práctica del sistema de gestión de la seguridad deben presentarse a la autoridad responsable de la seguridad del Estado miembro interesado.

(14) El sistema de gestión de la seguridad debe tener en cuenta que las disposiciones de la Directiva 89/391/CE del Consejo, de 12 de junio de 1989, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo ([2]) y las directivas específicas pertinentes son de plena aplicación en lo que se refiere a la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores del sector del transporte ferroviario. El sistema de gestión de la seguridad debe tener en cuenta asimismo las disposiciones de la Directiva 96/49/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril ([3]).

(15) Para asegurar un alto nivel de seguridad en los ferrocarriles e iguales condiciones entre las empresas ferroviarias, todas deben estar sujetas a los mismos requisitos en materia de seguridad. El certificado de seguridad debe probar que la empresa ferroviaria ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad y puede cumplir las reglas y normas de seguridad pertinentes. Para los servicios de transporte internacionales debe ser suficiente homologar el sistema de gestión de la seguridad en un Estado miembro y conceder a esta homologación una validez comunitaria. Por lo que respecta a las normas nacionales, el cumplimiento de éstas debe estar sujeto a una certificación adicional en cada Estado miembro. El objetivo último debe ser el establecimiento de un certificado común de seguridad con validez comunitaria.

(16) Además de los requisitos de seguridad establecidos en el certificado de seguridad, las empresas ferroviarias autorizadas deben cumplir los requisitos nacionales, que deben ser compatibles con el Derecho comunitario y aplicarse de forma no discriminatoria, relativos a la salud, la seguridad, las condiciones sociales, incluidas las disposiciones legales sobre tiempo de conducción, así como los requisitos relativos a los derechos de los trabajadores y los consumidores, tal como se enuncian en los artículos 6 y 12 de la Directiva 95/18/CE.

([1]) Véase la página 3 del presente Diario Oficial.
([2]) DO L 183 de 29.6.1989, p. 1.
([3]) DO L 235 de 17.9.1996, p. 25; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2003/29/CE de la Comisión (DO L 90 de 8.4.2003, p. 47).

▼C1

(17) Cada administrador de la infraestructura tiene una responsabilidad primordial en el diseño, el mantenimiento y la explotación seguros de su red ferroviaria. Paralelamente a la certificación de seguridad de las empresas ferroviarias, el administrador de la infraestructura debe ser objeto de una autorización de seguridad expedida por la autoridad responsable de la seguridad relativa a su sistema de gestión de la seguridad y a otras disposiciones para cumplir los requisitos en materia de seguridad.

(18) Los Estados miembros deben procurar ayudar a los solicitantes que deseen incorporarse al mercado como empresas ferroviarias, sobre todo proporcionando información y respondiendo rápidamente a las solicitudes de certificación de la seguridad. Para las empresas ferroviarias que efectúan servicios de transporte internacional es importante que los procedimientos sean similares en los diversos Estados miembros. Aunque el certificado de seguridad siga conteniendo partes nacionales en un futuro próximo, debe no obstante ser posible armonizar sus partes comunes y facilitar la creación de una plantilla común.

(19) La certificación del personal a bordo de los trenes y la autorización de la puesta en servicio del material rodante en uso de las diversas redes nacionales son barreras a menudo insuperables para los nuevos participantes en el marcado. Los Estados miembros deben garantizar que las instalaciones para la formación y la certificación del personal ferroviario necesarias para cumplir los requisitos de las normas nacionales estén a disposición de las empresas ferroviarias que soliciten una certificación de seguridad. Debe establecerse un procedimiento común para la autorización de la puesta en servicio del material rodante en uso.

(20) El tiempo de conducción y de descanso de los maquinistas y del personal de trenes que desempeña funciones de seguridad tiene un efecto importante en el nivel de seguridad del sistema ferroviario. Estos aspectos están contemplados en los artículos 137 a 139 del Tratado y ya son objeto de negociaciones entre los interlocutores sociales en el seno del Comité de diálogo sectorial establecido de conformidad con la Decisión 98/500/CE de la Comisión ([1]).

(21) El desarrollo de un sistema de ferrocarriles comunitario seguro requiere el establecimiento de condiciones armonizadas para la concesión de los permisos correspondientes a los maquinistas y al personal acompañante de a bordo que desempeñe funciones de seguridad; la Comisión ha anunciado su propósito de proponer en breve legislación al respecto. Por lo que se refiere a otro personal encargado de funciones de seguridad esenciales, ya se especifican sus cualificaciones en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE.

(22) Dentro del nuevo marco normativo común en materia de seguridad ferroviaria es necesario establecer en todos los Estados miembros autoridades nacionales responsables de la seguridad encargadas de regular y supervisar la seguridad ferroviaria. Para facilitar su cooperación a nivel comunitario deben asignárseles las

([1]) Decisión 98/500/CE de la Comisión, de 20 de mayo de 1998, relativa a la creación de Comités de diálogo sectorial para promover el diálogo entre los interlocutores sociales a escala europea (DO L 225 de 12.8.1998, p. 27).

▼C1

mismas tareas y responsabilidades mínimas. Las autoridades nacionales responsables de la seguridad deben disponer de un alto grado de autonomía y ejecutar sus tareas de manera abierta y no discriminatoria para que puedan contribuir a la creación de un sistema ferroviario único europeo y cooperar para coordinar sus criterios decisorios, en particular en lo que se refiere a la certificación de la seguridad de las empresas ferroviarias que efectúen servicios de transporte internacional.

(23) Los accidentes graves en los ferrocarriles ocurren rara vez pero pueden tener consecuencias desastrosas y suscitar la preocupación del público sobre la seguridad del sistema ferroviario. Por consiguiente, todos estos accidentes deben investigarse desde la perspectiva de la seguridad con el fin de evitar que se repitan y los resultados de dicha investigación deben hacerse públicos. Otros accidentes e incidentes podrían ser precursores significativos de los accidentes graves y deben también someterse a una investigación sobre la seguridad, en caso necesario.

(24) La investigación sobre la seguridad debe mantenerse separada de la investigación judicial del mismo incidente y debe concedérsele el acceso a pruebas y testigos. Debe llevarla a cabo un organismo permanente, independiente de las partes implicadas en el sector ferroviario. El organismo debe funcionar de tal modo que evite cualquier conflicto de intereses y cualquier posible implicación en las causas de los sucesos que se están investigando; en particular, su independencia funcional no debe verse afectada si estuviese estrechamente relacionado con la autoridad nacional responsable de la seguridad o el administrador de ferrocarriles por motivos de estructura organizativa o jurídica. Las investigaciones deben llevarse a cabo con toda la transparencia posible. Para cada suceso, el organismo de investigación debe crear un grupo de investigación pertinente con la experiencia necesaria para averiguar las causas inmediatas y subyacentes.

(25) Los informes de investigación y las conclusiones y recomendaciones correspondientes aportan una información esencial con miras a mejoras ulteriores de la seguridad ferroviaria y deben hacerse públicos a escala comunitaria. Las recomendaciones en materia de seguridad deben dar lugar a la adopción de medidas por partes de sus destinatarios y dichas medidas deben notificarse al organismo de investigación.

(26) Dado que los objetivos de la acción pretendida, a saber, coordinar las actividades de los Estados miembros para la regulación y vigilancia de la seguridad, la investigación de accidentes y la definición a escala comunitaria de objetivos comunes de seguridad, métodos comunes de seguridad, indicadores comunes de seguridad y requisitos comunes de los certificados de seguridad comunitarios, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, pueden lograrse mejor, habida cuenta de la dimensión de la acción, a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.

▼C1

(27) Las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva deben aprobarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ([1]).

(28) La presente Directiva pretende reorganizar y agrupar la legislación comunitaria pertinente en materia de seguridad ferroviaria. Por consiguiente, deben derogarse las disposiciones sobre certificación de la seguridad de empresas ferroviarias que anteriormente figuraban en la Directiva 2001/14/CE, junto con todas las referencias a la certificación de la seguridad. La Directiva 95/18/CE incluye requisitos de seguridad aplicables al personal de explotación y sobre seguridad del material rodante que están cubiertos por los requisitos sobre certificación de seguridad de la presente Directiva y, que por tanto, no deben seguir formando parte de los requisitos de concesión de la licencia. Una empresa ferroviaria autorizada debe poseer un certificado de seguridad para que se le dé acceso a la infraestructura ferroviaria.

(29) Los Estados miembros deben establecer el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones de la presente Directiva y garantizar su aplicación. Estas sanciones deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES INTRODUCTORIAS

Artículo 1

Objeto

La presente Directiva tiene por objeto garantizar el fomento y la mejora de la seguridad en los ferrocarriles comunitarios, así como la mejora del acceso al mercado a los servicios de transporte ferroviario mediante:

a) la armonización de la estructura reguladora en los Estados miembros;

b) la definición de responsabilidades entre las partes;

c) el desarrollo de objetivos comunes de seguridad y métodos comunes de seguridad con vistas a una mayor armonización de las normas nacionales;

d) el establecimiento obligatorio en cada Estado miembro de una autoridad responsable en materia de seguridad y un organismo de investigación de accidentes e incidentes;

e) la definición de principios comunes de gestión, regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria.

([1]) DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

▼C1

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplica al sistema ferroviario de los Estados miembros, que puede dividirse en subsistemas estructurales y funcionales. Abarca los requisitos en materia de seguridad del sistema en su conjunto, incluida la gestión en condiciones de seguridad de la infraestructura y de las operaciones de tráfico y la interacción entre las empresas ferroviarias y los administradores de la infraestructura.

2. Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de la presente Directiva:

a) los metros, tranvías y otros sistemas de ferrocarril ligero;

b) las redes que estén funcionalmente separadas del resto del sistema ferroviario y que sólo estén destinadas a la explotación de servicios de transporte de pasajeros locales, urbanos o suburbanos, así como las empresas ferroviarias que sólo operen en este tipo de redes;

c) la infraestructura ferroviaria de propiedad privada para uso exclusivo del dueño de la infraestructura para sus propias operaciones de carga;

▼M2

d) los vehículos históricos que circulen en redes nacionales siempre que cumplan las normas y reglamentos nacionales de seguridad con el fin de garantizar la circulación segura de tales vehículos;

e) los ferrocarriles históricos, de museo y turísticos que operen en sus propias redes, incluidos los talleres, los vehículos y el personal.

▼C1

Artículo 3

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se aplicarán las siguientes definiciones:

a) «sistema ferroviario»: la totalidad de los subsistemas correspondientes a los ámbitos estructurales y funcionales, según se definen en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE, así como la gestión y explotación del sistema en su conjunto;

b) «administrador de la infraestructura»: cualquier organismo o empresa que se encargue principalmente de la instalación y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, o de parte de ella, según se define en el artículo 3 de la Directiva 91/440/CEE, lo que también podrá incluir la gestión de los sistemas de control y seguridad de la infraestructura. Las funciones del administrador de la infraestructura de una red o parte de una red podrán asignarse a diferentes organismos o empresas;

c) «empresa ferroviaria»: una empresa ferroviaria tal como se define en la Directiva 2001/14/CE y cualquier otra empresa privada o pública cuya actividad consista en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa en todo caso quien aporte la tracción; se incluyen también las empresas que aporten únicamente la tracción;

▼C1

d) «especificación técnica de interoperabilidad (ETI)»: las especificaciones de las que es objeto cada subsistema o parte de un subsistema, con vistas a satisfacer los requisitos esenciales y garantizar la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios transeuropeos de alta velocidad y convencionales según se definen en la Directiva 96/48/CE y la Directiva 2001/16/CE;

e) «objetivos comunes de seguridad (OCS)»: los niveles de seguridad que deben alcanzar al menos las diversas partes del sistema ferroviario (como el sistema ferroviario convencional, el sistema ferroviario de alta velocidad, los túneles ferroviarios de gran longitud o las líneas utilizadas exclusivamente para el transporte de mercancías) y el sistema en su conjunto, expresados en criterios de aceptación de riesgo;

f) «métodos comunes de seguridad (MCS)»: los métodos que deberán elaborarse para explicar cómo se evalúan los niveles de seguridad, así como la consecución de los objetivos de seguridad y el cumplimiento de otros requisitos de seguridad;

g) «autoridad responsable de la seguridad»: el organismo nacional encargado de las funciones relativas a la seguridad ferroviaria de conformidad con la presente Directiva o cualquier organismo binacional al que los Estados miembros hayan encomendado dichas funciones para garantizar un régimen unificado de seguridad en relación con la infraestructura transfronteriza especializada;

h) «normas nacionales de seguridad»: todas las normas que contengan requisitos de seguridad ferroviaria establecidos por un Estado miembro y aplicables a más de una empresa ferroviaria, con independencia del organismo que las emita;

i) «sistema de gestión de la seguridad»: la organización y las medidas establecidas por un administrador de la infraestructura o una empresa ferroviaria para garantizar la gestión en condiciones de seguridad de sus operaciones;

j) «investigador responsable»: la persona encargada de la organización, la dirección y el control de una investigación;

k) «accidente»: un suceso repentino, no deseado ni intencionado, o una cadena de sucesos de ese tipo, de consecuencias perjudiciales; los accidentes se dividen en las siguientes categorías: colisiones, descarrilamientos, accidentes en pasos a nivel, daños causados a personas por material rodante en movimiento, incendios y otros;

l) «accidente grave»: cualquier colisión o descarrilamiento de trenes con el resultado de al menos una víctima mortal o de cinco o más heridos graves o grandes daños al material rodante, a la infraestructura o al medio ambiente, y cualquier otro accidente similar, con un efecto evidente en la normativa de seguridad ferroviaria o la gestión de la seguridad; por «grandes daños» se entenderán daños cuyo coste pueda evaluar inmediatamente el organismo de investigación en al menos un total de dos millones de euros;

m) «incidente»: cualquier incidencia, distinta de un accidente o un accidente grave, asociada al funcionamiento de los trenes y que afecte a la seguridad de funcionamiento;

▼C1

n) «investigación»: un proceso efectuado con vistas a prevenir accidentes e incidentes que incluye la recogida y análisis de información, la adopción de conclusiones, incluida la determinación de las causas y, llegado el caso, la elaboración de recomendaciones en materia de seguridad;

o) «causas»: las acciones, omisiones, sucesos o condiciones, o su combinación, que hayan provocado un accidente o incidente;

p) «agencia»: la Agencia Ferroviaria Europea, es decir, la agencia comunitaria para la seguridad y la interoperabilidad ferroviarias;

q) «organismos notificados»: los organismos encargados de evaluar la conformidad o la adecuación al uso de los componentes de interoperabilidad o de tramitar el procedimiento de verificación «CE» de los subsistemas, según se define en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE;

r) «componentes de interoperabilidad»: todo componente elemental, grupo de componentes, subconjunto o conjunto completo de materiales incorporados o destinados a ser incorporados en un subsistema, de los que dependa directa o indirectamente la interoperabilidad del sistema ferroviario de alta velocidad o convencional, según se definen en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE. El concepto de «componente» engloba no sólo objetos materiales, sino también inmateriales, como los programas informáticos;

▼M2

s) «poseedor», la persona o entidad que explote un vehículo, como medio de transporte, bien sea su propietaria o tenga derecho a utilizar el mismo y esté registrada en el registro nacional de vehículos (RNV) previsto en el artículo 33 de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario comunitario (versión refundida) [1] (denominada en lo sucesivo «Directiva sobre interoperabilidad de los ferrocarriles»);

t) «entidad encargada del mantenimiento», una entidad encargada del mantenimiento de un vehículo y registrada como tal en el RNV;

u) «vehículo», un vehículo ferroviario apto para circular con sus propias ruedas por líneas ferroviarias, con o sin tracción. Un vehículo está compuesto por uno o más subsistemas estructurales y funcionales o por partes de dichos subsistemas.

▼C1

CAPÍTULO II

DESARROLLO Y GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

Artículo 4

Desarrollo y mejora de la seguridad ferroviaria

1. Los Estados miembros velarán por el mantenimiento general de la seguridad ferroviaria y, cuando sea razonablemente viable, por su

[1] DO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

▼C1

mejora permanente, teniendo en cuenta la evolución de la legislación comunitaria y el progreso técnico y científico y dando prioridad a la prevención de accidentes graves.

Los Estados miembros velarán por el establecimiento, aplicación y cumplimiento de normas de seguridad de manera transparente y no discriminatoria, con miras a fomentar un sistema de transporte ferroviario europeo único.

2. Los Estados miembros garantizarán que las medidas de desarrollo y mejora de la seguridad de los ferrocarriles tengan en cuenta la necesidad de un enfoque sistémico.

3. Los Estados miembros velarán por que la responsabilidad de la explotación segura del sistema ferroviario y del control de riesgos creados en él corresponda a los administradores de la infraestructura y a las empresas ferroviarias, a quienes se obligará a aplicar las medidas necesarias de control de riesgos, en su caso cooperando mutuamente, a aplicar las reglas y normas nacionales de seguridad y a crear sistemas de gestión de la seguridad de conformidad con la presente Directiva.

Sin perjuicio de la responsabilidad civil con arreglo a las obligaciones legales de los Estados miembros, cada administrador de la infraestructura y cada empresa ferroviaria se responsabilizará de su parte del sistema y de su explotación segura, incluidos el suministro de material y la contratación de servicios, respecto a los usuarios, clientes, trabajadores interesados y terceros.

4. Sin perjuicio de lo anterior, todo fabricante, empresa de mantenimiento, ►M2 poseedor ◄, prestador de servicios y entidad de aprovisionamiento será responsable de que los suministros de material rodante, instalaciones, accesorios, equipo y material que facilite, así como los servicios que preste, sean conformes a los requisitos y a las condiciones de utilización previstas, de modo que las empresas ferroviarias o los administradores de la infraestructura puedan utilizarlos de manera segura.

Artículo 5

Indicadores comunes de seguridad

1. Para facilitar la evaluación de la consecución de los OCS y asegurar el seguimiento de la evolución general de la seguridad ferroviaria, los Estados miembros recogerán información sobre los indicadores comunes de seguridad (ICS) mediante la realización de informes anuales por parte de las autoridades responsables de la seguridad, de conformidad con el artículo 18.

El primer año de referencia de los ICS será 2006; se incluirán en el informe anual el año siguiente.

Los ICS se fijarán con arreglo a lo expuesto en el anexo I.

▼M2

2. Antes del 30 de abril de 2009 se revisará el anexo I, en particular, para incluir en él definiciones comunes de los ICS y métodos comunes de cálculo de los costes de los accidentes. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 *bis*.

▼C1

Artículo 6

Métodos comunes de seguridad

▼M2

1. Una primera serie de MCS, que cubra al menos los métodos descritos en el apartado 3, letra a), será adoptada por la Comisión antes del 30 de abril de 2008. La serie se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Una segunda serie de MCS, que cubra el resto de los métodos descritos en el apartado 3, será adoptada por la Comisión antes del 30 de abril de 2010. La serie se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Esas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 *bis*.

▼C1

2. Los proyectos de MCS y de MCS revisados serán elaborados por la Agencia en virtud de mandatos que se adoptarán de conformidad con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 27.

Los proyectos de MCS se basarán en un examen de los métodos existentes en los Estados miembros.

3. Los MCS describirán los procedimientos de evaluación del nivel de seguridad, de la consecución de los objetivos de seguridad y del cumplimiento de otros requisitos de seguridad mediante la elaboración y la definición de:

a) evaluación del riesgo y métodos de evaluación;

b) métodos de evaluación de la conformidad con los requisitos de los certificados de seguridad y autorizaciones de seguridad expedidos con arreglo a las disposiciones de los artículos 10 y 11;

y

▼M2

c) En la medida en que aún no estén cubiertos por especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI), métodos de comprobación de que los subsistemas estructurales del sistema de ferrocarriles se explotan y mantienen de conformidad con los requisitos esenciales pertinentes.

4. Los MCS se revisarán a intervalos periódicos, teniendo en cuenta la experiencia de su aplicación y la evolución global de la seguridad ferroviaria, así como las obligaciones de los Estados miembros definidas en el artículo 4, apartado 1. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 *bis*.

▼C1

5. Los Estados miembros introducirán los cambios necesarios en las normas nacionales de seguridad a la luz de la adopción de los MCS y sus revisiones.

Artículo 7

Objetivos comunes de seguridad

1. Los OCS serán desarrollados, adoptados y revisados según los procedimientos establecidos en el presente artículo.

2. Los proyectos de OCS y de OCS revisados serán elaborados por la Agencia en virtud de mandatos que se adoptarán de conformidad con el procedimiento recogido en el apartado 2 del artículo 27.

▼C1

3. ►M2 La primera serie de proyectos de OCS se basará en un examen de los objetivos y del grado de seguridad existentes en los Estados miembros y garantizará que no se reduce el actual grado de seguridad del sistema ferroviario en ningún Estado miembro. La Comisión adoptará dichos proyectos antes de 30 de abril de 2009, y los publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 *bis*.

La segunda serie de proyectos de OCS se basará en la experiencia adquirida con la primera serie de OCS y su aplicación. Los proyectos reflejarán los ámbitos en que sea prioritario mejorar aún más la seguridad. La Comisión adoptará dichos proyectos antes de 30 de abril de 2011, y los publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 *bis*. ◄

Todas las propuestas de proyectos y proyectos revisados de OCS reflejarán las obligaciones de los Estados miembros previstas en el apartado 1 del artículo 4. Las propuestas irán acompañadas de una estimación de los costes y beneficios e indicarán las posibles repercusiones para todos los operadores y agentes económicos interesados, así como la repercusión sobre la aceptación social del riesgo. En caso necesario, incluirán un calendario para su aplicación gradual, sobre todo para tener en cuenta la naturaleza y el grado de inversión necesarios para ponerlos en práctica. Analizarán las posibles repercusiones en las ETI de los subsistemas e incluirán, en su caso, las consiguientes propuestas de modificaciones de las ETI.

4. Los OCS definirán los niveles de seguridad que al menos deben alcanzar las diversas partes del sistema ferroviario y el sistema en su conjunto en cada Estado miembro, expresados en criterios de aceptación del riesgo respecto a:

a) los riesgos individuales relacionados con los pasajeros, el personal (incluido el personal de los contratistas), los usuarios de pasos a nivel y otros, y, sin perjuicio de las normas nacionales e internacionales existentes en materia de responsabilidad, los riesgos individuales relacionados con las personas no autorizadas en instalaciones ferroviarias;

b) los riesgos para la sociedad en su conjunto.

▼M2

5. Los OCS se revisarán periódicamente, teniendo en cuenta la evolución general de la seguridad ferroviaria. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 *bis*.

▼C1

6. Los Estados miembros introducirán las modificaciones necesarias en sus normas nacionales de seguridad a fin de cumplir, como mínimo, los OCS, y cualquier OCS revisado, de acuerdo con los calendarios de aplicación que se les hayan asignado. Notificarán dichas normas a la Comisión, según lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 8.

▼C1

Artículo 8

Normas nacionales de seguridad

1. En aplicación de la presente Directiva, los Estados miembros establecerán normas nacionales de seguridad vinculantes y velarán por que se publiquen y se pongan a disposición de todos los administradores de la infraestructura, empresas ferroviarias, solicitantes de un certificado de seguridad y solicitantes de una autorización de seguridad en un lenguaje claro y comprensible para las partes interesadas.

2. Antes del 30 de abril de 2005, los Estados miembros notificarán a la Comisión todas las normas nacionales de seguridad pertinentes en vigor, con arreglo a lo expuesto en el anexo II, con indicación de su ámbito de aplicación.

La notificación suministrará asimismo información sobre el contenido principal de las normas, con referencias a los textos legales, sobre la forma de legislación y sobre qué organismo u organización es responsable de su publicación.

3. A más tardar cuatro años después de la entrada en vigor de la presente Directiva, la Agencia evaluará la forma en que las normas de seguridad nacionales se publican y ponen a disposición de conformidad con el apartado 1. Asimismo, la Agencia realizará adecuadas recomendaciones a la Comisión para la publicación de estas normas a fin de conseguir un más fácil acceso a esta información.

4. Los Estados miembros remitirán a la Comisión sin demora cualquier modificación de las normas nacionales de seguridad notificadas y toda nueva norma que pudiera ser adoptada, a menos que esas normas afecten únicamente a la aplicación de una ETI.

5. Con objeto de limitar al máximo la introducción de nuevas normas específicas nacionales y evitar así la aparición de nuevos obstáculos, y con miras a la armonización progresiva de las normas de seguridad, la Comisión controlará la introducción de nuevas normas nacionales por parte de los Estados miembros.

6. Si un Estado miembro, tras la adopción de los OCS, tiene la intención de introducir una nueva norma nacional de seguridad que exija un nivel de seguridad más elevado que los OCS o si un Estado miembro tiene la intención de introducir una nueva norma nacional de seguridad que pueda afectar, en el territorio de dicho Estado miembro, a las operaciones de empresas ferroviarias de otros Estados miembros, el Estado miembro deberá consultar a todas las partes interesadas con la suficiente antelación y se aplicará el procedimiento establecido en el apartado 7.

7. El Estado miembro presentará a la Comisión, para su examen, el proyecto de normas de seguridad y expondrá sus motivos para introducirla.

Si la Comisión considera que dicho proyecto es incompatible con los MCS, o al menos con el cumplimiento de los OCS, o que constituye una forma de discriminación arbitraria o una restricción disimulada de las operaciones de transporte ferroviario entre Estados miembros, adoptará, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 27, una decisión dirigida al Estado miembro de que se trate.

Si la Comisión alberga serias dudas en cuanto a la compatibilidad de dicho proyecto con los MCS o al menos con el cumplimiento de los OCS, o estima que constituye una forma de discriminación arbitraria o una restricción disimulada de las operaciones de transporte ferroviario entre Estados miembros, informará inmediatamente al Estado miembro interesado, que suspenderá la adopción, entrada en vigor o aplicación de las normas hasta el momento en que se adopte una decisión, en un plazo de seis meses, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 27.

▼C1

Artículo 9

Sistemas de gestión de la seguridad

1. Los administradores de la infraestructura y las empresas ferroviarias establecerán sistemas de gestión de la seguridad para garantizar que el sistema ferroviario pueda cumplir al menos los OCS, sea conforme a las normas nacionales de seguridad descritas en el artículo 8 y en el anexo II, y se ajuste a los requisitos de seguridad fijados en las ETI, así como que se apliquen los elementos pertinentes de los MCS.

2. El sistema de gestión de la seguridad cumplirá los requisitos y contendrá los elementos recogidos en el anexo III, previa adaptación al carácter, a la magnitud y a otras condiciones de la actividad realizada. Garantizará el control de todos los riesgos creados por la actividad del administrador de la infraestructura o de la empresa ferroviaria, incluidos la prestación de servicios de mantenimiento, el suministro de material y el empleo de contratistas. Sin perjuicio de las normas nacionales e internacionales en materia de responsabilidad existentes, el sistema de gestión de la seguridad tendrá que tener en cuenta asimismo, en su caso y cuando sea razonable, los riesgos derivados de actividades realizadas por otras partes.

3. El sistema de gestión de la seguridad de todo administrador de la infraestructura tendrá en cuenta los efectos de las actividades de diversas empresas ferroviarias en la red y adoptará disposiciones para permitir a todas las empresas ferroviarias operar de conformidad con las ETI y las normas nacionales de seguridad y con las condiciones fijadas en su certificado de seguridad. Dicho sistema se elaborará, además, con objeto de coordinar los procedimientos de emergencia del administrador de la infraestructura con todas las empresas ferroviarias que operen en su infraestructura.

4. Todos los administradores de la infraestructura y las empresas ferroviarias presentarán a la autoridad responsable de la seguridad, antes del 30 de junio de cada año, un informe anual de seguridad relativo al año civil anterior. El informe de seguridad constará de los elementos siguientes:

a) información sobre cómo se cumplen los objetivos de seguridad de la organización y los resultados de los planes de seguridad;

b) la definición de indicadores nacionales de seguridad y de los ICS fijados en el anexo I, en la medida en que sean pertinentes para la organización que informe;

c) los resultados de auditorías internas de la seguridad;

d) observaciones respecto a las deficiencias y a los funcionamientos defectuosos de los servicios ferroviarios y de la gestión de la infraestructura que puedan revestir interés para la autoridad responsable de la seguridad.

CAPÍTULO III

CERTIFICACIÓN Y AUTORIZACIÓN DE SEGURIDAD

Artículo 10

Certificados de seguridad

1. Para poder acceder a la infraestructura ferroviaria, una empresa ferroviaria deberá poseer un certificado de seguridad de conformidad con el presente capítulo. El certificado de seguridad podrá cubrir toda la red ferroviaria de un Estado miembro o sólo una parte definida de ella.

▼M2

El propósito del certificado de seguridad es dejar constancia de que la empresa ferroviaria ha creado un sistema propio de gestión de la seguridad y está en condiciones de cumplir los requisitos establecidos por las ETI, así como por otras disposiciones pertinentes de la legislación comunitaria y las normas nacionales de seguridad, con objeto de controlar los riesgos y prestar servicios de transporte en la red de forma segura.

▼C1

2. El certificado de seguridad contendrá:

a) un certificado que confirme la aprobación del sistema de gestión de la seguridad de la empresa ferroviaria según lo recogido en el artículo 9 y en el anexo III, y

▼M2

b) un certificado que acredite la aprobación de las disposiciones que ha adoptado la empresa ferroviaria para cumplir los requisitos específicos necesarios para la prestación de servicios en la red de que se trate de forma segura. Dichos requisitos podrán incluir la aplicación de las ETI y de las normas de seguridad nacionales, incluidas las normas de explotación de la red, la aceptación de certificados del personal y la autorización para poner en servicio los vehículos utilizados por las empresas ferroviarias. Dicha certificación estará basada en la documentación presentada por la empresa ferroviaria según lo dispuesto en el anexo IV.

▼C1

3. La autoridad responsable de la seguridad del primer Estado miembro en que la empresa ferroviaria vaya a prestar servicios concederá la certificación de conformidad con el apartado 2.

La certificación concedida conforme al apartado 2 especificará el tipo y el alcance de los servicios ferroviarios cubiertos. El certificado a que se refiere la letra a) del apartado 2 será válido en toda la Comunidad para los servicios de transporte ferroviario equivalentes.

4. La autoridad responsable de la seguridad del Estado miembro en que la empresa ferroviaria tenga previsto prestar servicios de transporte ferroviario adicionales concederá la certificación nacional adicional necesaria de conformidad con la letra b) del apartado 2.

5. El certificado de seguridad se renovará previa solicitud de la empresa ferroviaria a más tardar cada cinco años. Se actualizará en todo o en parte siempre que se altere sustancialmente el tipo o el alcance del servicio.

El titular del certificado de seguridad informará sin demora a la autoridad responsable de la seguridad competente todos los cambios importantes en las condiciones de la parte pertinente del certificado de seguridad. Además, notificará a la autoridad responsable de la seguridad competente la introducción de nuevas categorías de personal o de nuevos tipos de material rodante.

La autoridad responsable de la seguridad podrá exigir que la parte pertinente del certificado de seguridad se revise si se producen cambios sustanciales en el marco reglamentario de la seguridad.

Si la autoridad responsable de la seguridad considerase que un titular de un certificado de seguridad ha dejado de reunir las condiciones para poseer un certificado expedido por ella, revocará la parte a) o la parte b), o ambas, de dicho certificado y motivará su decisión. Cuando una autoridad responsable de la seguridad haya revocado un certificado nacional adicional expedido con arreglo al apartado 4, informará de su decisión con la mayor brevedad a la autoridad responsable de la seguridad que haya expedido el certificado con arreglo a la letra a) del apartado 2.

▼C1

Asimismo, dicha autoridad responsable de la seguridad deberá retirar el certificado de seguridad de que se trate si se tiene constancia de que la empresa titular del mismo no ha hecho el uso previsto de dicho certificado durante el año siguiente a su expedición.

6. La autoridad responsable de la seguridad notificará a la Agencia en el plazo de un mes el certificado recogido en la letra a) del apartado 2 que se haya expedido, renovado, modificado o revocado. Dicha información indicará el nombre y la dirección de la empresa ferroviaria, la fecha de expedición, el alcance y la validez del certificado de seguridad y, en caso de revocación, de las razones de su decisión.

7. Antes del 30 de abril de 2009, la Agencia evaluará la evolución de la certificación de la seguridad y remitirá un informe a la Comisión junto con las recomendaciones correspondientes sobre una estrategia de migración hacia un único certificado de seguridad comunitario. La Comisión tomará las medidas pertinentes atendiendo a las recomendaciones.

Artículo 11

Autorización de seguridad de los administradores de la infraestructura

1. Con objeto de poder administrar y explotar una infraestructura ferroviaria, el administrador de la infraestructura deberá obtener una autorización de seguridad de la autoridad responsable de la seguridad del Estado miembro en que esté establecido.

La autorización de seguridad contendrá:

a) una autorización que confirme la aprobación del sistema de gestión de la seguridad del administrador de la infraestructura según lo dispuesto en el artículo 9 y en el anexo III,

y

b) una autorización que confirme la aprobación de las disposiciones adoptadas por el administrador de la infraestructura para cumplir los requisitos específicos necesarios para el diseño, mantenimiento y explotación de la infraestructura ferroviaria en condiciones de seguridad, incluidos, en su caso, el mantenimiento y explotación del sistema de control del tráfico y de señalización.

2. La autorización de seguridad se renovará previa solicitud del administrador de la infraestructura a más tardar cada cinco años. Se actualizará en todo o en parte siempre que se hayan producido cambios sustanciales en la infraestructura, señalización o suministro de energía o en los principios de su explotación y mantenimiento. El titular de la autorización de seguridad notificará sin demora a la autoridad responsable de la seguridad de todos estos cambios.

La autoridad responsable de la seguridad podrá exigir que la autorización de seguridad se revise si se producen cambios sustanciales en el marco reglamentario de la seguridad.

Si la autoridad responsable de la seguridad considerase que un administrador de la infraestructura autorizado ha dejado de reunir las condiciones para poseer una autorización de seguridad, revocará dicha autorización y motivará su decisión.

3. La autoridad responsable de la seguridad informará a la Agencia en el plazo de un mes las autorizaciones de seguridad que se hayan expedido, renovado, modificado o revocado. Dicha información indicará el nombre y la dirección del administrador de la infraestructura, la fecha de expedición, el alcance y la validez de la autorización de seguridad y, en caso de revocación, las razones de su decisión.

▼C1

Artículo 12

Requisitos de las solicitudes para el certificado de seguridad y la autorización de seguridad

1. La autoridad responsable de la seguridad decidirá sin demora sobre las solicitudes de certificación o autorización de seguridad, y en todo caso no más tarde de cuatro meses después de que se haya presentado toda la información requerida y la posible información complementaria pedida por la autoridad responsable de la seguridad. Si se pide al solicitante que presente información complementaria, dicha información se deberá presentar con prontitud.

2. Para facilitar el establecimiento de nuevas empresas ferroviarias y la presentación de solicitudes por parte de empresas ferroviarias de otros Estados miembros, la autoridad responsable de la seguridad proporcionará información detallada sobre el modo de obtener el certificado de seguridad. Enumerará todos los requisitos que se hayan fijado a efectos del apartado 2 del artículo 10 y pondrá todos los documentos pertinentes a disposición del solicitante.

Las empresas ferroviarias que soliciten un certificado de seguridad relativo a la prestación de servicios en una parte limitada definida de una infraestructura recibirán orientaciones especiales por las que se les indique concretamente las normas válidas para la parte de que se trate.

3. Se suministrará gratuitamente a los solicitantes documentación orientativa sobre las solicitudes; en ella se describirán y explicarán los requisitos para los certificados de seguridad y se enumerarán los documentos que hayan de presentarse. Todas las solicitudes de certificados de seguridad deberán presentarse en una lengua establecida por la autoridad responsable de la seguridad.

Artículo 13

Acceso a los servicios de formación

1. Los Estados miembros velarán por que las empresas ferroviarias que soliciten un certificado de seguridad tengan acceso justo y no discriminatorio a los servicios de formación de maquinistas y de personal de acompañamiento de los trenes, siempre que esa formación sea necesaria para el cumplimiento de los requisitos necesarios para obtener el certificado de seguridad.

Los servicios ofrecidos deben incluir formación sobre el conocimiento necesario de las rutas, las normas y procedimientos de explotación, el sistema de control mando y señalización y los procedimientos de emergencia aplicados en las rutas explotadas.

Los Estados miembros deberán velar también por que los administradores de la infraestructura y su personal que desempeña funciones de seguridad esenciales tengan un acceso libre y no discriminatorio a los servicios de formación.

Si los servicios de formación no incluyen exámenes y expedición de certificados, los Estados miembros velarán por que las empresas ferroviarias tengan acceso a tal certificación, si constituye un requisito del certificado de seguridad.

La autoridad responsable de la seguridad velará por que la prestación de servicios de formación o, en su caso, la expedición de certificados cumpla los requisitos de seguridad fijados en las ETI o en las normas nacionales a que se refieren el artículo 8 y el anexo II.

▼C1

2. Si los servicios de formación los oferta una sola empresa ferroviaria o el administrador de la infraestructura, los Estados miembros velarán por que se pongan a disposición de otras empresas ferroviarias a un precio razonable y no discriminatorio en relación con el coste y que podrá incluir un margen de beneficios.

3. Al contratar a los maquinistas, al personal a bordo de los trenes y al personal que desempeña funciones de seguridad esenciales, las empresas ferroviarias podrán tener en cuenta la formación, cualificaciones y experiencia adquiridas previamente en otras empresas ferroviarias. A estos efectos, dicho personal tendrá derecho a conseguir, obtener copias y trasmitir cualesquiera documentos que certifiquen su formación, cualificaciones y experiencia.

4. En cualquier caso, cada una de las empresas ferroviarias y cada uno de los administradores de infraestructura serán responsables del nivel de formación y de cualificaciones de aquellos de sus empleados que realicen un trabajo relacionado con la seguridad, según figura en el artículo 9 y en el anexo III.

▼M1

———————

▼M2

Artículo 14 bis

Mantenimiento de los vehículos

1. Antes de su puesta en servicio o utilización en la red, cada vehículo deberá contar con una entidad encargada del mantenimiento asignada al mismo y que deberá estar registrada en el RNV de conformidad con el artículo 33 de la Directiva sobre interoperabilidad de los ferrocarriles.

2. La entidad encargada del mantenimiento podrá ser una empresa ferroviaria, un administrador de infraestructuras o un poseedor.

3. Sin perjuicio de la responsabilidad de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras en el funcionamiento seguro de un tren que establece el artículo 4, la entidad encargada del mantenimiento deberá garantizar, mediante un sistema de mantenimiento, que el vehículo de cuyo mantenimiento se encarga está en condiciones de funcionar de manera segura. A este fin, la entidad encargada del mantenimiento garantizará que los vehículos se mantienen de acuerdo con:

a) el expediente de mantenimiento de cada vehículo,

b) los requisitos en vigor incluidas las normas de mantenimiento y las ETI.

La entidad encargada del mantenimiento efectuará el mantenimiento por su propia cuenta o recurriendo a talleres de mantenimiento contratados.

4. En el caso de vagones de mercancías, cada entidad encargada del mantenimiento estará certificada por un organismo que estará acreditado o reconocido con arreglo al apartado 5, o por una autoridad nacional de seguridad. El proceso de acreditación se fundamentará en criterios de independencia, competencia e imparcialidad, tales como las series de normas europeas EN 45 000. El proceso de reconocimiento se basará asimismo en criterios de independencia, competencia e imparcialidad.

Cuando la entidad encargada del mantenimiento sea una empresa ferroviaria o un administrador de infraestructuras, el cumplimiento de los requisitos que se han de adoptar con arreglo al apartado 5 será verificado por la autoridad nacional de seguridad pertinente con arreglo a los procedimientos contemplados en el artículo 10 o el artículo 11 y se confirmarán en los certificados especificados en tales procedimientos.

▼M2

5. A más tardar el 24 de diciembre de 2010, la Comisión, teniendo en cuenta la recomendación de la Agencia, adoptará una medida que establezca un sistema de certificación de la entidad encargada del mantenimiento de los vagones de mercancías. Los certificados concedidos con arreglo a este sistema confirmarán el cumplimiento de los requisitos indicados en el apartado 3.

La medida en cuestión incluirá los requisitos referentes:

a) al sistema de mantenimiento establecido por la entidad;

b) al formato y la validez del certificado concedido a la entidad;

c) a los criterios de acreditación o reconocimiento del organismo u organismos responsables de la expedición de certificados y de garantizar los controles necesarios para el funcionamiento del sistema de certificación;

d) a la fecha de aplicación del sistema de certificación, incluido un período de transición de un año para las entidades existentes encargadas del mantenimiento.

Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 *bis*.

Sobre la base de una recomendación de la Agencia, la Comisión, a más tardar el 24 de diciembre de 2018 revisará esta medida con el fin de incluir todos los vehículos y actualizar, en caso necesario, el sistema de certificación aplicable a los vagones de mercancías.

6. Los certificados concedidos con arreglo al apartado 5 serán válidos en toda la Comunidad.

7. La Agencia evaluará el procedimiento de certificación aplicado de conformidad con lo estipulado en el apartado 5 presentando un informe a la Comisión en un plazo máximo de tres años después de la entrada en vigor de la medida pertinente.

8. Los Estados miembros podrán decidir cumplir las obligaciones de determinar la entidad encargada del mantenimiento y de certificarla mediante medidas alternativas en los casos siguientes:

a) vehículos matriculados en un tercer país y mantenidos con arreglo a la legislación de dicho país;

b) vehículos que se utilicen en las redes o líneas cuyo ancho de vía sea diferente del de la red ferroviaria principal en la Comunidad y para los que el cumplimiento de los requisitos contemplados en el apartado 3 se realiza mediante acuerdos con terceros países;

c) vehículos identificados en el artículo 2, apartado 2, y material militar y transporte especial que requieran un permiso ad hoc de la autoridad nacional de seguridad antes de su entrada en servicio. En este caso se concederán excepciones por períodos de cinco años como máximo.

Estas medidas alternativas se aplicarán mediante excepciones que concederá la autoridad nacional de seguridad correspondiente:

a) cuando se matriculen vehículos con arreglo al artículo 33 de la Directiva sobre interoperabilidad de los ferrocarriles, en lo referente a la determinación de la entidad encargada del mantenimiento;

▼M2

b) cuando se emitan certificados de seguridad y autorizaciones a empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras con arreglo a los artículos 10 y 11 de la presente Directiva, en lo referente a la determinación o certificación de la entidad encargada del mantenimiento.

Tales excepciones se determinarán y justificarán en el informe anual sobre seguridad contemplado en el artículo 18 de la presente Directiva. Cuando se desprenda que se están corriendo riesgos indebidos en el sistema ferroviario de la Comunidad, la Agencia informará sin demora a la Comisión. La Comisión contactará a las partes implicadas y, cuando proceda, solicitará al Estado miembro que retire su decisión de excepción.

▼C1

Artículo 15

Armonización de los certificados de seguridad

1. Antes del 30 de abril de 2009, se adoptarán, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 27, decisiones sobre los requisitos comunes armonizados de conformidad con la letra b) del apartado 2 del artículo 10 y el anexo IV, así como un formato común de la documentación orientativa sobre las solicitudes.

2. La Agencia recomendará requisitos comunes armonizados y un formato común de la documentación orientativa sobre las solicitudes en virtud de un mandato que se adoptará de conformidad con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 27.

CAPÍTULO IV

AUTORIDAD RESPONSABLE DE LA SEGURIDAD

Artículo 16

Funciones

1. Cada Estado miembro creará una autoridad responsable de la seguridad. Dicha autoridad podrá ser el Ministerio encargado de transportes y será independiente, en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria, de cualquier empresa ferroviaria, administrador de la infraestructura, solicitante y entidad adjudicadora.

2. Se confiarán a la autoridad responsable de la seguridad por lo menos las siguientes funciones:

▼M2

a) La autorización de la puesta en servicio de los subsistemas estructurales que constituyen el sistema ferroviario de conformidad con el artículo 15 de la Directiva sobre interoperabilidad de los ferrocarriles, y la comprobación de que se explotan y mantienen conforme a los requisitos esenciales pertinentes;

———————

▼C1

c) la supervisión del cumplimiento de los requisitos esenciales por parte de los componentes de interoperabilidad como establece el artículo 12 de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE;

d) la autorización de la puesta en servicio del material rodante nuevo y modificado sustancialmente que todavía no esté cubierto por una ETI;

▼C1

e) la expedición, renovación, modificación y revocación de los elementos pertinentes de los certificados de seguridad y de las autorizaciones de seguridad concedidos de conformidad con los artículos 10 y 11 y la comprobación del cumplimiento de las condiciones y requisitos que estipulan y de que los administradores de la infraestructura y las empresas ferroviarias operan de acuerdo con los requisitos de la legislación comunitaria o nacional;

f) la supervisión, fomento y, en su caso, aplicación y desarrollo del marco normativo en materia de seguridad, incluido el sistema de normas nacionales de seguridad;

▼M2

g) La garantía de que los vehículos están debidamente registrados en el RNV y de que la información relacionada con la seguridad que éste contiene es exacta y se mantiene actualizada.

▼C1

3. Las funciones a que se refiere el apartado 2 no se podrán transferir ni subcontratar a ningún administrador de la infraestructura, empresa ferroviaria o entidad adjudicadora.

Artículo 17

Principios decisorios

1. La autoridad responsable de la seguridad llevará a cabo su cometido de manera abierta, no discriminatoria y transparente. En particular, escuchará a todas las partes y motivará sus decisiones.

Responderá sin dilación a las peticiones y solicitudes, comunicará sus peticiones de información sin demora y adoptará todas sus decisiones en el plazo de cuatro meses una vez que se le haya facilitado toda la información solicitada. En el desempeño del cometido a que se refiere el artículo 16, podrá solicitar en cualquier momento la asistencia técnica de los administradores de la infraestructura y de las empresas ferroviarias u otros órganos cualificados.

En el proceso de creación del marco normativo nacional, la autoridad responsable de la seguridad consultará a todas las partes participantes e interesadas, incluidos los administradores de la infraestructura, las empresas ferroviarias, los fabricantes y empresas de mantenimiento, los usuarios y los representantes del personal.

2. La autoridad responsable de la seguridad será libre de llevar a cabo todas las inspecciones e investigaciones que sean necesarias para el cumplimiento de sus funciones y se le concederá el acceso a todos los documentos pertinentes y a los locales, instalaciones y equipo de los administradores de la infraestructura y de las empresas ferroviarias.

3. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que las decisiones de la autoridad responsable de la seguridad estarán sometidas a control jurisdiccional.

4. Las autoridades responsables de la seguridad mantendrán un cambio de impresiones y experiencia activo con el fin de armonizar sus criterios decisorios en toda la Comunidad. El objetivo de su cooperación será en particular facilitar y coordinar la certificación de la seguridad de las empresas ferroviarias a las que se hayan adjudicado franjas ferroviarias internacionales con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 15 de la Directiva 2001/14/CE.

La Agencia prestará su apoyo a las autoridades responsables de la seguridad en el ejercicio de las citadas funciones.

▼C1

Artículo 18

Informe anual

Cada año, la autoridad responsable de la seguridad publicará un informe anual sobre sus actividades del año anterior y lo remitirá a la Agencia el 30 de septiembre a más tardar. El informe contendrá información sobre:

a) la evolución de la seguridad ferroviaria, incluido, para cada Estado miembro, un inventario de los ICS recogidos en el anexo I;

b) cambios importantes en la legislación y la reglamentación relativas a la seguridad ferroviaria;

c) el desarrollo de la certificación de la seguridad y de la autorización de seguridad;

d) los resultados y la experiencia de la supervisión de los administradores de la infraestructura y de las empresas ferroviarias;

▼M2

e) las exenciones que se han acordado de conformidad con el artículo 14 *bis*, apartado 8.

▼C1

CAPÍTULO V

INVESTIGACIÓN SOBRE ACCIDENTES E INCIDENTES

Artículo 19

Obligación de investigar

1. Los Estados miembros velarán por que el organismo de investigación a que se refiere el artículo 21 lleve a cabo una investigación cuando se produzcan accidentes graves en el sistema ferroviario; el objetivo de la investigación será la posible mejora de la seguridad ferroviaria y la prevención de accidentes.

2. Además de los accidentes graves, el organismo de investigación a que se refiere el artículo 21 podrá investigar los accidentes y los incidentes que, en condiciones ligeramente distintas, podrían haber provocado accidentes graves, incluidos fallos técnicos de los subsistemas estructurales o de los componentes de interoperabilidad de los sistemas ferroviarios transeuropeos de alta velocidad o convencionales.

Se confiará a la discreción del organismo de investigación la decisión de si procede o no una investigación sobre dichos accidentes o incidentes. Dicho organismo tendrá en cuenta al tomar su decisión:

a) la gravedad del accidente o incidente;

b) si forma parte de una serie de accidentes o incidentes con repercusión en el sistema en su conjunto;

c) su repercusión en la seguridad ferroviaria en el plano comunitario;

d) las peticiones de los administradores de la infraestructura, de las empresas ferroviarias y de la autoridad responsable de la seguridad o de los Estados miembros.

3. El alcance y el procedimiento de las investigaciones los determinará el organismo de investigación, teniendo en cuenta los principios y los objetivos de los artículos 20 y 22 y en función de las conclusiones que prevea extraer del accidente o incidente al efecto de la mejora de la seguridad.

▼C1

4. La investigación no se ocupará en ningún caso de la determinación de la culpa o de la responsabilidad.

Artículo 20

Estatuto jurídico de la investigación

1. Los Estados miembros definirán, en el marco de sus ordenamientos jurídicos respectivos, el estatuto jurídico de la investigación que permita a los investigadores responsables llevar a cabo su cometido de la manera más eficaz y en el plazo más breve.

2. De conformidad con la legislación vigente en los Estados miembros y, en su caso, en cooperación con las autoridades responsables de la investigación judicial, se proporcionará a los investigadores lo antes posible:

a) acceso al lugar del accidente o incidente, así como al material rodante implicado y a las instalaciones relacionadas de infraestructura y de control del tráfico y señalización;

b) el derecho a efectuar un inventario inmediato de las pruebas y a la retirada controlada de los restos, instalaciones de infraestructura o piezas a efectos de examen o de análisis;

c) acceso al contenido de los indicadores y a los equipos de grabación de mensajes orales que se encuentren a bordo, y posibilidad de utilizarlo, y al registro del funcionamiento del sistema de señalización y control del tráfico;

d) acceso a los resultados del examen de los cuerpos de las víctimas;

e) acceso a los resultados de los exámenes del personal de los trenes y de cualquier otro personal ferroviario implicado en el accidente o incidente;

f) posibilidad de interrogar al personal ferroviario implicado y a otros testigos;

g) acceso a cualquier información o documentación pertinente en posesión del administrador de la infraestructura, de las empresas ferroviarias implicadas y de la autoridad responsable de la seguridad.

3. La investigación será independiente de cualquier investigación judicial.

Artículo 21

Organismo de investigación

1. Cada Estado miembro velará por que las investigaciones sobre accidentes e incidentes a que se refiere el artículo 19 sean efectuadas por un organismo permanente, que dispondrá de al menos un investigador capaz de desempeñar la función de investigador responsable en caso de accidente o incidente. Dicho organismo será independiente, en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria, de cualquier administrador de la infraestructura, empresa ferroviaria, organismo de tarifación, organismo de adjudicación y organismo notificado y de cualquier parte cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con el cometido confiado al organismo de investigación. Será asimismo funcionalmente independiente de la autoridad responsable de la seguridad y de cualquier regulador de los ferrocarriles.

2. El organismo de investigación realizará sus cometidos con independencia de las organizaciones mencionadas en el apartado 1 y se le dotará de los recursos suficientes al efecto. Se conferirá a sus investigadores un estatuto jurídico que les otorgue las garantías necesarias de independencia.

▼C1

3. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones necesarias para que las empresas ferroviarias, los administradores de la infraestructura y, en su caso, la autoridad responsable de la seguridad, estén obligados a informar inmediatamente al organismo de investigación los accidentes e incidentes a que se refiere el artículo 19. El organismo de investigación deberá estar en condiciones de responder a tales informes y adoptar las medidas necesarias para abrir la investigación a más tardar una semana después de haber recibido el informe sobre el accidente o incidente.

4. El organismo de investigación podrá combinar el cometido asignado en virtud de la presente Directiva con labores de investigación de otras incidencias distintas de los accidentes e incidentes ferroviarios siempre que tales investigaciones no pongan en peligro su independencia.

5. De ser necesario, el organismo de investigación podrá solicitar la ayuda de organismos de investigación de otros Estados miembros o de la Agencia al efecto de aprovechar los conocimientos técnicos de éstos o de proceder a inspecciones, análisis o evaluaciones técnicos.

6. Los Estados miembros podrán confiar al organismo de investigación labores de investigación sobre accidentes e incidentes ferroviarios distintos de los recogidos en el artículo 19.

7. Los organismos de investigación mantendrán un activo cambio de impresiones y experiencias con el fin de desarrollar métodos comunes de investigación, elaborar principios comunes para el seguimiento de las recomendaciones de seguridad y adaptarse al progreso técnico y científico.

La Agencia prestará su apoyo al efecto a los organismos de investigación.

Artículo 22

Realización de las investigaciones

1. Un accidente o un incidente de los mencionados en el artículo 19 será investigado por el organismo de investigación del Estado miembro en que se haya producido. Si no es posible determinar en qué Estado miembro se ha producido o si se produce en o cerca de una instalación fronteriza entre dos Estados miembros, los organismos pertinentes acordarán cuál de ellos se encargará de la investigación o acordarán llevarla a cabo en colaboración. En el primer caso, el otro organismo podrá participar en la investigación y ambos compartirán plenamente sus resultados.

Se invitará a los organismos de investigación de otro Estado miembro a participar en una investigación cuando esté implicada en el accidente o incidente una empresa ferroviaria establecida y autorizada en dicho Estado miembro.

El presente apartado no será óbice para que, en otras circunstancias, los Estados miembros acuerden que los organismos pertinentes cooperen en sus investigaciones.

2. En cada caso de accidente o incidente, el organismo responsable de la investigación dispondrá los medios apropiados, incluidos los conocimientos técnicos y operativos necesarios para llevar a cabo su cometido. Podrá recurrirse a peritos internos o externos al organismo, dependiendo de la naturaleza del accidente o incidente que se investigue.

▼C1

3. La investigación se llevará a cabo con la mayor apertura posible, oyendo a todas las partes y compartiendo los resultados. Se informará periódicamente de la investigación y de sus avances al administrador de la infraestructura y a las empresas ferroviarias pertinentes, a la autoridad responsable de la seguridad, a las víctimas y a sus parientes, a los propietarios de bienes dañados, a los fabricantes, a los servicios de socorro implicados y a los representantes del personal y de los usuarios, y se les brindará, siempre que sea factible, la oportunidad de exponer sus opiniones y puntos de vista durante la investigación y la posibilidad de hacer observaciones sobre la información de los proyectos de informes.

4. El organismo investigador finalizará sus pesquisas en el lugar del accidente en el plazo más breve posible, para permitir que el administrador de infraestructuras restablezca la infraestructura y la abra cuanto antes a los servicios de transporte ferroviario.

Artículo 23

Informes

1. La investigación sobre un accidente o un incidente de los mencionados en el artículo 19 será objeto de informes de la forma adecuada al tipo y a la gravedad del accidente o incidente y a la importancia de los resultados. En los informes figurarán los objetivos de las investigaciones a que se refiere el apartado 1 del artículo 19 y se incluirán, cuando proceda, recomendaciones de seguridad.

2. El organismo de investigación hará público el informe final en el plazo más breve posible y normalmente, a más tardar, doce meses después de la fecha de la incidencia. El informe se ajustará lo más estrechamente posible a la estructura de información fijada en el anexo V. El informe, incluidas las recomendaciones de seguridad, se comunicará a las partes pertinentes a que se refiere el apartado 3 del artículo 22 y a los organismos y partes afectados de otros Estados miembros.

3. Cada año, el organismo de investigación publicará, el 30 de septiembre a más tardar, un informe anual en el que dará cuenta de las investigaciones realizadas el año anterior, las recomendaciones de seguridad publicadas y las medidas adoptadas de acuerdo con las recomendaciones emitidas con anterioridad.

Artículo 24

Información que se remitirá a la Agencia

1. En el plazo de una semana después de la decisión de abrir una investigación, el organismo de investigación informará a la Agencia al respecto. La información indicará la fecha, la hora y el lugar de la incidencia, así como su tipo y sus consecuencias en lo relativo a víctimas mortales, lesiones corporales y daños materiales.

2. El organismo de investigación remitirá a la Agencia un ejemplar de los informes finales a que se refiere el apartado 2 del artículo 23 y del informe anual dispuesto en el apartado 3 del artículo 23.

Artículo 25

Recomendaciones de seguridad

1. Una recomendación de seguridad publicada por un organismo de investigación no dará lugar en ningún caso a la presunción de culpa o de responsabilidad por un accidente o incidente.

▼C1

2. Las recomendaciones se dirigirán a la autoridad responsable de la seguridad y, si el carácter de la recomendación así lo hiciera necesario, a otros organismos o autoridades del Estado miembro o de otros Estados miembros. Los Estados miembros y sus autoridades responsables de la seguridad adoptarán las medidas necesarias para velar por que se tomen en debida consideración las recomendaciones de seguridad emitidas por los organismos de investigación y, en su caso, se actúe en consecuencia.

3. La autoridad responsable de la seguridad y otras autoridades u organismos o, cuando proceda, otros Estados miembros a los que se hayan formulado recomendaciones, informarán al menos una vez al año al organismo de investigación las medidas que adopten o proyecten adoptar a raíz de la recomendación.

CAPÍTULO VI

COMPETENCIAS DE EJECUCIÓN

▼M2

Artículo 26

Adaptación de los anexos

Los anexos se adaptarán al progreso técnico y científico. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 *bis*.

▼C1

Artículo 27

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el comité establecido por el artículo 21 de la Directiva 96/48/CE.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

▼M2

2 *bis*. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 *bis*, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

▼C1

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 3 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

▼M2

———————

▼C1

Artículo 28

Medidas de aplicación

1. Los Estados miembros podrán someter a la Comisión cualquier medida relativa a la aplicación de la presente Directiva. Las decisiones oportunas se adoptarán con arreglo al procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 27.

▼C1

2. A petición de un Estado miembro o por propia iniciativa, la Comisión examinará, para un caso concreto, la aplicación y puesta en vigor de las disposiciones relativas a la certificación de seguridad y la autorización de seguridad, y en el plazo de dos meses a partir de la recepción de la citada solicitud decidirá con arreglo al procedimiento recogido en el apartado 2 del artículo 27 si debe seguir aplicándose la medida de que se trate. La Comisión comunicará su decisión al Parlamento Europeo, al Consejo y a los Estados miembros.

CAPÍTULO VII

DISPOSICIONES GENERALES Y FINALES

▼M4

———————

———————

▼C1

Artículo 31

Informe y otras acciones comunitarias

La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo antes del 30 de abril de 2007 y cada cinco años a partir de entonces, un informe sobre la aplicación de la presente Directiva.

En caso necesario, se adjuntarán al informe propuestas de nuevas actuaciones comunitarias.

Artículo 32

Sanciones

Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la presente Directiva, y adoptarán todas las medidas necesarias para asegurar su aplicación. Las sanciones deberán ser efectivas, proporcionadas, no discriminatorias y disuasorias.

Los Estados miembros notificarán dicho régimen a la Comisión a más tardar en la fecha especificada en el artículo 33, y le notificarán sin tardanza cualquier modificación posterior que los afecte.

Artículo 33

Incorporación al Derecho interno

Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva a más tardar el 30 de abril de 2006. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

▼C1

Artículo 34

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea.*

Artículo 35

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

▼M5

ANEXO I

INDICADORES COMUNES DE SEGURIDAD

Las autoridades responsables de la seguridad contempladas en el artículo 3, letra g), notificarán anualmente los indicadores comunes de seguridad (ICS).

Se consignarán por separado, en su caso, los indicadores relacionados con las actividades a que se refiere el artículo 2, apartado 2, letras a) y b).

Si se descubrieran nuevos hechos o errores después de la presentación del informe, la autoridad responsable de la seguridad modificará o corregirá los indicadores de un año concreto en cuanto se presente la primera oportunidad y, a más tardar, con ocasión del siguiente informe anual.

Las definiciones comunes para los ICS y los métodos de cálculo de las repercusiones económicas de los accidentes figuran en el apéndice.

1. **Indicadores relativos a accidentes**

1.1. Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de accidentes significativos y desglose según los tipos siguientes:

— colisión de tren con un vehículo ferroviario,

— colisión de tren con un obstáculo dentro del gálibo de libre paso,

— descarrilamiento de tren,

— accidente en paso a nivel, incluidos los accidentes que afecten a peatones en pasos a nivel, y desglose adicional en función de los cinco tipos de pasos a nivel definidos en el punto 6.2,

— accidente causado a personas con implicación de material rodante en movimiento, a excepción de suicidios e intentos de suicidio,

— incendio en el material rodante,

— otro.

Se informará de cada accidente significativo con arreglo al tipo de accidente primario, aun si las consecuencias del accidente secundario fueran más graves (por ejemplo, un descarrilamiento seguido de un incendio).

1.2. Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de heridos graves y víctimas mortales por tipo de accidente, desglosado en las siguientes categorías:

— viajero (también en relación con el número total de kilómetros-viajero y de kilómetros-tren de viajeros),

— empleado o contratista,

— usuario de paso a nivel,

— intruso,

— otra persona que se halla en un andén,

— otra persona que no se halla en un andén.

▼M5

2. **Indicadores relativos a mercancías peligrosas**

Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de accidentes que afecten al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, desglosado en las siguientes categorías:

— accidente en que esté implicado al menos un vehículo ferroviario que transporte mercancías peligrosas, tal como se definen en el apéndice,

— número de estos accidentes en que se produzcan escapes de sustancias peligrosas.

3. **Indicadores relativos a suicidios**

Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de suicidios e intentos de suicidio.

4. **Indicadores relativos a los precursores de accidentes**

Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de precursores de accidentes y desglose en los tipos siguientes de precursor:

— rotura de carril,

— deformación u otra desalineación de la vía,

— fallo de la señalización de sentido,

— señal pasada en situación de peligro al atravesar un punto de peligro,

— señal pasada en situación de peligro sin atravesar un punto de peligro,

— rueda rota de material rodante en servicio,

— eje roto de material rodante en servicio.

Todos los precursores deberán ser notificados, ya den lugar o no a accidentes. (Un precursor que dé lugar a un accidente significativo se notificará también en los indicadores sobre precursores; un precursor que no dé lugar a un accidente significativo solo se notificará en los indicadores sobre precursores).

5. **Indicadores para calcular las repercusiones económicas de los accidentes**

Total en euros y relativo (en relación con los kilómetros-tren) del:

— número de muertos y heridos graves multiplicado por el valor de prevención de víctimas,

— coste de los daños medioambientales,

— coste de los daños materiales en material rodante o infraestructura,

— coste de los retrasos como consecuencia de accidentes.

Las autoridades responsables de la seguridad notificarán las repercusiones económicas de los accidentes significativos.

El valor de prevención de víctimas es el valor que la sociedad atribuye a la prevención de una víctima y, como tal, no constituirá una referencia para la compensación entre las partes implicadas en accidentes.

▼M5

6. **Indicadores relativos a la seguridad técnica de la infraestructura y su aplicación**

6.1. Porcentaje de vías en servicio con sistemas de protección de trenes y porcentaje de kilómetros-tren que disponen de sistemas embarcados de protección de trenes que proporcionan:

— aviso,

— aviso y parada automática,

— aviso y parada automática y supervisión discreta de la velocidad,

— aviso y parada automática y supervisión continua de la velocidad.

6.2. Número de pasos a nivel (total, por kilómetro de línea y kilómetro de vía) según los cinco tipos siguientes:

a) paso a nivel pasivo;

b) paso a nivel activo:

i) manual,

ii) automático con aviso del lado del usuario,

iii) automático con protección del lado del usuario,

iv) protección del lado de la vía.

▼M5

Apéndice

Definiciones comunes para los ICS y métodos de cálculo de las repercusiones económicas de los accidentes

1. **Indicadores relativos a accidentes**

1.1. «Accidente significativo», cualquier accidente en que esté implicado como mínimo un vehículo ferroviario en movimiento, con al menos un muerto o herido grave, o se produzcan graves daños en el material, la vía férrea u otras instalaciones o entornos, o interrupciones graves del tráfico, excluyendo los accidentes en talleres, almacenes y depósitos.

1.2. «Daños graves en el material, la vía férrea u otras instalaciones o entornos», daños equivalentes o superiores a 150 000 EUR.

1.3. «Interrupciones graves del tráfico», suspensión de los servicios ferroviarios en una línea ferroviaria principal por un período mínimo de seis horas.

1.4. «Tren», uno o varios vehículos ferroviarios tirados por una o varias locomotoras o vehículos automotores, o un vehículo automotor que circula en solitario, con un número determinado o una denominación específica desde un punto fijo inicial a un punto fijo terminal, incluida una máquina ligera, es decir, una locomotora que circula por sí sola.

1.5. «Colisión de tren con un vehículo ferroviario», choque frontal, alcance por detrás o colisión lateral entre una parte de un tren y una parte de otro tren o vehículo ferroviario, o con material rodante de maniobras.

1.6. «Colisión de tren con un obstáculo dentro del gálibo de libre paso», colisión entre una parte de un tren y objetos fijos o temporalmente presentes en la vía férrea o cerca de esta (excepto en los pasos a nivel si el objeto ha sido perdido por un vehículo de carretera o un usuario del paso), incluida una colisión con las líneas aéreas de contacto.

1.7. «Descarrilamiento de tren», toda situación en la cual se sale de los raíles al menos una rueda de un tren.

1.8. «Accidente en paso a nivel», todo accidente en un paso a nivel en el que está implicado al menos un vehículo ferroviario y uno o varios vehículos de carretera, otros usuarios del paso, como peatones, u otros objetos temporalmente presentes en la vía férrea o cerca de esta, si han sido perdidos por un vehículo de carretera o un usuario del paso.

1.9. «Accidente causado a personas con implicación de material rodante en movimiento», accidente causado a una o varias personas que son alcanzadas por un vehículo ferroviario o una parte del mismo, o por un objeto unido al vehículo o que se ha desprendido del mismo, incluidas las personas que caen de vehículos ferroviarios, así como las personas que caen o son alcanzadas por objetos sueltos cuando viajan a bordo de un vehículo.

1.10. «Incendio en material rodante», incendio o explosión que se produce en un vehículo ferroviario (incluida su carga) durante el trayecto entre la estación de salida y el destino, incluso si está parado en la estación de salida, la de destino o las paradas intermedias, así como durante las operaciones de formación de trenes.

▼M5

1.11. «Otro (accidente)», todo accidente distinto de una colisión de un tren con un vehículo ferroviario, colisión de un tren con un obstáculo dentro del gálibo de libre paso, descarrilamiento de tren, accidente en paso a nivel, accidente causado a personas con implicación de material rodante en movimiento o incendio en material rodante.

1.12. «Viajero», cualquier persona, con excepción del personal de servicio en el tren, que realiza un viaje por ferrocarril, incluido, solamente a efectos de estadísticas de accidentes, cualquier viajero que intenta embarcar en un tren en movimiento o desembarcar de él.

1.13. «Empleado o contratista», cualquier persona cuya actividad profesional está vinculada con el ferrocarril y que está de servicio en el momento del accidente, incluidos el personal de los contratistas, los contratistas autónomos, el personal de servicio en el tren y las personas encargadas del material rodante y de las infraestructuras.

1.14. «Usuario de paso a nivel», cualquier persona que utiliza un paso a nivel para cruzar una línea ferroviaria en cualquier medio de transporte o a pie.

1.15. «Intruso», cualquier persona, a excepción de un usuario de paso a nivel, que se halla en una instalación ferroviaria pese a estar prohibida su presencia.

1.16. «Otra persona que se halla en un andén», cualquier persona que se halla en un andén que no pueda definirse como «viajero», «empleado o contratista», «usuario de paso a nivel», «otra persona que no se halla en un andén» o «intruso».

1.17. «Otra persona que no se halla en un andén», cualquier persona que no se halla en un andén que no pueda definirse como «viajero», «empleado o contratista», «usuario de paso a nivel», «otra persona que se halla en un andén» o «intruso».

1.18. «Muerte (persona muerta)», cualquier persona fallecida inmediatamente o en los 30 días siguientes de resultas de un accidente, excluidos los suicidios.

1.19. «Herido grave (persona gravemente herida)», cualquier herido que ha estado hospitalizado más de 24 horas de resultas de un accidente, excluidos los intentos de suicidio.

2. **Indicadores relativos a mercancías peligrosas**

2.1. «Accidente que afecta al transporte de mercancías peligrosas», cualquier accidente o incidente sujeto a declaración de conformidad con el punto 1.8.5 del Reglamento RID ([1])/ADR.

2.2. «Mercancías peligrosas», materias y artículos cuyo transporte por ferrocarril está prohibido por el RID o se autoriza únicamente en determinadas condiciones fijadas en él.

3. **Indicadores relativos a suicidios**

3.1. «Suicidio», acto de lesión deliberada contra uno mismo con resultado de muerte, registrado y clasificado como tal por la autoridad nacional competente.

3.2. «Intento de suicidio», acto de lesión deliberada contra uno mismo con resultado de herido grave.

([1]) RID, Reglamento relativo al Transporte Internacional Ferroviario de Mercancías Peligrosas, adoptado en virtud de la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (DO L 260 de 30.9.2008, p. 13).

▼M5

4. **Indicadores relativos a precursores de accidentes**

4.1. «Rotura de carril», cualquier carril separado en una o varias piezas, o cualquier carril del que se desprende una pieza de metal, causando una falla de más de 50 mm de longitud y de más de 10 mm de profundidad en la superficie de rodadura.

4.2. «Deformación u otra desalineación de la vía», cualquier fallo relacionado con la continuidad y la geometría de la vía que requiere dejar fuera de servicio la vía o una restricción inmediata de la velocidad permitida.

4.3. «Fallo de la señalización de sentido», cualquier fallo técnico del sistema de señalización (de la infraestructura o del material rodante), que da lugar a informaciones de señalización menos restrictivas que las solicitadas.

4.4. «Señal pasada en situación de peligro al atravesar un punto de peligro», cualquier situación en que una parte cualquiera de un tren rebasa su movimiento autorizado y atraviesa el punto de peligro.

4.5. «Señal pasada en situación de peligro sin atravesar un punto de peligro», cualquier situación en que una parte cualquiera de un tren rebasa su movimiento autorizado pero no atraviesa el punto de peligro.

Se entenderá por movimiento no autorizado a efectos de lo dispuesto en los puntos 4.4 y 4.5 el hecho de pasar:

— una señal luminosa en la vía o un semáforo en posición de peligro o una orden de parada si no está en servicio el sistema de protección de trenes,

— el fin de una autorización de movimiento relacionada con la seguridad, señalado por un sistema de protección de trenes,

— un punto comunicado mediante autorización verbal o escrita que figure en la normativa,

— carteles de parada (no se incluyen los topes) o señales manuales.

No se incluyen los casos en que un vehículo sin máquina motriz o un tren sin personal de a bordo se salta una señal en posición de peligro. Tampoco se incluyen los casos en que, por cualquier motivo, la señal no pasa a la posición de peligro con tiempo suficiente para que el maquinista pueda parar el tren antes de la señal.

Las autoridades responsables de la seguridad pueden informar por separado sobre los cuatro supuestos de movimiento no autorizado enumerados en los guiones del presente punto y deben notificar al menos un indicador global que contenga datos sobre los cuatro supuestos.

4.6. «Rueda rota de material rodante en servicio», ruptura que afecta a la rueda, creando un riesgo de accidente (descarrilamiento o colisión).

4.7. «Eje roto de material rodante en servicio», ruptura que afecta al eje, creando un riesgo de accidente (descarrilamiento o colisión).

▼M5

5. **Metodologías comunes para calcular las repercusiones económicas de los accidentes**

5.1. El valor de prevención de víctimas se compone de los elementos siguientes:

1) valor de seguridad *per se:* valores de voluntad de pago (*Willingness to Pay,* WTP), basados en estudios de preferencia declarada realizados en los Estados miembros en los que se aplican;

2) costes económicos directos e indirectos: valores de coste evaluados en los Estados miembros y compuestos de:

— costes médicos y de rehabilitación,

— costes jurídicos y de policía, investigaciones privadas en caso de colisión, servicios de emergencia y costes administrativos del seguro,

— pérdidas de producción: valor para la sociedad de los bienes y servicios que podrían haber sido producidos por la persona de no haber ocurrido el accidente.

Al calcular los costes de las víctimas, los muertos y los heridos graves se considerarán por separado (valor de prevención de víctimas distinto para muertos y heridos graves).

5.2. Principios comunes para evaluar el valor de la seguridad *per se* y los costes económicos directos e indirectos:

En lo que se refiere al valor de la seguridad *per se,* se evaluará la pertinencia de las estimaciones disponibles en función de las consideraciones siguientes:

— las estimaciones deberán referirse a un sistema de valoración de la reducción del riesgo de mortalidad en el sector del transporte y ajustarse a un enfoque basado en la voluntad de pago, siguiendo métodos de preferencia declarada,

— la muestra de los consultados a efectos de estos valores será representativa de la población afectada. En particular, la muestra deberá reflejar la edad, ingresos y otras características socioeconómicas y demográficas pertinentes de la población,

— método para obtener los valores WTP: el estudio se concebirá de tal modo que las preguntas resulten claras y significativas para los consultados.

Los costes económicos directos e indirectos se evaluarán en función de los costes reales asumidos por la sociedad.

5.3. Definiciones

5.3.1. «Coste de los daños medioambientales», costes que han de sufragar las empresas ferroviarias o los administradores de infraestructuras, en función de su experiencia, para restablecer el estado en que se encontraba la zona afectada antes del accidente ferroviario.

5.3.2. «Coste de los daños materiales en material rodante o infraestructura», coste de provisión de nuevo material rodante o infraestructura, con las mismas funcionalidades y los mismos parámetros técnicos que el material dañado de forma irreversible, y coste de restablecimiento del estado en que se encontraba el material rodante o la infraestructura reparable antes del accidente, estimados por las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras en función de su experiencia, incluidos los gastos relacionados con el arrendamiento de material rodante como consecuencia de la indisponibilidad de los vehículos dañados.

▼M5

5.3.3. «Coste de los retrasos como consecuencia de accidentes», valor monetario de los retrasos sufridos por los usuarios del transporte ferroviario (viajeros y clientes del transporte de mercancías) como consecuencia de los accidentes, calculado con arreglo al modelo siguiente:

VT = valor monetario del tiempo de transporte ahorrado

Valor del tiempo para el viajero de un tren (una hora)

VT_P = [VT de los viajeros por motivos profesionales] * [porcentaje medio anual de viajeros por motivos profesionales] + [VT de los viajeros por motivos no profesionales] * [Porcentaje medio anual de viajeros por motivos no profesionales]

VT_P se mide en euros por viajero por hora

«Viajero por motivos profesionales», viajero que se desplaza en conexión con sus actividades profesionales, excluyendo los desplazamientos diarios al trabajo.

Valor del tiempo para un tren de mercancías (una hora)

VT_F = [VT de los trenes de mercancías] * [(km-tonelada)/(km-tren)]

VT_F se mide en euros por tonelada de mercancías por hora

MEDIA de las toneladas de mercancías transportadas por ferrocarril en un año = (km-tonelada)/(km-tren)

CM = Coste de 1 minuto de retraso de un tren

Tren de viajeros

$CM_P = K1 * (VT_P/60) * [(km\text{-}viajero)/(km\text{-}tren)]$

MEDIA del número de viajeros ferroviarios en un año = (km-viajero)/(km-tren)

Tren de mercancías

$CM_F = K2 * (VT_F/60)$

Los factores K1 y K2 se sitúan entre el valor del tiempo y el valor del retraso, estimado según estudios de preferencia declarada, para tener en cuenta que el tiempo perdido como consecuencia de los retrasos se percibe claramente de forma más negativa que el tiempo normal de transporte.

Coste de los retrasos de un accidente = CM_P * (minutos de retraso de los trenes de viajeros) + CM_F * (minutos de retraso de los trenes de mercancías).

Ámbito de aplicación del modelo

El coste de los retrasos ha de calcularse para todos los accidentes significativos del siguiente modo:

— retrasos reales en las líneas ferroviarias en las que se han producido accidentes, medidos en la estación terminal,

— retrasos reales o, de no ser posible, retrasos estimados en las demás líneas afectadas.

▼M5

6. **Indicadores relativos a la seguridad técnica de la infraestructura y su aplicación**

6.1. «Sistema de protección de trenes», sistema que ayuda a garantizar el respeto de las señales y de las limitaciones de velocidad.

6.2. «Sistemas embarcados», sistemas que ayudan al maquinista a respetar las señales en tierra y en cabina, señalizando y, por tanto, protegiendo los puntos de peligro y garantizando el respeto de las limitaciones de velocidad. Los sistemas de protección embarcados se describen como sigue:

a) Aviso: proporciona aviso automático al maquinista.

b) Aviso y parada automática: proporciona aviso automático al maquinista y parada automática al pasar una señal en posición de peligro.

c) Aviso y parada automática y supervisión discreta de la velocidad: proporciona protección de los puntos de peligro, entendiéndose por «supervisión discreta de la velocidad» la supervisión de la velocidad en determinados puntos (trampas de velocidad) al aproximarse a una señal.

d) Aviso y parada automática y supervisión continua de la velocidad: proporciona protección de los puntos de peligro, entendiéndose por «supervisión continua de la velocidad» la indicación continua de la velocidad máxima permitida en todos los tramos de la línea y la garantía de su respeto.

El tipo d) se considera un sistema de protección automática de trenes.

6.3. «Paso a nivel», cualquier intersección a nivel entre una carretera o paso y un ferrocarril, reconocida por el administrador de infraestructuras y abierta a usuarios públicos o privados. Se excluyen los pasos entre andenes dentro de las estaciones, así como los pasos por encima de las vías reservadas al uso de los empleados.

6.4. «Carretera», a efectos de las estadísticas de accidentes ferroviarios, toda carretera, calle o autopista pública o privada, incluyendo los caminos y los carriles para bicicletas adyacentes.

6.5. «Paso», cualquier vía, distinta de una carretera, prevista para el paso de personas, animales, vehículos o maquinaria.

6.6. «Paso a nivel pasivo», paso a nivel sin ningún sistema de aviso o protección activado cuando no es seguro para el usuario cruzar el paso.

6.7. «Paso a nivel activo», paso a nivel en que se protege a los usuarios del paso o se les avisa de que un tren se aproxima mediante la activación de dispositivos cuando no es seguro para el usuario cruzar el paso.

— La protección mediante el uso de dispositivos físicos incluye:

— semibarreras o barreras completas,

— portones.

▼M5

— Aviso mediante equipos fijos en los pasos a nivel:

— dispositivos visibles: luces,

— dispositivos audibles: campanas, bocinas, claxon, etc.

Los pasos a nivel activos se clasifican del modo siguiente:

a) Manual: paso a nivel en el que la protección o el aviso automáticos del lado del usuario son activados de forma manual por un empleado ferroviario.

b) Automático con aviso automático del lado del usuario: paso a nivel en el que el aviso del lado del usuario es activado por el tren que se aproxima.

c) Automático con protección automática del lado del usuario: paso a nivel en el que la protección del lado del usuario es activada por el tren que se aproxima. Quedan comprendidos en esta definición los pasos a nivel que disponen tanto de protección como de aviso del lado del usuario.

d) Con protección del lado de la vía: paso a nivel en el que una señal u otro sistema de protección de los trenes solo permite pasar al tren si el paso a nivel está completamente protegido por el lado del usuario y está libre de incursiones.

7. **Definiciones de las bases de escala**

7.1. «Km-tren», unidad de medida que representa el desplazamiento de un tren en un kilómetro. La distancia usada es la distancia realmente recorrida, si se conoce; en caso contrario, deberá usarse la distancia normal de la red entre el origen y el destino. Solo se tendrá en cuenta la distancia en el territorio nacional del país declarante.

7.2. «Km-viajero», unidad de medida que representa el transporte ferroviario de un viajero a una distancia de un kilómetro. Solo se tendrá en cuenta la distancia en el territorio nacional del país declarante.

7.3. «Kilómetro de línea», la longitud en kilómetros de la red ferroviaria de los Estados miembros cuyo ámbito de aplicación se define en el artículo 2. En las líneas ferroviarias de vías múltiples solo se tendrá en cuenta la distancia entre origen y destino.

7.4. «Kilómetro de vía», la longitud en kilómetros de la red ferroviaria de los Estados miembros cuyo ámbito de aplicación se define en el artículo 2. En las líneas ferroviarias de vías múltiples se tendrá en cuenta cada una de las vías.

▼C1

ANEXO II

NOTIFICACIÓN DE LAS NORMAS NACIONALES DE SEGURIDAD

Se notificarán a la Comisión según el procedimiento descrito en el artículo 8 las siguientes normas nacionales de seguridad:

1) Normas relativas a los objetivos y métodos de seguridad nacionales vigentes.

2) Normas relativas a los requisitos de los sistemas de gestión de la seguridad y de certificación de la seguridad de empresas ferroviarias.

▼M2

_____

▼C1

4) Normas de funcionamiento comunes de la red ferroviaria que todavía no estén cubiertas por una ETI, incluidas las normas relativas al sistema de señalización y gestión del tráfico.

5) Normas por las que se dispongan requisitos impuestos a otras normas de funcionamiento internas (normas de la empresa) que deban fijar los administradores de la infraestructura y las empresas ferroviarias.

6) Normas relativas a los requisitos del personal que desempeña cometidos cruciales de seguridad, incluidos los criterios de selección, la aptitud desde el punto de vista médico y la formación profesional y certificación en la medida en que no estén cubiertos por una ETI.

7) Normas relativas a la investigación de accidentes e incidentes.

▼C1

ANEXO III

SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

1. *Requisitos del sistema de gestión de la seguridad*

El sistema de gestión de la seguridad se documentará en todos los extremos pertinentes y describirá, en particular, el reparto de responsabilidades dentro de la organización del administrador de la infraestructura o de la empresa ferroviaria. Se explicará cómo se asegura el control de la gestión en los diversos niveles, cómo participan el personal y sus representantes en todos los niveles y cómo se vela por la mejora permanente del sistema de gestión de la seguridad.

2. *Elementos básicos del sistema de gestión de la seguridad*

Los elementos básicos del sistema de gestión de la seguridad son los siguientes:

a) una política de seguridad aprobada por el director ejecutivo de la organización y comunicada a todo el personal;

b) objetivos cualitativos y cuantitativos de la organización respecto al mantenimiento y mejora de la seguridad, y planes y procedimientos para alcanzar esos objetivos;

c) procedimientos para el cumplimiento de las normas técnicas y de explotación existentes, nuevas y modificadas, u otras condiciones preceptivas dispuestas en:

— las ETI,

— las normas nacionales a que se refiere el artículo 8 y el anexo II,

— otras normas pertinentes,

o

— en decisiones de las autoridades,

y procedimientos para garantizar el cumplimiento de las normas y otras condiciones preceptivas durante el ciclo vital del equipo y los servicios;

d) procedimientos y métodos para llevar a cabo la evaluación de riesgos y para aplicar las medidas de control de riesgo siempre que un cambio de las condiciones de funcionamiento o un nuevo material suponga nuevos riesgos en la infraestructura o en los servicios;

e) disposición de programas de formación del personal y sistemas que garanticen el mantenimiento de la competencia del personal y el desempeño consecuente de los cometidos;

f) medidas para el suministro de la suficiente información dentro de la organización y, en su caso, entre organizaciones que exploten la misma infraestructura;

g) procedimientos y formatos de documentación de la información sobre la seguridad y designación del procedimiento de control de la configuración de la información vital relativa a la seguridad;

▼C1

h) procedimientos que garanticen la notificación, investigación y análisis de accidentes, incidentes, cuasi accidentes y otras incidencias peligrosas, así como la adopción de las medidas de prevención necesarias;

i) disposición de planes de acción, alerta e información en caso de emergencia, acordados con las autoridades públicas pertinentes;

j) disposiciones relativas a la auditoría interna periódica del sistema de gestión de la seguridad.

▼C1

ANEXO IV

DECLARACIONES RELATIVAS A LA PARTE DEL CERTIFICADO DE SEGURIDAD ESPECÍFICA PARA LA RED

Se presentarán los siguientes documentos para que la autoridad responsable de la seguridad pueda expedir la parte del certificado de seguridad específica para la red:

— documentación a aportar por la empresa ferroviaria de las ETI o las partes de ETI y, cuando proceda, de las normas nacionales de seguridad y otras aplicables a sus servicios, personal y material rodante y cómo el sistema de gestión de la seguridad garantiza su cumplimiento;

— documentación a aportar por la empresa ferroviaria de las diversas categorías de personal empleadas o contratadas para el servicio, incluidas pruebas de que cumplen los requisitos de las ETI o las normas nacionales y disponen de la debida certificación;

— documentación a aportar por la empresa ferroviaria de los diversos tipos de material rodante utilizados en el servicio, incluidas pruebas de que cumplen los requisitos de las ETI o las normas nacionales y disponen de la debida certificación.

Para evitar la duplicación del trabajo y reducir la cantidad de información, en relación con los elementos que cumplan las ETI y otros requisitos de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE solamente deberá presentarse documentación resumida.

▼C1

ANEXO V

CONTENIDO ESENCIAL DEL INFORME DE INVESTIGACIÓN SOBRE ACCIDENTES E INCIDENTES

1. *Resumen*

El resumen contendrá una breve descripción de la incidencia, cuándo y dónde tuvo lugar y sus consecuencias. Indicará las causas directas así como los factores coadyuvantes y las causas subyacentes averiguadas por la investigación. Se citarán las recomendaciones principales y se proporcionará información sobre los destinatarios de dichas recomendaciones.

2. *Hechos inmediatos de la incidencia*

1. Incidencia:

— Fecha, hora y localización exactas de la incidencia.

— Descripción de los hechos y del lugar del accidente incluidos los cometidos de los servicios de rescate y de socorro.

— La decisión de abrir una investigación, la composición del equipo de investigadores y la realización de la investigación.

2. Circunstancias de la incidencia:

— Personal y contratistas implicados y otras partes implicadas y testigos.

— Los trenes y su composición incluido el número de matrícula del material rodante implicado.

— La descripción de la infraestructura y del sistema de señalización (tipos de vía, agujas, enclavamiento, señales, protección del tren).

— Medios de comunicación.

— Obras en el lugar o sus cercanías.

— Activación del plan de emergencia ferroviario y de su cadena de acontecimientos.

— Activación del plan de emergencia de los servicios públicos de salvamento, la policía y los servicios médicos y su cadena de acontecimientos.

3. Víctimas mortales, lesiones y daños materiales:

— Pasajeros y terceros, personal (incluidos los contratistas).

— Carga, equipaje y otros bienes.

— Material rodante, infraestructura y medio ambiente.

4. Circunstancias externas:

— Condiciones meteorológicas y referencias geográficas.

3. *Relación de las investigaciones e indagaciones*

1. Resumen de las declaraciones de los testigos (sujeto a la protección de la identidad de las personas):

▼C1

— Personal ferroviario, incluidos los contratistas.

— Otros testigos.

2. Sistema de gestión de la seguridad:

— Organización marco y cómo se dan y ejecutan las órdenes.

— Requisitos del personal y cómo se cumplen.

— Rutinas de los controles y auditorías internos y sus resultados.

— Interfaz entre las diferentes partes en la infraestructura.

3. Normativa

— Legislación y reglamentación pública nacional y comunitaria pertinente.

— Otras normas tales como normas de explotación, instrucciones locales, requisitos del personal, preceptos de mantenimiento y normas aplicables.

4. Funcionamiento del material rodante y de las instalaciones técnicas:

— Sistema de control mando y señalización, incluidas las grabaciones de los registradores automáticos de datos.

— Infraestructura.

— Equipo de comunicaciones.

— Material rodante, incluidas las grabaciones de los registradores automáticos de datos.

5. Documentación del sistema operativo:

— Medidas tomadas por el personal de control y señalización del tráfico.

— Intercambio de mensajes verbales en relación con la incidencia, incluida la documentación procedente de grabaciones.

— Medidas destinadas a proteger y salvaguardar el lugar de la incidencia.

6. Interfaz hombre-máquina-organización:

— Tiempo de trabajo del personal implicado.

— Circunstancias médicas y personales con influencia en la incidencia, incluida la existencia de tensión física o psicológica.

— Diseño del equipo con efectos en la interfaz antropomecánica.

7. Incidencias anteriores de carácter similar.

▼C1

4. *Análisis y conclusiones*

1. Descripción definitiva de la cadena de acontecimientos:

— Establecimiento de las conclusiones sobre la incidencia, basándose en los hechos establecidos en el capítulo 3.

2. Deliberación:

— Análisis de los hechos establecidos en el capítulo 3 con objeto de extraer conclusiones sobre las causas de la incidencia y la eficacia de los servicios de salvamento.

3. Conclusiones:

— Causas directas e inmediatas de la incidencia, incluidos los factores coadyuvantes relacionados con las acciones de las personas implicadas o las condiciones del material rodante o de las instalaciones técnicas.

— Causas subyacentes relacionadas con las cualificaciones, los procedimientos y el mantenimiento.

— Causas profundas relacionadas con las condiciones del marco normativo y la aplicación del sistema de gestión de la seguridad.

4. Observaciones adicionales:

— Deficiencias y defectos establecidos durante la investigación pero que no guardan relación con las conclusiones sobre las causas.

5. *Medidas adoptadas*

— Relación de las medidas ya tomadas o adoptadas de resultas de la incidencia.

6. *Recomendaciones*