Διορθωτικό στην οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας (οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων)

(Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 164 της 30ής Απριλίου 2004)

Η οδηγία 2004/49/ΕΚ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

της 29ης Απριλίου 2004

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

(Οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής [1],

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

τη γνώμη της Επιτροπής Περιφερειών [3],

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

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

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

(2) Με την οδηγία 91/440/ΕΟΚ, την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις [6] και την οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας [7], γίνονται τα πρώτα βήματα προς τη ρύθμιση της αγοράς των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών μεταφορών, με το άνοιγμα της αγοράς των διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών υπηρεσιών. Ωστόσο, οι διατάξεις για την ασφάλεια απεδείχθησαν ανεπαρκείς, και οι διαφορές μεταξύ των απαιτήσεων ασφάλειας εξακολουθούν να υφίστανται και να επηρεάζουν τη βέλτιστη λειτουργία των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Κοινότητα. Είναι εξαιρετικά σημαντικό να εναρμονισθεί το περιεχόμενο των κανόνων ασφάλειας, η πιστοποίηση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες των αρχών ασφάλειας, καθώς και η διερεύνηση των ατυχημάτων.

([1]) ΕΕ C 126 E της 28.5.2002, σ. 332.

([2]) ΕΕ C 61 της 14.3.2003, σ. 131.

([3]) ΕΕ C 66 της 19.3.2003, σ. 5.

([4]) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 14ης Ιανουαρίου 2003 (ΕΕ C 38 E της 12.2.2004, σ. 92), κοινή θέση του Συμβουλίου της 26ης Ιουνίου 2003 (ΕΕ C 270 E της 11.11.2003, σ. 25), και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2003 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα). Νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 22ης Απριλίου 2004 και απόφαση του Συμβουλίου της 26ης Απριλίου 2004.

([5]) ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 1).

([6]) ΕΕ L 143 της 27.6.1995, σ. 70· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2001/13/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 26).

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

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

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

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

(6) Η ευθύνη των φορέων διαχείρισης των υποδομών και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων όσον αφορά τη λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος δεν απαλλάσσει τους υπόλοιπους φορείς, όπως οι κατασκευαστές, οι επιφορτισμένες με τη συντήρηση εταιρίες, οι φορείς παροχής υπηρεσιών και οι υπηρεσίες αγοράς υλικού, από την υποχρέωση να αναλαμβάνουν την ευθύνη των προϊόντων ή υπηρεσιών τους, σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας [1], καθώς και της οδηγίας 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος [2] ή οιοδήποτε άλλο σχετικό νομοθετικό κείμενο της Κοινότητας.

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

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

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

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

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

(12) Η ανάπτυξη των ΚΣΑ, ΚΜΑ και ΚΔΑ, καθώς και η ανάγκη να διευκολυνθεί η πορεία προς μία κοινοτική προσέγγιση για τη σιδηροδρομική ασφάλεια, απαιτούν τεχνική υποστήριξη σε

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

κοινοτικό επίπεδο. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων, που συστήθηκε βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [1], δημιουργείται για την έκδοση συστάσεων όσον αφορά τους ΚΣΑ, τις ΚΜΑ και τους ΚΔΑ, καθώς και για την περαιτέρω εναρμόνιση των μέτρων και την παρακολούθηση της προόδου της σιδηροδρομικής ασφάλειας στην Κοινότητα.

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

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

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

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

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

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

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

(20) Ο χρόνος οδήγησης και οι περίοδοι ανάπαυσης για τους οδηγούς των τρένων και το λοιπό σιδηροδρομικό προσωπικό που ασκεί καθήκοντα ασφαλείας, έχουν σημαντικό αντίκτυπο ως προς την ασφάλεια του σιδηροδρομικού συστήματος. Τα θέματα αυτά εμπίπτουν στα άρθρα 137 έως 139 της Συνθήκης και αποτελούν ήδη αντικείμενο διαπραγματεύσεων μεταξύ των κοινωνικών εταίρων στο πλαίσιο της επιτροπής κλαδικού διαλόγου που έχει συσταθεί σύμφωνα με την απόφαση 98/500/ΕΚ [4].

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

[1] Βλέπε σελίδα 3 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

[2] ΕΕ L 183 της 29.6.1989, σ. 1.

[3] ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 25· Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2003/29/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 90 της 8.4.2003, σ. 47).

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

(22) Στο πλαίσιο του νέου κοινού ρυθμιστικού πλαισίου για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, θα πρέπει να δημιουργηθούν εθνικές αρχές σε όλα τα κράτη μέλη για τη ρύθμιση και την εποπτεία της ασφάλειας των σιδηροδρόμων. Προκειμένου να διευκολυνθεί η συνεργασία τους σε κοινοτικό επίπεδο, θα πρέπει να ανατεθούν στις αρχές αυτές τα ίδια ελάχιστα καθήκοντα και αρμοδιότητες. Είναι ανάγκη να εξασφαλισθεί στις αρμόδιες για την ασφάλεια εθνικές αρχές ασφάλειας υψηλός βαθμός ανεξαρτησίας. Θα πρέπει να εκτελούν τα καθήκοντά τους με ανοικτό και αμερόληπτο τρόπο, ούτως ώστε να συμβάλλουν στη δημιουργία ενός ενιαίου κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος, και να συνεργάζονται με στόχο τον συντονισμό των κριτηρίων που χρησιμοποιούν για τη λήψη των αποφάσεων, ιδίως όσον αφορά την πιστοποίηση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που εκτελούν διεθνείς μεταφορές.

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

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

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

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

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

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

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

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Σκοπός

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

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

β) καθορίζοντας τις αρμοδιότητες των παραγόντων·

[1] ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

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

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

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

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

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

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

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

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

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

Άρθρο 3

Ορισμοί

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Άρθρο 4

Εξέλιξη και βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη συνολική διατήρηση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και, στο μέτρο του δυνατού, τη συνεχή βελτίωσή της, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη της κοινοτικής νομοθεσίας, καθώς και την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, και δίδοντας προτεραιότητα στην πρόληψη των σοβαρών ατυχημάτων. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη θέσπιση, εφαρμογή και επιβολή των κανόνων ασφάλειας με ανοικτό και αμερόληπτο τρόπο, για την προαγωγή της ανάπτυξης ενός ενιαίου συστήματος ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών μεταφορών.

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

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

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

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

Άρθρο 5

Κοινοί δείκτες ασφάλειας

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

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

Οι ΚΔΑ καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα Ι.

2. Πριν από τις 30 Απριλίου 2009, το παράρτημα Ι αναθεωρείται σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 2, ιδίως για να συμπεριλάβει τους κοινούς ορισμούς των ΚΔΑ και τις κοινές μεθόδους υπολογισμού του κόστους ατυχήματος.

Άρθρο 6

Κοινές μέθοδοι ασφαλείας

1. Η πρώτη σειρά ΚΜΑ που καλύπτει τουλάχιστον τις μεθόδους που περιγράφονται στην παράγραφο 3, στοιχείο α), θεσπίζεται από την Επιτροπή πριν από τις 30 Απριλίου 2008, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 2. Οι ΚΜΑ δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Η δεύτερη σειρά ΚΜΑ που καλύπτει το υπόλοιπο τμήμα των μεθόδων που περιγράφονται στην παράγραφο 3, θεσπίζεται από την Επιτροπή πριν από τις 30 Απριλίου 2010, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 2. Οι ΚΜΑ δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

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

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

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

α) τις μεθόδους αξιολόγησης και εκτίμησης των κινδύνων·

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

και

γ) καθόσον δεν καλύπτονται από ΤΠΔ, τις μεθόδους που χρησιμοποιούνται για να ελέγχεται κατά πόσον τα διαρθρωτικά υποσυστήματα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος λειτουργούν και συντηρούνται σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις.

4. Η ΚΜΑ αναθεωρείται τακτικά, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 2, λαμβάνοντας υπόψη την εμπειρία από την εφαρμογή της καθώς και τη συνολική εξέλιξη της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και τις υποχρεώσεις των κρατών μελών που ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1.

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

Άρθρο 7

Κοινοί στόχοι ασφάλειας

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

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

3. Η πρώτη σειρά σχεδίων ΚΣΑ βασίζεται σε εξέταση των υφιστάμενων στόχων και επιδόσεων ασφάλειας των κρατών μελών και εξασφαλίζει ότι δεν μειώνονται οι σημερινές επιδόσεις σε θέματα ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος σε κανένα κράτος μέλος. Θεσπίζονται από την Επιτροπή πριν από τις 30 Απριλίου 2009, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 2, και δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Η δεύτερη σειρά σχεδίων ΚΣΑ βασίζεται στις εμπειρίες που αποκτώνται από την πρώτη σειρά σχεδίων ΚΣΑ και την εφαρμογή τους. Αντανακλούν τους τομείς προτεραιότητας στους οποίους η ασφάλεια επιβάλλεται να βελτιωθεί. Θεσπίζονται από την Επιτροπή πριν από τις 30 Απριλίου 2011, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 2, και δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

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

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

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

β) κινδύνους για την κοινωνία.

5. Οι ΚΣΑ αναθεωρούνται τακτικά, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 2, λαμβάνοντας υπόψη τη συνολική εξέλιξη της ασφάλειας των σιδηροδρόμων.

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

Άρθρο 8

Εθνικοί κανόνες ασφάλειας

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Άρθρο 9

Συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας

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

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

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

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

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

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

γ) τα αποτελέσματα του εσωτερικού ελέγχου ασφάλειας·

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Άρθρο 10

Πιστοποιητικά ασφάλειας

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

Το πιστοποιητικό ασφάλειας αποβλέπει να αποδείξει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση έχει θεσπίσει το σύστημά της για τη διαχείριση της ασφάλειας και είναι σε θέση να πληροί τις απαιτήσεις των ΤΠΔ και άλλης σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας, καθώς και των εθνικών κανόνων ασφάλειας, προκειμένου να ελέγχει τους κινδύνους και να προβαίνει σε ασφαλή εκμετάλλευση του δικτύου.

2. Το πιστοποιητικό ασφάλειας περιλαμβάνει:

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

και

β) πιστοποίηση αποδοχής των μέτρων που λαμβάνει η σιδηροδρομική επιχείρηση προκειμένου να ανταποκρίνεται στις ιδιαίτερες απαιτήσεις που επιβάλλει η ασφαλής εκμετάλλευση του σχετικού δικτύου. Οι απαιτήσεις μπορεί να περιλαμβάνουν εφαρμογή των ΤΠΔ και των εθνικών κανόνων ασφάλειας, την αποδοχή των πιστοποιητικών του προσωπικού και την άδεια θέσης σε λειτουργία του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιεί η σιδηροδρομική επιχείρηση. Η πιστοποίηση βασίζεται στην τεκμηρίωση που υποβάλλει η σιδηροδρομική επιχείρηση, όπως περιγράφεται στο παράρτημα IV.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Άρθρο 11

Έγκριση ασφάλειας των διαχειριστών υποδομής

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

Η έγκριση ασφάλειας περιλαμβάνει:

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

και

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

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

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

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

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

Άρθρο 12

Απαιτήσεις υποβολής αιτήσεων για πιστοποιητικά ασφαλείας και εγκρίσεις ασφαλείας

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

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

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

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

Άρθρο 13

Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης

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

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

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

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

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

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

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

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

Άρθρο 14

Θέση σε λειτουργία του χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού

1. Το τροχαίο υλικό για το οποίο έχει χορηγηθεί άδεια λειτουργίας σε ένα κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 2 στοιχείο β), και το οποίο δεν καλύπτεται πλήρως από την αντίστοιχη ΤΠΔ, λαμβάνει άδεια λειτουργίας σε άλλο ή άλλα κράτη μέλη σύμφωνα με το παρόν άρθρο, εάν απαιτείται άδεια από το ή τα εν λόγω κράτη μέλη.

2. Η σιδηροδρομική επιχείρηση που υποβάλλει αίτηση για τη χορήγηση άδειας έναρξης λειτουργίας και σε άλλα κράτη μέλη, υποβάλλει στην αρμόδια για την ασφάλεια αρχή τεχνικό φάκελο για το τροχαίο υλικό και το είδος του τροχαίου υλικού, αναφέροντας τη χρήση για την οποία το προορίζει στο δίκτυο. Ο φάκελος περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) στοιχεία που αποδεικνύουν ότι για το τροχαίο υλικό έχει χορηγηθεί άδεια έναρξης λειτουργίας σε άλλο κράτος μέλος, καθώς και τεκμηρίωση για το ιστορικό της λειτουργίας και της συντήρησής του και, οσάκις ενδείκνυται, τις τεχνικές τροποποιήσεις που πραγματοποιήθηκαν μετά τη χορήγηση άδειας·

β) τα σχετικά τεχνικά στοιχεία, το πρόγραμμα συντήρησης και τα λειτουργικά χαρακτηριστικά που ζητεί η αρχή για την ασφάλεια και τα οποία είναι απαραίτητα για τη χορήγηση συμπληρωματικής άδειας·

γ) στοιχεία για τα τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά που αποδεικνύουν ότι το τροχαίο υλικό είναι συμβατό με το σύστημα ενεργειακής τροφοδοσίας, το σύστημα σηματοδότησης και ελέγχου-χειρισμού, το εύρος των τροχιών και το περιτύπωμα των υποδομών, το μέγιστο επιτρεπόμενο φορτίο ανά άξονα και άλλους περιορισμούς του δικτύου·

δ) πληροφορίες για τις εξαιρέσεις από τους εθνικούς κανόνες ασφάλειας που χρειάζονται για τη χορήγηση της άδειας, καθώς και στοιχεία, με βάση την αξιολόγηση των κινδύνων, που αποδεικνύουν ότι η αποδοχή του τροχαίου υλικού δεν συνεπάγεται αδικαιολόγητους κινδύνους για το δίκτυο.

3. Η αρχή για την ασφάλεια μπορεί να ζητεί τη διεξαγωγή δοκιμών λειτουργίας στο δίκτυο, προκειμένου να εξακριβώσει τη συμμόρφωση προς τις περιοριστικές παραμέτρους που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο γ) και στην περίπτωση αυτή, ορίζει το εύρος και το περιεχόμενό τους.

4. Η αρχή για την ασφάλεια λαμβάνει την απόφασή της για μία αίτηση σύμφωνα με το παρόν άρθρο αμελλητί, και το αργότερο εντός τεσσάρων μηνών μετά την υποβολή του πλήρους τεχνικού φακέλου, συμπεριλαμβανομένης της τεκμηρίωσης για τις δοκιμές λειτουργίας. Το πιστοποιητικό της άδειας μπορεί να περιλαμβάνει προϋποθέσεις χρήσης και άλλους περιορισμούς.

Άρθρο 15

Εναρμόνιση των πιστοποιητικών ασφάλειας

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΑΡΧΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Άρθρο 16

Καθήκοντα

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

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

α) έγκριση της έναρξης λειτουργίας των διαρθρωτικών υποσυστημάτων που αποτελούν το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας, σύμφωνα με το άρθρο 14 της οδηγίας 96/48/ΕΚ και εξακρίβωση ότι αυτά τα υποσυστήματα λειτουργούν και συντηρούνται σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις·

β) έγκριση της έναρξης λειτουργίας των διαρθρωτικών συστημάτων που αποτελούν το συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα, σύμφωνα με το άρθρο 14 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ και εξακρίβωση ότι λειτουργούν και συντηρούνται σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις·

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

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

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

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

ζ) επίβλεψη για να εξακριβωθεί ότι το τροχαίο υλικό είναι δεόντως καταχωρημένο και ότι οι πληροφορίες για την ασφάλεια που περιέχονται στο εθνικό μητρώο, που θεσπίζεται σύμφωνα με το άρθρο 14, των οδηγιών 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ, είναι ακριβείς και ενημερωμένες.

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

Άρθρο 17

Αρχές για τη λήψη αποφάσεων

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

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

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

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

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

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

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

Άρθρο 18

Ετήσια έκθεση

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

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

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

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

Άρθρο 19

Υποχρέωση διερεύνησης

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

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

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

α) η σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος·

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

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

και

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

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

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

Άρθρο 20

Καθεστώς έρευνας

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

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

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

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

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

δ) πρόσβαση στα αποτελέσματα της νεκροψίας των θυμάτων·

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

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

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

3. Η έρευνα πραγματοποιείται ανεξαρτήτως οποιασδήποτε δικαστικής ανάκρισης.

Άρθρο 21

Φορέας διερεύνησης

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

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

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

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

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

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

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

Ο Οργανισμός επικουρεί τους φορείς διερεύνησης στα καθήκοντά τους.

Άρθρο 22

Διενέργεια έρευνας

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

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

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

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

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

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

Άρθρο 23

Εκθέσεις

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

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

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

Άρθρο 24

Πληροφορίες προς διαβίβαση στον Οργανισμό

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

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

Άρθρο 25

Συστάσεις ασφάλειας

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

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΕΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

Άρθρο 26

Αναπροσαρμογή των παραρτημάτων

Τα παραρτήματα αναπροσαρμόζονται βάσει της τεχνικής και επιστημονικής προόδου, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 27 παράγραφος 2.

Άρθρο 27

Διαδικασία επιτροπής

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

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

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

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

4. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό κανονισμό της.

Άρθρο 28

Μέτρα εφαρμογής

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 29

Τροποποιήσεις της οδηγίας 95/18/ΕΚ

Η οδηγία 95/18/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«*Άρθρο 8*

Οι απαιτήσεις όσον αφορά την επαγγελματική ικανότητα πληρούνται όταν η αιτούσα σιδηροδρομική επιχείρηση έχει ή θα έχει διαχειριστική οργάνωση με τις απαραίτητες γνώσεις και πείρα για την ασφαλή και αξιόπιστη άσκηση επιχειρησιακού ελέγχου και εποπτείας όσον αφορά το είδος των υπηρεσιών που ορίζονται στην άδεια εκμετάλλευσης».

2. Στο παράρτημα, το τμήμα II διαγράφεται.

Άρθρο 30

Τροποποιήσεις της οδηγίας 2001/14/ΕΚ

Η οδηγία 2001/14/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής».

2. Στο άρθρο 30 παράγραφος 2, το στοιχείο στ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«στ) τις ρυθμίσεις για την πρόσβαση σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (*), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2004/51/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ης Απριλίου 2004, για την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (**).

(*) ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25.
(**) ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 164.»

3. Το άρθρο 32 διαγράφεται.

4. Στο άρθρο 34 η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Μετά από αίτηση κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, εξετάζει την εφαρμογή και την εκτέλεση των διατάξεων που αφορούν τη χρέωση, την κατανομή χωρητικότητας και, εντός δύο μηνών από την παραλαβή της εν λόγω αίτησης, αποφασίζει σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 35, παράγραφος 2, αν το σχετικό μέτρο μπορεί να συνεχίσει να εφαρμόζεται. Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και τα κράτη μέλη».

Άρθρο 31

Έκθεση και περαιτέρω κοινοτική δράση

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

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

Άρθρο 32

Κυρώσεις

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

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

Άρθρο 33

Εφαρμογή

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

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

Άρθρο 34

Έναρξη ισχύος

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

Άρθρο 35

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 29 Απριλίου 2004.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Ο Πρόεδρος	*Ο Πρόεδρος*
P. COX	M. McDOWELL

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΟΙΝΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Κοινοί δείκτες ασφάλειας που καλούνται να αναφέρουν οι αρμόδιες για την ασφάλεια αρχές.

Οι δείκτες που αφορούν δραστηριότητες που εμπίπτουν στο άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β), θα πρέπει να διαχωρίζονται, εφόσον υποβάλλονται.

Εάν ανακαλυφθούν νέα γεγονότα ή σφάλματα μετά την υποβολή της έκθεσης, οι δείκτες για ένα συγκεκριμένο έτος τροποποιούνται ή διορθώνονται από την αρχή για την ασφάλεια με την πρώτη ευκαιρία και, το αργότερο, στο πλαίσιο της επόμενης ετήσιας έκθεσης.

Για τους δείκτες για τα ατυχήματα υπό τον ακόλουθο τίτλο 1, εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 91/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για τις στατιστικές σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές [1], εφόσον διατίθενται οι σχετικές πληροφορίες.

1. *Δείκτες σχετικά με τα ατυχήματα*

   1. Συνολικός και σχετικός (ανά συρμοχιλιόμετρο) αριθμός ατυχημάτων και κατανομή ανά είδος ατυχήματος μεταξύ των ακολούθων:

      — συγκρούσεις τρένων, μεταξύ των οποίων συγκρούσεις με εμπόδια εντός της ελεύθερης διατομής,

      — εκτροχιασμοί τρένων,

      — ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις, μεταξύ των οποίων ατυχήματα με πεζούς σε ισόπεδες διαβάσεις,

      — ατυχήματα που προκαλούνται σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό, εξαιρουμένων των αυτοκτονιών,

      — αυτοκτονίες,

      — πυρκαγιές σε τροχαίο υλικό,

      — άλλα.

      Κάθε ατύχημα αναφέρεται με τον τύπο του πρωτογενούς ατυχήματος, έστω κι αν οι συνέπειες του δευτερογενούς ατυχήματος είναι σοβαρότερες, π.χ. μια πυρκαγιά μετά από εκτροχιασμό.

   2. Συνολικός και σχετικός (ανά συρμοχιλιόμετρο) αριθμός σοβαρά τραυματισμένων και νεκρών ανά είδος ατυχήματος με κατανομή στις παρακάτω κατηγορίες:

      — επιβάτες (και σε σχέση με το συνολικό αριθμό επιβατοχιλιομέτρων),

      — υπάλληλοι, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού των εργολάβων,

      — χρήστες ισόπεδων διαβάσεων,

      — άτομα που βρίσκονται χωρίς άδεια στις σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις,

      — άλλοι.

2. *Δείκτες σχετικά με συμβάντα και αποσοβηθέντα ατυχήματα*

   1. Συνολικός και σχετικός (ανά συρμοχιλιόμετρο) αριθμός σπασμένων σιδηροτροχιών, λυγισμένων γραμμών και βλαβών σηματοδότησης λόγω τοποθέτησης σε λάθος πλευρά.

[1] ΕΕ L 14 της 21.1.2003, σ. 1.

2. Συνολικός και σχετικός (ανά συρμοχιλιόμετρο) αριθμός επικίνδυνων παραβιάσεων σηματοδοτών.

3. Συνολικός και σχετικός (ανά συρμοχιλιόμετρο) αριθμός σπασμένων τροχών και αξόνων χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού.

3. *Δείκτες σχετικά με τις συνέπειες των ατυχημάτων*

1. Συνολικό και σχετικό (ανά συρμοχιλιόμετρο) κόστος σε ευρώ όλων των ατυχημάτων, στο οποίο, εάν είναι δυνατόν, θα πρέπει να υπολογίζεται και να συμπεριλαμβάνεται:

— αποζημίωση λόγω θανάτων και τραυματισμών,

— αποζημίωση για απώλεια ή ζημία σε περιουσιακά στοιχεία επιβατών, προσωπικού ή τρίτων, συμπεριλαμβανομένων των ζημιών που προκλήθηκαν στο περιβάλλον,

— το κόστος αντικατάστασης ή επισκευής του τροχαίου υλικού και των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων που υπέστησαν ζημίες,

— το κόστος λόγω καθυστερήσεων, διαταραχών και τροποποιήσεων της κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένου του επιπλέον κόστους που συνεπάγεται το προσωπικό και η απώλεια μελλοντικών εσόδων.

Από το ανωτέρω κόστος αφαιρούνται οι αποζημιώσεις που εισπράττονται ή που εκτιμάται ότι θα εισπραχθούν από τρίτους, όπως τους ιδιοκτήτες των αυτοκίνητων οχημάτων που εμπλέκονται στα ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις. Η αποζημίωση που εισπράττεται δυνάμει των ασφαλιστηρίων συμβολαίων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή των διαχειριστών υποδομής δεν αφαιρείται.

2. Συνολικός και σχετικός (με τον αριθμό των δεδουλευμένων ωρών) αριθμός ωρών εργασίας του προσωπικού και των συμβασιούχων που χάθηκαν λόγω των ατυχημάτων.

4. *Δείκτες σχετικά με την τεχνική ασφάλεια της υποδομής και την εφαρμογή της*

1. Ποσοστό των χρησιμοποιούμενων σιδηροδρομικών γραμμών με αυτόματο σύστημα προστασίας συρμών (ATP), ποσοστό συρμοχιλιομέτρων σε γραμμές με λειτουργικά συστήματα ATP.

2. Αριθμός των ισόπεδων διαβάσεων (συνολικά και ανά χιλιόμετρο γραμμής). Ποσοστό των ισόπεδων διαβάσεων με αυτόματο ή χειροκίνητο σύστημα προστασίας.

5. *Δείκτες σχετικά με τη διαχείριση της ασφάλειας*

Εσωτερικοί έλεγχοι που διενεργήθηκαν από διαχειριστές υποδομής και σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, όπως ορίζεται στα έγγραφα τεκμηρίωσης του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας. Συνολικός αριθμός περατωθέντων ελέγχων και ο αριθμός ως ποσοστό των απαιτούμενων (ή/και προγραμματισμένων) ελέγχων.

6. *Ορισμοί*

Οι αναφέρουσες αρχές μπορούν κατά την υποβολή των στοιχείων σύμφωνα με το παρόν παράρτημα να χρησιμοποιούν ορισμούς των δεικτών και μεθόδους υπολογισμού του κόστους που εφαρμόζονται σε εθνικό επίπεδο. Όλοι οι χρησιμοποιούμενοι ορισμοί και μέθοδοι υπολογισμού επεξηγούνται σε παράρτημα της ετήσιας έκθεσης, όπως περιγράφεται στο άρθρο 18.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΕΘΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

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

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

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

3. κανόνες που αφορούν τις απαιτήσεις για την έγκριση της θέσης σε λειτουργία και της συντήρησης του νέου και σημαντικά τροποποιημένου τροχαίου υλικού, οι οποίοι δεν καλύπτονται ακόμα από ΤΠΔ. Η κοινοποίηση περιλαμβάνει κανόνες για την ανταλλαγή τροχαίου υλικού μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, τα συστήματα ταξινόμησης και τις απαιτήσεις σχετικά με τις διαδικασίες δοκιμών,

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

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

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

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

1. *Απαιτήσεις για το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας*

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

2. *Βασικά στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας*

Τα βασικά στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας είναι:

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

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

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

— των ΤΠΔ,

ή

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

ή

— άλλων σχετικών κανόνων,

ή

— αποφάσεων των αρχών,

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

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

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

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

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

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

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

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

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

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

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

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

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

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΒΑΣΙΚΑ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

1. *Συνοπτική παρουσίαση*

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

2. *Άμεσα γεγονότα του περιστατικού*

1. Το περιστατικό:

— ημερομηνία, ακριβής ώρα και τόπος του περιστατικού,

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

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

2. Το «σκηνικό» του περιστατικού:

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

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

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

— μέσα επικοινωνίας,

— έργα εκτελούμενα στον χώρο ή πλησίον αυτού,

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

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

3. Θάνατοι, τραυματισμοί και υλικές ζημίες:

— επιβάτες και τρίτοι, προσωπικό, συμπεριλαμβανομένων των εργολάβων,

— φορτίο, αποσκευές και άλλα αγαθά,

— τροχαίο υλικό, υποδομή και περιβάλλον.

4. Εξωτερικές συνθήκες:

— καιρικές συνθήκες και γεωγραφικά στοιχεία.

3. *Φάκελος ερευνών και ανακρίσεων*

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

— σιδηροδρομικοί υπάλληλοι, συμπεριλαμβανομένων των εργολάβων,

— άλλοι μάρτυρες.

2. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας:

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

— απαιτήσεις για το προσωπικό και τρόπος επιβολής τους,

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

— διασύνδεση μεταξύ των διαφόρων παραγόντων της υποδομής.

3. Κανόνες και κανονισμοί:

— σχετικοί κοινοτικοί και εθνικοί κανόνες και κανονισμοί,

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

4. Λειτουργία τροχαίου υλικού και τεχνικών εγκαταστάσεων:

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

— υποδομή,

— εξοπλισμός επικοινωνιών,

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

5. Τεκμηρίωση για το λειτουργικό σύστημα:

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

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

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

6. Διασύνδεση ανθρώπου-μηχανής:

— χρόνος εργασίας του εμπλεκόμενου προσωπικού,

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

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

7. Προγενέστερα περιστατικά παρόμοιου χαρακτήρα.

4. *Ανάλυση και συμπεράσματα*

1. Τελικός απολογισμός της αλυσίδας γεγονότων:

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

2. Συζήτηση:

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

3. Συμπεράσματα:

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

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

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

4. Συμπληρωματικές παρατηρήσεις:

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

5. *Ληφθέντα μέτρα*

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

6. *Συστάσεις*