

Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 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

(2002/C 126 E/09)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

COM(2002) 21 τελικό — 2002/0022(COD)

(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις 25 Ιανουαρίου 2002)

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,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συνθήκης,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Προκειμένου να συνεχιστούν 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⁽¹⁾, χρειάζεται να θεσπιστεί 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⁽²⁾ 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⁽³⁾ γίνονται τα πρώτα βήματα προς τη

ρύθμιση της αγοράς των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών μεταφορών, με το άνοιγμα της αγοράς των διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Ωστόσο, οι διατάξεις για την ασφάλεια απεδείχθησαν ανεπαρκείς, ενώ οι διαφορετικές απαιτήσεις ασφάλειας εξακολουθούν να παρακωλύουν σοβαρά την απρόσκοπτη διεξαγωγή των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Κοινότητα. Είναι εξαιρετικά σημαντικό να εναρμονιστεί η δομή του ρυθμιστικού συστήματος στα κράτη μέλη, το περιεχόμενο των κανόνων ασφάλειας, η πιστοποίηση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες των αρχών ασφάλειας, καθώς και η διερεύνηση των ατυχημάτων.

- (3) Τα μετρό, τα τραμ και άλλα ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα υπόκεινται σε πολλά κράτη μέλη σε τοπικούς ή περιφερειακούς κανόνες ασφαλείας, εποπτεύονται συχνά από τις τοπικές ή περιφερειακές αρχές και δεν καλύπτονται από τις απαιτήσεις για τη διαλειτουργικότητα και 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 ασφαλείας. 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 ασφαλείας του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος είναι κατά κανόνα υψηλά, ιδιαίτερα σε σύγκριση με τις οδικές μεταφορές. Είναι σημαντική η διατήρηση της ασφαλείας κατά την τρέχουσα φάση αναδιάρθρωσης, στο πλαίσιο της οποίας θα διαχωριστούν οι αρμοδιότητες των πρώην ολοκληρωμένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και ο σιδηροδρομικός τομέας θα στραφεί περισσότερο από την αυτορρύθμιση στη ρύθμιση από δημόσιο φορέα. 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 τμήμα που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του. 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.

⁽¹⁾ ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2001/12/ΕΚ (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 1).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29.

- (6) Οι απαιτήσεις ασφάλειας για τα υποσυστήματα των διευρωπαϊκών σιδηροδρομικών δικτύων θεσπίζονται στην οδηγία 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1996 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας⁽¹⁾ και στην οδηγία 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Μαρτίου 2001 για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος⁽²⁾. 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) θα αυξηθεί η σημασία του καθορισμού στόχων ασφάλειας και σε επίπεδο συστήματος.
- (7) Χρειάζεται να θεσπιστούν προοδευτικά κοινοί στόχοι ασφάλειας (ΚΣΑ) και κοινή μεθοδολογία ασφάλειας (ΚΜΑ), προκειμένου να διασφαλιστεί η διατήρηση υψηλού επιπέδου ασφάλειας και να παρασχεθούν τα μέσα αξιολόγησης του επιπέδου ασφάλειας και των επιδόσεων των φορέων εκμετάλλευσης σε ευρωπαϊκό επίπεδο, καθώς και στα κράτη μέλη.
- (8) Οι πληροφορίες για την ασφάλεια του σιδηροδρομικού συστήματος σπανίζουν και συνήθως δεν δημοσιεύονται. Είναι επομένως απαραίτητο να καθοριστούν κοινοί δείκτες ασφάλειας (ΚΔΑ) προκειμένου να ελέγχεται η συμμόρφωση του συστήματος προς τους ΚΣΑ και να διευκολυνθεί η παρακολούθηση του βαθμού σιδηροδρομικής ασφάλειας.
- (9) 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. 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 υπόκεινται σε μια διαδικασία κοινοτικής έγκρισης.
- (10) Η κατάρτιση ΚΣΑ, ΚΜΑ και ΚΔΑ, καθώς και η ανάγκη να διευκολυνθεί η πορεία προς μία κοινοτική προσέγγιση για τη σιδηροδρομική ασφάλεια απαιτεί τεχνική υποστήριξη σε κοινοτικό επίπεδο. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων, που ιδρύεται βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, δημιουργείται για την έκδοση συστάσεων όσον αφορά τους ΚΣΑ, την ΚΜΑ και τους ΚΔΑ, καθώς και για την περαιτέρω εναρμόνιση των μέτρων και την παρακολούθηση της προόδου της σιδηροδρομικής ασφάλειας στην Κοινότητα.
- (11) Κατά την εκτέλεση των αρμοδιοτήτων τους και την εκπλήρωση των καθηκόντων τους οι διαχειριστές της υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οφείλουν 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 αρμόδια για την ασφάλεια αρχή του κράτους μέλους.
- (12) Στο πλαίσιο του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι οι διατάξεις της οδηγίας 89/391/ΕΚ του Συμβουλίου της 12ης Ιουνίου 1989⁽³⁾ σχετικά με την εφαρμογή μέτρων για την προώθηση της βελτίωσης της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων κατά την εργασία, καθώς και των σχετικών με αυτή ειδικών οδηγιών εφαρμόζονται πλήρως όσον αφορά την προστασία της υγείας και της ασφάλειας των εργαζομένων στις σιδηροδρομικές μεταφορές.
- (13) Προκειμένου να εξασφαλιστεί 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.
- (14) Τα κράτη μέλη οφείλουν να καταβάλλουν προσπάθειες για να βοηθήσουν όσους υποψηφίους επιθυμούν να εισέλθουν στην αγορά ως σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Συγκεκριμένα, οφείλουν 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 ανάλογες 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.
- (15) Η πιστοποίηση του προσωπικού των τρένων και του χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού για τα διάφορα εθνικά δίκτυα συνιστούν συχνά ανυπέρβλητα εμπόδια για τους νεοεισερχομένους. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι υπεύθυνα για την παροχή κατάρτισης και την πιστοποίηση όσον αφορά το προσωπικό των τρένων, ενώ θα πρέπει να διασφαλίζεται η αμοιβαία αποδοχή των βασικών απαιτήσεων για το προαναφερθέν προσωπικό. Χρειάζεται να θεσπιστεί μία κοινή διαδικασία αμοιβαίας αποδοχής του χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού.

(1) ΕΕ L 262 της 16.10.1996, σ. 18 [Οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία .../.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που τροποποιεί την οδηγία 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου και την οδηγία 2001/16/ΕΚ (ΕΕ L ...)].

(2) ΕΕ L 110 της 20.4.2001, σ. 1 [Οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία .../.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που τροποποιεί την οδηγία 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου και την οδηγία 2001/16/ΕΚ (ΕΕ L ...)].

(3) ΕΕ L 183 της 29.6.1989, σ. 1.

- (16) Στο πλαίσιο του νέου κοινού ρυθμιστικού πλαισίου για την ασφάλεια θα πρέπει να δημιουργηθούν εθνικές αρχές σε όλα τα κράτη μέλη για τη ρύθμιση και την εποπτεία της ασφαλείας 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 εξασφαλιστεί στις αρμόδιες για την ασφάλεια αρχές υψηλός βαθμός ανεξαρτησίας. Θα πρέπει να εκτελούν τα καθήκοντά τους με ανοικτό και αμερόληπτο τρόπο, ούτως ώστε να συμβάλουν στη δημιουργία ενός ενιαίου κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος, και να συνεργάζονται με στόχο τον συντονισμό των κριτηρίων που χρησιμοποιούν για τη λήψη των αποφάσεων, κυρίως όσον αφορά την πιστοποίηση της ασφαλείας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που εκτελούν διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές.
- (17) Αν και τα σοβαρά σιδηροδρομικά ατυχήματα σπανίζουν, μπορούν εντούτοις να έχουν καταστρεπτικές συνέπειες και να προκαλέσουν στην κοινή γνώμη ανησυχία για το βαθμό ασφαλείας του σιδηροδρομικού συστήματος. Κατά συνέπεια, όλα τα ατυχήματα θα πρέπει να διερευνώνται ως προς την ασφάλεια, ούτως ώστε να αποφευχθεί η επανάληψή τους, και τα αποτελέσματα των ερευνών θα πρέπει να δημοσιεύονται. Μικροατυχήματα και άλλα συμβάντα αποτελούν σημαντικές προειδοποιήσεις για σοβαρά ατυχήματα και θα πρέπει επίσης να διερευνώνται ως προς την ασφάλεια.
- (18) 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 με τη μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια από μόνιμο φορέα, ανεξάρτητο από τους διάφορους παράγοντες, μεταξύ των οποίων και η αρμόδια για την ασφάλεια αρχή. Για κάθε περιστατικό ο φορέας διερεύνησης οφείλει να συγκροτεί τη σχετική ομάδα έρευνας, η οποία θα διαθέτει την απαραίτητη εμπειρογνώμηση για την εξεύρεση των άμεσων καθώς και των βαθύτερων αιτίων του συμβάντος.
- (19) Οι εκθέσεις για τις έρευνες και οποιαδήποτε πορίσματα και συστάσεις παρέχουν ζωτικής σημασίας πληροφορίες για την περαιτέρω βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφαλείας και θα πρέπει να δημοσιοποιούνται σε κοινοτικό επίπεδο. Οι αποδέκτες των συστάσεων ασφαλείας θα πρέπει να προβαίνουν στις δέουσες ενέργειες και ο φορέας διερεύνησης να λαμβάνει γνώση αυτών των ενεργειών.
- (20) Εφόσον οι στόχοι της προτεινόμενης δράσης, και συγκεκριμένα ο συντονισμός των δραστηριοτήτων στα κράτη μέλη για τη ρύθμιση και εποπτεία της ασφαλείας, η διερεύνηση των ατυχημάτων και η κατάρτιση σε κοινοτικό επίπεδο κοινών στόχων ασφαλείας, κοινής μεθοδολογίας ασφαλείας, κοινών δεικτών ασφαλείας και κοινών απαιτήσεων για τα πιστοποιητικά ασφαλείας, δεν μπορούν να επιτευχθούν σε ικανοποιητικό βαθμό από τα κράτη μέλη και μπορούν ως εκ τούτου, λόγω της κλίμακας της δράσης, να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να εγκρίνει 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 περιορίζεται σε ό,τι απαιτείται για την επίτευξη αυτών των στόχων.
- (21) Δεδομένου ότι τα περισσότερα από τα μέτρα που είναι απαραίτητα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας είναι γενικά μέτρα κατά την έννοια του άρθρου 2 της απόφασης

1999/468/EK του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽¹⁾, πρέπει να θεσπιστούν με τη διαδικασία της κανονιστικής επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 5 της εν λόγω απόφασης. Σύμφωνα με το άρθρο 2 της απόφασης 1999/468/EK, ορισμένα μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να λαμβάνονται με τη διαδικασία της συμβουλευτικής διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 3 της εν λόγω απόφασης.

- (22) Εφόσον ορισμένες διατάξεις της οδηγίας 95/18/EK και της οδηγίας 2001/14/EK καθίστανται άνευ αντικειμένου δυνάμει της παρούσας οδηγίας, οι οδηγίες αυτές θα πρέπει να τροποποιηθούν.
- (23) Τα κράτη μέλη οφείλουν να θεσπίσουν κανόνες για την επιβολή κυρώσεων σε περιπτώσεις παραβίασης των διατάξεων της παρούσας οδηγίας και να εξασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις αυτές πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες της παραβίασης και αποτρεπτικές,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι να εξασφαλίσει την ανάπτυξη και τη βελτίωση της ασφαλείας των κοινοτικών σιδηροδρόμων:

- εναρμονίζοντας τη δομή του ρυθμιστικού συστήματος στα κράτη μέλη,
- καθορίζοντας τις αρμοδιότητες των παραγόντων,
- καταρτίζοντας κοινούς στόχους ασφαλείας και κοινή μεθοδολογία ασφαλείας,
- απαιτώντας τη θέσπιση, σε κάθε κράτος μέλος, εθνικών αρχών ασφαλείας και ανεξάρτητων εθνικών φορέων διερεύνησης ατυχημάτων,
- καθορίζοντας κοινές αρχές διαχείρισης, ρύθμισης και εποπτείας της ασφαλείας των σιδηροδρόμων.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

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

(1) ΕΕ L 184, 17.7.1999, σ. 23.

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

- α) μετρό, τραμ και άλλα ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα·
- β) δίκτυα τεχνικά αποκομμένα από οποιοδήποτε τμήμα των διευρωπαϊκών συμβατικών σιδηροδρομικών συστημάτων και σιδηροδρομικών συστημάτων μεγάλης ταχύτητας και τα οποία προορίζονται μόνο για τη λειτουργία τοπικών, αστικών ή προαστιακών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, καθώς και σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με δραστηριότητες μόνο στα δίκτυα αυτά·
- γ) 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 τις ανάγκες της παρούσας οδηγίας ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- α) «σιδηροδρομικό σύστημα»: το σύνολο των υποσυστημάτων σχετικά με τομείς διαρθρωτικής και λειτουργικής φύσεως, όπως υποδομή, ενέργεια, έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση, τροχαίο υλικό, εκμετάλλευση και διαχείριση της κυκλοφορίας, συντήρηση, τηλεματικές εφαρμογές για τις μεταφορές επιβατών και φορτίου, περιβάλλον και χρήστες, όπως ορίζονται στις οδηγίες 96/48/EK και 2001/16/EK, καθώς και η διαχείριση και λειτουργία ολόκληρου του συστήματος·
- β) «διαχειριστής υποδομής»: κάθε φορέας ή επιχείρηση που είναι υπεύθυνος κυρίως για την εγκατάσταση και τη συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής, ή μέρος αυτής, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, έννοια που μπορεί να περιλαμβάνει και τη διαχείριση των συστημάτων ελέγχου και ασφάλειας 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 δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση ή 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 ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει επίσης τις επιχειρήσεις που παρέχουν μόνον έλξη·
- δ) «τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΑ)»: οι προδιαγραφές που ισχύουν για κάθε υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος προκειμένου αυτό να ανταποκρίνεται στις βασικές απαιτήσεις και να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, όπως ορίζονται στην οδηγία 96/48/EK και στην οδηγία 01/16/EK·
- ε) «κοινοί στόχοι ασφάλειας (ΚΣΑ)»: τα ελάχιστα επίπεδα ασφαλείας που πρέπει να επιτευχθούν στα διάφορα τμήματα του σιδηροδρομικού συστήματος (το συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα, το σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας ή τις γραμμές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τις μεταφορές εμπορευμάτων) καθώς και σε ολόκληρο το σύστημα, τα οποία εκφράζονται με κριτήρια αποδοχής κινδύνων·
- στ) «κοινή μεθοδολογία ασφάλειας (ΚΜΑ)»: η μεθοδολογία που καταρτίζεται για την περιγραφή του τρόπου επίτευξης των ΚΣΑ και του τρόπου αξιολόγησης της συμμόρφωσης·
- ζ) «αρμόδια για την ασφάλεια αρχή»: ο εθνικός φορέας που αναλαμβάνει το καθήκον ρύθμισης και εποπτείας της ασφάλειας των σιδηροδρόμων σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας·
- 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) «σοβαρό ατύχημα»:
 - α) ατυχήματα λόγω σύγκρουσης ή εκτροχιασμού τρένων, με τουλάχιστον έναν νεκρό και πέντε ή περισσότερους σοβαρά τραυματισμένους,
 - β) άλλα σιδηροδρομικά ατυχήματα που προκαλούν την απώλεια ανθρώπινων ζωών, πολλούς σοβαρούς τραυματισμούς και εκτεταμένες ζημιές στο τροχαίο υλικό, την υποδομή ή το περιβάλλον, καθώς και με προφανείς επιπτώσεις για τη ρύθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και τη διαχείριση της ασφάλειας·
- ιβ) «συμβάν»: κάθε περιστατικό, πλην των σοβαρών ατυχημάτων, που συνδέεται με τη λειτουργία των τρένων και επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία τους·
- ιγ) «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 αιτιών, και, όποτε κρίνεται ενδεδειγμένο, τη διατύπωση συστάσεων ασφαλείας·
- ιδ) «αίτια»: ενέργειες, παραλείψεις, γεγονότα ή συνθήκες, ή συνδυασμός αυτών, που οδηγούν σε ατύχημα ή συμβάν·
- ιε) «Οργανισμός»: ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων, ο κοινοτικός οργανισμός για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων, που θεσπίζεται με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. .../... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου·

ιστ) «κοινοποιημένοι οργανισμοί»: οι οργανισμοί οι επιφορτισμένοι με την αξιολόγηση της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας ή τη διεξαγωγή της κοινοτικής διαδικασίας ελέγχου των υποσυστημάτων, όπως ορίζονται στην οδηγία 96/48/EK και την οδηγία 2001/16/EK.

ιζ) «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 το σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας ή το συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα, όπως ορίζονται στις οδηγίες 96/48/EK και 2001/16/EK. 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 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, καθώς και τους εθνικούς κανόνες και πρότυπα ασφάλειας, και να θεσπίσουν συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.

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, περιλαμβανομένης της προμήθειας υλικού και της ανάθεσης υπηρεσιών, έναντι των χρηστών, των πελατών και τρίτων.

Άρθρο 5

Κοινοί στόχοι ασφάλειας, κοινή μεθοδολογία ασφάλειας

1. Οι ΚΣΑ και η ΚΜΑ θεσπίζονται από την Επιτροπή, το αργότερο ως [ημερομηνία] ⁽¹⁾, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 26, παράγραφος 2, και δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Πριν από τη θέσπιση των ΚΣΑ και της ΚΜΑ μπορούν να εγκριθούν μη δεσμευτικές κατευθυντήριες γραμμές για τους ΚΣΑ και την

ΚΜΑ, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 26, παράγραφος 3, οι οποίες δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

2. Τα σχέδια ΚΣΑ και ΚΜΑ, καθώς και τα σχέδια μη δεσμευτικών κατευθυντήριων γραμμών καταρτίζονται από τον Οργανισμό κατόπιν εντολής η οποία εγκρίνεται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 26, παράγραφος 2.

Τα σχέδια ΚΣΑ και ΚΜΑ καταρτίζονται αφού εξεταστούν οι υφιστάμενοι στόχοι και η μεθοδολογία των κρατών μελών, και για την κατάρτισή τους λαμβάνεται υπόψη το εκτιμώμενο κόστος και τα οφέλη. Στα εν λόγω σχέδια αναλύεται ο πιθανός αντίκτυπος στις ΤΠΔ για τα υποσυστήματα και περιλαμβάνονται, όπου ενδείκνυται, επακόλουθες προτάσεις τροποποίησης των ΤΠΔ.

3. Οι ΚΣΑ ορίζουν συγκεκριμένα τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλειας που πρέπει να επιτευχθούν στα διάφορα τμήματα του σιδηροδρομικού συστήματος και σε ολόκληρο το σύστημα, υπό μορφή κριτηρίων αποδοχής των κινδύνων για:

α) μεμονωμένους κινδύνους που αφορούν τους επιβάτες, το προσωπικό, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού των συμβασιούχων, τους χρήστες των ισόπεδων διαβάσεων και μη εξουσιοδοτημένα άτομα στις σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις,

β) κινδύνους για την κοινωνία.

4. Η ΚΜΑ περιγράφει τον τρόπο αξιολόγησης της συμμόρφωσης προς τους ΚΣΑ αναπτύσσοντας και ορίζοντας:

α) τις μεθόδους αξιολόγησης και εκτίμησης των κινδύνων,

β) τις μεθόδους αξιολόγησης της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις των πιστοποιητικών ασφάλειας που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 10, και

γ) 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.

5. Οι ΚΣΑ και η ΚΜΑ αναθεωρούνται τακτικά, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 26, παράγραφος 2, λαμβάνοντας υπόψη τη συνολική εξέλιξη της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, καθώς και την τεχνική και επιστημονική πρόοδο.

Άρθρο 6

Κοινοί δείκτες ασφάλειας

1. Προκειμένου να διευκολυνθεί η αξιολόγηση της συμμόρφωσης προς τους ΚΣΑ και να εξασφαλιστεί η παρακολούθηση της γενικής εξέλιξης της σιδηροδρομικής ασφάλειας, τα κράτη μέλη συγκεντρώνουν πληροφορίες για τους κοινούς δείκτες ασφάλειας (ΚΔΑ) μέσω των ετήσιων εκδόσεων των αρμόδιων για την ασφάλεια αρχών, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο 17.

Ως πρώτο έτος αναφοράς για τους ΚΔΑ ορίζεται ... ⁽²⁾, και οι σχετικές πληροφορίες θα υποβληθούν με την ετήσια έκθεση του επόμενου έτους.

Οι ΚΔΑ καθορίζονται σύμφωνα με το Παράρτημα I.

⁽¹⁾ Πέντε έτη μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας.

⁽²⁾ Δύο έτη μετά το έτος κατά το οποίο αρχίζει να ισχύει η παρούσα οδηγία.

2. Έως την [ημερομηνία] ⁽¹⁾ το αργότερο το Παράρτημα I θα αναθεωρηθεί σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 26, παράγραφος 2, ιδίως για να συμπεριλάβει τους κοινούς ορισμούς των ΚΔΑ και τις κοινές μεθόδους υπολογισμού του κόστους των ατυχημάτων.

Άρθρο 7

Εθνικοί κανόνες ασφάλειας

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας δημοσιεύονται και τίθενται στη διάθεση όλων των διαχειριστών υποδομής, των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και όσων υποβάλλουν αίτηση για πιστοποιητικό ασφαλείας.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η ευθύνη για τη θέσπιση των εθνικών κανόνων ασφαλείας ανατίθεται στις αρμόδιες για την ασφαλεία αρχές.

3. Έως την [ημερομηνία] ⁽²⁾ το αργότερο τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή όλους τους ισχύοντες σχετικούς εθνικούς κανόνες ασφαλείας, όπως ορίζονται στο Παράρτημα II, και επισημαίνουν τον τομέα εφαρμογής τους.

Με την κοινοποίηση παρέχονται επιπλέον πληροφορίες για το βασικό περιεχόμενο των κανόνων, με παραπομπές στα νομικά κείμενα, για το είδος της νομοθεσίας, καθώς και για το φορέα ή οργανισμό που είναι αρμόδιος για τη σχετική δημοσίευση.

Άρθρο 8

Θέσπιση νέων εθνικών κανόνων ασφαλείας

1. Όταν ένα κράτος μέλος προτίθεται να θεσπίσει νέους εθνικούς κανόνες ασφαλείας ή να προβεί σε τροποποιήσεις των υφιστάμενων κανόνων, όπως αναφέρονται στο Παράρτημα II, διαβιβάζει το σχέδιο κανόνα στην Επιτροπή, εκτός εάν οι κανόνες σχετίζονται εξ ολοκλήρου με την εφαρμογή των ΤΠΔ.

Εάν το σχέδιο κανόνα δεν είναι σύμφωνο προς την κοινοτική νομοθεσία, λαμβάνεται, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 26, παράγραφος 2, απόφαση με αποδέκτη το οικείο κράτος μέλος.

Εάν δεν ληφθεί απόφαση εντός έξι μηνών μετά την υποβολή του σχεδίου, το κράτος μέλος έχει δικαίωμα να εγκρίνει τον κανόνα.

2. Η παράγραφος 1 δεν ισχύει στις περιπτώσεις όπου λόγοι ασφαλείας επιβάλλουν την επείγουσα θέσπιση ενός κανόνα. Στην περίπτωση αυτή το κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή για την πρόθεσή του να θεσπίσει τον κανόνα χωρίς να ακολουθήσει τη διαδικασία που αναφέρεται στην παράγραφο 1, και αιτιολογεί τον επείγοντα χαρακτήρα των μέτρων που λαμβάνονται. Η Επιτροπή εκφράζει το συντομότερο δυνατόν τις απόψεις της σχετικά.

Άρθρο 9

Συστήματα διαχείρισης της ασφαλείας

1. Οι διαχειριστές της υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θεσπίζουν τα συστήματά τους για τη διαχείριση της ασφαλείας προκειμένου να εξασφαλίσουν τη συμμόρφωση του σιδηροδρομικού συστήματος προς τους ΚΣΑ και προς τις απαιτήσεις

ασφαλείας που θεσπίζονται στο πλαίσιο των ΤΠΔ, καθώς και την εφαρμογή των σχετικών στοιχείων της ΚΜΑ.

Εάν δεν υφίστανται ΤΠΔ, ΚΣΑ και ΚΜΑ, το σύστημα διαχείρισης της ασφαλείας πληροί τις απαιτήσεις που θεσπίζονται στο πλαίσιο των εθνικών κανόνων ασφαλείας, όπως περιγράφονται στο άρθρο 7 και στο Παράρτημα II.

2. Το σύστημα διαχείρισης της ασφαλείας πληροί τις απαιτήσεις και περιλαμβάνει τα στοιχεία που ορίζονται στο Παράρτημα III, 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 υλικού και της χρησιμοποίησης συμβασιούχων, και, όπου ενδείκνυται, των κινδύνων που προκύπτουν ως αποτέλεσμα των δραστηριοτήτων τρίτων.

3. Το σύστημα διαχείρισης της ασφαλείας κάθε διαχειριστή υποδομής λαμβάνει υπόψη τις συνέπειες της εκμετάλλευσης του δικτύου από διάφορες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα ώστε όλες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να ασκούν τις δραστηριότητές τους σύμφωνα με τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες ασφαλείας, καθώς και σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται από το πιστοποιητικό ασφαλείας 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 ασφαλεία αρχή, το αργότερο ως την 30ή Ιουνίου, ετήσια έκθεση ασφαλείας για το προηγούμενο έτος. Η εν λόγω έκθεση περιλαμβάνει:

- α) πληροφορίες για την επίτευξη των στόχων της επιχείρησης στον τομέα της ασφαλείας και για τα αποτελέσματα των προγραμμάτων ασφαλείας·
- β) την κατάρτιση των εθνικών δεικτών ασφαλείας και των ΚΔΑ που ορίζονται στο Παράρτημα I, εφόσον είναι συναφείς με την επιχείρηση που υποβάλλει την έκθεση·
- γ) τα αποτελέσματα του εσωτερικού ελέγχου ασφαλείας·
- δ) παρατηρήσεις για ανεπάρκειες και δυσλειτουργίες των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και της διαχείρισης της υποδομής που ενδέχεται να ενδιαφέρουν την αρμόδια για την ασφαλεία αρχή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Άρθρο 10

Πιστοποιητικά ασφαλείας

1. Προκειμένου να αποκτήσει πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή, μία σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να έχει λάβει πιστοποιητικό ασφαλείας σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου. Το πιστοποιητικό ασφαλείας μπορεί να καλύπτει ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο ενός κράτους μέλους ή μόνο ένα καθορισμένο τμήμα αυτού.

⁽¹⁾ Πέντε έτη μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας.

⁽²⁾ Δώδεκα μήνες μετά από την έναρξη ισχύος της οδηγίας.

Με το πιστοποιητικό ασφάλειας αποδεικνύεται 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 άλλων σχετικών κοινοτικών νομοθετικών πράξεων, 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 ανταποκριθεί στις ιδιαίτερες απαιτήσεις που επιβάλλει η ασφαλή εκμετάλλευση του σχετικού δικτύου όσον αφορά τις ΤΠΔ, τους εθνικούς κανόνες ασφάλειας, το προσωπικό και το τροχαίο υλικό, με βάση την τεκμηρίωση που υποβάλλει η σιδηροδρομική επιχείρηση, όπως περιγράφεται στο Παράρτημα IV.

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

Η πιστοποίηση σύμφωνα με την παράγραφο 2, σημείο α), πρέπει να καθορίζει το είδος και το εύρος των καλυπτόμενων σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων. Ισχύει σε ολόκληρη την επικράτεια της Κοινότητας για ισοδύναμες δραστηριότητες σιδηροδρομικών μεταφορών.

4. Η αρμόδια για την ασφάλεια αρχή 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, σημείο β).

5. Το πιστοποιητικό ασφάλειας ανανεώνεται ανά πενταετία και αναπροσαρμόζεται στο σύνολό του ή εν μέρει όποτε μεταβάλλεται ουσιαστικά το είδος ή το εύρος των δραστηριοτήτων.

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

Η αρμόδια για την ασφάλεια αρχή μπορεί να απαιτήσει την αναθεώρηση του πιστοποιητικού ασφάλειας κατόπιν ουσιαστικών μεταβολών του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας.

Εάν η εν λόγω αρχή διαπιστώσει ότι ένας κάτοχος πιστοποιητικού δεν πληροί πλέον τις προϋποθέσεις του πιστοποιητικού ασφάλειας, ανακαλεί το πιστοποιητικό αιτιολογώντας άμεσα την απόφασή της.

6. Η αρμόδια για την ασφάλεια αρχή ενημερώνει τον Οργανισμό για τα αναφερόμενα στην παράγραφο 2, σημείο α), πιστοποιητικά ασφάλειας που έχουν εκδοθεί, ανανεωθεί, τροποποιηθεί ή ανακληθεί. Κοινοποιείται το όνομα και η διεύθυνση της σιδηροδρομικής επιχείρησης, η ημερομηνία έκδοσης, το πεδίο εφαρμογής και η

ισχύς του πιστοποιητικού ασφάλειας καθώς και, σε περίπτωση ανάκλησης, οι λόγοι της απόφασης αυτής.

7. Έως την [ημερομηνία] ⁽¹⁾ το αργότερο 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 κοινοτικού πιστοποιητικού ασφάλειας. Εν συνεχεία η Επιτροπή προβαίνει στις δέουσες ενέργειες.

Άρθρο 11

Απαιτήσεις υποβολής αιτήσεων

1. Η αρμόδια για την ασφάλεια αρχή λαμβάνει απόφαση για μια αίτηση χορήγησης πιστοποιητικού ασφάλειας χωρίς καθυστέρηση, και το αργότερο εντός τεσσάρων μηνών από την υποβολή όλων των απαιτούμενων πληροφοριών και τυχόν συμπληρωματικών πληροφοριών που έχει ζητήσει η εν λόγω αρχή. Εάν ζητηθεί από τον αιτούντα να υποβάλει συμπληρωματικές πληροφορίες, τα σχετικά αιτήματα κοινοποιούνται εγκαίρως.

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

Ειδική καθοδήγηση παρέχεται 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 απαιτήσεις και αφετέρου απαριθμεί τα έγγραφα που πρέπει να υποβληθούν.

Άρθρο 12

Κατάρτιση και πιστοποίηση του προσωπικού των τρένων

1. Οι οδηγοί και το προσωπικό των τρένων μιας σιδηροδρομικής επιχείρησης που έχουν λάβει, σύμφωνα με το άρθρο 10, παράγραφος 2, σημείο β), σε ένα κράτος μέλος πιστοποιητικό το οποίο αποδεικνύει ότι πληρούν τις βασικές απαιτήσεις σχετικά με την ελάχιστη και μέγιστη ηλικία, τις βασικές ικανότητες, την καταλληλότητα και την υγεία γίνονται αμοιβαία αποδεκτοί και από τα υπόλοιπα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που υποβάλλουν αίτηση για πιστοποιητικό ασφάλειας δίκαιη και άνευ διακρίσεων πρόσβαση στις εγκαταστάσεις και τα μέσα 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 καλύπτουν τις απαραίτητες γνώσεις των δρομολογίων, τους κανόνες λειτουργίας, τη σηματοδότηση και το σύστημα ελέγχου-χειρισμού, καθώς και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που ισχύουν για τα εκτελούμενα δρομολόγια.

⁽¹⁾ Πέντε έτη μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας.

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

Η αρμόδια για την ασφάλεια αρχή εξασφαλίζει ότι στο πλαίσιο της παροχής των υπηρεσιών κατάρτισης ή, όπου απαιτείται, της πιστοποίησης πληρούνται οι απαιτήσεις ασφάλειας των ΤΠΔ ή των εθνικών κανόνων ασφάλειας, όπως περιγράφονται στο άρθρο 7 και στο Παράρτημα II.

3. Εάν οι εγκαταστάσεις και τα μέσα 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 με κόστος λογικό και το οποίο δεν εισάγει διακρίσεις.

Άρθρο 13

Πιστοποίηση του χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν τροχαίο υλικό για το οποίο έχει εκδοθεί πιστοποιητικό σε ένα κράτος μέλος, σύμφωνα με το άρθρο 10, παράγραφος 2, σημείο β), και το οποίο δεν συμμορφώνεται πλήρως προς μια ΤΠΔ λαμβάνουν πιστοποίηση και από άλλα κράτη μέλη.

2. Η σιδηροδρομική επιχείρηση που υποβάλλει αίτηση πιστοποίησης σε περισσότερα του ενός 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 το τροχαίο υλικό έχει λάβει πιστοποίηση από μια αρμόδια για την ασφάλεια αρχή άλλου κράτους μέλους, καθώς και τεκμηρίωση για το ιστορικό της λειτουργίας και της συντήρησής του και, όπου χρειάζεται, τις τεχνικές τροποποιήσεις που πραγματοποιήθηκαν μετά την πιστοποίηση·
- β) τα σχετικά τεχνικά στοιχεία και λειτουργικά χαρακτηριστικά που ζητεί η αρμόδια για την ασφάλεια αρχή και τα οποία είναι απαραίτητα για τη συμπληρωματική του πιστοποίηση·
- γ) στοιχεία για τα τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά που αποδεικνύουν ότι το τροχαίο υλικό είναι συμβατό με το σύστημα ενεργειακής τροφοδότησης, 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 πιστοποίησης, 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 αρμόδια για την ασφάλεια αρχή μπορεί να ζητήσει να πραγματοποιηθούν δοκιμές λειτουργίας στο δίκτυο, προκειμένου να εξακριβώσει τη συμμόρφωση προς τις περιοριστικές παραμέτρους που αναφέρονται στην παράγραφο 2, σημείο γ), και στην περίπτωση αυτή ορίζει το εύρος και το περιεχόμενό τους.

4. Η αρμόδια για την ασφάλεια αρχή λαμβάνει την απόφασή της για μία αίτηση σύμφωνα με το παρόν άρθρο χωρίς καθυστέρηση,

και το αργότερο εντός τεσσάρων μηνών μετά την υποβολή του πλήρους τεχνικού φακέλου, περιλαμβανομένης της τεκμηρίωσης για τις δοκιμές λειτουργίας. Το πιστοποιητικό μπορεί να περιλαμβάνει προϋποθέσεις χρήσης και άλλους περιορισμούς.

Άρθρο 14

Εναρμόνιση των πιστοποιητικών ασφάλειας

1. Έως την [ημερομηνία] ⁽¹⁾ το αργότερο λαμβάνονται, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 26, παράγραφος 2, οι αποφάσεις για τις κοινές εναρμονισμένες απαιτήσεις σύμφωνα με το άρθρο 10, παράγραφος 2, σημείο β), και το Παράρτημα IV, καθώς και για μία κοινή μορφή την οποία θα ακολουθούν τα έγγραφα οδηγιών υποβολής αιτήσεων.

2. Πριν από την έγκριση των εναρμονισμένων απαιτήσεων και μιας κοινής μορφής για τα έγγραφα οδηγιών υποβολής αιτήσεων μπορούν να εκδοθούν μη δεσμευτικές κατευθυντήριες γραμμές σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 26, παράγραφος 3.

3. Ο Οργανισμός, κατόπιν εντολής που εγκρίνεται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 26, παράγραφος 2, προτείνει εναρμονισμένες απαιτήσεις και μία κοινή μορφή για τα έγγραφα οδηγιών υποβολής αιτήσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΑΡΜΟΔΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΡΧΗ

Άρθρο 15

Καθήκοντα της αρμόδιας για την ασφάλεια αρχής

1. Κάθε κράτος μέλος θεσπίζει μία αρχή αρμόδια για την εποπτεία και τη ρύθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων. Η εν λόγω αρχή είναι ανεξάρτητη ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστή υποδομής και αιτούντα.

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

- 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·
- β) έγκριση της έναρξης λειτουργίας των διαρθρωτικών συστημάτων που αποτελούν το συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα, σύμφωνα με το άρθρο 14 της οδηγίας 2001/16/ΕΟΚ·
- γ) έγκριση της έναρξης λειτουργίας νέου και σημαντικά τροποποιημένου τροχαίου υλικού το οποίο δεν καλύπτεται ακόμα από ΤΠΔ·
- δ) η έκδοση, η ανανέωση, οι τροποποιήσεις και η ανάκληση σχετικών τμημάτων των πιστοποιητικών ασφάλειας, σύμφωνα με το άρθρο 10·
- ε) η έγκριση νομικά δεσμευτικών εθνικών κανόνων ασφάλειας, σύμφωνα με το άρθρο 7 και το Παράρτημα II, εκτός εάν οι κανόνες εκδίδονται από το εθνικό Κοινοβούλιο ή την κυβέρνηση.

⁽¹⁾ Πέντε έτη μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας.

3. Στην αρμόδια για την ασφάλεια αρχή ανατίθενται τα ακόλουθα καθήκοντα εποπτείας:

- α) έλεγχος για να εξακριβωθεί ότι τα διαρθρωτικά υποσυστήματα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας λειτουργούν και συντηρούνται σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις·
- β) έλεγχος για να εξακριβωθεί ότι τα διαρθρωτικά υποσυστήματα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος λειτουργούν και συντηρούνται σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις·
- γ) εποπτεία, στο πλαίσιο της σχετικής αρμοδιότητας των κρατών μελών, των στοιχείων διαλειτουργικότητας και της συμμόρφωσής τους προς τις βασικές απαιτήσεις·
- δ) έλεγχος για να εξακριβωθεί ότι οι διαχειριστές της υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ασκούν τις δραστηριότητές τους σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κανόνων του κοινοτικού και εθνικού δικαίου, καθώς και ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις και οι απαιτήσεις των πιστοποιητικών ασφαλείας·
- ε) εποπτεία 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 [...] της οδηγίας 96/48/EK και το άρθρο [...] της οδηγίας 2001/16/EK, είναι ακριβείς και ενημερωμένες.

4. Τα καθήκοντα που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3 δεν επιτρέπεται να μεταβιβάζονται ούτε να ανατίθενται βάσει σύμβασης σε διαχειριστή υποδομής ή σιδηροδρομική επιχείρηση.

Άρθρο 16

Αρχές που εφαρμόζει η αρμόδια για την ασφάλεια αρχή στη λήψη αποφάσεων

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

Απαντά άμεσα στα αιτήματα και τις υποβαλλόμενες αιτήσεις και διαβιβάζει τα αιτήματά της για ενημέρωση, καθώς και τις αποφάσεις της χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

Κατά την κατάρτιση του εθνικού ρυθμιστικού πλαισίου η αρμόδια για την ασφάλεια αρχή 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 αρμόδια για την ασφάλεια αρχή έχει το δικαίωμα να διενεργεί όλες τις επιθεωρήσεις και έρευνες που είναι απαραίτητες για την εκπλήρωση του εποπτικού της καθήκοντος 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 εξασφαλίσουν ότι οι αποφάσεις της αρμόδιας για την ασφάλεια αρχής υπόκεινται σε δικαστική προσφυγή.

4. Οι αρμόδιες για την ασφάλεια αρχές συμμετέχουν ενεργά στην ανταλλαγή πληροφοριών και εμπειριών προκειμένου να εναρμονίσουν τα κριτήρια που χρησιμοποιούν για τη λήψη των αποφάσεών τους σε ολόκληρη την Κοινότητα. Στόχος της συνεργασίας είναι κυρίως να διευκολύνει και να συντονίσει την πιστοποίηση της ασφαλείας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στις οποίες έχουν παραχωρηθεί διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 15 της οδηγίας 2001/14.

Στο έργο τους αυτό επικουρούνται από τον Οργανισμό.

Άρθρο 17

Ετήσια έκθεση

Η αρμόδια για την ασφάλεια αρχή 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 ασφαλείας, περιλαμβανομένης μιας συγκεντρωτικής κατάστασης σε επίπεδο κρατών μελών για τους ΚΔΑ που θεσπίζονται στο Παράρτημα I·
- β) σημαντικές μεταβολές στις νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις όσον αφορά την ασφάλεια των σιδηροδρόμων·
- γ) τις εξελίξεις ως προς την πιστοποίηση της ασφαλείας·
- δ) αποτελέσματα και εμπειρίες από την εποπτεία διαχειριστών υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

Άρθρο 18

Περιστατικά προς διερεύνηση

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη διεξαγωγή έρευνας μετά από σοβαρά σιδηροδρομικά ατυχήματα και συμβάντα, στόχος της οποίας είναι η πιθανή βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφαλείας και η πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων και συμβάντων.

2. Μεταξύ των περιστατικών που διερευνώνται περιλαμβάνονται:

- α) σοβαρά ατυχήματα·
- β) 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 και του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος.

3. Το εύρος των ερευνών και η διαδικασία που θα εφαρμοστεί κατά τη διεξαγωγή τους καθορίζεται από τον φορέα διερεύνησης που αναφέρεται στο άρθρο 20, λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές και τους στόχους των άρθρων 19 και 21, καθώς και σε συνάρτηση με τα διδάγματα που αναμένεται να εξαχθούν για τη βελτίωση της ασφαλείας από το ατύχημα ή το συμβάν.

Βρίσκεται στη διακριτική ευχέρεια του φορέα διερεύνησης να αποφασίσει κατά πόσον θα διερευνηθεί ή όχι ένα περιστατικό που αναφέρεται στην παράγραφο 2, σημείο β). Για την απόφασή του λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

- α) τη σοβαρότητα του συμβάντος,
 - β) εάν εντάσσεται σε μια σειρά συμβάντων σημαντικών σε επίπεδο συστήματος,
 - γ) τις επιπτώσεις του για τη σιδηροδρομική ασφάλεια σε ένα πλαίσιο κοινοτικής προοπτικής, και
 - δ) αιτήματα διαχειριστών υποδομής, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και της αρμόδιας για την ασφάλεια αρχής.
4. Η έρευνα δεν αφορά επ' ουδενί κατανομή υπαιτιότητας ή ευθύνης.

Άρθρο 19

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, όπου είναι απαραίτητο, 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·
 - δ) πρόσβαση στα αποτελέσματα της νεκροψίας των θυμάτων·
 - ε) πρόσβαση στα αποτελέσματα της εξέτασης του προσωπικού των τρένων και του λοιπού σιδηροδρομικού προσωπικού που εμπλέκεται στο ατύχημα ή συμβάν·
 - στ) η ευκαιρία εξέτασης 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 αρμόδια για την ασφάλεια αρχή.

3. Η έρευνα πραγματοποιείται ανεξαρτήτως οποιασδήποτε δικαστικής ανάκρισης, και η πρόοδος των εργασιών δεν μπορεί επ' ουδενί να καθυστερεί ή να αναστέλλεται λόγω των δικαστικών διαδικασιών.

Άρθρο 20

Φορέας διερεύνησης

1. Κάθε κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι τα ατυχήματα και τα συμβάντα που αναφέρονται στο άρθρο 18, παράγραφος 2, διερευνώνται από μόνιμο φορέα. 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. Επιπλέον, είναι ανεξάρτητος από την αρμόδια για την ασφάλεια αρχή, από οποιονδήποτε σιδηροδρομικό ρυθμιστικό φορέα και από οποιονδήποτε τρίτο με συμφέροντα αντικρουόμενα με τα καθήκοντα που ανατίθενται στον φορέα διερεύνησης.

2. Στον φορέα διερεύνησης εξασφαλίζονται τα μέσα που απαιτούνται για την εκτέλεση των αρμοδιοτήτων του ανεξαρτήτως των οργανισμών που αναφέρονται στην παράγραφο 1, και διατίθεται για τον σκοπό αυτό επαρκής χρηματοδότηση. Στους διενεργούντες την έρευνα δίδεται καθεστώς που τους παρέχει τις αναγκαίες εγγυήσεις ανεξαρτησίας. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνεται ένα τουλάχιστον άτομο ικανό να επιτελεί τα καθήκοντα του υπευθύνου έρευνας σε περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής και, όπου απαιτείται, η αρμόδια για την ασφάλεια αρχή υποχρεούνται να αναφέρουν άμεσα στον φορέα διερεύνησης τα ατυχήματα και τα συμβάντα που αναφέρονται στο άρθρο 18, παράγραφος 2. Ο φορέας διερεύνησης είναι σε θέση να ανταποκρίνεται σε αυτές τις αναφορές και να προβαίνει στις απαραίτητες ρυθμίσεις για τη χωρίς καθυστέρηση έναρξη της έρευνας.

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, αρκεί οι έρευνες αυτές να μη θέτουν σε κίνδυνο την ανεξαρτησία του.

5. Εφόσον είναι αναγκαίο, ο εν λόγω φορέας μπορεί να ζητεί τη βοήθεια φορέων διερεύνησης άλλων κρατών μελών ή του Οργανισμού για την παροχή εμπειρογνομosύνης ή τη διενέργεια τεχνικών επιθεωρήσεων, αναλύσεων ή αξιολογήσεων.

6. Τα κράτη μέλη μπορούν να αναθέτουν στο φορέα διερεύνησης τη διεξαγωγή ερευνών για άλλα σιδηροδρομικά ατυχήματα και συμβάντα πέραν αυτών που αναφέρονται στο άρθρο 18, παράγραφος 2.

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.

Στο έργο τους αυτό επικουρούνται από τον Οργανισμό.

Άρθρο 21**Διενέργεια ερευνών**

1. Τη διερεύνηση ενός ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 18, παράγραφος 2, αναλαμβάνει ο φορέας διερεύνησης του κράτους μέλους στο οποίο συνέβη. Εάν δεν είναι δυνατόν να καθορισθεί σε ποιο κράτος μέλος συνέβη ή εάν συνέβη στα σύνορα μεταξύ δύο κρατών μελών, οι αρμόδιοι φορείς συμφωνούν ποιος από τους δύο θα αναλάβει τη διεξαγωγή της έρευνας ή συγκατατίθενται να συνεργαστούν 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.

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 εμπειρογνομosύνη σε λειτουργικά και τεχνικά θέματα.

3. Η έρευνα διενεργείται με τη μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια και εξασφαλίζει ότι όλα τα ενεχόμενα μέρη εκφράζουν τις απόψεις τους και λαμβάνουν γνώση των αποτελεσμάτων. Ο σχετικός διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η αρμόδια για την ασφάλεια αρχή, τα θύματα και οι συγγενείς τους, οι ιδιοκτήτες των περιουσιακών στοιχείων που υπέστησαν ζημιές, οι κατασκευαστές, οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και οι εκπρόσωποι του προσωπικού και των χρηστών ενημερώνονται για την έρευνα και τα αποτελέσματά της και έχουν, στο μέτρο του δυνατού, την ευκαιρία να συμμετέχουν στις διαδικασίες.

Άρθρο 22**Εκθέσεις**

1. Για μια έρευνα ενός ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 18, παράγραφος 2, εκπονούνται 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 18, 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 ασφαλείας, κοινοποιείται στα εμπλεκόμενα μέρη που αναφέρονται στο άρθρο 21, παράγραφος 3, καθώς και στους ενδιαφερόμενους φορείς και μέρη άλλων κρατών μελών.

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

Άρθρο 23**Πληροφορίες προς διαβίβαση στον Οργανισμό**

1. Εντός μίας εβδομάδας μετά τη λήψη της απόφασης να ξεκινήσει η διεξαγωγή έρευνας ο φορέας διερεύνησης ενημερώνει σχε-

τικά 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 ύπαρξη νεκρών, τραυματιών και ζημιών.

2. Ο φορέας διερεύνησης διαβιβάζει στον Οργανισμό αντίγραφο των τελικών εκθέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 22, παράγραφος 2, καθώς και της ετήσιας έκθεσης που αναφέρεται στο άρθρο 22, παράγραφος 3.

Άρθρο 24**Συστάσεις ασφαλείας**

1. Μια σύσταση ασφαλείας που εκδίδεται από έναν φορέα διερεύνησης δεν δημιουργεί σε καμία περίπτωση τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης για ατύχημα ή συμβάν.

2. Οι συστάσεις απευθύνονται στην αρμόδια για την ασφάλεια αρχή 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 αρμόδιες για την ασφάλεια αρχές τους λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι οι συστάσεις για την ασφάλεια που εκδίδονται από τους φορείς διερεύνησης λαμβάνονται δεόντως υπόψη και, όπου ενδείκνυται, ακολουθούνται από τις δέουσες ενέργειες.

3. Η αρμόδια για την ασφάλεια αρχή, καθώς και άλλες αρχές ή φορείς ή, όπου απαιτείται, άλλα κράτη μέλη αποδέκτες των συστάσεων ενημερώνουν το φορέα διερεύνησης για τα μέτρα που λαμβάνονται ή προγραμματίζονται σε συνέχεια της σύστασης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI**ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΕΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ****Άρθρο 25****Αναπροσαρμογή των Παραρτημάτων**

Τα Παραρτήματα αναπροσαρμόζονται βάσει της τεχνικής και επισημονικής προόδου, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 26, παράγραφος 2.

Άρθρο 26**Επιτροπή**

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

2. Όπου γίνεται αναφορά στην παράγραφο αυτή, εφαρμόζεται η διαδικασία της κανονιστικής επιτροπής που ορίζει το άρθρο 5 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, σύμφωνα με τα άρθρα 7 και 8 της εν λόγω απόφασης.

Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 6, της οδηγίας 1999/468/ΕΚ είναι τρεις μήνες.

3. Όπου γίνεται αναφορά στην παράγραφο αυτή, εφαρμόζεται η διαδικασία της συμβουλευτικής επιτροπής που ορίζει το άρθρο 3 της απόφασης 1999/468/EK, σύμφωνα με τα άρθρα 7 και 8 της εν λόγω απόφασης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 27

Τροποποιήσεις της οδηγίας 95/18/EK

Η οδηγία 95/18/EK 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 και τις απαραίτητες γνώσεις ή/και την πείρα για την ασφαλή και αξιόπιστη άσκηση επιχειρησιακού ελέγχου και εποπτείας όσον αφορά το είδος των υπηρεσιών που ορίζονται στην άδεια εκμετάλλευσης.»

2. Το τμήμα II του Παραρτήματος καταργείται.

Άρθρο 28

Τροποποιήσεις της οδηγίας 2001/14/EK

Η οδηγία 2001/14/EK τροποποιείται ως εξής:

1. Ο τίτλος αντικαθίσταται με το ακόλουθο κείμενο:

«Οδηγία 2001/14/EK 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 σημείο στ) καταργείται.
3. Το άρθρο 32 καταργείται.
4. Στο άρθρο 34, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται με το ακόλουθο κείμενο:

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

Με την επιφύλαξη του άρθρου 226 της Συνθήκης, κάθε κράτος μέλος δύναται να παραπέμψει την απόφαση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, εντός προθεσμίας ενός μηνός. Το Συμβούλιο, αποφασίζοντας με ειδική πλειοψηφία, μπορεί, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, να λάβει διαφορετική απόφαση εντός ενός μηνός.»

Άρθρο 29

Έκδοση

Η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ως [ημερομηνία] ⁽¹⁾ το αργότερο και εν συνεχεία κάθε πέντε έτη έκδοση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

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

Άρθρο 30

Κυρώσεις

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

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις ανωτέρω διατάξεις στην Επιτροπή ως την ημερομηνία που ορίζεται στο άρθρο 31 το αργότερο και ενημερώνουν χωρίς καθυστέρηση την Επιτροπή για οποιαδήποτε επακόλουθη τροποποίηση με συνέπειες για τις εν λόγω διατάξεις.

Άρθρο 31

Εφαρμογή

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία ως [. . .] ⁽²⁾ το αργότερο. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις για την αναφορά αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

Άρθρο 32

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 33

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

⁽¹⁾ Πέντε έτη μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας.

⁽²⁾ Δύο έτη μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΚΟΙΝΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ως προς τους κοινούς δείκτες ασφάλειας που καλούνται να αναφέρουν οι αρμόδιες για την ασφάλεια αρχές ισχύουν τα ακόλουθα:

Οι δείκτες που αφορούν δραστηριότητες που εμπίπτουν στο άρθρο 2, παράγραφος 2, σημεία 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 αρμόδια για την ασφάλεια αρχή με την πρώτη ευκαιρία και το αργότερο στο πλαίσιο της επόμενης ετήσιας έκθεσης.

Ως δείκτες για τα ατυχήματα υπό τον ακόλουθο τίτλο 1 χρησιμοποιούνται οι κοινοτικές στατιστικές που προβλέπονται από τον κανονισμό (ΕΚ) . . . / . . . του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις στατιστικές σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές, εφόσον διατίθενται οι σχετικές πληροφορίες.

1. Δείκτες σχετικά με τα ατυχήματα

1. Συνολικός και σχετικός (με χιλιομετρικές αμαξοστοιχίες) αριθμός ατυχημάτων και κατανομή ανά είδος ατυχήματος μεταξύ των ακόλουθων:

- 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·
- πυρκαγιές σε τροχαίο υλικό·

Υπολογίζεται μόνο το πρωτογενές ατύχημα, έστω κι αν οι συνέπειες του δευτερογενούς ατυχήματος είναι σοβαρότερες, π.χ. μια πυρκαγιά μετά από εκτροχιασμό.

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

- επιβάτες (και σε σχέση με το συνολικό αριθμό επιβατοχιλιομέτρων)·
- υπάλληλοι, συμπεριλαμβανομένου και του προσωπικού των συμβασιούχων·
- χρήστες ισόπεδων διαβάσεων·
- μη εξουσιοδοτημένα άτομα στις σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις·
- άλλοι.

2. Δείκτες σχετικά με συμβάντα και αποσοβηθέντα ατυχήματα

1. Συνολικός και σχετικός (με χιλιομετρικές αμαξοστοιχίες) αριθμός σπασμένων σιδηροτροχιών, λυγισμένων γραμμών και βλαβών σηματοδότησης λόγω τοποθέτησης σε λάθος πλευρά.
2. Συνολικός και σχετικός (με χιλιομετρικές αμαξοστοιχίες) αριθμός επικίνδυνων παραβιάσεων σηματοδοτών.
3. Συνολικός και σχετικός (με χιλιομετρικές αμαξοστοιχίες) αριθμός σπασμένων τροχών και αξόνων χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού.

3. Δείκτες σχετικά με τις συνέπειες των ατυχημάτων

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

- το κόστος θανάτων και τραυματισμών·
- το κόστος λόγω αποζημίωσης για απώλεια ή ζημία σε περιουσιακά στοιχεία επιβατών, προσωπικού ή τρίτων, περιλαμβανομένων των ζημιών που προκλήθηκαν στο περιβάλλον·

- το κόστος αντικατάστασης του τροχαίου υλικού και των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων που υπέστησαν ζημιές ή της επισκευής των εν λόγω ζημιών·
- το κόστος λόγω καθυστερήσεων, διαταραχών και τροποποιήσεων της κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένου του επιπλέον κόστους που συνεπάγεται το προσωπικό και η απώλεια πελατείας.

Από το κόστος αφαιρούνται οι αποζημιώσεις που εισπράττονται από τρίτους, όπως τους ιδιοκτήτες των αυτοκινήτων 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

1. Ποσοστό των χρησιμοποιούμενων σιδηροδρομικών γραμμών με αυτόματο σύστημα προστασίας των τρένων (ATP) ⁽¹⁾, καθώς και ποσοστό των χιλιομετρικών αμαξοστοιχιών σε γραμμές εξοπλισμένες με σύστημα 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 αναφερόμενες 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 17.

⁽¹⁾ Σε περίπτωση χρήσης πολλών διαφορετικών συστημάτων ATP, θα πρέπει να υπολογίζεται χωριστά το ποσοστό για το καθένα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΕΘΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Οι ακόλουθοι εθνικοί κανόνες κοινοποιούνται στην Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στο άρθρο 7:

1. κανόνες που αφορούν τους υφιστάμενους εθνικούς στόχους ασφάλειας και τη μεθοδολογία ασφάλειας, όπως περιγράφεται στο άρθρο 5, παράγραφοι 2 και 3·
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. Κοινοποιούνται επίσης οι 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 καθοριστούν 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, κατάσταση υγείας 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.

Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οι βασικές αρμοδιότητες ανατίθενται σε προσωπικό με ειδικές γνώσεις και εμπειρία σε θέματα διαχείρισης της ασφάλειας πρέπει να διατίθεται επαρκής χρηματοδότηση.

2. Βασικά στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας

Τα βασικά στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας είναι τα ακόλουθα:

- α) μια πολιτική ασφάλειας εγκεκριμένη από τον διευθύνοντα σύμβουλο του οργανισμού και κοινοποιημένη σε όλο το προσωπικό·
- β) ποιοτικοί και ποσοτικοί εταιρικοί στόχοι για τη διατήρηση και την ενίσχυση της ασφάλειας, καθώς και σχέδια επίτευξης των στόχων·
- γ) διαδικασίες για τη συμμόρφωση προς τα υφιστάμενα, νέα και τροποποιημένα τεχνικά και λειτουργικά πρότυπα που θεσπίζονται στο πλαίσιο των ΤΠΔ ή των εθνικών κανόνων που αναφέρονται στο άρθρο 7 και στο Παράρτημα II ή άλλων σχετικών κανόνων και διαδικασιών με στόχο την εξασφάλιση της συμμόρφωσης προς τα πρότυπα 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 μορφότυπα 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 ασφαλείας που αφορά το δίκτυο πρέπει να υποβληθούν τα ακόλουθα έγγραφα. Προκειμένου να αποφεύγονται οι επαναλήψεις και να περιοριστεί 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 2001/14/ΕΚ:

- έγγραφα της σιδηροδρομικής επιχείρησης για τις ΤΠΔ ή τμήματα αυτών και, ενδεχομένως, για τους εθνικούς κανόνες ασφαλείας 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 ασφαλείας·
- έγγραφα της σιδηροδρομικής επιχείρησης για τις διάφορες κατηγορίες του προσωπικού που απασχολείται ή που του έχουν ανατεθεί βάσει σύμβασης καθήκοντα 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.

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.

Μετάφραση της συνοπτικής παρουσίασης σε μία από τις γλώσσες εργασίας του Οργανισμού περιλαμβάνεται στην έκθεση, εφόσον είναι απαραίτητη.

2. Άμεσα γεγονότα του περιστατικού

1. Το περιστατικό:

- ημερομηνία, ακριβής ώρα και τόπος του περιστατικού·
- περιγραφή των γεγονότων και του χώρου του ατυχήματος, περιλαμβανομένων των προσπαθειών των υπηρεσιών διάσωσης και επειγόντων περιστατικών·
- η απόφαση να ξεκινήσει η διεξαγωγή έρευνας, η σύνθεση της ομάδας έρευνας και η πραγματοποίηση της έρευνας.

2. Το «σκηνικό» του περιστατικού:

- εμπλεκόμενο προσωπικό και συμβασιούχοι, καθώς και τρίτοι και μάρτυρες·
- τα τρένα και η σύνθεσή τους, συμπεριλαμβανομένου του αριθμού καταχώρισης του εμπλεκόμενου τροχαίου υλικού·
- η 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 η επακόλουθη αλυσίδα γεγονότων·
- θέση σε εφαρμογή του σχεδίου έκτακτης ανάγκης των δημόσιων υπηρεσιών διάσωσης, της αστυνομίας και των ιατρικών υπηρεσιών, καθώς και η επακόλουθη αλυσίδα γεγονότων.

3. Θάνατοι, τραυματισμοί και υλικές ζημιές:

- επιβάτες και τρίτοι, προσωπικό, συμπεριλαμβανομένων των συμβασιούχων·
- φορτίο, αποσκευές και άλλα περιουσιακά στοιχεία·
- 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, περιλαμβανομένων των συμβασιούχων·
- 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 διασφάλισής τους·
- διαδικασίες εσωτερικών ελέγχων και λογιστικών ελέγχων, καθώς και τα αποτελέσματά τους·
- διασύνδεση μεταξύ των διαφόρων παραγόντων της υποδομής.

3. Κανόνες και κανονισμοί:

- σχετική κοινοτική και εθνική νομοθεσία και κρατικές κανονιστικές ρυθμίσεις·
- άλλοι κανόνες, π.χ. 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, περιλαμβανομένων των καταχωρίσεων των αυτόματων συσκευών καταγραφής στοιχείων·
- υποδομή·
- εξοπλισμός επικοινωνιών·
- τροχαίο υλικό, λαμβανομένων υπόψη και 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, περιλαμβανομένων και 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 όσα συνέβησαν, με βάση τα γεγονότα που ήρθαν στο φως στο πλαίσιο του κεφαλαίου 3.

2. Συζήτηση:

- ανάλυση των γεγονότων που προκύπτουν από το κεφάλαιο 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, περιλαμβανομένων των παραγόντων που συνετέλεσαν σε αυτό και σχετίζονται με τις ενέργειες των εμπλεκόμενων προσώπων, καθώς και την κατάσταση του τροχαίου υλικού και των τεχνικών εγκαταστάσεων·
- βασικά αίτια που συνδέονται με τις ικανότητες, τις διαδικασίες και τη συντήρηση·
- βαθύτερα αίτια που συνδέονται με το ρυθμιστικό πλαίσιο 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. Μέτρα που ελήφθησαν

Κατάλογος των μέτρων που ελήφθησαν ήδη ή εγκρίθηκαν ως αποτέλεσμα του περιστατικού.

6. Συστάσεις
