

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering

(2002/C 126 E/09)

(EØS-relevant tekst)

KOM(2002) 21 endelig udg. — 2002/0022(COD)

(Forelagt af Kommissionen den 25. januar 2002)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE
UNION HAR —

Under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske
Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale
Udvalg,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) For at fortsætte den indsats for at etablere et indre marked for jernbanetransporttjenester, som blev indledt med Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner⁽¹⁾, er det nødvendigt at opstille fælles rammer for reguleringen af jernbanesikkerheden. Medlemsstaterne har hidtil primært udviklet deres sikkerhedsforskrifter og -standarder på et nationalt grundlag byggende på nationale tekniske og driftsmæssige koncepter. Samtidig har forskelle i principper og indfaldsvinkel samt kulturelt betingede forskelle gjort det vanskeligt at overvinde de tekniske hindringer og etablere internationale jernbanetransporttjenester.

(2) Direktiv 91/440/EØF, Rådets direktiv 95/18/EF af 19. juni 1995 om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder⁽²⁾ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for

brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering⁽³⁾ repræsenterer de første skridt i retning af en regulering af det europæiske marked for jernbanetransport ved at åbne markedet for internationale godstransporttjenester. Bestemmelserne om sikkerheden har imidlertid vist sig at være utilstrækkelige, og forskelle med hensyn til sikkerhedskrav udgør fortsat væsentlige hindringer for fuldt integreret jernbanetransport i EU. Det er særligt vigtigt at harmonisere reguleringsstrukturen i medlemsstaterne, indholdet af sikkerhedsforskrifter, sikkerhedscertificeringen af jernbanevirksomheder, sikkerhedsmyndighedernes opgaver og funktioner og undersøgelsen af ulykker.

(3) Metro-, sporvogns- og andre light rail-systemer er i mange medlemsstater undergivet lokale eller regionale sikkerhedsforskrifter, og tilsynet varetages ofte af lokale eller regionale myndigheder og er ikke omfattet af kravene om interoperabilitet i EU og bestemmelserne om licenser. Sporvogne er desuden i mange tilfælde undergivet lovgivning om vejtrafiksikkerhed og kan derfor ikke i fuldt omfang være omfattet af sikkerhedsforskrifter for jernbaner. Af disse grunde og i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, således som dette er fastsat i traktatens artikel 5, bør medlemsstaterne kunne lade sådanne lokale sporsystemer være udelukket fra dette direktivs anvendelsesområde.

(4) Sikkerhedsniveauerne i EU's jernbanesystem er generelt højt, navnlig sammenholdt med vejtransport. Det er vigtigt, at sikkerheden opretholdes i den igangværende omstruktureringsfase, som indebærer adskillelse af funktioner, der tidligere var samlet hos integrerede jernbanevirksomheder, og i stigende grad afskaffer selvregulering i jernbanesektoren og erstatter den med offentlig regulering. Sikkerheden bør forbedres yderligere i overensstemmelse med den tekniske og videnskabelige udvikling, hvor det er praktisk muligt og under hensyntagen til jernbanetransportens konkurrenceevne.

(5) Alle, der opererer på jernbanesystemet, dvs. infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, bør bære det fulde ansvar for sikkerheden på deres respektive del af systemet. Medlemsstaterne bør sondre klart mellem dette umiddelbare ansvar for sikkerheden og sikkerhedsmyndighedernes opgave med at opstille nationale rammer for reguleringen af sikkerheden og føre tilsyn med operatørernes indsats på det sikkerhedsmæssige område.

⁽¹⁾ EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25. Ændret ved direktiv 2001/12/EF (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1).

⁽²⁾ EFT L 143 af 27.6.1995, s. 70. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 26).

⁽³⁾ EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29.

- (6) Der er i Rådets direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog ⁽¹⁾ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog ⁽²⁾ fastsat sikkerhedsmæssige krav til delsystemerne i de transeuropæiske jernbanenet. Direktiverne definerer imidlertid ikke fælles krav på systemniveau og redegør ikke detaljeret for reguleringen og styringen af og tilsynet med sikkerheden. Når der i tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er) fastsættes minimumsikkerhedsniveauer for delsystemerne, bliver det stadig vigtigere at få fastlagt sikkerhedsmål også på systemniveau.
- (7) Der bør gradvist indføres fælles sikkerhedsmål og fælles sikkerhedsmetoder for at sikre, at der opretholdes et højt sikkerhedsniveau, og for at give mulighed for en vurdering af sikkerhedsniveauet og operatørernes indsats på sikkerhedsområdet både på europæisk plan og i medlemsstaterne.
- (8) Informationerne om sikkerheden ved jernbanesystemet er ikke fyldestgørende og generelt ikke offentligt tilgængelige. Det er derfor nødvendigt at opstille fælles sikkerhedsindikatorer for at vurdere, om systemet opfylder de fælles sikkerhedsmål, og gøre det lettere at føre tilsyn med indsatsen på det sikkerhedsmæssige område i jernbanesektoren.
- (9) Nationale sikkerhedsforskrifter, som ofte er baseret på nationale tekniske standarder, bør gradvist erstattes med forskrifter baseret på fælles standarder, som er fastlagt i TSI'er. Nye nationale forskrifter bør være i overensstemmelse med EF-lovgivningen og lette overgangen til en fælles strategi for jernbanesikkerheden. De bør derfor skulle godkendes på EF-plan.
- (10) Udarbejdelsen af fælles sikkerhedsmål, fælles sikkerhedsmetoder og fælles sikkerhedsindikatorer samt behovet for at lette overgangen til en fælles strategi for jernbanesikkerheden kræver teknisk støtte på EF-plan. Det Europæiske Jernbaneagentur, der oprettes i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. .../..., får til opgave at fremsætte anbefalinger til fælles sikkerhedsmål, fælles sikkerhedsmetoder og fælles sikkerhedsindikatorer samt yderligere harmoniseringsforanstaltninger og føre tilsyn med udviklingen i jernbanesikkerheden i EU.
- (11) Infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder bør i forbindelse med udførelsen af deres opgaver og opfyldelsen af deres ansvar indføre et sikkerhedsledelsessystem, der lever op til EF-kravene og indeholder fælles elementer. Sikkerhedsmyndigheden i hver medlemsstat bør informeres om sikkerheden og indførelsen af sikkerhedsledelsessystemet.
- (12) Der bør i sikkerhedsledelsessystemet tages hensyn til, at bestemmelserne i Rådets direktiv 89/391/EØF af 12. juni 1989 ⁽³⁾ om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af arbejdstagernes sundhed og sikkerhed under arbejdet og de dertil hørende relevante særdirektiver gælder i fuldt omfang for beskyttelsen af sundheden og sikkerheden for arbejdstagere i jernbanesektoren.
- (13) For at sikre et højt sikkerhedsniveau på jernbanerne og lige vilkår for alle jernbanevirksomheder bør disse være undergivet samme sikkerhedskrav. Det bør af sikkerhedscertifikatet fremgå, at jernbanevirksomheden har indført sit sikkerhedsledelsessystem og kan opfylde de relevante sikkerhedsstandarder og -forskrifter. For internationale transporttjenester bør det være tilstrækkeligt at godkende sikkerhedsledelsessystemet i én medlemsstat og lade godkendelsen gælde i hele EU. Hvis virksomheden derimod kun opfylder nationale forskrifter, bør der kræves yderligere certificering i hver enkelt medlemsstat. Endemålet bør være at få indført et fælles sikkerhedscertifikat, der gælder i hele EU.
- (14) Medlemsstaterne bør bestræbe sig på at bistå ansøgere, der ønsker at komme ind på markedet som jernbanevirksomheder. De bør navnlig give alle relevante oplysninger og behandle ansøgninger om sikkerhedscertificering hurtigt. For jernbanevirksomheder, der driver internationale transporttjenester, er det vigtigt, at procedurerne er ens i forskellige medlemsstater. Selv om dele af sikkerhedscertifikatet en tid endnu vil være udformet efter nationale principper, skulle det dog være muligt at harmonisere de fælles dele af certifikatet og arbejde for indførelse af en fælles skabelon.
- (15) Certificering af togpersonale og rullende materiel til brug på forskellige nationale net udgør ofte uovervindelige hindringer for nye aktører på markedet. Medlemsstaterne bør have pligt til at sikre muligheder for efteruddannelse og certificering af togpersonale, og der bør gives garanti for gensidig anerkendelse af grundlæggende krav til togpersonale. Der bør fastlægges en fælles procedure for gensidig godkendelse af rullende materiel i brug.
- ⁽¹⁾ EFT L 262 af 16.10.1996, s. 18 [Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv .../EF om ændring af direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF (EFT L ...)].
- ⁽²⁾ EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1. [Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv .../EF om ændring af direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF (EFT L ...)].
- ⁽³⁾ EFT L 183 af 29.6.1989, s. 1.

- (16) Som led i de nye fælles rammer for reguleringen af sikkerheden bør der i alle medlemsstater oprettes nationale myndigheder til at regulere og føre tilsyn med jernbanesikkerheden. For at lette samarbejdet mellem disse myndigheder på EF-plan bør de have samme minimumsopgaver og ansvar. Sikkerhedsmyndighederne bør i vidt omfang være uafhængige. De bør udføre deres opgaver på en åben og ikke-diskriminatorisk måde for at bidrage til indførelsen af et integreret jernbanesystem i EU og samarbejde om at koordinere kriterierne for deres beslutningstagning, navnlig i relation til jernbanevirksomheder, der udfører international jernbanetransport.
- (17) Alvorlige ulykker på jernbanerne er sjældne. De kan imidlertid have katastrofale konsekvenser og give anledning til bekymring hos offentligheden over jernbanesystemets sikkerhedsniveau. Alle ulykker bør derfor undersøges ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt for at undgå gentagelser, og resultaterne af undersøgelserne bør offentliggøres. Farlige situationer og andre hændelser er tydelige signaler om, at der består risiko for alvorlige ulykker, og bør ligeledes undersøges i sikkerhedsmæssig henseende.
- (18) En sikkerhedsmæssig undersøgelse bør holdes adskilt fra den retslige efterforskning af samme hændelse, og de ansvarlige for sikkerhedsundersøgelsen bør have adgang til bevismateriale og vidneudsagn. Undersøgelsen bør gennemføres af et permanent organ, som er uafhængigt af aktørerne, herunder også sikkerhedsmyndigheden, og være omfattet af størst mulig åbenhed. For hver enkelt tildragelse bør undersøgelsesorganet nedsætte en relevant undersøgelsesgruppe med den fornødne ekspertise til at afdække de umiddelbare og underliggende årsager til hændelsen.
- (19) Undersøgelsesrapporterne og alle resultater og anbefalinger i forbindelse hermed indeholder afgørende information til brug for den yderligere forbedring af jernbanesikkerheden og bør gøres tilgængelige for offentligheden på EF-plan. Sikkerhedsmæssige anbefalinger bør følges op af dem, hvortil de er stilet, og undersøgelsesorganet bør have tilbagemeldinger om korrigerende foranstaltninger.
- (20) Eftersom formålet med den foreslåede foranstaltning, nemlig at samordne aktiviteter i medlemsstaterne vedrørende regulering af og tilsyn med sikkerheden og undersøgelse af ulykker samt fastsættelse på EF-plan af fælles sikkerhedsmål, fælles sikkerhedsmetoder, fælles sikkerhedsindikatorer og fælles krav til sikkerhedscertifikater, ikke kan opfyldes i tilstrækkelig grad af medlemsstaterne og derfor på grund af indsatsens omfang bedre kan opfyldes på EF-plan, kan EF vedtage foranstaltninger i fuld overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet i traktatens artikel 5. Dette direktiv er, ligeledes i fuld overensstemmelse med proportionalitetsprincippet i samme artikel, ikke mere omfattende, end hvad der er nødvendigt for at virkeliggøre disse mål.
- (21) Eftersom størsteparten af de foranstaltninger, der er nødvendige for gennemførelsen af dette direktiv, er foranstaltninger af generel karakter som omhandlet i artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsæt-

telse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽¹⁾, bør de vedtages efter forskriftsproceduren i artikel 5 i samme afgørelse. I henhold til afgørelsens artikel 2 bør nogle af foranstaltningerne til gennemførelse af dette direktiv vedtages efter rådgivningsproceduren i afgørelsens artikel 3.

- (22) Eftersom visse bestemmelser i direktiv 95/18/EF og direktiv 2001/14/EF bliver overflødige ved dette direktiv, bør disse direktiver ændres.

- (23) Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af direktivets bestemmelser, og sikrer, at de håndhæves. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

KAPITEL I

INDLEDENDE BESTEMMELSER

Artikel 1

Mål

Formålet med dette direktiv er at forbedre jernbanesikkerheden i EU gennem

- harmonisering af reguleringsstrukturen i medlemsstaterne
- fastlæggelse af aktørernes respektive ansvar
- udvikling af fælles sikkerhedsmål og fælles sikkerhedsmetoder
- krav om, at der i alle medlemsstater oprettes nationale sikkerhedsmyndigheder og uafhængige nationale organer til at undersøge ulykker
- fastsættelse af fælles principper for forvaltningen og reguleringen af og tilsynet med jernbanesikkerheden.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv gælder for jernbanesystemet i medlemsstaterne, som kan opdeles i strukturelt og funktionelt definerede delsystemer. Det dækker sikkerhedskrav til systemet som helhed, herunder sikker forvaltning af infrastruktur og togdrift og samspillet mellem jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere.

⁽¹⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

2. Medlemsstaterne kan fra de foranstaltninger, de vedtager til gennemførelsen af direktivet, udelukke:

- a) metro-, sporvogns- og andre light rail-systemer
- b) net, der i teknisk henseende er adskilt fra alle andre dele af de transeuropæiske sporsystemer for konventionelle tog og højhastighedstog, og som kun anvendes til persontrafik i lokalområder, byområder og forstadsområder, samt jernbanevirksomheder, der udelukkende opererer på disse net
- c) privatejet jernbaneinfrastruktur, der udelukkende er anlagt til brug for infrastrukturerejeren til dennes egne godsoperationer.

Artikel 3

Definitioner

I dette direktiv forstås ved

- a) »jernbanesystem«: samtlige strukturelt eller funktionelt definerede delsystemer, såsom infrastruktur, energi, styringskontrol og signaler, rullende materiel, drift og trafikstyring, vedligeholdelse, trafiktelematik for person- og godstrafikken, miljø og brugere, som defineret i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF, samt forvaltningen og driften af systemet som helhed
- b) »infrastrukturforvalter«: ethvert offentligt organ eller enhver virksomhed, der bl.a. anlægger og vedligeholder jernbaneinfrastruktur eller en del deraf, som defineret i artikel 3 i direktiv 91/440/EØF, hvilket også kan omfatte forvaltningen af infrastrukturkontrol- og sikkerhedssystemer. Infrastrukturforvalterens funktioner på et net eller en del af et net kan varetages af forskellige organer eller virksomheder
- c) »jernbanevirksomhed«: enhver offentlig eller privat virksomhed, hvis aktivitet består i godstransport og/eller personbefordring med jernbane, og som er forpligtet til at sørge for trækraften; det omfatter også virksomheder, som udelukkende leverer trækraft
- d) »tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI)«: de specifikationer, der gælder for hvert delsystem eller hver del af et delsystem med sigte på at opfylde de væsentlige krav og sikre interoperabiliteten i de transeuropæiske jernbanesystemer for højhastighedstog og konventionelle tog, som defineret i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF
- e) »fælles sikkerhedsmål«: de minimumssikkerhedsniveauer, som forskellige dele af jernbanesystemet (systemet for konventionelle tog, systemet for højhastighedstog eller linjer, der udelukkende anvendes til godstransport) og

systemet som helhed skal opfylde, udtrykt i risikoacceptkriterier

- f) »fælles sikkerhedsmetoder«: de metoder, der skal udvikles til at beskrive, hvordan de fælles sikkerhedsmål nås, og hvordan opfyldelsen af disse mål vurderes
- g) »sikkerhedsmyndighed«: det nationale organ, der har til opgave at udstede forskrifter for og føre tilsyn med jernbanesikkerheden i henhold til dette direktiv
- h) »nationale sikkerhedsforskrifter«: alle forskrifter indeholdende sikkerhedsmæssige krav til jernbanetransport, der er udstedt i de enkelte medlemsstater og gælder for mere end én jernbanevirksomhed, uanset hvilket organ der udsteder dem
- i) »sikkerhedsledelsessystem«: den organisation og de systemer, en infrastrukturforvalter eller en jernbanevirksomhed etablerer for at opnå en sikker ledelse af sine operationer
- j) »undersøgelsesleder«: en person, der er ansvarlig for en undersøgelses tilrettelæggelse og gennemførelse og kontrollen med undersøgelsen
- k) »alvorlig ulykke«:
 - à) ulykker, der er forårsaget ved togsammenstød eller -afsporinger, og som resulterer i mindst én dræbt og fem eller flere alvorligt tilskadekomne
 - b) andre jernbaneulykker, der kræver dødsopfre, mange alvorlige personskader eller omfattende skade på rullende materiel, infrastruktur eller miljø og har indlysende konsekvenser for reguleringen af jernbanesikkerheden eller sikkerhedsledelsen
- l) »hændelse«: enhver anden tildragelse end alvorlige ulykker, der er forbundet med togdrift, og som berører sikkerheden ved togdriften
- m) »undersøgelse«: en proces, der gennemføres for at forebygge ulykker og hændelser, og som omfatter indsamling og analyse af oplysninger, dragning af konklusioner, herunder fastlæggelse af årsager, og i givet fald fremsættelse af sikkerhedsrelaterede anbefalinger
- n) »årsager«: handlinger, undladelser, begivenheder eller vilkår eller en kombination heraf, som resulterede i ulykken eller hændelsen
- o) »Agenturet«: Det Europæiske Jernbaneagentur, som er EF's agentur for jernbanesikkerhed og interoperabilitet, og som er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. .../...

- p) »bemyndigede organer«: de organer, som har til opgave at vurdere interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse eller anvendelsesegnethed eller at gennemføre proceduren for EF-verifikation af delsystemerne, som defineret i direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF
- q) »interoperabilitetskomponenter«: hver enkelt del, gruppe af dele, underenhed eller komplet enhed af materiel, som indgår i eller er bestemt til at indgå i et delsystem, som er direkte eller indirekte afgørende for interoperabiliteten i jernbanesystemerne for højhastighedstog og konventionelle tog, som defineret i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF. Begrebet »komponent« omfatter både materielle og immaterielle objekter, f.eks. programmet.

KAPITEL II

SIKKERHEDSUDVIKLING OG -LEDELSE

Artikel 4

Udvikling og forbedring af jernbanesikkerheden

1. Medlemsstaterne sørger for, at jernbanesikkerheden oprettholdes og, hvor det er praktisk muligt, løbende forbedres under hensyntagen til udviklingen i EF-lovgivningen og den tekniske og videnskabelige udvikling og med hovedvægten lagt på forebyggelse af alvorlige ulykker.

Medlemsstaterne sørger for, at sikkerhedsforskrifter fastsættes, anvendes og håndhæves på en åben og ikke-diskriminatorisk måde, så de bidrager til udviklingen af et integreret europæisk jernbanetransportsystem.

2. Medlemsstaterne sørger for, at ansvaret for sikker drift af jernbanesystemet og kontrollen med de risici, der opstår på dette system, ligger hos infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder med pligt for disse til at iværksætte nødvendige risikostyringsforanstaltninger, opfylde nationale sikkerhedsforskrifter og -standarder og etablere sikkerhedsledelsessystemer i overensstemmelse med dette direktiv.

Hver infrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed er ansvarlig for sin del af systemet og for sikker drift af denne del, herunder levering af materiel og indgåelse af kontrakter om tjenesteydelser, i forhold til brugere, kunder og tredjeparter.

Artikel 5

Fælles sikkerhedsmål og fælles sikkerhedsmetoder

1. De fælles sikkerhedsmål og sikkerhedsmetoder vedtages af Kommissionen senest den [dato] ⁽¹⁾ efter proceduren i artikel 26, stk. 2. De offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Forud for vedtagelsen af fælles sikkerhedsmål og sikkerhedsmetoder kan der vedtages ikke-bindende retningslinjer for fælles sikkerhedsmål og sikkerhedsmetoder efter proceduren i

artikel 26, stk. 3. De offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

2. Udkast til fælles sikkerhedsmål og sikkerhedsmetoder og udkast til ikke-bindende retningslinjer udarbejdes af Agenturet i henhold til et mandat, som vedtages efter proceduren i artikel 26, stk. 2.

Udkast til fælles sikkerhedsmål og sikkerhedsmetoder baseres på en gennemgang af eksisterende mål og metoder i medlemsstaterne og tager hensyn til de anslåede omkostninger og fordele. De omfatter en analyse af de eventuelle konsekvenser for TSI'erne for delsystemerne og indeholder i givet fald de nødvendige forslag til ændringer af TSI'erne.

3. De fælles sikkerhedsmål fastsætter navnlig de minimums-sikkerhedsniveauer, som skal opfyldes af de forskellige dele af jernbanesystemet og af systemet som helhed, udtrykt i risikoacceptkriterier for:

a) individuelle risici relateret til passagerer, personale, herunder personale hos kontrahenter, brugere af jernbaneoverkørsler i niveau og personer, der uberettiget befinder sig på jernbanearealer

b) samfundsmæssige risici.

4. De fælles sikkerhedsmetoder beskriver, hvordan opfyldelsen af de fælles sikkerhedsmål vurderes, gennem udarbejdelse og fastsættelse af:

a) risikoevaluering- og -vurderingsmetoder

b) metoder til vurdering af overholdelsen af kravene i de sikkerhedscertifikater, der er udstedt i henhold til artikel 10, og

c) metoder til at kontrollere, at de strukturelt definerede delsystemer i de transeuropæiske jernbanesystemer for højhastighedstog og konventionelle tog drives og vedligeholdes i overensstemmelse med de relevante væsentlige krav.

5. De fælles sikkerhedsmål og sikkerhedsmetoder revideres regelmæssigt efter proceduren i artikel 26, stk. 2, under hensyntagen til den samlede udvikling i jernbanesikkerheden og den tekniske og videnskabelige udvikling.

Artikel 6

Fælles sikkerhedsindikatorer

1. For at lette vurderingen af opfyldelsen af de fælles sikkerhedsmål og give mulighed for at overvåge den generelle udvikling i jernbanesikkerheden indsamler medlemsstaterne informationer om fælles sikkerhedsindikatorer via sikkerhedsmyndighedernes årlige rapporter, som er omhandlet i artikel 17.

Det første referenceår for de fælles sikkerhedsindikatorer er ... ⁽²⁾, som behandles i rapporten det efterfølgende år.

De fælles sikkerhedsindikatorer fastlægges som beskrevet i bilag I.

⁽¹⁾ Fem år efter direktivets ikrafttræden.

⁽²⁾ To år efter det år, hvor direktivet træder i kraft.

2. Senest den [dato] ⁽¹⁾ revideres bilag I efter proceduren i artikel 26, stk. 2, så det bl.a. kommer til at indeholde fælles definitioner af de fælles sikkerhedsindikatorer og fælles metoder til beregning af omkostningerne ved ulykker.

Artikel 7

Nationale sikkerhedsforskrifter

1. Medlemsstaterne sørger for, at de nationale sikkerhedsforskrifter offentliggøres og er tilgængelige for alle infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder og ansøgere om sikkerhedscertifikater.

2. Medlemsstaterne sørger for, at sikkerhedsmyndighederne får til opgave at vedtage nationale sikkerhedsforskrifter.

3. Senest den [dato] ⁽²⁾ underretter medlemsstaterne Kommissionen om alle relevante gældende nationale sikkerhedsforskrifter, som foreskrevet i bilag II, med angivelse af deres anvendelsesområde.

Ved denne underretning oplyses der desuden om hovedindholdet af forskrifterne med henvisninger til retsakter, lovgivningens form og det eller den for offentliggørelsen ansvarlige organ eller organisation.

Artikel 8

Vedtagelse af nye nationale sikkerhedsforskrifter

1. Når en medlemsstat påtænker at indføre nye nationale sikkerhedsforskrifter eller ændre i eksisterende forskrifter, som omhandlet i bilag II, sender den udkastet til forskrift til Kommissionen, medmindre forskrifterne udelukkende vedrører implementeringen af TSI'er.

Hvis udkastet til forskrift ikke er i overensstemmelse med EF-lovgivningen, vedtages der en beslutning stilet til den pågældende medlemsstat efter proceduren i artikel 26, stk. 2.

Hvis der ikke inden seks måneder efter forelæggelsen af udkastet er vedtaget nogen beslutning, kan medlemsstaten vedtage forskriften.

2. Stk. 1 finder ikke anvendelse i de tilfælde, hvor vedtagelsen af en ny forskrift af sikkerhedshensyn er et hasteanliggende. Medlemsstaten underretter i så tilfælde Kommissionen om, at den påtænker at vedtage forskriften uden at følge proceduren i stk. 1 og begrundet, hvorfor den pågældende foranstaltning er et hasteanliggende. Kommissionen redegør hurtigst muligt for sin stillingtagen til de modtagne oplysninger.

Artikel 9

Sikkerhedsledelsessystemer

1. Infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder sikrer, at jernbanesystemet er i overensstemmelse med de fælles sikker-

⁽¹⁾ Fem år efter direktivets ikrafttræden.

⁽²⁾ Tolv måneder efter direktivets ikrafttræden.

hedsmål og de sikkerhedskrav, der er fastsat i TSI'erne, og at de relevante dele af de fælles sikkerhedsmetoder finder anvendelse.

I mangel af TSI'er, fælles sikkerhedsmål og fælles sikkerhedsmetoder skal sikkerhedsledelsessystemet opfylde kravene i nationale sikkerhedsforskrifter, som beskrevet i artikel 7 og bilag II.

2. Sikkerhedsledelsessystemet skal opfylde de krav og indeholde de elementer, der er fastsat i bilag III, tilpasset til karakteren og størrelsen af samt andre omstændigheder ved den pågældende aktivitet. Systemet sikrer kontrollen med alle risici, der hidrører fra infrastrukturforvalterens eller jernbanevirksomhedens aktivitet, herunder levering og vedligeholdelse af materiel samt brug af kontrahenter, og i givet fald også risici, der opstår som følge af andre parter aktiviteter.

3. Enhver infrastrukturforvalters sikkerhedsledelsessystem skal tage hensyn til virkningerne af forskellige jernbanevirksomheders operationer på nettet og give mulighed for, at alle jernbanevirksomheder kan operere i overensstemmelse med TSI'er, nationale sikkerhedsforskrifter og de vilkår, som er fastsat i deres sikkerhedscertifikat. Sikkerhedsledelsessystemet skal desuden udformes med henblik på, at infrastrukturforvalterens katastrofe- og beredskabsprocedurer kan koordineres med alle jernbanevirksomheder, som opererer på den pågældende infrastruktur.

4. Hvert år senest den 30. juni forelægger alle infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder sikkerhedsmyndigheden en sikkerhedsrapport omhandlende det foregående år. Sikkerhedsrapporten indeholder:

- oplysninger om, i hvilket omfang organisationens samlede sikkerhedsmål er nået, og om resultaterne af sikkerhedsplaner
- nationale sikkerhedsindikatorer og de fælles sikkerhedsindikatorer, der er fastsat i bilag I, i det omfang, det er relevant for den pågældende organisation
- resultaterne af intern sikkerhedsrevision
- bemærkninger om fejl og mangler ved jernbanedrift og infrastrukturforvaltning, som kan være relevante for sikkerhedsmyndigheden.

KAPITEL III

SIKKERHEDSCERTIFICERING

Artikel 10

Sikkerhedscertifikater

1. For at få adgang til jernbaneinfrastrukturen skal en jernbanevirksomhed have et sikkerhedscertifikat i overensstemmelse med bestemmelserne i dette kapitel. Sikkerhedscertifikatet kan dække hele jernbanenettet i en medlemsstat eller kun en nærmere defineret del af det.

Formålet med sikkerhedscertifikatet er at dokumentere, at jernbanevirksomheden har etableret sit sikkerhedsledelsessystem og kan opfylde krav i TSI'er og anden relevant EF-lovgivning og i nationale sikkerhedsforskrifter, så den er i stand til at kontrollere risici og operere sikkert på nettet.

2. Sikkerhedscertifikatet omfatter:

- a) certificering, der bekræfter godkendelsen af jernbanevirksomhedens sikkerhedsledelsessystem, som beskrevet i artikel 9 og bilag III, og
- b) certificering, der bekræfter godkendelsen af de forholdsregler, jernbanevirksomheden har truffet for at opfylde specifikke krav, der er nødvendige for sikker togdrift på det relevante net med hensyn til TSI'er, nationale sikkerhedsforskrifter, personale og rullende materiel, baseret på dokumentation forelagt af jernbanevirksomheden, som beskrevet i bilag IV.

3. Sikkerhedsmyndigheden i den medlemsstat, hvor jernbanevirksomheden først etablerer togdrift, foretager certificeringen i overensstemmelse med stk. 2, litra a) og b).

Certificeringen i henhold til stk. 2, litra a), specificerer karakteren og omfanget af de jernbaneoperationer, certifikatet dækker. Certifikatet er gyldigt i hele EU for tilsvarende jernbanetransportoperationer.

4. Sikkerhedsmyndigheden i den medlemsstat, hvori jernbanevirksomheden har til hensigt at udføre yderligere jernbanetransporttjenester, foretager den yderligere nationale certificering, der kræves i henhold til stk. 2, litra b).

5. Sikkerhedscertifikatet fornyes hvert femte år. Det ajourføres helt eller delvist, når som helst karakteren eller omfanget af de pågældende aktiviteter ændres væsentligt.

Indehaveren af sikkerhedscertifikatet underretter omgående den kompetente sikkerhedsmyndighed om alle væsentlige ændringer i forudsætningerne for sikkerhedscertifikatet. Indehaveren underretter desuden den kompetente sikkerhedsmyndighed, såfremt nye kategorier af personale inddrages i togdriften, eller nye typer rullende materiel tages i brug.

Sikkerhedsmyndigheden kan forlange, at sikkerhedscertifikatet revideres efter væsentlige ændringer i de overordnede sikkerhedsregler.

Hvis sikkerhedsmyndigheden finder, at indehaveren ikke længere opfylder forudsætningerne for et sikkerhedscertifikat, tilbagekalder den omgående certifikatet med en begrundelse for denne afgørelse.

6. Sikkerhedsmyndigheden underretter Agenturet om de i stk. 2, litra a), omhandlede sikkerhedscertifikater, der er udstedt, fornyet, ændret eller tilbagekaldt. Der oplyses om navn og adresse på jernbanevirksomheden, udstedelsesdato,

sikkerhedscertifikatets anvendelsesområde og gyldighed og, i tilfælde af tilbagekaldelse, begrundelsen herfor.

7. Senest den [...] ⁽¹⁾ vurderer Agenturet udviklingen med hensyn til sikkerhedscertificering og forelægger en rapport for Kommissionen med anbefalinger vedrørende indførelse af en strategi baseret på et fælles EF-sikkerhedscertifikat. Kommissionen foretager sig det fornødne for at følge op på anbefalingerne.

Artikel 11

Ansøgningskrav

1. Sikkerhedsmyndigheden træffer afgørelse om en ansøgning om sikkerhedscertifikat hurtigst muligt og senest fire måneder efter at have modtaget alle de krævede oplysninger og eventuelle supplerende oplysninger. Hvis ansøgeren anmodes om at forelægge yderligere oplysninger, meddeles dette omgående.

2. For at gøre det lettere for nye jernbanevirksomheder at etablere sig og for jernbanevirksomheder fra andre medlemsstater at indgive ansøgninger giver sikkerhedsmyndigheden detaljeret vejledning om, hvordan sikkerhedscertifikatet opnås. Den oplyser om alle krav, som er fastsat i henhold til artikel 10, stk. 2, og stiller alle relevante dokumenter til rådighed for ansøgeren.

Der gives særlig vejledning til jernbanevirksomheder, som ansøger om et sikkerhedscertifikat for tjenester på en nærmere afgrænset del af en infrastruktur, med specifik angivelse af, hvilke forskrifter der er gældende for den pågældende del.

3. En skriftlig ansøgningsvejledning med en beskrivelse af og redegørelse for kravene og angivelse af, hvilke dokumenter der skal forelægges, stilles gratis til rådighed for ansøgerne.

Artikel 12

Efteruddannelse og certificering af togpersonale

1. Togførere og personale, der ledsager togene fra en jernbanevirksomhed, som er blevet certificeret i overensstemmelse med artikel 10, stk. 2, litra b), i én medlemsstat med hensyn til opfyldelse af grundlæggende krav vedrørende aldersgrænser, grundlæggende færdigheder, egnethed og helbredstilstand, godkendes af de øvrige medlemsstater.

2. Medlemsstaterne sørger for, at jernbanevirksomheder, der ansøger om et sikkerhedscertifikat, har adgang på retfærdige og ikke-diskriminatoriske vilkår til efteruddannelsesfaciliteter for togførere og personale, der ledsager togene, såfremt sådan efteruddannelse er nødvendig for at opfylde sikkerhedscertifikatets krav.

Den tilbudte efteruddannelse skal omfatte nødvendigt bane-kendskab, driftsregulativer, signal- og styringskontrollsystemet og gældende katastrofe- og beredskabsprocedurer for de strækninger, hvorpå der drives togtrafik.

⁽¹⁾ Fem år efter direktivets ikrafttræden.

Hvis efteruddannelsen ikke omfatter eksamination og certificering, sørger medlemsstaterne for, at jernbanevirksomheder har adgang til en sådan certificering, hvis det er et krav for at få udstedt sikkerhedscertifikatet.

Sikkerhedsmyndigheden sørger for, at efteruddannelsestilbud eller i givet fald certificering opfylder de sikkerhedskrav, der er fastsat i TSI'er, eller nationale sikkerhedsforskrifter, som er beskrevet i artikel 7 og bilag II.

3. Hvis det kun er en enkelt jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalteren, der kan tilbyde efteruddannelse, sørger medlemsstaterne for, at denne efteruddannelse er tilgængelig for andre jernbanevirksomheder til en rimelig og ikke-diskriminatorisk pris.

Artikel 13

Certificering af rullende materiel i brug

1. Jernbanevirksomheder, der opererer med rullende materiel, som er certificeret i en medlemsstat i overensstemmelse med artikel 10, stk. 2, litra b), og ikke fuldt ud opfylder en TSI, skal certificeres i andre medlemsstater.

2. Den jernbanevirksomhed, der ansøger om certificering i andre medlemsstater, indgiver teknisk dokumentation for det rullende materiel eller den pågældende type rullende materiel til den relevante sikkerhedsmyndighed med oplysninger om materiellets påtænkte anvendelse på nettet. Dokumentationen skal indeholde følgende oplysninger:

- a) bevis for, at det rullende materiel er certificeret af en sikkerhedsmyndighed i en anden medlemsstat, og en redegørelse for dets hidtidige funktion og drift, vedligeholdelse og eventuelle tekniske ændringer foretaget efter certificeringen
- b) relevante tekniske data og driftsmæssige karakteristika, hvorom sikkerhedsmyndigheden anmoder, og som kræves til den supplerende certificering af materiellet
- c) bevis for tekniske og driftsmæssige karakteristika, hvoraf det fremgår, at det rullende materiel er i overensstemmelse med energiforsynings-, signal- og styringskontrollsystemet, sporvidden, infrastrukturprofiler, det maksimale tilladte akseltryk og andre tekniske begrænsninger på nettet
- d) oplysninger om dispensationer fra nationale sikkerhedsforskrifter, som er nødvendige for at foretage certificeringen, og attestation for en risikovurdering, hvoraf det fremgår, at godkendelse af det rullende materiel ikke vil skabe unødige risici på nettet.

3. Sikkerhedsmyndigheden kan forlange, at der foretages prøvekørsler på nettet for at kontrollere overensstemmelsen med de begrænsende parametre i stk. 2, litra c), og foreskriver i så fald omfanget og indholdet af sådanne prøvekørsler.

4. Sikkerhedsmyndigheden træffer i overensstemmelse med denne artikel afgørelse om en ansøgning hurtigst muligt og senest fire måneder efter at have fået forelagt den komplette

tekniske dokumentation, herunder dokumentationen for prøvekørslerne. Der kan i certifikatet være fastsat betingelser for materiellets brug samt andre restriktioner.

Artikel 14

Harmonisering af sikkerhedscertifikater

1. Senest den [dato] ⁽¹⁾ vedtages der fælles harmoniserede krav i henhold til artikel 10, stk. 2, litra b), og bilag IV samt et fælles format for ansøgningsvejledningen efter proceduren i artikel 26, stk. 2.

2. Forud for vedtagelsen af harmoniserede krav og et fælles format for ansøgningsvejledningen kan der vedtages ikke-bindende retningslinjer efter proceduren i artikel 26, stk. 3.

3. Agenturet fremsætter anbefalinger til harmoniserede krav og et fælles format for ansøgningsvejledningen i henhold til et mandat, som vedtages efter proceduren i artikel 26, stk. 2.

KAPITEL IV

SIKKERHEDSMYNDIGHED

Artikel 15

Sikkerhedsmyndighedens opgaver

1. Hver medlemsstat opretter en sikkerhedsmyndighed, der fører tilsyn med og udsteder forskrifter for jernbanesikkerheden. Sikkerhedsmyndigheden er med hensyn til organisation, retlig struktur og beslutningstagning uafhængig af alle jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og ansøgere om sikkerhedscertifikater.

2. Sikkerhedsmyndigheden har følgende reguleringsopgaver som et minimum:

- a) udstedelse i henhold til artikel 14 i direktiv 96/48/EF af ibrugtagningstilladelse for de strukturelt definerede delsystemer, der indgår i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog
- b) udstedelse i henhold til artikel 14 i direktiv 2001/16/EF af ibrugtagningstilladelse for de strukturelt definerede delsystemer, der indgår i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog
- c) udstedelse af ibrugtagningstilladelse for nyt og væsentligt ændret rullende materiel, for hvilket der endnu ikke er vedtaget en TSI
- d) udstedelse, fornyelse, ændring og tilbagekaldelse af relevante dele af sikkerhedscertifikater i henhold til artikel 10
- e) vedtagelse af retligt bindende nationale sikkerhedsforskrifter, som beskrevet i artikel 7 og bilag II, medmindre de udstedes af landets parlament eller regering.

⁽¹⁾ Fem år efter direktivets ikrafttræden.

3. Sikkerhedsmyndigheden varetager følgende tilsynsopgaver:

- a) kontrol med, at de strukturelt definerede delsystemer i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog drives og vedligeholdes i overensstemmelse med de relevante væsentlige krav
- b) kontrol med, at de strukturelt definerede delsystemer i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog drives og vedligeholdes i overensstemmelse med de relevante væsentlige krav
- c) varetagelse af medlemsstatens ansvar for tilsynet med interoperabilitetskomponenterne og deres overensstemmelse med de væsentlige krav
- d) kontrol med, at infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder opererer i overensstemmelse med de krav, der er fastsat i EF-lovgivning eller national lovgivning, og at betingelser og krav, der er fastsat i sikkerhedscertifikater, er opfyldt
- e) tilsyn med, at rullende materiel er behørigt registreret, og at sikkerhedsmæssige oplysninger i det nationale register, der er oprettet i henhold til artikel [...] i direktiv 96/48/EF og artikel [...] i direktiv 2001/16/EF, er korrekte og ajourførte.

4. De i stk. 2 og 3 nævnte opgaver kan ikke overføres eller gives i entreprise til en infrastrukturforvalter eller en jernbanevirksomhed.

Artikel 16

Principper for sikkerhedsmyndighedens beslutningstagning

1. Sikkerhedsmyndigheden udfører sine opgaver på en åben og ikke-diskriminatorisk måde. Den giver navnlig alle parter mulighed for at blive hørt og begrundet sine afgørelser.

Den reagerer omgående på anmodninger og ansøgninger, fremsætter selv hurtigst muligt anmodninger om oplysninger og meddeler ligeledes hurtigst muligt sine afgørelser.

Under udviklingen af de nationale rammer for sikkerhedsreguleringen hører sikkerhedsmyndigheden alle involverede og interesserede parter, herunder infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, fabrikanter, virksomheder, der udfører reparations- og vedligeholdelsesarbejdet samt brugere og personalerepræsentanter.

2. Sikkerhedsmyndigheden kan frit gennemføre alle inspektioner og undersøgelser, der er nødvendige for varetagelsen af dens tilsynsopgaver, og har adgang til alle relevante dokumenter og lokaler, anlæg og materiel hos infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder.

3. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at sikkerhedsmyndighedens afgørelser kan prøves ved en domstol.

4. Sikkerhedsmyndighederne udveksler synspunkter og erfaringer med henblik på at harmonisere kriterierne for deres beslutningstagning i EU. Samarbejdet tager navnlig sigte på at lette og koordinere sikkerhedscertificeringen af jernbanevirksomheder, der har fået tildelt internationale kanaler efter proceduren i artikel 15 i direktiv 2001/14/EF.

Agenturet bistår dem i disse opgaver.

Artikel 17

Årlig rapport

Sikkerhedsmyndigheden offentliggør hvert år en rapport om sine aktiviteter det foregående år, som fremsendes senest den 30. september til Agenturet. Rapporten indeholder oplysninger om:

- a) udviklingen i jernbanesikkerheden, herunder en samlet redegørelse for situationen i medlemsstaten, hvad angår de fælles sikkerhedsindikatorer i bilag I
- b) vigtige ændringer i lovgivning og regler om jernbanesikkerhed
- c) udviklingen vedrørende sikkerhedscertificering
- d) resultater og erfaringer fra tilsynet med infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder.

KAPITEL V

UNDERSØGELSE AF ULYKKER OG HÆNDELSER

Artikel 18

Tildragelser, der skal efterforskes

1. Medlemsstaterne sørger for, at der gennemføres en undersøgelse efter alvorlige ulykker og hændelser på jernbanesystemet med det formål at afdække mulighederne for at forbedre jernbanesikkerheden og forebygge fremtidige ulykker og hændelser.

2. Tildragelser, der skal undersøges, omfatter:

- a) alvorlige ulykker
- b) hændelser, som under lidt anderledes vilkår kunne have resulteret i alvorlige ulykker, herunder tekniske fejl ved de strukturelt definerede delsystemer eller ved interoperabilitetskomponenterne i de transeuropæiske jernbanesystemer for højhastighedstog og konventionelle tog.

3. Omfanget af og proceduren for undersøgelserne fastlægges af det i artikel 20 omhandlede undersøgelsesorgan under hensyntagen til principperne og målsætningerne i artikel 19 og 21 og afhængigt af, hvilke erfaringer man forventer at kunne drage af ulykken eller hændelsen med henblik på forbedring af sikkerheden.

Undersøgelsesorganet afgør selv, hvorvidt der skal gennemføres en undersøgelse af en i stk. 2, litra b), omhandlet tildragelse. Ved denne afgørelse tages der hensyn til:

- a) hændelsens alvor
 - b) hvorvidt den er led i en række hændelser af relevans for hele systemet
 - c) hændelsens indvirkning på jernbanesikkerheden i EU-sammenhæng og
 - d) henvendelser fra infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder eller sikkerhedsmyndigheden.
4. Undersøgelsen vedrører under ingen omstændigheder spørgsmålet om placering af skyld eller erstatningsansvar.

Artikel 19

Undersøgelsens status

1. Medlemsstaterne fastsætter inden for rammerne af deres respektive retssystemer en retlig status for undersøgelsen af ulykker og hændelser, som sætter undersøgelseslederne i stand til at udføre deres opgave så effektivt og hurtigt som muligt.
2. I overensstemmelse med gældende lovgivning i medlemsstaterne og i givet fald i samarbejde med de myndigheder, der er ansvarlige for den retslige efterforskning, skal de ansvarlige for gennemførelsen af undersøgelserne hurtigst muligt have:
 - a) adgang til ulykkes- eller hændelsesstedet samt til det involverede rullende materiel, den relevante infrastruktur og trafikstyrings- og signalanlæg
 - b) ret til umiddelbart at registrere bevismateriale og foretage kontrolleret fjernelse af vrage, infrastruktur anlæg eller komponenter til undersøgelses- eller analyseformål
 - c) adgang og ret til i undersøgelsen at gøre brug af indholdet af registreringsinstrumenter om bord og udstyr til optagelse af verbal kommunikation og registrering af signal- og styringssystemets drift
 - d) adgang til resultaterne af undersøgelsen eller obduktionen af ligene af dødsofre
 - e) adgang til resultaterne af afhøringer af togpersonale og andet jernbanepersonale, der var involveret i ulykken eller hændelsen
 - f) mulighed for selv at afhøre involveret jernbanepersonale og andre vidner
 - g) adgang til al relevant information eller dokumentation, der forefindes hos infrastrukturforvalteren, de involverede jernbanevirksomheder og sikkerhedsmyndigheden.

3. Undersøgelsen udføres uafhængigt af alle former for retslig efterforskning og kan under ingen omstændigheder forsinkes eller hindres af eventuelle retssager.

Artikel 20

Undersøgelsesorgan

1. Hver medlemsstat sørger for, at den i artikel 18, stk. 2, omhandlede undersøgelse af ulykker og hændelser varetages af et permanent organ. Dette organ er med hensyn til organisation, retlig struktur og beslutningstagning uafhængigt af alle infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, afgiftsorganer, infrastrukturtildelingsorganer og bemyndigede organer. Det er desuden uafhængigt af sikkerhedsmyndigheden, alle organer med ansvar for regulering af jernbanesektoren og alle andre parter, hvis interesser kan komme i et modsætningsforhold til de opgaver, der pålægges undersøgelsesorganet.

2. Undersøgelsesorganet skal have de nødvendige midler til rådighed til at udføre sine opgaver uafhængigt af de i stk. 1 anførte organisationer og skal have bevilget tilstrækkelige ressourcer hertil. Undersøgelsespersonalet skal have en status, der giver den nødvendige garanti for deres uafhængighed. Personalet omfatter mindst én person, der kan varetage funktionen som undersøgelsesleder i tilfælde af en ulykke eller hændelse.

3. Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om, at jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og i givet fald sikkerhedsmyndigheden er forpligtet til omgående at aflægge rapport til undersøgelsesorganet om de i artikel 18, stk. 2, omhandlede ulykker og hændelser. Undersøgelsesorganet skal kunne reagere på sådanne rapporter og foretage sig det nødvendige for at indlede undersøgelsen omgående.

4. Undersøgelsesorganet kan kombinere sine opgaver i medfør af dette direktiv med opgaver vedrørende undersøgelse af andre tildragelser end jernbaneulykker og -hændelser, såfremt en sådan undersøgelse ikke bringer organets uafhængighed i fare.

5. Om nødvendigt kan organet anmode undersøgelsesorganer fra andre medlemsstater eller Agenturet om at bistå med ekspertise eller foretage tekniske inspektioner, analyser eller evalueringer.

6. Medlemsstaterne kan give undersøgelsesorganet til opgave at undersøge andre jernbaneulykker og -hændelser end de i artikel 18, stk. 2, nævnte.

7. Undersøgelsesorganer udveksler synspunkter og erfaringer med henblik på at udvikle fælles undersøgelsesmetoder, udarbejde fælles principper for opfølgningen af anbefalinger på sikkerhedsområdet og tilpasse sig den tekniske og videnskabelige udvikling.

Agenturet bistår dem i denne opgave.

*Artikel 21***Gennemførelse af undersøgelser**

1. En ulykke eller hændelse, der er nævnt i artikel 18, stk. 2, undersøges af undersøgelsesorganet i den medlemsstat, hvori den indtraf. Hvis det ikke er muligt at fastslå, i hvilken medlemsstat den indtraf, eller hvis den indtraf på grænsen mellem to medlemsstater, aftaler de relevante organer, hvilket af dem der skal gennemføre undersøgelsen, eller aftaler at gennemføre den i fællesskab. I første tilfælde får det andet organ mulighed for at deltage i undersøgelsen og modtager alle oplysninger om resultaterne.

2. For hver ulykke eller hændelse sørger det organ, der er ansvarligt for undersøgelsen, for, at de nødvendige ressourcer er til rådighed, herunder den nødvendige driftsmæssige og tekniske ekspertise til at udføre opgaven.

3. Undersøgelsen gennemføres under størst mulig åbenhed, så alle parter får mulighed for at blive hørt og underrettet om resultaterne. Den relevante infrastrukturforvalter og de involverede jernbanevirksomheder, sikkerhedsmyndigheden, ofrene og deres familie, ejere af beskadigede genstande, fabrikanten, involverede beredskabstjenester og repræsentanter for personale og brugere underrettes om undersøgelsen og dens resultater og får i det omfang, det er praktisk muligt, mulighed for at deltage i forløbet.

*Artikel 22***Rapporter**

1. Der skal for en undersøgelse af en ulykke eller hændelse, der er nævnt i artikel 18, stk. 2, udarbejdes rapporter i en passende form i forhold til ulykkens eller hændelsens karakter og alvor og resultaternes relevans. I rapporterne oplyses om formålet med undersøgelsen, som anført i artikel 18, stk. 1, og de indeholder i givet fald anbefalinger på sikkerhedsområdet.

2. Undersøgelsesorganet offentliggør den endelige rapport hurtigst muligt og normalt senest 12 måneder efter datoen for tildragelsen. Rapporten struktureres så vidt muligt efter modellen i bilag V. Rapporten, herunder anbefalinger på sikkerhedsområdet, fremsendes til de i artikel 21, stk. 3, nævnte relevante parter og til berørte organer og parter i andre medlemsstater.

3. Undersøgelsesorganet offentliggør hvert år senest den 30. september en rapport med en redegørelse for de undersøgelser, der er gennemført det foregående år, de anbefalinger på sikkerhedsområdet, der er fremsat, og de korrigerende foranstaltninger, der er truffet i medfør af tidligere fremsatte anbefalinger.

*Artikel 23***Oplysninger, der skal fremsendes til Agenturet**

1. Inden en uge efter, at der er truffet afgørelse om at indlede en undersøgelse, underretter undersøgelsesorganet

Agenturet herom. Der oplyses om dato og tidspunkt for tildragelsen samt stedet og tildragelsens karakter og konsekvenser med hensyn til dødsofre, personskade og tingsskade.

2. Undersøgelsesorganet fremsender en kopi til Agenturet af de endelige rapporter i artikel 22, stk. 2, og den årlige rapport i artikel 22, stk. 3.

*Artikel 24***Anbefalinger på sikkerhedsområdet**

1. En anbefaling på sikkerhedsområdet udstedt af et undersøgelsesorgan giver under ingen omstændigheder formodning om skyld eller erstatningsansvar for en ulykke eller hændelse.

2. Anbefalinger stiles til sikkerhedsmyndigheden, og, hvis det er nødvendigt på grund af anbefalingens karakter, til andre organer eller myndigheder i medlemsstaterne eller til andre medlemsstater. Medlemsstaterne og deres sikkerhedsmyndigheder træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at der tages behørigt hensyn til undersøgelsesorganernes anbefalinger på sikkerhedsområdet, og at de i givet fald følges op med korrigerende foranstaltninger.

3. Sikkerhedsmyndigheden og andre myndigheder eller organer eller i givet fald andre medlemsstater, til hvem der er stilet anbefalinger, giver undersøgelsesorganet tilbagemelding om, hvilke foranstaltninger der er truffet eller planlagt som resultat af anbefalingen.

KAPITEL VI

GENNEMFØRELSESBEFØJELSER*Artikel 25***Tilpasning af bilag**

Bilagene tilpasses den tekniske og videnskabelige udvikling efter proceduren i artikel 26, stk. 2.

*Artikel 26***Udvalg**

1. Kommissionen består af det udvalg, der er nedsat ved artikel 21 i direktiv 96/48/EF.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes forskriftsproceduren i artikel 5 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 7 og 8.

Fristen i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes rådgivningsproceduren i artikel 3 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 7 og 8.

KAPITEL VII

ALMINDELIGE OG AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 27

Ændringer i direktiv 95/18/EF

I direktiv 95/18/EF foretages følgende ændringer:

1) Artikel 8 affattes således:

»Artikel 8

Kravene til faglig kompetence er opfyldt, når den jernbanevirksomhed, der søger licens, har eller vil få en ledelsesorganisation, som er i besiddelse af den viden og/eller erfaring, der er nødvendig for at føre sikker og pålidelig kontrol og tilsyn med den form for drift, der er angivet i licensen.«

2) I bilaget udgår afsnit II.

Artikel 28

Ændringer i direktiv 2001/14/EF

I direktiv 2001/14/EF foretages følgende ændringer:

1) Titlen affattes således:

»Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur.«

2) I artikel 30, stk. 2, udgør litra f).

3) Artikel 32 udgår.

4) Artikel 34, stk. 2, affattes således:

»2. I specifikke tilfælde undersøger Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ anvendelsen og håndhævelsen af bestemmelserne om afgiftsordninger og kapacitetstildeling og træffer senest to måneder efter modtagelse af en sådan anmodning og efter rådgivningsproceduren i artikel 35, stk. 2, afgørelse om, hvorvidt den pågældende foranstaltning fortsat kan finde anvendelse. Kommissionen underretter Europa-Parlamentet, Rådet og medlemsstaterne om sin afgørelse.

Med forbehold af traktatens artikel 226 kan enhver medlemsstat forelægge Kommissionens afgørelse for Rådet inden for en frist på en måned. Rådet kan i undtagelses-tilfælde med kvalificeret flertal træffe en anden afgørelse inden for en frist på en måned.«

Artikel 29

Rapport

Kommissionen forelægger senest den [dato] ⁽¹⁾ og derefter hvert femte år en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af dette direktiv.

Rapporten er om nødvendigt ledsaget af forslag til yderligere fællesskabsforanstaltninger.

Artikel 30

Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter regler om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af de nationale bestemmelser, der er vedtaget i henhold til dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at disse bestemmelser gennemføres. Sanktionerne må ikke være diskriminatoriske og skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

Medlemsstaterne underretter Kommissionen om disse bestemmelser inden den i artikel 31 anførte dato og giver omgående meddelelse om alle efterfølgende ændringer, der berører de pågældende bestemmelser.

Artikel 31

Gennemførelse

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkommer dette direktiv inden den [...] ⁽²⁾. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

Artikel 32

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 33

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

⁽¹⁾ Fem år efter direktivets ikrafttræden.

⁽²⁾ To år efter direktivets ikrafttræden.

BILAG I

FÆLLES SIKKERHEDSINDIKATORER

Fælles sikkerhedsindikatorer, der skal indberettes til sikkerhedsmyndighederne:

Hvis der indberettes indikatorer vedrørende aktiviteter omhandlet i artikel 2, stk. 2, litra a) og b), redegøres der særskilt for dem.

Hvis der opdages nye forhold eller fejl efter rapportens forelæggelse, ændres indikatorerne for et bestemt år eller korrigeres af sikkerhedsmyndigheden ved først givne lejlighed og senest i rapporten det følgende år.

Som indikatorer vedrørende ulykker i kategori 1 nedenfor anvendes de EF-statistikker, der er udarbejdet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. .../... om statistikker for jernbanetransport, i det omfang der foreligger sådanne oplysninger.

1. Indikatorer vedrørende ulykker

1. Det samlede og relative (i forhold til togkilometer) antal ulykker samt en specificering efter følgende typer ulykker:

- togsammenstød, herunder sammenstød med forhindringer inden for fritrumsprofilen
- togafsporinger
- ulykker i jernbaneoverkørsler i niveau, herunder ulykker, der involverer fodgængere på jernbanekørsler i niveau
- personulykker forårsaget af rullende materiel i bevægelse
- brande i rullende materiel.

Der redegøres kun for den primære ulykke, også selv om konsekvenserne af en sekundær ulykke er alvorligere, f.eks. udbrud af brand efter en afsporing.

2. Det samlede og relative (i forhold til togkilometer) antal alvorligt tilskadekomne eller dræbte efter ulykkestype opdelt på følgende kategorier:

- passagerer (også i forhold til det samlede antal passagerkilometer)
- personale, herunder personale hos kontrahenter
- brugere af jernbaneoverkørsler i niveau
- personer, der uretmæssigt befinder sig på jernbanearealer
- andre.

2. Indikatorer vedrørende hændelser og farlige situationer

1. Det samlede og relative (i forhold til togkilometer) antal skinnebrud, solbuer og signalfejl.
2. Det samlede og relative (i forhold til togkilometer) antal forbikørsler af stopsignaler.
3. Det samlede og relative (i forhold til togkilometer) antal defekte hjul og aksler på rullende materiel i drift.

3. Indikatorer vedrørende konsekvenser af ulykker

1. De samlede og relative (i forhold til togkilometer) omkostninger i euro ved alle ulykker, hvor følgende omkostninger så vidt muligt bør beregnes og medtages:

- dødsfald og personskader
- godtgørelse for tab af eller skader på genstande tilhørende passagerer, personale eller tredje parter, herunder skader på miljøet

- udskiftning eller reparation af beskadiget rullende materiel og jernbaneanlæg
- trafikforsinkelser, -forstyrrelser og -omlægninger, herunder ekstraudgifter til personale og tab af goodwill.

Fra omkostningerne fratrækkes erstatning eller godtgørelse, der er dækket af tredjeparter, f.eks. ejere af motor-køretøjer, som har været involveret i ulykker ved overkørsler i niveau. Erstatninger fra forsikringer tegnet af jernbanevirksomheder eller infrastrukturforvaltere fratrækkes ikke.

2. Det samlede og relative (i forhold til udførte arbejdstimer) antal mistede arbejdstimer for personale og kontrahenter som følge af ulykker.

4. Indikatorer vedrørende infrastrukturens tekniske sikkerhed

1. Strækninger i brug med automatisk driftssikringssystem (ATP) ⁽¹⁾, udtrykt i procent og antal togkilometer på ATP-udstyrede strækninger, udtrykt i procent.
2. Antal overkørsler i niveau (i alt og per banekilometer). Antal overkørsler i niveau med automatisk eller manuel sikring, udtrykt i procent.

5. Indikatorer vedrørende sikkerhedsledelsen

Udførte interne revisioner hos infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder som fastsat i dokumentationen for sikkerhedsledelsessystemet. Det samlede og relative (i forhold til krævede (og/eller planlagte) revisioner) antal gennemførte revisioner.

6. Definitioner

De indberettende myndigheder kan til forelæggelsen af de i dette bilag omhandlede data anvende nationalt anerkendte definitioner af indikatorerne og metoderne til beregning af omkostninger. I et bilag til den i artikel 7 omhandlede årlige rapport redegøres der for alle anvendte definitioner og beregningsmetoder.

⁽¹⁾ Hvis der er flere forskellige ATP-systemer i brug, redegøres der særskilt for hvert enkelt system.

BILAG II

ANMELDELSE AF NATIONALE SIKKERHEDSFORSKRIFTER

Nationale sikkerhedsforskrifter anmeldes til Kommissionen efter proceduren i artikel 7:

1. forskrifter vedrørende eksisterende nationale sikkerhedsmål og sikkerhedsmetoder som anført i artikel 5, stk. 2 og 3
2. forskrifter vedrørende krav til sikkerhedsledelsessystemer og sikkerhedscertificering af jernbanevirksomheder
3. forskrifter vedrørende krav for ibrugtagningstilladelse og vedligeholdelse af nyt og væsentligt ændret rullende materiel, som endnu ikke er omfattet af en TSI. Anmeldelsen skal omfatte forskrifter for udveksling af rullende materiel mellem jernbanevirksomheder, registreringssystemer og krav til afprøvningsprocedurer
4. fælles driftsregulativer for jernbanenettet, som endnu ikke er omfattet af TSI'er, herunder regulativer vedrørende signal- og trafikstyringssystemet
5. regler indeholdende krav om yderligere interne driftsregulativer (virksomhedsregulativer), som skal fastsættes af infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder
6. forskrifter vedrørende krav til personale, der udfører sikkerhedskritiske opgaver, herunder udvælgelseskriterier, helbredstilstand, faglig uddannelse og certificering, såfremt de endnu ikke er omfattet af en TSI
7. forskrifter vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser.

BILAG III

SIKKERHEDSLEDELSESSYSTEMER

1. **Krav til sikkerhedsledelsessystemet**

Alle relevante dele af sikkerhedsledelsessystemet skal dokumenteres bl.a. med en beskrivelse af ansvarsfordelingen inden for infrastrukturforvalterens eller jernbanevirksomhedens organisation. Systemet skal vise, hvordan kontrollen er sikret fra ledelsens side på forskellige niveauer, hvordan personalet og deres repræsentanter på alle niveauer er inddraget, og hvordan der sikres en løbende forbedring af sikkerhedsledelsessystemet.

Der skal afsættes tilstrækkelige ressourcer til at sikre, at personale med ekspertise og erfaring inden for sikkerhedsledelse varetager nøglefunktioner.

2. **Grundelementer i sikkerhedsledelsessystemet**

Grundelementerne i sikkerhedsledelsessystemet er:

- a) en sikkerhedspolitik godkendt af organisationens øverste ledelse og formidlet til hele personalet
- b) kvalitative og kvantitative overordnede mål for fastholdelse og forbedring af sikkerheden og planer for opfyldelsen af målene
- c) procedurer for overholdelse af eksisterende, nye og ændrede tekniske og driftsmæssige standarder, som er fastsat i TSI'er eller i de i artikel 7 og bilag II omhandlede nationale forskrifter eller i andre relevante forskrifter og procedurer, der skal sikre overholdelse af standarderne i hele materiellets og operationernes livscyklus
- d) procedurer og metoder for risikovurderinger og implementering af risikostyringsforanstaltninger, såfremt en ændring i driftsvilkårene eller nyt materiel indebærer nye risici i relation til infrastrukturen eller driften
- e) udarbejdelse af programmer for efteruddannelse af personale samt systemer til at sikre, at personalets kompetence opretholdes, og opgaverne udføres i overensstemmelse hermed
- f) procedurer for formidling af tilstrækkelig information inden for organisationen og i givet fald mellem organisationer, der opererer på samme infrastruktur
- g) procedurer og formater for, hvordan sikkerhedsinformation dokumenteres, og fastlæggelse af procedurer for kontrol med udformningen af afgørende sikkerhedsinformation
- h) procedurer, der sikrer, at ulykker, hændelser, farlige situationer og andre farlige tilfælde indberettes, undersøges og analyseres, og at der træffes de nødvendige forebyggende forholdsregler
- i) udarbejdelse med de relevante offentlige myndigheders godkendelse af handlings-, beredskabs- og informationsplaner i tilfælde af katastrofesituationer
- j) foranstaltninger til sikring af regelmæssig intern revision af sikkerhedsledelsessystemet.

BILAG IV

ERKLÆRINGER I TILKNYTNING TIL SIKKERHEDSCERTIFIKATER, DER VEDRØRER SPECIFIKKE DELE AF NETTET

Følgende dokumenter skal forelægges, for at sikkerhedsmyndigheden kan udstede et sikkerhedscertifikat, der dækker en specifik del af nettet. For at undgå dobbeltarbejde og reducere informationsmængden forelægges der kun summarisk dokumentation for de elementer, som opfylder TSI'er og andre krav i direktiv 96/48/EF og 2001/14/EF:

- dokumentation fra jernbanevirksomheden for TSI'er eller dele af TSI'er og i givet fald nationale sikkerhedsforskrifter og andre forskrifter vedrørende virksomhedens drift, personale og rullende materiel, samt dokumentation for, hvordan sikkerhedsledelsessystemet sikrer overholdelsen af disse
- dokumentation fra jernbanevirksomheden for de forskellige kategorier af virksomhedens eget personale eller kontrahenters personale til driften, herunder dokumentation for, at de opfylder kravene i TSI'er eller nationale forskrifter og er behørigt certificeret
- dokumentation fra jernbanevirksomheden for de forskellige typer rullende materiel, der anvendes til driften, herunder dokumentation for, at de opfylder kravene i TSI'er eller nationale forskrifter og er behørigt certificeret.

BILAG V

HOVEDINDHOLDET AF UNDERSØGELSESRAPPORTEN OM ULYKKER OG HÆNDELSER**1. Resumé**

Resuméet skal indeholde en kort beskrivelse af hændelsen, hvor og hvornår den fandt sted, samt dens konsekvenser. Der oplyses om de direkte årsager samt medvirkende faktorer og underliggende årsager, som er fastslået ved undersøgelsen. De vigtigste anbefalinger nævnes, og det oplyses, til hvem de er stilet.

Rapporten skal i givet fald indeholde en oversættelse af resuméet til et af Agenturets arbejdssprog.

2. Umiddelbare kendsgerninger om tildragelsen**1. Tildragelsen:**

- dato, nøjagtigt tidspunkt og sted for tildragelsen
- beskrivelse af begivenhederne og ulykkesstedet, herunder indsatsen fra redningsmandskab og beredskabstjenester
- afgørelsen om at iværksætte en undersøgelse, undersøgelsesholdets sammensætning og undersøgelsens forløb.

2. Omgivende forhold:

- involveret personale og kontrahenter og andre parter og vidner
- togene og deres sammensætning, herunder registreringsnummer på involveret rullende materiel
- beskrivelse af infrastrukturen og signalsystemet
- sportyper, sporskiftet, aflåsning, signaler, driftssikring
- kommunikationsmidler
- arbejder udført på eller i nærheden af ulykkesstedet
- den udløsende faktor for jernbaneberedskabsplanen og dennes forløb
- den udløsende faktor for de offentlige redningstjenesters, politiets og hospitalsvæsenets beredskabsplaner og deres forløb.

3. Dræbte, tilskadekomne og materielle skader:

- passagerer og tredjeparter, personale, herunder kontrahenter
- gods, bagage og andre genstande
- rullende materiel, infrastruktur og miljø.

4. *Eksterne omstændigheder:*

- vejrlig og geografiske forhold.

3. Undersøgelser- og afhøringsrapporter

1. *Resumé af vidneudsagn (under overholdelse af regler om beskyttelse af personoplysninger):*

- jernbanepersonale, herunder kontrahenter
- andre vidner.

2. *Sikkerhedsledelsessystemet:*

- den overordnede organisation og hvordan ordrer afgives og udføres
- krav til personalet og hvordan opfyldelsen af disse krav sikres
- rutiner vedrørende intern kontrol og revision samt resultaterne heraf
- grænseflade mellem forskellige aktører på infrastrukturen.

3. *Forskrifter og regulativer:*

- relevant EF-lovgivning og nationale love og administrative regler
- andre forskrifter såsom driftsregulativer, lokale instrukser, personalevedtægter, vedligeholdelsesforskrifter og gældende standarder.

4. *Det rullende materiel og de tekniske anlægs funktionsdygtighed:*

- signal- og styringskontrollsystem, herunder automatisk dataregistrering
- infrastruktur
- kommunikationsudstyr
- rullende materiel, herunder redegørelse for automatisk dataregistrering.

5. *Dokumentation for driftssystemet:*

- foranstaltninger truffet af personalet vedrørende trafikstyring og signaler
- mundtlig kommunikation i tilknytning til tildragelsen, herunder lydoptagelser
- foranstaltninger, der er truffet for at beskytte og sikre stedet for tildragelsen.

6. *Grænsefladen menneske-maskine-organisation:*

- det involverede personales faktiske arbejdstid
- helbredsmæssige og personlige forhold af betydning for tildragelsen, herunder fysisk eller psykisk stress
- udformningen af udstyr af betydning for grænsefladen menneske-maskine.

7. *Tidligere tildragelser af tilsvarende karakter.*

4. Analyser og konklusioner

1. *Afsluttende redegørelse for hændelsesforløbet:*

- dragning af konklusioner om tildragelsen, baseret på de i afsnit 3 fastslåede kendsgerninger.

2. Diskussion:

- analyse af de i afsnit 3 fastslåede kendsgerninger med henblik på dragning af konklusioner om årsagerne til tildragelsen og redningstjenestens indsats.

3. Konklusioner:

- direkte og umiddelbare årsager til tildragelsen, herunder medvirkende faktorer i forbindelse med involverede personers handlinger og reaktioner eller rullende materiel eller tekniske anlægs tilstand
- underliggende årsager vedrørende færdigheder, procedurer og vedligeholdelse
- grundlæggende årsager i tilknytning til det overordnede regelværk og anvendelsen af sikkerhedsledelses-systemet.

4. Yderligere bemærkninger:

- fejl og mangler afdækket ved undersøgelsen, men uden betydning for konklusionerne om årsagerne.

5. Trufne forholdsregler

Redegørelse for de forholdsregler, der allerede er truffet eller vedtaget som følge af tildragelsen.

6. anbefalinger
