

Miércoles, 26 de febrero de 2014

P7_TA(2014)0150

Seguridad ferroviaria *I**

Resolución legislativa del Parlamento Europeo, de 26 de febrero de 2014, sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la seguridad ferroviaria (versión refundida) (COM(2013)0031 — C7-0028/2013 — 2013/0016(COD))

(Procedimiento legislativo ordinario — refundición)

(2017/C 285/55)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2013)0031),
 - Vistos el artículo 294, apartado 2, y el artículo 91, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C7-0028/2013),
 - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
 - Vistos los dictámenes motivados presentados por el Seimas (Parlamento lituano), el Senado rumano y el Riksdag (Parlamento sueco), de conformidad con lo dispuesto en el Protocolo n.º 2 sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, en los que se afirma que el proyecto de acto legislativo no respeta el principio de subsidiariedad,
 - Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo de 11 de julio de 2013 ⁽¹⁾
 - Visto el dictamen del Comité de las Regiones de 8 de octubre de 2013 ⁽²⁾,
 - Visto el Acuerdo interinstitucional, de 28 de noviembre de 2001, para un recurso más estructurado a la técnica de la refundición de los actos jurídicos ⁽³⁾,
 - Vista la carta dirigida por la Comisión de Asuntos Jurídicos a la Comisión de Transportes y Turismo, de conformidad con el artículo 87, apartado 3, de su Reglamento,
 - Vistos los artículos 87 y 55 del Reglamento,
 - Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A7-0015/2014),
- A. Considerando que, según el grupo consultivo de los Servicios Jurídicos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión, la propuesta en cuestión no contiene ninguna modificación de fondo aparte de las señaladas como tales en la propuesta, y que, en lo que se refiere a la codificación de las disposiciones inalteradas de los textos existentes, la propuesta se limita a una codificación pura y simple de las mismas, sin modificaciones sustanciales;
1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación, teniendo en cuenta las recomendaciones del grupo consultivo de los Servicios Jurídicos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión;
 2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si se propone modificar sustancialmente su propuesta o sustituirla por otro texto;
 3. Encarga a su Presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

⁽¹⁾ DO C 327 de 12.11.2013, p. 122.

⁽²⁾ DO C 356 de 5.12.2013, p. 92.

⁽³⁾ DO C 77 de 28.3.2002, p. 1.

Miércoles, 26 de febrero de 2014

P7_TC1-COD(2013)0016

Posición del Parlamento Europeo aprobada en primera lectura el 26 de febrero de 2014 con vistas a la adopción de la Directiva 2014/.../UE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la seguridad ferroviaria (Refundición)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 91, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión,

Prevía transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾, ha sido modificada sustancialmente. Dado que es preciso introducir nuevas modificaciones, procede, en aras de una mayor claridad, refundir dicha Directiva.
- (1 bis) *El ferrocarril es ya el modo de transporte más seguro en la Unión y además su nivel de seguridad ha mejorado a lo largo de las últimas décadas. Aunque su actividad ha aumentado, pasando de 200 000 millones de viajeros-kilómetro en 1970 a más de 300 000 en la actualidad, el promedio anual de muertes de viajeros de ferrocarril se ha reducido, pasándose de unos 400 a principios de la década de 1970 a menos de 100 en la actualidad.* [Enm. 1]
- (1 ter) *No solo debe garantizarse la seguridad de viajeros y trabajadores, incluido el personal de los contratistas, sino también la de los usuarios de los pasos a nivel y las personas que residen cerca de las líneas ferroviarias.* [Enm. 2]
- (1 quater) *La seguridad ferroviaria debe seguir mejorando conforme al progreso científico y técnico, habida cuenta de la mejora prevista de la competitividad del transporte ferroviario.* [Enm. 3]
- (1 quinquies) *El entorno ferroviario de la Unión ha experimentado profundos cambios, activados, entre otros, por los tres «paquetes ferroviarios» adoptados desde principios de la década de 1990. La creación gradual del espacio ferroviario europeo único se ha caracterizado por una multiplicación de agentes, un mayor recurso a subcontratistas y una entrada más frecuente de operadores en el mercado. En este contexto de mayor complejidad, la seguridad ferroviaria depende en grado crítico de la interacción entre todos los agentes, en concreto las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras, la industria ferroviaria y las autoridades responsables de la seguridad. La legislación en materia de seguridad debe tener en cuenta estos cambios e introducir procedimientos e instrumentos de información, gestión y emergencia adecuados.* [Enm. 4]

⁽¹⁾ DO C 327 de 12.11.2013, p. 122.

⁽²⁾ DO C 356 de 5.12.2013, p. 92.

⁽³⁾ Posición del Parlamento Europeo de 26 de febrero de 2014.

⁽⁴⁾ Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de abril de 2004 sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (DO L 164 de 30.4.2004, p. 44).

Miércoles, 26 de febrero de 2014

- (2) La Directiva 2004/49/CE estableció un marco normativo común de la seguridad ferroviaria mediante la armonización del contenido de las normas de seguridad, la certificación de la seguridad de las empresas ferroviarias, las tareas y el papel de las autoridades responsables de la seguridad y la investigación de accidentes. ~~No obstante, a fin de continuar los esfuerzos para crear~~ **La creación en curso de un mercado único de los servicios de transporte ferroviario se traduce en una multiplicación de distintos agentes e interfaces de comunicación. Con el fin de garantizar la seguridad ferroviaria en este entorno,** es necesaria la completa revisión de esta Directiva. [Enm. 5]
- (2 bis) **Habida cuenta de las diferencias persistentes entre los requisitos de seguridad que afectan al funcionamiento óptimo del transporte ferroviario en la Unión, reviste particular importancia proseguir con el proceso de armonización de las normas operativas y de seguridad, así como de las normas sobre investigación de accidentes.** [Enm. 6]
- (2 ter) **No obstante, la armonización no debe poner en peligro el nivel de seguridad de ningún Estado miembro.** [Enm. 7]
- (2 quater) **En aras de la seguridad ferroviaria y la protección de las vidas humanas, la salud pública y el medio ambiente, reviste suma importancia la correcta aplicación y la mejora de la Directiva 96/49/CE del Consejo ⁽¹⁾ y de la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾.** [Enm. 8]
- (3) Los metros, tranvías, **trenes-tranvía** y otros sistemas de ferrocarriles ligeros de muchos Estados miembros están sujetos a normativas de seguridad locales o regionales y frecuentemente son supervisados por las autoridades de las administraciones correspondientes de esos niveles, no siéndoles aplicables los requisitos de la Unión en materia de interoperabilidad o de concesión de licencias. Además, los tranvías están sujetos con frecuencia a la normativa de seguridad vial y podrían por tanto no quedar plenamente cubiertos por la normativa de seguridad ferroviaria. Por estas razones, dichos sistemas ferroviarios locales deben quedar exentos del ámbito de aplicación de la presente Directiva. Ello no impide a los Estados miembros aplicar las disposiciones de la presente Directiva a los sistemas ferroviarios locales de forma voluntaria si lo consideran apropiado. [Enm. 9]
- (4) Los niveles de seguridad del sistema ferroviario de la Unión son generalmente altos, en especial en comparación con el transporte por carretera. La seguridad debe seguir mejorando conforme al progreso científico y técnico, ~~cuando en la medida en que~~ sea razonablemente viable y habida cuenta de la mejora prevista de la competitividad del transporte ferroviario. [Enm. 10]
- (4 bis) **La seguridad depende en grado crítico de la interacción entre la infraestructura ferroviaria, las operaciones, los fabricantes y las autoridades responsables de la seguridad. Deben desarrollarse y utilizarse instrumentos adecuados para garantizar y mejorar la seguridad.** [Enm. 11]
- (5) ~~Todos los principales agentes del sistema ferroviario, los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias~~ deben ser plenamente responsables de la seguridad del sistema, cada uno en lo que le concierna. ~~Cuando resulte conveniente, deben colaborar en la aplicación de las medidas de control de riesgos.~~ Los Estados miembros deben distinguir claramente entre esta responsabilidad inmediata de la seguridad y la tarea de las autoridades nacionales responsables de la seguridad de proporcionar un marco normativo nacional y de vigilar la actividad de todos los operadores. [Enm. 12]
- (6) La responsabilidad de los administradores de infraestructuras y de las empresas ferroviarias para operar el sistema de ferrocarril no excluye a otros agentes tales como los fabricantes, los transportistas, los expedidores, los cargadores -incluidos los de cisternas-, **los descargadores, los destinatarios,** las entidades responsables del mantenimiento, las empresas de mantenimiento, **los propietarios de los vehículos,** los responsables de los ~~vagones~~ **vehículos,** los prestadores de servicios o las entidades de aprovisionamiento a la hora de asumir responsabilidades de sus productos o servicios **y de implantar medidas de control de riesgos.** Para evitar el riesgo de que las responsabilidades no sean asumidas adecuadamente, cada agente pertinente debe responsabilizarse de su proceso particular **mediante acuerdos contractuales.** Cada agente del sistema ferroviario debe responsabilizarse frente a los demás agentes, **incluidas las autoridades pertinentes,** de la comunicación completa y veraz de toda la información pertinente ~~para comprobar si los vehículos son aptos para circular~~ **necesaria para garantizar el funcionamiento seguro de un vehículo,** en particular, ~~esa información debe versar~~ sobre el estado y el historial del vehículo, los expedientes de mantenimiento, la rastreabilidad de las operaciones de carga, y las cartas de porte. [Enm. 13]

⁽¹⁾ Directiva 96/49/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril (DO L 235 de 17.9.1996, p. 25).

⁽²⁾ Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (DO L 260 de 30.9.2008, p. 13).

Miércoles, 26 de febrero de 2014

- (6 bis) ***Los accidentes graves en los que se ven implicados vagones de mercancías han demostrado que es necesario contar con normas obligatorias, armonizadas a escala de la Unión, sobre la frecuencia y los intervalos de mantenimiento para los vagones de mercancías por ferrocarril, el material rodante y las locomotoras de pasajeros. [Enm. 14]***
- (7) Las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y las entidades encargadas del mantenimiento deben garantizar que sus contratistas y otras partes apliquen medidas de control de riesgos. A tal fin, deben aplicar los métodos del proceso de vigilancia establecidos en los métodos comunes de seguridad (MCS). Sus contratistas deben aplicar este proceso a través de acuerdos contractuales. Como quiera que dichos acuerdos constituyen una parte esencial del sistema de gestión de la seguridad de las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras, estos deben revelar sus acuerdos contractuales a petición de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (en lo sucesivo «la Agencia») o de la autoridad nacional de seguridad en el contexto de sus actividades de supervisión.
- (7 bis) ***A lo largo de las últimas décadas ha disminuido la cooperación entre fabricantes, prestadores de servicios de mantenimiento y empresas ferroviarias, lo que hace necesaria una armonización de los intervalos mínimos de mantenimiento y los requisitos de calidad para garantizar la seguridad del sistema ferroviario en su totalidad. [Enm. 15]***
- (8) Se han introducido gradualmente objetivos comunes de seguridad (OCS) y MCS para garantizar el mantenimiento de un nivel alto de seguridad y, ~~en caso necesario y cuando sea razonablemente viable~~, para mejorarlo. Dichos objetivos y métodos deben proporcionar instrumentos para la evaluación de la seguridad y actividad de los operadores tanto a escala de la Unión como en los Estados miembros. Se han establecido indicadores comunes de seguridad (ICS) a fin de facilitar la vigilancia de la seguridad ferroviaria y de evaluar la conformidad de los sistemas con los OCS. [Enm. 16]
- (9) Las normas nacionales de seguridad, a menudo basadas en normas técnicas nacionales, ~~han sido~~ ***están siendo*** sustituidas poco a poco por normas basadas en normas comunes, establecidas por los OCS, los MCS y las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI). A fin de eliminar los obstáculos a la interoperabilidad, debe reducirse el número de normas nacionales como consecuencia de la ampliación del ámbito de las ETI a la totalidad del sistema ferroviario de la Unión y de la resolución de los puntos pendientes de las ETI. A este efecto, los Estados miembros ~~deben~~ ***han de*** mantener actualizado sus sistema de normas nacionales, eliminar las normas obsoletas, e informar de ello a la Comisión y a la Agencia ***sin demora***. [Enm. 17]
- (10) Teniendo en cuenta el enfoque gradual para eliminar obstáculos a la interoperabilidad del sistema ferroviario ***manteniendo al mismo tiempo un alto nivel de seguridad ferroviaria***, y el plazo necesario para adoptar las ETI, conviene evitar que los Estados miembros adopten nuevas normas nacionales o emprendan proyectos que incrementen la diversidad del sistema existente. El sistema de gestión de la seguridad es ~~la~~ ***una*** herramienta reconocida para prevenir accidentes. ***Los Estados miembros, la Agencia*** y las empresas ferroviarias tienen la responsabilidad de tomar medidas correctoras inmediatas para impedir la reproducción de accidentes. Los Estados miembros no deben disminuir la responsabilidad de las empresas ferroviarias mediante el establecimiento de nuevas normas nacionales inmediatamente después de un accidente. [Enm. 18]
- (10 bis) ***Los sistemas de control del tráfico y de señalización ferroviaria desempeñan un papel fundamental para garantizar la seguridad ferroviaria. El desarrollo y despliegue armonizados del Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo (ERTMS) en la red ferroviaria de la Unión supone una importante contribución a la mejora de los niveles de seguridad. [Enm. 19]***
- (11) Para cumplir sus deberes y responsabilidades, los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias deben aplicar un sistema de gestión de la seguridad que cumpla los requisitos de la Unión y conste de elementos comunes. La información sobre la seguridad y la puesta en práctica del sistema de gestión de la seguridad deben presentarse a la Agencia y a la autoridad nacional de seguridad del Estado miembro interesado.
- (11 bis) ***Las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras deben establecer una «cultura de equidad» dentro de su cultura de seguridad para alentar activamente al personal a informar acerca de accidentes, incidentes y percances de seguridad sin ser objeto de castigo o discriminación. Una cultura justa permite a la industria ferroviaria aprender de los accidentes, incidentes y percances, y aumenta con ello la seguridad del ferrocarril para los trabajadores y los viajeros. [Enm. 20]***

Miércoles, 26 de febrero de 2014

- (12) Para asegurar un alto nivel de seguridad en los ferrocarriles y condiciones equitativas entre las empresas ferroviarias, estas últimas deben estar sujetas a los mismos requisitos en materia de seguridad. Una empresa ferroviaria autorizada debe poseer un certificado de seguridad para obtener acceso a la infraestructura ferroviaria. El certificado de seguridad debe probar que la empresa ferroviaria ha establecido un sistema de gestión de la seguridad y puede cumplir las reglas y normas de seguridad pertinentes **en todos los Estados miembros en los que opera la empresa**. En lo que se refiere a los servicios de transporte internacional, debe bastar una única aprobación del sistema de gestión de la seguridad a nivel de la Unión **o para el territorio cuya infraestructura ferroviaria utilizará la empresa ferroviaria**. [Enm. 21]
- (13) Se han establecido métodos armonizados **mínimos** basados en la Directiva 2004/49/CE para su aplicación a las empresas ferroviarias y las autoridades nacionales de seguridad en los campos de la vigilancia, la evaluación de la conformidad, la supervisión y la evaluación y valoración de riesgos. Este marco reglamentario normativo ha alcanzado la madurez suficiente para migrar progresivamente hacia un «certificado único de seguridad de la UE», válido en toda la Unión **dentro de las zonas de uso especificadas**. La migración hacia un único certificado de seguridad debe aumentar la eficiencia y la eficacia del sistema ferroviario al reducir la carga administrativa de las empresas ferroviarias, **haciendo de esta forma que el transporte ferroviario sea más competitivo en la competencia intermodal**. [Enm. 22]
- (14) El certificado único de seguridad deberá expedirse previa demostración por la empresa ferroviaria de que ha establecido su sistema de gestión de la seguridad. La comprobación del cumplimiento de esta condición puede exigir no solamente inspecciones *in situ* de la empresa ferroviaria, sino también la supervisión necesaria para valorar si la empresa ferroviaria sigue aplicando debidamente su sistema de gestión de la seguridad una vez se le haya concedido el certificado único de seguridad.
- (15) El administrador de infraestructuras debe tener una responsabilidad primordial en el diseño, el mantenimiento y la explotación seguros de su red ferroviaria. El administrador de infraestructuras debe estar sujeto a la autorización por parte de la autoridad nacional de seguridad en lo que se refiere a su sistema de gestión de la seguridad y a otras disposiciones a fin de cumplir los requisitos de seguridad.
- (16) **La formación y la cualificación del personal de trenes es un factor fundamental de la seguridad ferroviaria. Las empresas ferroviarias deben garantizar que su personal cuenta con la cualificación, certificación y formación adecuadas, también cuando operen en la red de otro Estado miembro. Las autoridades nacionales responsables de la seguridad deben realizar un seguimiento y hacer que se cumplan los requisitos al respecto.** La certificación del personal de trenes ~~es frecuentemente~~ **puede ser** un obstáculo insuperable para los nuevos participantes en el mercado. Los Estados miembros deben garantizar que las instalaciones para la formación y la certificación del personal ferroviario necesarias para cumplir los requisitos de las normas nacionales estén a disposición de las empresas ferroviarias que tengan la intención de operar en la red pertinente. [Enm. 23]
- (17) La entidad encargada del mantenimiento debe estar certificada para los vagones de mercancías. Cuando la entidad encargada del mantenimiento sea un administrador de infraestructuras, esta certificación debe incluirse en el procedimiento de autorización de la seguridad. El certificado concedido a dicha entidad debe garantizar que los vagones de mercancías a cargo de la entidad cumplan los requisitos de mantenimiento de esta Directiva. Este certificado debe ser válido en toda la Unión y ser expedido por un organismo capaz de auditar el sistema de mantenimiento establecido por la entidad. Como quiera que los vagones de mercancías se utilizan con frecuencia para el tráfico internacional y que la entidad a cargo del mantenimiento puede desear utilizar talleres establecidos en más de un Estado miembro, el organismo de certificación debe poder efectuar sus controles en toda la Unión.
- (17 bis) **La Agencia debe desarrollar, junto con expertos del sector, un método común de seguridad para determinar cuáles son los componentes de seguridad fundamentales, tomando en consideración la experiencia del sector de la aviación.** [Enm. 24]
- (18) Las autoridades nacionales de seguridad deben ser plenamente independientes en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria, de cualquier empresa ferroviaria, administrador de infraestructuras, solicitante y entidad adjudicadora, y deben ejecutar sus tareas de manera abierta y no discriminatoria para que puedan cooperar con la Agencia en la creación de un espacio ferroviario único **con un alto nivel de seguridad ferroviaria**, y coordinar sus criterios decisorios. **Con el fin de poder llevar a cabo sus tareas, las autoridades nacionales de seguridad deben contar con recursos presupuestarios suficientes y con personal suficiente y debidamente formados.** Para aumentar la eficiencia, dos o más Estados miembros pueden decidir fusionar el personal y los recursos de sus respectivas autoridades nacionales responsables de la seguridad. [Enm. 25]

Miércoles, 26 de febrero de 2014

- (18 bis) *Con el fin de crear el espacio ferroviario europeo único y mejorar la seguridad ferroviaria, es fundamental introducir el certificado único de seguridad. Ello requiere un reparto claro de las tareas y responsabilidades entre la Agencia y las autoridades nacionales de seguridad. La Agencia debe convertirse en la ventanilla única de los certificados de seguridad en la Unión, recurriendo a los valiosos conocimientos, saber hacer y experiencia local de las autoridades nacionales de seguridad. Debe delegar tareas y responsabilidades específicas en las autoridades nacionales de seguridad sobre la base de acuerdos contractuales a los que se refiere el Reglamento [...] [Reglamento sobre la Agencia Ferroviaria Europea], pero debe tener competencias exclusivas para expedir, renovar, modificar o revocar los certificados de seguridad para las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras. [Enm. 26]*
- (19) Cuando se solicite a una autoridad nacional de seguridad que supervise a una empresa ferroviaria establecida en Estados miembros diferentes, las demás autoridades nacionales de seguridad pertinentes deben ser informadas por la Agencia, quien debe garantizar asimismo la coordinación necesaria de las actividades de supervisión.
- (19 bis) *El cumplimiento de las normas relativas a los tiempos de trabajo, conducción y descanso para los maquinistas y el personal de trenes que realiza tareas de seguridad es fundamental para la seguridad ferroviaria y para lograr una competencia leal. Las autoridades nacionales de seguridad deben ser las responsables de hacer cumplir y controlar la aplicación de estas normas, también en el caso de las operaciones transfronterizas. La Agencia debe desarrollar un dispositivo de registro a bordo para controlar los tiempos de conducción y descanso de los maquinistas de tren. Las autoridades nacionales de seguridad deben ser competentes para supervisar los tiempos de conducción y descanso en los distintos Estados. [Enm. 27]*
- (20) Los accidentes graves en los ferrocarriles ocurren rara vez, pero pueden tener consecuencias desastrosas y suscitar la preocupación del público sobre la seguridad del sistema ferroviario. Por consiguiente, todos estos accidentes deben investigarse desde la perspectiva de la seguridad con el fin de evitar que se repitan y los resultados de dicha investigación deben hacerse públicos **e incluirse en informes periódicos**. Otros accidentes e incidentes deben también someterse a una investigación sobre la seguridad cuando puedan ser precursores significativos de accidentes graves. **Con el fin de determinar cuáles son estos precursores, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras establecerán una «cultura de equidad», tal y como se define en el artículo 3.** [Enm. 28]
- (20 bis) *El sistema de seguridad ferroviario se basa en las reacciones y las enseñanzas derivadas de los accidentes e incidentes, lo que requiere una estricta aplicación de las normas sobre confidencialidad para garantizar la disponibilidad futura de fuentes de información valiosas. En este contexto, los datos de seguridad sensibles deben protegerse adecuadamente. [Enm. 29]*
- (20 ter) *Los accidentes entrañan toda una serie de intereses públicos diferentes, como la necesidad de prevenir futuros accidentes y la buena administración de la justicia. Esos intereses van más allá de los intereses individuales de las partes implicadas y del suceso específico. A fin de garantizar el interés público general, es necesario un equilibrio justo entre todos los intereses. [Enm. 30]*
- (21) La investigación sobre la seguridad debe mantenerse separada de la investigación judicial del mismo incidente y debe concedérsele el acceso a pruebas y testigos. Debe llevarla a cabo un organismo permanente, independiente de las partes implicadas en el sector ferroviario. El organismo debe funcionar de tal modo que evite cualquier conflicto de intereses y cualquier posible implicación en las causas de los sucesos que se están investigando; en particular, su independencia funcional no debe verse afectada si estuviese estrechamente relacionado con la autoridad nacional responsable de la seguridad o el administrador de ferrocarriles por motivos de estructura organizativa o jurídica. Las investigaciones deben llevarse a cabo con toda la transparencia posible. Para cada suceso, el organismo de investigación debe crear un grupo de investigación pertinente con la experiencia necesaria para averiguar las causas inmediatas y subyacentes.
- (21 bis) *El sector del ferrocarril debe promover asimismo un entorno no punitivo que facilite la notificación espontánea de sucesos, haciendo avanzar así el principio de una «cultura de equidad». [Enm. 31]*
- (21 ter) *Es importante para la prevención de accidentes e incidentes que se comuniquen con la mayor rapidez posible la información pertinente, incluidos, en particular, informes y recomendaciones relativos a la seguridad derivados de las investigaciones sobre seguridad. [Enm. 32]*

Miércoles, 26 de febrero de 2014

- (21 quater) *En el sector del ferrocarril, tras un accidente resulta difícil identificar a las víctimas y a las personas de contacto y/o familiares ya que en general el operador no conoce la identidad de las víctimas. Sin embargo, en determinados servicios ferroviarios de la Unión donde es obligatoria la reserva previa o bien se realiza un control de seguridad a los viajeros antes de que embarquen en el tren, convendría que el operador pudiera disponer del listado del pasaje y del personal a bordo a efectos únicamente de poder ponerse en contacto rápidamente con los familiares y/o personas de contacto. Conviene por tanto otorgar un mandato a la Agencia para que desarrolle sistemas que integren dicha información en los sistemas de reserva de pasajeros. También es necesario que las agencias nacionales elaboren planes de emergencia que prevean servicios de emergencia, planes de acceso y auxilio en el lugar del accidente, y que incluyan asimismo un plan de atención a las víctimas. La Agencia podrá colaborar y ayudar en la redacción de dichos planes teniendo en cuenta las mejores prácticas. Conviene que el operador disponga asimismo de un plan para dispensar asistencia a las víctimas. [Enm. 33]*
- (22) A fin de aumentar la eficacia de sus actividades y de ayudarle en el desempeño de sus funciones, el organismo de investigación, **al igual que la Agencia si así lo solicita**, debe poder acceder rápidamente al lugar de un siniestro, llegado el caso en buena cooperación con la autoridad judicial. **Todas las partes implicadas, incluida la Agencia, deben facilitar toda la información pertinente y necesaria para que el organismo de investigación pueda desarrollar sus actividades.** Los informes de investigación y las conclusiones y recomendaciones correspondientes aportan una información esencial con miras a mejoras ulteriores de la seguridad ferroviaria y deben hacerse públicos a escala de la Unión. Las recomendaciones en materia de seguridad deben dar lugar a la adopción de medidas por partes de sus destinatarios y dichas medidas deben notificarse al organismo de investigación. [Enm. 34]
- (23) Los Estados miembros deben establecer el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones de la presente Directiva y garantizar su aplicación. Estas sanciones deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.
- (24) Dado que los objetivos de la acción propuesta en la presente Directiva, a saber, coordinar las actividades de los Estados miembros para la regulación y vigilancia de la seguridad, la investigación de accidentes y la definición de objetivos comunes de seguridad, métodos comunes de seguridad, indicadores comunes de seguridad y requisitos comunes de los certificados únicos de seguridad, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, pueden lograrse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.
- (25) Con el fin de completar y modificar algunos elementos no esenciales de la presente Directiva, la competencia para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado debe delegarse a la Comisión en lo que respecta a los métodos comunes de seguridad y a su revisión, y a la revisión de los indicadores comunes de seguridad y de los objetivos comunes de seguridad. Es especialmente importante que la Comisión celebre las consultas oportunas durante sus trabajos de preparación, incluso con expertos, **con los interlocutores sociales y especialmente con las autoridades nacionales de seguridad.** Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada. [Enm. 35]
- (26) Para garantizar unas condiciones uniformes de aplicación de la presente Directiva, deben concederse competencias de ejecución a la Comisión con respecto a los requisitos del sistema de gestión de la seguridad y a sus elementos, a la revisión del sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de los vagones de mercancías y a la ampliación a otros tipos de material rodante y al contenido principal del informe de investigación sobre accidentes e incidentes. Estas competencias deben ser ejercidas de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo (¹).
- (27) La obligación de incorporar la presente Directiva al ordenamiento jurídico nacional debe limitarse a las disposiciones que constituyen una modificación de fondo en relación con las Directivas anteriores. La obligación de transponer las disposiciones inalteradas se deriva de la Directiva anterior.

(¹) Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

Miércoles, 26 de febrero de 2014

- (28) La presente Directiva se entiende sin perjuicio de la obligación de los Estados miembros relativa a los plazos de incorporación al Derecho interno de las Directivas que figuran en el anexo IV, parte B.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto

La presente Directiva establece disposiciones **mínimas, más allá de las cuales los Estados miembros solo pueden legislar de acuerdo con el artículo 8**, para garantizar el fomento y ~~la mejora~~ **las nuevas mejoras** de la seguridad en los ferrocarriles de la Unión, así como la mejora del acceso al mercado de los servicios de transporte ferroviario mediante: [Enm. 36]

- a) la armonización de la estructura reguladora en los Estados miembros;
 - b) la definición de responsabilidades entre las partes del sistema ferroviario;
 - c) el desarrollo de objetivos comunes de seguridad y métodos comunes de seguridad con vistas ~~a la eliminación progresiva~~ **a una mayor armonización** de las normas nacionales **en un nivel elevado de protección**; [Enm. 37]
 - d) el establecimiento obligatorio en cada Estado miembro de una autoridad nacional responsable en materia de seguridad y un organismo de investigación de accidentes e incidentes;
 - e) la definición de principios comunes de gestión, regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria.
- e bis) la introducción de un certificado único de seguridad que sea válido y esté reconocido en todos los Estados miembros dentro de las zonas de funcionamiento especificadas**; [Enm. 38]
- e ter) la exigencia a la Agencia de que publique directrices sobre seguridad ferroviaria y certificación de la seguridad, incluidas listas de ejemplos de buenas prácticas, particularmente para el transporte transfronterizo**. [Enm. 39]

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplica al sistema ferroviario de los Estados miembros, que puede dividirse en subsistemas estructurales y funcionales. Abarca los requisitos en materia de seguridad del sistema en su conjunto, incluida la gestión en condiciones de seguridad de la infraestructura y de las operaciones de tráfico y la interacción entre las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y otros agentes del sistema ferroviario.
2. ~~Quedan excluidos del ámbito de la presente Directiva los siguientes sistemas:~~ **Los Estados miembros podrán excluir de las medidas que adopten en aplicación de la presente Directiva los siguientes sistemas**: [Enm. 103]

- a) los metros, tranvías, **trenes-tranvía** y sistemas de ferrocarril ligero; [Enm. 40]
- b) las redes que estén funcionalmente separadas del resto del sistema ferroviario y que sólo estén destinadas a la explotación de servicios de transporte de viajeros locales, urbanos o suburbanos, así como las empresas ferroviarias que sólo operen en este tipo de redes;

Miércoles, 26 de febrero de 2014

3. Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de la presente Directiva:
- a) la infraestructura ferroviaria de propiedad privada y los vehículos que circulen solamente por la misma para uso exclusivo de su dueño para sus propias operaciones de carga;
 - b) la infraestructura y los vehículos destinados a un uso estrictamente local, regional, histórico o turístico.
 - b bis) la infraestructura del ferrocarril ligero utilizada ocasionalmente por vehículos ferroviarios pesados con arreglo a las condiciones operativas de los sistemas de ferrocarril ligero, cuando el uso de tales vehículos sea necesario únicamente para fines de conexión; [Enm. 41]**
 - b ter) material rodante que ha perdido su autorización y se está trasladando a una terminal o lugar para poder volver a obtener dicha autorización. [Enm. 42]**

Artículo 3

Definiciones

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

- a) «sistema ferroviario **de la Unión**»: el sistema ferroviario de la Unión **convencional y de alta velocidad** tal como se define en el artículo 2 de la Directiva [xx sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario]; [Enm. 43]
- b) «administrador de infraestructuras»: el administrador de infraestructuras tal como se define en el artículo 2 3 de la Directiva ~~2001/14/CE~~ **2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo** ⁽¹⁾; [Enm. 44]
- c) «empresa ferroviaria»: una empresa ferroviaria tal como se define en el artículo 2 3 de la Directiva ~~2001/14/CE~~ **2012/34/UE** y cualquier otra empresa privada o pública cuya actividad consista en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa en todo caso quien aporte la tracción; [Enm. 45]
- c bis) «zona de funcionamiento»: la red o las redes dentro de un Estado miembro o de un grupo de Estados miembros en la(s) que una empresa ferroviaria tiene intención de operar;**
- c ter) «red ferroviaria separada»: la red ferroviaria de un Estado miembro, o una parte de la misma, con un ancho de vía de 1 520 mm, que está geográfica o técnicamente separada de la red europea con el ancho de vía nominal estándar (1 435 mm, denominado en lo sucesivo «ancho estándar»), y que está bien integrada en la red ferroviaria con un ancho de vía de 1 520 mm con terceros países pero separada de la red estándar de la Unión; [Enm. 46]**
- d) «especificación técnica de interoperabilidad (ETI)»: la especificación de que es objeto cada subsistema o parte de un subsistema, con vistas a satisfacer los requisitos esenciales y garantizar la interoperabilidad del sistema ferroviario según se define en el artículo 2 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad ferroviaria];
- e) «objetivos comunes de seguridad (OCS)»: los niveles de seguridad que deben alcanzar al menos las diversas partes del sistema ferroviario (como el sistema ferroviario convencional, el sistema ferroviario de alta velocidad, los túneles ferroviarios de gran longitud o las líneas utilizadas exclusivamente para el transporte de mercancías) y el sistema en su conjunto, expresados en criterios de aceptación de riesgo;
- f) «métodos comunes de seguridad (MCS)»: los métodos que describen la evaluación de los niveles de seguridad, así como la consecución de los objetivos de seguridad y el cumplimiento de otros requisitos de seguridad;
- f bis) «indicadores comunes de seguridad (ICS)»: un conjunto común de datos sobre seguridad ferroviaria, recogidos para facilitar el seguimiento de la seguridad ferroviaria y la consecución de los objetivos comunes de seguridad (OCS); [Enm. 48]**
- g) «autoridad nacional responsable de la seguridad»: el organismo nacional encargado de las funciones relativas a la seguridad ferroviaria de conformidad con la presente Directiva o cualquier organismo al que varios **Estados** miembros hayan encomendado dichas funciones para garantizar un régimen unificado de seguridad;

⁽¹⁾ **Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (DO L 343 de 14.12.2012, p. 32).**

Miércoles, 26 de febrero de 2014

- h) «normas nacionales»: todas las normas vinculantes que **hayan sido notificadas por un Estado miembro** y contengan requisitos de seguridad, **operativos** o técnicos ferroviarios establecidos por un Estado miembro y aplicables a ~~las empresas ferroviarias~~ **los agentes del sector ferroviario**, con independencia del organismo que las emita; [Enm. 49]
- i) «sistema de gestión de la seguridad»: la organización y ~~las medidas establecidas~~ **los procedimientos establecidos** por un administrador de infraestructuras o una empresa ferroviaria para garantizar la gestión en condiciones de seguridad de sus operaciones; [Enm. 50]
- j) «investigador responsable»: la persona encargada de la organización, la dirección y el control de una investigación;
- k) «accidente»: un suceso repentino, no deseado ni intencionado, o una cadena de sucesos de ese tipo, de consecuencias perjudiciales; los accidentes se dividen en las siguientes categorías: colisiones, descarrilamientos, accidentes en pasos a nivel, daños causados a personas —**incluidas aquellas que no tienen cabida dentro de la definición de viajeros**—, por material rodante en movimiento —**incluidos los ocurridos en estaciones de maniobras y durante labores de mantenimiento**—, incendios y otros; [Enm. 51]
- l) «accidente grave»: cualquier colisión o descarrilamiento de trenes con el resultado de al menos una víctima mortal o de cinco o más heridos graves o grandes daños al material rodante, a la infraestructura o al medio ambiente, y cualquier otro accidente similar, con un efecto evidente en la normativa de seguridad ferroviaria o la gestión de la seguridad; por grandes daños se entenderán daños cuyo coste pueda evaluar inmediatamente el organismo de investigación en al menos un total de dos millones de euros;
- m) «incidente»: cualquier incidencia, distinta de un accidente o un accidente grave, asociada al funcionamiento de los trenes y que afecte a la seguridad de las operaciones;
- n) «investigación»: un proceso efectuado con vistas a prevenir accidentes e incidentes que incluye la recogida y análisis de información, la adopción de conclusiones, incluida la determinación de las causas y, llegado el caso, la elaboración de recomendaciones en materia de seguridad;
- n bis) «razonablemente viable»: **aplicado a una actividad, toda actividad que, tras un análisis coste-beneficio, no provoque una contribución desproporcionada en términos de costes o de plazo de ejecución en relación con el objetivo de seguridad que se persigue**; [Enm. 52]
- n ter) «otras partes»: **toda parte que realice actividades externas en las interfaces con el sistema ferroviario que puedan introducir riesgos con impacto directo en el funcionamiento y que deban ser controladas por los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias**; [Enm. 53]
- o) «causas»: las acciones, omisiones, sucesos o condiciones, o su combinación, que hayan provocado un accidente o incidente;
- p) «ferrocarril ligero», un sistema urbano y/o suburbano de transporte ferroviario de menor capacidad y velocidad que los sistemas pesados de ferrocarril y metro, pero de mayor capacidad y velocidad que los sistemas de tranvía. Los sistemas de ferrocarril ligero pueden disponer de su propia plataforma segregada o bien compartirla con el tráfico de carretera, y normalmente no intercambian vehículos con el tráfico ferroviario de viajeros o de mercancías de larga distancia;
- p bis) «sistemas ferroviarios transfronterizos»: **sistemas ferroviarios que ofrezcan servicios de transporte entre los nodos urbanos más próximos de cada lado de la frontera**; [Enm. 54]
- q) «organismos notificados»: los organismos encargados de evaluar la conformidad o la adecuación al uso de los componentes de interoperabilidad o de tramitar el procedimiento de verificación «CE» de los subsistemas;
- r) «componentes de interoperabilidad»: todo componente elemental, grupo de componentes, subconjunto o conjunto completo de materiales incorporados o destinados a ser incorporados en un subsistema, de los que dependa directa o indirectamente la interoperabilidad del sistema ferroviario, según se define en el artículo 2 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad ferroviaria];
- s) «~~poseedor~~ **propietario**», la persona o entidad ~~que explote~~ **propietaria de** un vehículo, como medio de transporte, bien sea su propietaria o tenga derecho a utilizar el mismo y esté registrada en el registro nacional de vehículos al que se hace referencia en ~~el artículo~~ **los artículos 43 y 43 bis** de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad ferroviaria]; [Enm. 55]

Miércoles, 26 de febrero de 2014

- t) «entidad encargada del mantenimiento», una entidad encargada del mantenimiento de un vehículo y registrada como tal en el registro nacional de vehículos;
- u) «vehículo», un vehículo ferroviario apto para circular con ~~sus propias~~ ruedas por líneas ferroviarias, con o sin tracción ~~en composición fija o variable~~; un vehículo está compuesto por uno o más subsistemas estructurales y funcionales; [Enm. 56]
- v) «fabricante», cualquier persona física o jurídica que fabrica un componente, **varios componentes** o **un** subsistema de interoperabilidad, o que encarga su diseño o fabricación, y lo comercializa bajo su nombre o marca comercial; [Enm. 57]
- w) «expedidor», una empresa que expide mercancías por cuenta propia o de terceros;
- x) «cargador», una empresa que carga mercancías embaladas, incluidas mercancías peligrosas, pequeños contenedores o cisternas móviles en un vagón o contenedor, o que carga un contenedor, contenedor para transporte a granel, contenedor de gas de elementos múltiples, contenedor cisterna o cisterna móvil en un vagón;
- x bis) «descargador»: empresa que retira un contenedor de un vagón, o descarga mercancía empaquetada de un vagón o contenedor, o que saca mercancía de una cisterna, un vagón o un contenedor; [Enm. 58]**
- y) «cargador de cisternas», una empresa que carga mercancías, incluidas mercancías peligrosas, en una cisterna (vagón cisterna, vagón con cisterna desmontable, cisterna móvil o contenedor cisterna) en un vagón, gran contenedor o pequeño contenedor para transporte a granel, o en un vagón batería o contenedor de gas de elementos múltiples.
- y bis) «cultura de equidad»: procedimiento que se ha de establecer para alentar activamente a los miembros del personal a que denuncien accidentes, incidentes y percances relacionados con la seguridad, sin eximirlos de su plena responsabilidad en caso de infracciones deliberadas y negligencias graves. Las personas en cuestión no serán objeto de castigos o discriminación por errores no deseados o divulgación de la información al respecto. La cultura de equidad permitirá a la industria ferroviaria aprender lecciones de los accidentes, incidentes y percances y, de ese modo, mejorar la seguridad del sector del ferrocarril para trabajadores y pasajeros; [Enm. 59]**
- y ter) «destinatario»: toda persona física o jurídica que se identifique como tal en la carta de porte y reciba las mercancías y la carta de porte; [Enm. 60]**
- y quater) «transportista»: toda empresa con la que el expedidor o el pasajero haya celebrado el contrato de transporte o un transportista subsiguiente que sea responsable sobre la base de este contrato; [Enm. 61]**

CAPÍTULO II

DESARROLLO Y GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

Artículo 4

Función de los agentes del sistema ferroviario en el fomento y mejora de la seguridad ferroviaria

1. Los Estados miembros y la Agencia velarán, **cada uno en sus ámbitos de responsabilidad respectivos**, por el mantenimiento general de la seguridad ferroviaria y, cuando sea razonablemente viable, por su mejora permanente, teniendo en cuenta **el impacto de los factores humanos**, la evolución de la legislación de la Unión **y de la legislación internacional**, y el progreso técnico y científico y dando prioridad a la prevención de accidentes graves.

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

2. Los Estados miembros **y la Agencia** velarán por que la responsabilidad de la explotación segura del sistema ferroviario y del control de riesgos creados en él corresponda a los administradores de infraestructuras y a las empresas ferroviarias, a quienes se obligará:

Miércoles, 26 de febrero de 2014

- a) a implementar las medidas necesarias de control de riesgos, en su caso cooperando mutuamente;
- b) a aplicar las reglas de la Unión y nacionales;
- c) a crear sistemas de gestión de la seguridad de conformidad con la presente Directiva.

Sin perjuicio de la responsabilidad civil con arreglo a las obligaciones legales de los Estados miembros, cada administrador de infraestructuras y cada empresa ferroviaria se responsabilizará de su parte del sistema y de su explotación segura, incluidos el suministro de material y la contratación de servicios, respecto a los usuarios, clientes, trabajadores interesados y terceros. Los riesgos asociados a las actividades de terceros serán también tenidos en cuenta en los sistemas de gestión de la seguridad de los administradores de infraestructuras y de las empresas ferroviarias.

3. Todo fabricante, empresa de mantenimiento, 1 poseedor, prestador de servicios y entidad de aprovisionamiento garantizará que los suministros de material rodante, **instalaciones de servicio**, instalaciones, accesorios y equipo que facilite, así como los servicios que preste, sean conformes a los requisitos y a las condiciones de utilización previstas, de modo que las empresas ferroviarias o los administradores de infraestructuras puedan utilizarlos de manera segura.

4. Todos los agentes que tengan una función importante que realizar en las operaciones de seguridad, **cada uno en sus ámbitos de responsabilidad respectivos**, implementarán las medidas de control de riesgos necesarias, en su caso cooperando mutuamente, **y asumirán la responsabilidad por el desempeño de sus propias funciones**. Además de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras, esos agentes incluyen:

- a) ~~las~~ **los responsables de los vehículos y su entidad o** entidades encargadas del mantenimiento de los vehículos;
- b) ~~los expedidores~~, los cargadores –incluidos los de cisternas–, **y los descargadores**, que tienen una función que realizar en lo que respecta a la seguridad de las operaciones de carga;
- c) los fabricantes, que son responsables del diseño y la fabricación con garantías de seguridad de vehículos ferroviarios, piezas, componentes o subconjuntos de vehículos, de infraestructura ferroviaria, de energía y de control-mando en vía, así como de la elaboración de la documentación preliminar de mantenimiento asociada al vehículo.

5. Las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y las entidades encargadas del mantenimiento deben garantizar que sus contratantes apliquen medidas de control de riesgos. A tal fin, las empresas ferroviarias, el administrador de infraestructuras y la entidad encargada del mantenimiento aplicarán los métodos comunes de los procesos de vigilancia establecidos en el Reglamento (UE) n° 1078/2012 de la Comisión ⁽¹⁾. Sus contratistas aplicarán este proceso a través de acuerdos contractuales. Las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y las entidades encargadas del mantenimiento revelarán sus acuerdos contractuales a petición de la Agencia o de la autoridad nacional responsable de la seguridad.

6. Cualquier agente del sistema ferroviario que identifique un riesgo **sistémico** para la seguridad derivado de defectos de fabricación y faltas de conformidad, o de averías de equipos técnicos, incluidos los de subsistemas estructurales, informará de esos riesgos, **en el marco de un procedimiento armonizado dentro de la Unión**, a las demás partes implicadas ~~de forma y~~ **a la Agencia para** que estas puedan tomar las medidas correctoras necesarias para garantizar la continuidad del funcionamiento seguro del sistema ferroviario.

6 bis. Los Estados miembros, la Agencia y todos los agentes del sistema ferroviario establecerán una «cultura de equidad» que garantice que los accidentes, los incidentes y los posibles riesgos para la seguridad se comunican con coherencia. A fin de fomentar la comunicación al respecto, los Estados miembros establecerán un mecanismo que permita realizarla de manera confidencial.

7. En caso de intercambio de vehículos entre empresas ferroviarias, todos los agentes intercambiarán toda la información pertinente para la seguridad de su funcionamiento, **usando los registros de vehículos a que se refieren los artículos 43 y 43 bis de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad ferroviaria]**. Entre otros, se facilitará información sobre el estado y el historial del vehículo, los elementos de los expedientes de mantenimiento, la rastreabilidad de las operaciones de carga, **y los componentes vitales para la seguridad, así como** las cartas de porte. La información será lo suficientemente detallada como para permitir la evaluación de los riesgos de la explotación del vehículo por la empresa ferroviaria. [Enm. 62]

⁽¹⁾ Reglamento (UE) n° 1078/2012 de la Comisión, de 16 de noviembre de 2012, sobre un método común de seguridad en materia de vigilancia que deberán aplicar las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras que hayan obtenido un certificado de seguridad o una autorización de seguridad, así como las entidades encargadas del mantenimiento (DO L 320 de 17.11.2012, p. 8).

Miércoles, 26 de febrero de 2014

Artículo 5

Indicadores comunes de seguridad

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

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

1 bis. Los Estados miembros respaldarán a la Agencia en su tarea de seguimiento de la evolución de la seguridad ferroviaria a escala de la Unión. [Enm. 63]

2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados conforme a lo dispuesto en el artículo 26 en lo que se refiere a la revisión del anexo I, en particular para actualizar los ICS habida cuenta del progreso técnico y para adaptar los métodos comunes de cálculo de los costes de los accidentes.

Artículo 6

Métodos comunes de seguridad

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

- a) métodos de evaluación y valoración de riesgos;
- b) métodos de evaluación de la conformidad con los requisitos de los certificados de seguridad y autorizaciones de seguridad expedidos con arreglo a las disposiciones de los artículos 10 y 11;
- c) métodos de supervisión que deberán aplicar las autoridades nacionales responsables de la seguridad y métodos de vigilancia que deberán aplicar las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y las entidades encargadas del mantenimiento;

c bis) métodos para el seguimiento de la evolución de la seguridad a escala nacional y de la Unión; [Enm. 64]

- d) cualesquiera otros métodos que abarquen un proceso del sistema de gestión de la seguridad y que sea necesario armonizar a nivel de la Unión.

2. La Comisión otorgará mandatos a la Agencia para que esta elabore los nuevos MCS mencionados en el punto 1, letra d), con objeto de revisar y actualizar todos los MCS a fin de tener en cuenta la evolución de la tecnología o de las exigencias sociales, y para que esta eleve las recomendaciones correspondientes a la Comisión **lo antes posible**. [Enm. 65]

Al elaborar las recomendaciones, la Agencia tendrá en cuenta la opinión de los usuarios, **de las autoridades nacionales de seguridad, de los interlocutores sociales** y de ~~las otras~~ partes interesadas. Las recomendaciones contendrán un informe de los resultados de dicha consulta, así como un informe de evaluación del impacto del nuevo MCS que se vaya a adoptar. [Enm. 66]

3. Los MCS se revisarán a intervalos periódicos, teniendo en cuenta la experiencia de su aplicación y la evolución global de la seguridad ferroviaria y con vistas al mantenimiento general de la seguridad ferroviaria y, ~~cuando~~ **en la medida en que** sea razonablemente viable, a su mejora permanente. [Enm. 67]

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados para establecer los MCS y los MCS revisados conforme a lo dispuesto en el artículo 26.

5. Los Estados miembros introducirán **rápidamente** los cambios necesarios en las normas nacionales de seguridad a la luz de la adopción de los MCS y sus revisiones. [Enm. 68]

Artículo 7

Objetivos comunes de seguridad

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

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

Miércoles, 26 de febrero de 2014

b) los riesgos para la sociedad en su conjunto.

2. La Comisión otorgará un mandato a la Agencia para que esta elabore los OCS revisados **lo antes posible** y eleve las recomendaciones pertinentes a la Comisión. [Enm. 69]

3. Los OCS se revisarán periódicamente, teniendo en cuenta la evolución general de la seguridad ferroviaria. Los OCS revisados reflejarán los ámbitos en que sea prioritario mejorar aún más la seguridad.

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados que establezcan los OCS revisados conforme a lo dispuesto en el artículo 26.

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

Artículo 8

Normas nacionales

1. Los Estados miembros podrán ~~establecer~~ **elaborar** nuevas normas nacionales **tras la entrada en vigor de la presente Directiva** solamente en los casos siguientes:

a) cuando las normas relativas a métodos de seguridad vigentes no estén cubiertas por un MCS;

b) como medida preventiva urgente, en particular a raíz de un accidente.

Los Estados miembros garantizarán que las normas nacionales **no sean discriminatorias** tengan en cuenta la necesidad de un enfoque sistémico.

Los Estados miembros podrán decidir alcanzar un nivel más elevado de seguridad que el que se define en los correspondientes OCS, a condición de que este nivel más elevado de seguridad sea plenamente compatible con los OCS vigentes.

2. Cuando un Estado miembro tenga la intención de introducir una nueva norma nacional, comunicará **sin demora** el proyecto correspondiente a la Agencia y a la Comisión a través del sistema informático adecuado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 23 del Reglamento ... [Reglamento de la Agencia Ferroviaria], **e incluirá un informe de evaluación de impacto de las nuevas normas que se van a adoptar. Excepto en los casos descritos en la letra b) del apartado 1, la notificación se realizará como mínimo tres meses antes de la adopción prevista de la norma.**

Tras la recepción del proyecto de norma nacional, la Agencia iniciará un proceso de coordinación en el que participen todas las autoridades nacionales de seguridad con el fin de garantizar el mayor grado posible de armonización en toda la Unión.

La nueva norma nacional no seguirá vigente ni entrará en vigor si la Comisión, previa recomendación de la Agencia, formula objeciones al respecto y expone sus motivos en una declaración.

3. Si llegara a conocimiento de la Agencia que una norma nacional, notificada o no, ha pasado a ser obsoleta o contradice los MCS o cualquier otra normativa de la Unión adoptada con posterioridad a la aplicación de la norma nacional, será de aplicación el procedimiento establecido en el artículo 22 del Reglamento ... [Reglamento de la Agencia Ferroviaria].

Por lo que respecta a las cuestiones relativas a la formación, la salud ocupacional y la seguridad de los profesionales ferroviarios encargados de labores vitales para la seguridad, la Agencia solo podrá aplicar el presente apartado si la norma nacional de que se trata es discriminatoria y los MCS u otra legislación de la Unión garantizan un nivel más elevado de seguridad.

4. Los Estados miembros velarán por que las normas nacionales, **incluidas las que cubren las interfaces entre vehículos y red**, sean puestas a disposición gratuitamente y ~~en un lenguaje claro que pueda ser comprendido por todas las partes interesadas~~ **como mínimo en dos lenguas oficiales de la Unión.**

Miércoles, 26 de febrero de 2014

5. Las normas nacionales notificadas en virtud de este artículo no están sujetas al procedimiento de notificación establecido en la Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾.

5 bis. La Agencia elaborará y publicará directrices comunes para la adopción de nuevas normas nacionales o para la modificación de las existentes. [Enm. 70]

Artículo 9

Sistemas de gestión de la seguridad

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

2. El sistema de gestión de la seguridad cumplirá los requisitos, previa adaptación al carácter, a la magnitud y a otras condiciones de la actividad realizada. Garantizará el control de todos los riesgos creados por la actividad del administrador de la infraestructura o de la empresa ferroviaria, incluidos **una cualificación y formación adecuadas del personal**, la prestación de servicios de mantenimiento, el suministro de material y el empleo de contratistas. Sin perjuicio de las normas nacionales e internacionales en materia de responsabilidad existentes, el sistema de gestión de la seguridad tendrá que tener en cuenta asimismo, en su caso y cuando sea razonable, los riesgos derivados de actividades realizadas por otras partes. **En consecuencia, los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias contarán con procedimientos para determinar los riesgos potenciales que se deriven de las actividades externas en las interfaces con el sistema ferroviario y que tengan un impacto directo en las operaciones. [Enm. 71]**

La Comisión establecerá los elementos del sistema de gestión de la seguridad mediante actos de ejecución. ~~Esos delegados, incluyéndose una política de seguridad aprobada y comunicada a nivel interno, objetivos cualitativos y cuantitativos en materia de seguridad y procedimientos para alcanzar dichos objetivos, procedimientos para cumplir las normas técnicas y operativas, procedimientos de evaluación de riesgos y aplicación de medidas de control de riesgos, medidas de formación e información del personal, procedimientos que garanticen la comunicación y la documentación de la información relativa a la seguridad, procedimientos para denunciar y analizar incidentes, accidentes y otros percances de seguridad y para elaborar medidas preventivas, disposiciones sobre planes de emergencia acordados con las autoridades públicas, y disposiciones relativas a la auditoría interna del sistema de gestión de la seguridad. Dicho~~ ~~actos de ejecución delegados~~ se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo ~~27~~, apartado 2 26. [Enm. 72]

2 bis. En lo que respecta al personal ferroviario, el sistema de gestión de la seguridad incluirá medidas para prever programas de formación del personal y sistemas que garanticen el mantenimiento de la competencia del personal y el desempeño consecuente de los cometidos. [Enm. 73]

2 ter. El sistema de gestión de la seguridad incluirá disposiciones relativas a una «cultura de equidad», tal y como se define en el artículo 3. [Enm. 74]

3. El sistema de gestión de la seguridad de todo administrador de infraestructuras tendrá en cuenta los efectos de las actividades de diversas empresas ferroviarias en la red y adoptará disposiciones para permitir a todas las empresas ferroviarias operar de conformidad con las ETI y las normas nacionales y con las condiciones fijadas en su certificado de seguridad. Los sistemas de gestión de la seguridad se elaborarán con objeto de coordinar los procedimientos de emergencia del administrador de infraestructuras con todas las empresas ferroviarias que operen en su infraestructura, **con los servicios de emergencia, para garantizar la rápida intervención de servicios de socorro, y con cualquier otra parte que pueda verse implicada en una situación de emergencia. Se desarrollarán sistemas específicos de gestión de la seguridad para las infraestructuras transfronterizas y, en particular, para los túneles transfronterizos, y se mejorarán los sistemas ya existentes a fin de garantizar la coordinación y preparación necesarias de los servicios de emergencia competentes a ambos lados de la frontera. [Enm. 75]**

⁽¹⁾ Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de junio de 1998 por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas y de las reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información (DO L 204 de 21.7.1998, p. 37).

Miércoles, 26 de febrero de 2014

3 bis. Los administradores de infraestructuras establecerán asimismo un sistema de coordinación con los administradores de los países vecinos con los que esté conectada la red. Dicho sistema incluirá mecanismos para facilitar información en el caso de incidentes o accidentes en la red, o de retrasos que puedan perturbar el tráfico transfronterizo, y procedimientos de cooperación para restablecer el tráfico entre ambas infraestructuras garantizando en todo momento la seguridad de la red. Los administradores de infraestructuras de ambos estados pondrán en conocimiento de los operadores, las partes interesadas y las autoridades nacionales correspondientes cualquier información relevante que pueda afectar al tráfico entre ambos Estados. [Enm. 76]

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

- a) información sobre cómo se cumplen los objetivos de seguridad y los resultados de los planes de seguridad;
- b) la definición de indicadores nacionales de seguridad y de los ICS fijados en el anexo I, en la medida en que sean pertinentes para la organización que informe;
- c) los resultados de auditorías internas de la seguridad;
- d) observaciones respecto a las deficiencias y a los funcionamientos defectuosos de los servicios ferroviarios y de la gestión de la infraestructura que puedan revestir interés para la autoridad nacional responsable de la seguridad.

CAPÍTULO III

CERTIFICACIÓN Y AUTORIZACIÓN DE SEGURIDAD

Artículo 10

Certificado único de seguridad

1. Solamente se dará acceso a la infraestructura ferroviaria a las empresas ferroviarias que estén en posesión del certificado único de seguridad.

2. El certificado único de seguridad será expedido por la Agencia, **excepto en los casos contemplados en el apartado 2 bis**, atendiendo a la justificación presentada por la empresa ferroviaria de que ha establecido sus sistema de gestión de la seguridad de conformidad con el artículo 9 y de que cumple los requisitos establecidos en las ETI, y en cualquier otra normativa pertinente **y en las normativas operativas específicas pertinentes para el servicio operado por la empresa ferroviaria**, a fin de controlar los riesgos y de prestar servicios de transporte seguros en la red.

2 bis. Los certificados de seguridad para las empresas ferroviarias que operen exclusivamente en redes separadas también podrán ser concedidos por la autoridad nacional de seguridad del Estado miembro que posea la red de que se trate. En esos casos, el solicitante podrá elegir entre solicitar el certificado a la Agencia o a la autoridad nacional de seguridad del Estado miembro afectado.

Dentro del periodo de transición previsto en el artículo 30, las autoridades nacionales de seguridad de los Estados miembros que posean una red separada establecerán procedimientos comunes de certificación de la seguridad y garantizarán el reconocimiento mutuo de los certificados de seguridad que expidan. En caso de que las decisiones de las autoridades nacionales de seguridad diverjan entre sí o bien no se llegue a una decisión mutuamente aceptable, la Agencia adoptará una decisión de conformidad con el artículo 12 del Reglamento ... [Reglamento de la Agencia Ferroviaria].

Si al final del periodo de transición previsto en el artículo 30 las autoridades nacionales de seguridad no han establecido disposiciones en materia de procedimientos comunes y reconocimiento mutuo de los certificados de seguridad, las autorizaciones a que se refiere el presente artículo serán concedidas únicamente por la Agencia.

Si al final del periodo de transición previsto en el artículo 30 se han establecido disposiciones en materia de procedimientos comunes y reconocimiento mutuo de los certificados de seguridad, las autoridades nacionales de seguridad de los Estados miembros que poseen las redes separadas podrán seguir expidiendo certificados de seguridad y los solicitantes podrán elegir entre solicitar un certificado de seguridad a la Agencia o a las autoridades nacionales de seguridad competentes una vez finalizado el periodo de transición contemplado en el artículo 30.

Miércoles, 26 de febrero de 2014

Diez años después de la entrada en vigor de la presente Directiva, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre los progresos realizados en el establecimiento de procedimientos comunes y el reconocimiento mutuo de los certificados de seguridad para la red ferroviaria separada, y, caso de ser necesario, elaborará las propuestas legislativas que corresponda.

3. El certificado único de seguridad especificará el tipo, ~~y~~ **ámbito y la zona** de las operaciones ferroviarias abarcadas y tendrá validez **y estará reconocido** en toda la Unión ~~respecto a las operaciones equivalentes o en partes de la misma, de conformidad con las condiciones establecidas por la Agencia.~~

4. ~~Tres meses~~ Antes del inicio del funcionamiento de un nuevo servicio **que no esté cubierto por su certificado único de seguridad**, la empresa ferroviaria ~~notificará~~ **enviará a la Agencia o, en los casos contemplados en el apartado 2 bis, a la** ~~autoridad nacional pertinente responsable~~ **las autoridades nacionales responsables** de la seguridad la documentación ~~que confirme~~ **necesaria para confirmar** que:

- a) la empresa ferroviaria seguirá las normas de funcionamiento, incluidas las normas nacionales puestas a su disposición con arreglo al artículo 8, apartado 4, y evaluará la seguridad de su funcionamiento teniendo en cuenta los requisitos del Reglamento (CE) n° 352/2009 ⁽¹⁾ y garantizando la gestión de todos los riesgos mediante su sistema de gestión de la seguridad, así como la adopción de todas las medidas necesarias para funcionar de forma segura;
- b) la empresa ferroviaria ha tomado las medidas necesarias de cooperación y coordinación con el administrador o los administradores de infraestructuras de la red o las redes en las que se proponga operar;
- ~~c) la empresa ferroviaria ha tomado las iniciativas necesarias para garantizar la explotación segura del servicio;~~
- d) la empresa ferroviaria dispone de una licencia otorgada de conformidad con la Directiva 95/18/CE del Consejo ⁽²⁾;
- e) el tipo, ~~el~~ y alcance **y la zona operativa** de los servicios que tiene previsto ofrecer corresponden a los especificados en su certificado único de seguridad.

Si **la Agencia o, en los casos contemplados en el apartado 2 bis**, la autoridad nacional responsable de la seguridad alberga dudas en relación con el cumplimiento de una o varias condiciones, podrá solicitar mayor información de la empresa ferroviaria, **de conformidad con los plazos establecidos en el artículo 11, apartado 1**. ~~No obstante, este intercambio no podrá tener ningún efecto suspensivo o dilatorio sobre el inicio de la explotación.~~ Si **la Agencia o, en los casos contemplados en el apartado 2 bis**, la autoridad nacional responsable de la seguridad comprueba que se incumplen una o varias condiciones, ~~remitirá el asunto a la Agencia, quien tomará las medidas oportunas, incluida~~ **la modificación, la suspensión o la revocación del certificado.**

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

El titular del certificado único de seguridad informará sin demora a la Agencia **o, en los casos contemplados en el artículo 2 bis, a la autoridad nacional responsable de la seguridad**, de cualquier cambio importante en las condiciones del certificado único de seguridad. Además, notificará a la Agencia **o, en los casos contemplados en el artículo 2 bis, a la autoridad nacional de seguridad**, la introducción de nuevas categorías de personal o de nuevos tipos de material rodante. **Los plazos establecidos en el artículo 11, apartado 1, se aplicarán de igual modo en esos casos.**

La Agencia podrá exigir que el certificado único de seguridad se revise si se producen cambios sustanciales del marco reglamentario de la seguridad.

6. Si una autoridad nacional responsable de la seguridad comprobare que el titular de un certificado único de seguridad ha dejado de reunir las condiciones para poseer un certificado, solicitará a la Agencia que lo revoque. La Agencia **o, en los casos contemplados en el artículo 2 bis, la autoridad nacional responsable de la seguridad**, podrá revocar el certificado único motivando su decisión. **Asimismo, la Agencia o, en los casos contemplados en el artículo 2 bis, la autoridad nacional de seguridad**, e informará inmediatamente de ello a todas las autoridades responsables de la seguridad de las redes en que opere la empresa ferroviaria.

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n° 352/2009 de la Comisión, de 24 de abril de 2009, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 6, apartado 3, letra a), de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 108 de 29.4.2009, p. 4).

⁽²⁾ Directiva 95/18/CE del Consejo de 19 de junio de 1995 sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias (DO L 143 de 27.6.1995, p. 70).

Miércoles, 26 de febrero de 2014

7. La Agencia **o, en los casos contemplados en el artículo 2 bis, la autoridad nacional de seguridad**, notificará a las autoridades **nacionales** responsables de la seguridad en el plazo de un mes la expedición, renovación, modificación o revocación del certificado único de seguridad. Dicha información indicará el nombre y la dirección de la empresa ferroviaria, la fecha de expedición, el alcance y la validez del certificado y, en caso de revocación, ~~de~~ las razones de su decisión.

8. La Agencia hará un seguimiento continuo de la eficacia de las medidas para la expedición de certificados únicos de seguridad y para la supervisión por parte de las autoridades nacionales responsables de la seguridad y, llegado el caso, recomendará a la Comisión propuestas de mejora que podrán incluir la recomendación de un MCS que abarque un proceso del sistema de gestión de la seguridad que sea necesario armonizar a nivel de la Unión, de acuerdo con lo indicado en el artículo 6, apartado 1, letra d).

8 bis. Toda persona física o jurídica podrá interponer recurso contra una decisión que la Agencia haya dirigido a dicha persona de conformidad con los artículos 12, 16, 17 y 18 del Reglamento... [Reglamento de la Agencia Ferroviaria], o contra la inobservancia de la Agencia de los plazos fijados para su respuesta. Estos derechos también serán aplicables a los organismos que representen a personas a que se refiere el artículo 34, apartado 2, del Reglamento... [Reglamento de la Agencia Ferroviaria], que estén debidamente autorizados de conformidad con sus estatutos. [Enm. 77]

Artículo 11

Solicitud del certificado único de seguridad

1. Las solicitudes de certificado único de seguridad se presentarán a la Agencia, quien decidirá al respecto sin dilación y, en cualquier caso, en un plazo no superior a ~~cuatro~~ **tres** meses, ~~una vez que toda la información exigida y cualquier información complementaria solicitada por la Agencia le haya sido remitida~~ **tres tras la recepción de la solicitud**. Si se pide al solicitante que presente información complementaria, dicha información se deberá ~~presentar con prontitud~~ **facilitar dentro de un plazo razonable fijado por la Agencia y que no podrá exceder de un mes salvo que, en circunstancias excepcionales, la Agencia acuerde y autorice una prórroga limitada. Las decisiones negativas deberán respaldarse debidamente mediante una declaración de motivos.**

En el caso de una solicitud de prórroga para operar en un Estado miembro adicional, la Agencia adoptará su decisión igualmente en un plazo de tres meses tras la recepción de la solicitud.

2. La Agencia proporcionará orientaciones detalladas sobre la forma de obtener el certificado único de seguridad, enumerará todos los requisitos establecidos a los efectos del artículo 10, apartado 2, y publicará toda la documentación pertinente.

3. Se suministrará gratuitamente a los solicitantes documentación orientativa sobre las solicitudes **en todas las lenguas oficiales de la Unión**; en ella se describirán y explicarán los requisitos para el certificado único de seguridad y se enumerarán los documentos que hayan de presentarse. Las autoridades nacionales responsables de la seguridad colaborarán con la Agencia en la difusión de dicha información. [Enm. 78]

Artículo 12

Autorización de seguridad de los administradores de infraestructuras

1. Con objeto de poder administrar y explotar una infraestructura ferroviaria, el administrador de infraestructuras deberá obtener una autorización de seguridad de la autoridad nacional responsable de la seguridad del Estado miembro en que esté establecido. **En el caso de las infraestructuras transfronterizas con un único administrador de infraestructuras, la Agencia se encargará de las funciones contempladas en el presente artículo.**

2. La autorización de seguridad contendrá una autorización que confirme la aceptación del sistema de gestión de la seguridad del administrador de infraestructuras según lo dispuesto en el artículo 9, que incluirá los procedimientos y disposiciones adoptados por el administrador de infraestructuras para cumplir los requisitos específicos necesarios para el diseño, mantenimiento y explotación de la infraestructura ferroviaria en condiciones de seguridad, incluidos, en su caso, el mantenimiento y explotación del sistema de control del tráfico y de señalización, **así como procedimientos de actuación en caso de accidente grave para garantizar la ayuda de emergencia y el restablecimiento de la seguridad de la infraestructura.**

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

Miércoles, 26 de febrero de 2014

La autoridad nacional responsable de la seguridad **o, para las infraestructuras transfronterizas a que se refiere el apartado 1, la Agencia** podrá exigir que la autorización de seguridad se revise si se producen cambios sustanciales en el marco reglamentario de la seguridad.

Si la autoridad nacional responsable de la seguridad **o, para las infraestructuras transfronterizas a que se refiere el apartado 1, la Agencia** considerase que un administrador de infraestructuras autorizado ha dejado de reunir las condiciones para poseer una autorización de seguridad, revocará dicha autorización y motivará su decisión.

3. La autoridad nacional responsable de la seguridad decidirá sin demora sobre las solicitudes de certificación o autorización de seguridad y, en cualquier caso, en un plazo no superior a ~~cuatro~~ **tres** meses, ~~una vez que toda la información exigida y cualquier información complementaria solicitada le haya sido remitida tras la recepción de la solicitud. En caso de que se pida al solicitante que presente información complementaria, deberá hacerlo dentro de un plazo razonable fijado por la autoridad nacional responsable de la seguridad o la Agencia y que no podrá exceder de un mes salvo que, en circunstancias excepcionales, la autoridad nacional responsable de la seguridad o la Agencia acuerde y autorice una prórroga limitada. Las decisiones negativas se justificarán debidamente.~~

Se proporcionará un documento orientativo para la presentación de la solicitud en el que se expongan y describan los requisitos y se indiquen los documentos que deben reunirse para la obtención de las autorizaciones de seguridad. [Enm. 79]

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

Artículo 13

Acceso a los servicios de formación

1. Los Estados miembros velarán por que las empresas ferroviarias faciliten el acceso justo y no discriminatorio a los servicios de formación de maquinistas y de personal de acompañamiento de los trenes, siempre que esa formación sea necesaria para operar servicios en su red, o para cumplir los requisitos necesarios para obtener el certificado de seguridad y los requisitos para obtener licencias y certificados al amparo de la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾.

Los servicios ofrecidos deberán incluir formación sobre el conocimiento necesario de las rutas, **la asistencia a personas con discapacidad**, las normas y procedimientos de explotación, el sistema de control mando y señalización y los procedimientos de emergencia aplicados en las rutas explotadas. [Enm. 80]

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

Si los servicios de formación no incluyen exámenes y expedición de certificados, los Estados miembros velarán por que las empresas ferroviarias tengan acceso a tal certificación.

La autoridad nacional responsable de la seguridad velará por que la prestación de servicios de formación o, en su caso, la expedición de certificados cumpla los requisitos fijados en la Directiva 2007/59/CE, en las ETI o en las normas nacionales a que se refiere el artículo 8.

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

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

⁽¹⁾ Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad (DO L 315 de 3.12.2007, p. 51).

Miércoles, 26 de febrero de 2014

4. Las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras serán responsables del nivel de formación y de cualificaciones de aquellos de sus empleados que realicen un trabajo relacionado con la seguridad, **incluido el personal de a bordo**. [Enm. 81]

Artículo 14

Mantenimiento de los vehículos

1. Antes de su puesta en servicio o utilización en la red, cada vehículo deberá contar con una entidad encargada del mantenimiento asignada al mismo y que deberá estar registrada en el ~~registro nacional~~ **los registros** de vehículos de conformidad con el ~~artículo~~ **los artículos 43 y 43 bis** de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad ferroviaria].

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

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

- a) el expediente de mantenimiento de cada vehículo;
- b) los requisitos en vigor, incluidas las normas de mantenimiento y las ETI.

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

4. En el caso de vagones de mercancías, cada entidad encargada del mantenimiento estará certificada por un organismo que estará acreditado o reconocido con arreglo al Reglamento (UE) n° 445/2011 de la Comisión ⁽¹⁾, o por una autoridad nacional de seguridad. El proceso de reconocimiento se basará asimismo en criterios de independencia, competencia e imparcialidad.

Cuando la entidad encargada del mantenimiento sea un administrador de infraestructuras, el cumplimiento del Reglamento (UE) n° 445/2011 será verificado por la autoridad nacional de seguridad pertinente con arreglo a los procedimientos contemplados en el artículo 12 **de la presente Directiva**, y se confirmará en los certificados especificados en tales procedimientos.

5. Los certificados concedidos con arreglo al apartado 4 serán válidos **y estarán reconocidos automáticamente** en toda la Unión.

La Agencia creará, hará público y posteriormente actualizará sin demora un registro de entidades certificadas encargadas del mantenimiento. Dicho registro estará vinculado a los registros nacionales de vehículos o a los registros de vehículos, de conformidad con el artículo 43, apartados 1 y 4, y el artículo 43 bis, apartados 1 y 4, de la Directiva ... [Directiva sobre interoperabilidad ferroviaria].

La Comisión adoptará actos de ejecución por los que se establezcan las especificaciones comunes para esos registros con respecto al contenido, el formato de los datos, la arquitectura funcional y técnica, el modo de funcionamiento y las normas para la consignación de los datos y la consulta. Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen mencionado en el artículo 27, apartado 3.

5 bis. Al elaborar o modificar las ETI, la Agencia armonizará las normas sobre los requisitos mínimos de mantenimiento para garantizar la seguridad del sistema ferroviario en su conjunto. Para ello tendrá en cuenta los diferentes parámetros (uso, antigüedad, material, kilómetros recorridos, condiciones climatológicas, tipo de vía, etc.) que influyen en el desgaste del material. Las empresas podrán seguir utilizando sus propios sistemas de mantenimiento siempre que la Agencia considere que dichos sistemas proporcionan un nivel de seguridad equivalente o superior.

⁽¹⁾ Reglamento (UE) n° 445/2011 de la Comisión, de 10 de mayo de 2011, relativo a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de los vagones de mercancías y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 653/2007 (DO L 122 de 11.5.2011, p. 22).

Miércoles, 26 de febrero de 2014

6. De aquí al 31 de mayo de 2014, La Agencia evaluará, **a más tardar dos años después de la entrada en vigor de la presente Directiva** el sistema de certificación de la entidad encargada del mantenimiento de los vagones de mercancías y considerará la oportunidad de una ampliación de ese sistema a todos los vehículos y presentará un informe a la Comisión. **El informe contendrá una recomendación sobre si el sistema de certificación debe ampliarse o no a otros tipos de vehículos. La Comisión adoptará entonces las medidas apropiadas sobre la base de dicha recomendación.**

6 bis. A más tardar seis meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva, la Agencia determinará cuáles son los componentes ferroviarios vitales para la seguridad ferroviaria y desarrollará un sistema que permita rastrearlos.

7. **Sobre la base de la recomendación de la Agencia y a más tardar 36 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva**, la Comisión adoptará mediante actos ~~de ejecución~~ **delegados de conformidad con el artículo 26**, las condiciones comunes de certificación de la entidad encargada del mantenimiento de todos los vehículos y otros tipos de material rodante ~~a más tardar el 24 de diciembre de 2016~~.

~~Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen mencionado en el artículo 27, apartado 2.~~

El sistema de certificación aplicable a los vagones de mercancías adoptado en virtud del Reglamento (UE) n° 445/2011 seguirá siendo de aplicación hasta tanto no se adopten los actos ~~de ejecución~~ **delegados** mencionados en el primer párrafo.
[Enm. 82]

Artículo 15

Excepciones al sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento

1. Los Estados miembros podrán decidir cumplir las obligaciones de determinar la entidad encargada del mantenimiento y de certificarla mediante medidas alternativas respecto del sistema de certificación establecido en el artículo 14 en los casos siguientes:

- a) vehículos matriculados en un tercer país y mantenidos con arreglo a la legislación de dicho país;
- b) vehículos que se utilicen en las redes o líneas cuyo ancho de vía sea diferente del de la red ferroviaria principal en la Unión y para los que el cumplimiento de los requisitos contemplados en el artículo 14, apartado 3, se realiza mediante acuerdos con terceros países;
- c) vehículos a que se refiere el artículo 2 y material militar y transporte especial que requieran un permiso ad hoc de la autoridad nacional de seguridad antes de su entrada en servicio. En este caso se concederán excepciones por periodos de cinco años como máximo.

2. Las medidas alternativas a que se refiere el apartado 1 se aplicarán mediante excepciones que concederá la autoridad nacional de seguridad correspondiente o la Agencia:

- a) cuando se matriculen vehículos con arreglo al artículo 43 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad ferroviaria] del sistema ferroviario, en lo referente a la determinación de la entidad encargada del mantenimiento;
- b) cuando se emitan certificados de seguridad y autorizaciones a empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras con arreglo a los artículos 10 y 12 de la presente Directiva, en lo referente a la determinación o certificación de la entidad encargada del mantenimiento.

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

Miércoles, 26 de febrero de 2014

CAPÍTULO IV

AUTORIDADES NACIONALES RESPONSABLES DE LA SEGURIDAD

Artículo 16

Funciones

1. Cada Estado miembro creará una autoridad responsable de la seguridad. **Los Estados miembros podrán decidir también crear conjuntamente una autoridad responsable de la seguridad competente para sus territorios.** Dicha autoridad será independiente, en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria, de cualquier empresa ferroviaria, administrador de infraestructuras, solicitante y entidad adjudicadora. **La autoridad dispondrá de las competencias y del personal necesarios para realizar sus funciones. Podrá tratarse del Ministerio competente para asuntos de transporte, siempre que reúna los requisitos en materia de independencia establecidos en el presente apartado.**
2. Se confiarán a la autoridad responsable de la seguridad por lo menos las siguientes funciones:
 - a) la autorización de la puesta en servicio de los subsistemas de energía e infraestructura que constituyen el sistema ferroviario de conformidad con el artículo 18, apartado 2, de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad ferroviaria], **exceptuadas las infraestructuras transfronterizas con un único administrador de infraestructuras, respecto de las cuales la Agencia estará encargada de las funciones establecidas en el presente apartado;**
 - b) **la garantía de** la supervisión del cumplimiento de los requisitos esenciales por parte de los componentes de interoperabilidad ~~como establece~~ **establecidos en** el artículo [x] de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad ferroviaria];
 - c) la asignación de un número de vehículo ~~europenacional~~, de conformidad con ~~el artículo 42~~ **los artículos 20 bis y 43** de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad ferroviaria];
 - d) a petición de la Agencia, **y sobre la base de los acuerdos contractuales a que se refiere el Reglamento ... [Reglamento sobre la Agencia Ferroviaria],** el apoyo a esta en la expedición, renovación, modificación y revocación de los certificados únicos de seguridad concedidos de conformidad con el artículo 10 y la comprobación del cumplimiento de las condiciones y requisitos que estipulan y de que las empresas ferroviarias operan de acuerdo con los requisitos de la legislación de la Unión o de la nacional;
 - e) la expedición, renovación, modificación y revocación de las autorizaciones de seguridad concedidas de conformidad con el artículo 12 y la comprobación del cumplimiento de las condiciones y requisitos que estipulan y de que los administradores de infraestructuras operan de acuerdo con los requisitos de la legislación de la Unión o de la nacional;
 - f) la supervisión, fomento y, en su caso, aplicación y desarrollo del marco normativo en materia de seguridad, incluido el sistema de normas nacionales de seguridad;
 - g) la supervisión de las empresas ferroviarias de conformidad con el anexo IV del Reglamento (UE) n° 1158/2010 de la Comisión ⁽¹⁾ y con el Reglamento (UE) n° 1077/2012 de la Comisión ⁽²⁾;
 - h) la garantía de que los vehículos están debidamente registrados en ~~el registro nacional~~ **los registros europeos y nacionales** de vehículos y de que la información relacionada con la seguridad que ~~este contiene~~ **estos contienen** es exacta y se mantiene actualizada.
 - h bis) el seguimiento del cumplimiento de las normas sobre los tiempos de trabajo, conducción y descanso para los maquinistas de locomotoras en las empresas ferroviarias y en la vía;**
 - h ter) el seguimiento del cumplimiento de las normas aplicables en materia de seguridad del mantenimiento y funcionamiento de los vagones de mercancías por ferrocarril y demás material rodante;**
 - h quater) la elaboración de un plan general de emergencia de la red ferroviaria obligatorio para todos los agentes del sistema ferroviario y que detallará las medidas que se han de tomar en caso de accidente grave o emergencia, y su transmisión a la Agencia. Dicho plan incluirá:**

⁽¹⁾ Reglamento (UE) n° 1158/2010 de la Comisión de 9 de diciembre de 2010 sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de un certificado de seguridad ferroviaria (DO L 326 de 10.12.2010, p. 11).

⁽²⁾ Reglamento (UE) n° 1077/2012 de la Comisión, de 16 de noviembre de 2012, sobre un método común de seguridad para la supervisión por parte de las autoridades nacionales de seguridad tras la expedición de certificados de seguridad o autorizaciones de seguridad (DO L 320 de 17.11.2012, p. 3).

Miércoles, 26 de febrero de 2014

- i) *mecanismos y procedimientos que garanticen la comunicación efectiva entre los agentes implicados, principalmente entre los administradores de infraestructuras, operadores ferroviarios y servicios de emergencia.*
- ii) *mecanismos de coordinación con las agencias nacionales de los países vecinos.*
- iii) *canales de comunicación con los familiares de las víctimas tras un accidente grave para interactuar con el personal formado para las distintas tareas;*
- iv) *un sistema de atención a las víctimas después de un accidente que las oriente en los procedimientos de reclamación en virtud de la legislación de la Unión y en particular del Reglamento (CE) n° 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, sin perjuicio de las obligaciones de los operadores ferroviarios. Dicha atención incluirá apoyo psicológico a las víctimas de accidentes y a sus familiares.*

La Comisión elaborará urgentemente mediante actos de ejecución, como se prevé en el artículo 27, medidas que busquen armonizar el contenido y formato de los planes de emergencia. La Agencia ayudará y supervisará a las autoridades nacionales responsables de la seguridad en la elaboración de dichos planes, prestándose especial atención a los accidentes ferroviarios que afecten a dos o más redes nacionales.

3. La autoridad nacional responsable de la seguridad del Estado miembro en que opere la empresa ferroviaria tomará las medidas oportunas para coordinarse con la Agencia y otras autoridades de seguridad a fin de garantizar la comunicación de cualquier información clave sobre la empresa ferroviaria concreta, en particular sobre los riesgos conocidos y sobre su rendimiento en materia de seguridad. La autoridad nacional responsable de la seguridad también compartirá la información con otras autoridades nacionales de seguridad pertinentes si comprueba que la empresa ferroviaria no está tomando las medidas necesarias de control de riesgos.

Informará inmediatamente a la Agencia de cualquier preocupación sobre el nivel de seguridad de la empresa ferroviaria supervisada. La Agencia tomará las medidas apropiadas ~~indicadas~~ **como se indica** en el ~~cuarto párrafo del~~ artículo 10, apartado 6.

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

4 bis. Las autoridades nacionales responsables de la seguridad establecerán, con la ayuda de la Agencia, mecanismos para el intercambio de ejemplos de buenas y mejores prácticas.

4 ter. Las autoridades nacionales responsables de la seguridad podrán, de manera voluntaria, solicitar a la Agencia que audite su labor. La Agencia también podrá, por propia iniciativa, auditar a las autoridades nacionales responsables de la seguridad. [Enm. 83]

Artículo 17

Principios decisorios

1. Las autoridades nacionales responsables de la seguridad llevarán a cabo su cometido de manera abierta, no discriminatoria y transparente. En particular, escucharán a todas las partes y motivarán sus decisiones.

~~Responderán sin dilación a las peticiones y solicitudes, comunicarán sus peticiones de información sin demora y adoptarán todas sus decisiones en el plazo de cuatro meses una vez que se les haya facilitado toda la información solicitada. En el desempeño del cometido a que se refiere el artículo 16, podrán solicitar en cualquier momento la asistencia técnica de los administradores de infraestructuras y de las empresas ferroviarias u otros órganos cualificados~~ **respetando los plazos fijados en el artículo 11, apartado 1, así como cualesquiera obligaciones establecidas en los acuerdos contractuales celebrados con la Agencia.**

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

2. La Agencia y las autoridades responsables de la seguridad serán libres de llevar a cabo todas las inspecciones, **auditorías** e investigaciones que sean necesarias para el cumplimiento de sus funciones y se les concederá el acceso a todos los documentos pertinentes y a los locales, instalaciones y equipo de los administradores de infraestructuras y de las empresas ferroviarias.

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n° 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (DO L 315 de 3.12.2007, p. 14).

Miércoles, 26 de febrero de 2014

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

4. Las autoridades nacionales responsables de la seguridad mantendrán un cambio de impresiones y experiencia activo dentro de la red establecida por la Agencia con el fin de armonizar sus criterios decisorios en toda la Unión.

4 bis. Las autoridades nacionales responsables de la seguridad respaldarán a la Agencia en su tarea de seguimiento de la evolución de la seguridad ferroviaria a escala de la Unión.

5. El ámbito de cooperación entre la Agencia y las autoridades nacionales responsables de la seguridad en todos los asuntos relacionados con las inspecciones in situ relativas a la expedición del certificado único de seguridad y la supervisión de las empresas ferroviarias tras la expedición del certificado único de seguridad se establecerá en acuerdos contractuales ~~o de otro tipo~~ entre la Agencia y las autoridades nacionales responsables de la seguridad, **a más tardar un año después de la entrada en vigor de la presente Directiva.**

Estos acuerdos podrán contemplar la subcontratación de determinadas funciones y responsabilidades de la Agencia a las autoridades nacionales, como la verificación y preparación de expedientes, la comprobación de la compatibilidad técnica, la realización de visitas y la elaboración de estudios técnicos, de conformidad con el artículo 69 del Reglamento... [Reglamento sobre la Agencia Ferroviaria].

En estos acuerdos se preverá el reparto de los ingresos de manera proporcional a la parte de la carga de trabajo correspondiente a cada agente. [Enm. 84]

Artículo 18

Informe anual

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

- a) la evolución de la seguridad ferroviaria, incluido, para cada Estado miembro, un inventario de los ICS recogidos en el anexo I;
- b) cambios importantes en la legislación y la reglamentación relativas a la seguridad ferroviaria;
- c) el desarrollo de la certificación de la seguridad y de la autorización de seguridad;
- d) los resultados y la experiencia de la supervisión de los administradores de infraestructuras y de las empresas ferroviarias;
- e) las exenciones acordadas de conformidad con el artículo 14 , apartado 8;
- f) todas las inspecciones o auditorías de las empresas ferroviarias que operen en el Estado miembro en el curso de las actividades de supervisión.

f bis) todas las inspecciones técnicas en la vía de los vagones de mercancías por ferrocarril; [Enm. 85]

CAPÍTULO V

INVESTIGACIÓN SOBRE ACCIDENTES E INCIDENTES

Artículo 19

Obligación de investigar

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

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

Miércoles, 26 de febrero de 2014

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

- a) la gravedad del accidente o incidente;
 - b) si forma parte de una serie de accidentes o incidentes con repercusión en el sistema en su conjunto;
 - c) su repercusión en la seguridad ferroviaria en el plano de la Unión;
 - d) las peticiones de los administradores de infraestructuras, de las empresas ferroviarias y de la autoridad nacional responsable de la seguridad o de los Estados miembros.
3. El alcance y el procedimiento de las investigaciones los determinará el organismo de investigación, teniendo en cuenta los artículos 20 y 22 y en función de las conclusiones que prevea extraer del accidente o incidente al efecto de la mejora de la seguridad.
4. La investigación no se ocupará en ningún caso de la determinación de la culpa o de la responsabilidad.

Artículo 20

Estatuto jurídico de la investigación

1. Los Estados miembros definirán, en el marco de sus ordenamientos jurídicos respectivos, el estatuto jurídico de la investigación que permita a los investigadores responsables llevar a cabo su cometido de la manera más eficaz y en el plazo más breve.
2. De conformidad con la legislación vigente, los Estados miembros garantizarán la plena cooperación con las autoridades responsables de la investigación judicial, y se asegurarán de que se proporciona a los investigadores, **así como a la Agencia si lo solicita**, lo antes posible: [Enm. 86]
- a) acceso al lugar del accidente o incidente, así como al material rodante implicado y a las instalaciones de infraestructura y de control del tráfico y señalización relacionadas;
 - b) el derecho a efectuar un inventario inmediato de las pruebas y a la retirada controlada de los restos, instalaciones de infraestructura o piezas a efectos de examen o de análisis;
 - c) acceso al contenido de los indicadores y a los equipos de grabación de mensajes orales que se encuentren a bordo, y posibilidad de utilizarlo, y al registro del funcionamiento del sistema de señalización y control del tráfico;
 - d) acceso a los resultados del examen de los cuerpos de las víctimas;
 - e) acceso a los resultados de los exámenes del personal de los trenes y de cualquier otro personal ferroviario implicado en el accidente o incidente;
 - f) posibilidad de interrogar al personal ferroviario implicado y a otros testigos;
 - g) acceso a cualquier información o documentación pertinente en posesión del administrador de infraestructuras, de las empresas ferroviarias implicadas y de la autoridad nacional responsable de la seguridad.
3. La investigación será independiente de cualquier investigación judicial.

Artículo 21

Organismo de investigación

1. Cada Estado miembro velará por que las investigaciones sobre accidentes e incidentes a que se refiere el artículo 19 sean efectuadas por un organismo permanente, que dispondrá de al menos un investigador capaz de desempeñar la función de investigador responsable en caso de accidente o incidente. Dicho organismo será independiente, en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria, de cualquier administrador de infraestructuras, empresa ferroviaria, organismo de tarificación, organismo de adjudicación y organismo notificado y de cualquier parte cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con el cometido confiado al organismo de investigación. Será asimismo funcionalmente independiente de la autoridad nacional responsable de la seguridad y de cualquier regulador de los ferrocarriles.
2. El organismo de investigación realizará sus cometidos con independencia de las organizaciones mencionadas en el apartado 1, **sin discriminar a ninguna parte**, y se le dotará de los recursos suficientes al efecto. [Enm. 87]

Miércoles, 26 de febrero de 2014

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

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

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

5 bis. Los organismos de investigación podrán, de manera voluntaria, solicitar a la Agencia que audite su trabajo. [Enm. 88]

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

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

La Agencia prestará su apoyo al efecto a los organismos de investigación. **Además, los organismos de investigación respaldarán a la Agencia en su tarea de seguimiento de la evolución de la seguridad ferroviaria a escala de la Unión. [Enm. 89]**

Artículo 22

Realización de las investigaciones

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

Se invitará a los organismos de investigación de otro Estado miembro **y a la Agencia** a participar en una investigación cuando esté implicada en el accidente o incidente una empresa ferroviaria establecida y autorizada en dicho Estado miembro. **[Enm. 90]**

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

2. En cada caso de accidente o incidente, el organismo responsable de la investigación dispondrá los medios apropiados, incluidos los conocimientos técnicos y operativos necesarios **y los recursos suficientes** para llevar a cabo su cometido. Podrá recurrirse a peritos internos o externos al organismo, dependiendo de la naturaleza del accidente o incidente que se investigue. **[Enm. 91]**

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

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

Miércoles, 26 de febrero de 2014

Artículo 23

Informes

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

2. El organismo de investigación hará público el informe final, **incluidas las recomendaciones de seguridad**, en el plazo más breve posible y ~~normalmente~~, a más tardar, doce meses después de la fecha de la incidencia. . El informe, ~~incluidas las recomendaciones de seguridad~~, se comunicará a las partes pertinentes a que se refiere el artículo 22, apartado 3, y a los organismos y partes afectados de otros Estados miembros. [Enm. 92]

La Comisión establecerá el contenido de los informes de investigación sobre accidentes e incidentes mediante actos de ejecución. ~~Tales delegados, y dichos informes incluirán los siguientes elementos: un resumen, los hechos inmediatos de lo sucedido, la relación de las investigaciones e indagaciones, los análisis y conclusiones. Dichos actos de ejecución delegados se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen mencionado en a que se refiere el artículo 27, apartado 2.~~ **Los informes incluirán los siguientes elementos: un resumen, los hechos inmediatos de lo sucedido, la relación de las investigaciones e indagaciones, los análisis y conclusiones.** Dichos actos de ejecución delegados se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen mencionado en a que se refiere el artículo 27, apartado 2. [Enm. 93]

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

Artículo 24

Información que se remitirá a la Agencia

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

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

2 bis. La Agencia creará y gestionará una base de datos centralizada que contenga toda la información presentada en relación con los incidentes y accidentes. La base de datos se creará a más tardar el 31 de diciembre de 2015. [Enm. 94]

Artículo 25

Recomendaciones de seguridad

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

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

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

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 26

Ejercicio de la delegación

1. Los poderes para adoptar actos delegados otorgados a la Comisión estarán sujetos a las condiciones establecidas en el presente artículo.

Miércoles, 26 de febrero de 2014

2. ~~Se otorga a la Comisión la delegación de poderes a que se refiere~~**Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 5, apartado 2, y el artículo 7, apartado 2, por un periodo indeterminado, el artículo 9, apartado 2, el artículo 14, apartado 7 y el artículo 23, apartado 2, se otorgan a la Comisión por un periodo de cinco años a partir de [la entrada en vigor de la presente Directiva]. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el periodo de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por periodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga al menos tres meses antes del final de cada periodo.** [Enm. 95]

3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 5, apartado 2, y el artículo 7, apartado 2, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtila efecto el día siguiente al de la publicación de la decisión en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Tan pronto como adopte un acto delegado, la Comisión lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

5. Los actos delegados adoptados con arreglo al artículo 5, apartado 2, y al artículo 7, apartado 2, entrarán en vigor siempre que ni el Parlamento Europeo ni el Consejo hayan formulado objeciones en un plazo de dos meses a partir de que les haya sido notificado el acto en cuestión o que, antes de que expire dicho plazo, ambas instituciones comuniquen a la Comisión que no tienen la intención de oponerse al mismo. Este plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 27

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por un Comité. Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n° 182/2011.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 182/2011.

Artículo 28

Informe y otras acciones de la Unión

Atendiendo a información pertinente facilitada por la Agencia, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo antes de ... (*), y posteriormente cada cinco años, un informe sobre la aplicación de la presente Directiva.

En caso necesario, se adjuntarán al informe propuestas de nuevas actuaciones de la Unión. [Enm. 96]

Artículo 29

Sanciones

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

Los Estados miembros notificarán dicho régimen a la Comisión a más tardar en la fecha especificada en el artículo 32, apartado 1, y le notificarán sin tardanza cualquier modificación posterior que los afecte.

Artículo 30

Disposiciones transitorias

Los anexos III y V de la Directiva 2004/49/CE se aplicarán hasta la fecha de entrada en vigor de los actos de ejecución a que se refiere el artículo 6, apartados 2 y 3, el artículo 9, apartado 2, el artículo 14, apartado 7 y el artículo 23, apartado 2, de la presente Directiva.

(*) **Tres** años desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

Miércoles, 26 de febrero de 2014

Hasta ... (*), las autoridades nacionales ~~seguirán~~ **podrán seguir** expidiendo certificados de seguridad con arreglo a las disposiciones de la Directiva 2004/49/CE, **sin perjuicio del artículo 10, apartado 2 bis**. Esos certificados de seguridad serán válidos hasta su fecha de caducidad.

Durante un periodo adicional de tres años después del periodo de un año para la transposición establecido en el artículo 32, los solicitantes podrán dirigirse a la Agencia o a la autoridad nacional responsable de la seguridad. Durante este periodo, las autoridades nacionales responsables de la seguridad podrán seguir expidiendo certificados de seguridad de conformidad con la Directiva 2004/49/CE. [Enm. 97]

Artículo 31

Recomendaciones y dictámenes de la Agencia

La Agencia emitirá recomendaciones y dictámenes con arreglo a lo dispuesto en el artículo 15 del Reglamento .../... [Reglamento de la Agencia Ferroviaria] a efectos de la aplicación de la presente Directiva. Esas recomendaciones y dictámenes servirán de base para cualquier medida adoptada de conformidad con la presente Directiva.

Artículo 32

Transposición

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en ~~los artículos 2, 3, 4, 8, 10, 16, 18, 20 y el anexo I~~ **la presente Directiva** a más tardar ... (**). Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones. [Enm. 98]

2. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Incluirán igualmente una mención en la que se precise que las referencias hechas en las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes a las directivas derogadas por la presente Directiva se entenderán hechas a la presente Directiva. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia y el modo en que se formule la mención.

Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

3. La República de Chipre y la República de Malta quedan exentas de la obligación de adaptar su legislación para dar cumplimiento a la presente Directiva mientras no dispongan de un sistema ferroviario en su territorio.

No obstante, en cuanto una entidad pública o privada presente una solicitud oficial para construir una línea de ferrocarril con vistas a su explotación por parte de una o varias empresas ferroviarias, el Estado miembro en cuestión deberá establecer la legislación pertinente para aplicar la presente Directiva en el plazo de un año a partir de la recepción de la solicitud.

Artículo 33

Derogación

La Directiva 2004/49/CE, modificada por las Directivas enumeradas en el anexo II, parte A, queda derogada con efectos a partir de ... (***), sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros relativas a las fechas de incorporación al Derecho interno y aplicación de las Directivas establecidas en el anexo II, parte B.

Las referencias a la Directiva derogada se entenderán hechas a la presente Directiva con arreglo al cuadro de correspondencias que figura en el anexo III.

Artículo 34

Entrada en vigor

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

Los artículos 10 y 11 se aplicarán a partir del ... (****), **sin perjuicio de las disposiciones transitorias establecidas en el artículo 30**. [Enm. 100]

(*) **Cuatro** años desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

(**) **Un** año desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

(***) **Cuatro** años desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

(****) **Cuatro** años desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

Miércoles, 26 de febrero de 2014

Artículo 35

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en ..., el

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

Por el Consejo

El Presidente

Miércoles, 26 de febrero de 2014

ANEXO I

INDICADORES COMUNES DE SEGURIDAD

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

Se aplicará el Reglamento (CE) n° 91/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾ a los indicadores sobre accidentes del punto 1 siguiente, en la medida en que se disponga de dicha información.

1. Indicadores relativos a accidentes

1.1. Número total y relativo (por tren-kilómetro de accidentes significativos y desglose según los tipos siguientes:

- i) colisión de trenes con vehículos ferroviarios,
- ii) colisión de trenes con obstáculo del gálibo de libre paso;
- iii) descarrilamiento de trenes;
- iv) accidentes en pasos a nivel, incluidos los accidentes que afecten a peatones;
- v) accidentes sobre personas en que esté implicado material rodante en movimiento, a excepción de los suicidios;
- vi) incendios en el material rodante;
- vii) otros.

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

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

- i) viajero (también en relación con el número total de viajeros-kilómetro y de trenes de viajeros-kilómetro);
- ii) empleado, incluido el personal de contratistas;
- iii) usuarios de pasos a nivel;
- iv) intrusos;
- v) otros.

2. Indicadores relativos a mercancías peligrosas

Número total y relativo (por tren-kilómetro) de accidentes **e incidentes** que afecten al transporte de mercancías peligrosas, desglosado en las siguientes categorías: **[Enm. 101]**

- i) accidentes en que esté implicado al menos un vehículo ferroviario que transporte mercancías peligrosas, tal como se definen en el apéndice;
- ii) número de estos accidentes en que se produzcan escapes de sustancias peligrosas.

3. Indicadores relativos a suicidios

Número total y relativo (por tren-kilómetro) de suicidios.

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n° 91/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de diciembre de 2002 relativo a las estadísticas sobre transporte ferroviario (DO L 14 de 21.1.2003, p. 1).

Miércoles, 26 de febrero de 2014

4. Indicadores relativos a precursores de accidentes

Número total y relativo (en por tren-kilómetro) de:

- i) roturas de carril;
- ii) deformaciones y desalineamientos de la vía;
- iii) fallos de la señalización de sentido;
- iv) señales pasadas en situación de peligro;
- v) ruedas rotas de material rodante en servicio;
- vi) ejes rotos de material rodante en servicio.

Todos los precursores deberán ser notificados, ya den lugar o no a accidentes. Los precursores que den lugar a accidente se notificarán en el ICS sobre precursores; los accidentes ocurridos, si son significativos, se notificarán en el ICS sobre accidentes mencionado en el punto 1.

5. Indicadores para calcular las repercusiones económicas de los accidentes

La Agencia definirá los costes unitarios sobre la base de los datos recogidos hasta la entrada en vigor de la presente Directiva.

6. Indicadores relacionados con la seguridad técnica de la infraestructura y su aplicación

6.1. Porcentaje de vías en servicio con protección automática de trenes, porcentaje de trenes-kilómetro que disponen de sistemas operativos de protección automática de trenes.

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

a) pasos a nivel activos con:

- i) aviso automático del lado del usuario;
- ii) protección automática del lado del usuario;
- iii) protección y aviso automáticos del lado del usuario;
- iv) protección y aviso automáticos del lado del usuario y protección enclavada del lado de la vía;
- v) aviso manual del lado del usuario;
- vi) protección manual del lado del usuario;
- vii) protección y aviso manuales del lado del usuario;

b) pasos a nivel pasivos.

7. Indicadores relativos a la gestión de la seguridad

Auditorías internas realizadas por los gestores de la infraestructura y las empresas ferroviarias según la documentación del sistema de gestión de la seguridad. Número total de auditorías realizadas y porcentaje de las auditorías obligatorias (o previstas).

8. Definiciones

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

Miércoles, 26 de febrero de 2014

Apéndice

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

1. Indicadores relativos a accidentes

- 1.1. «Accidente significativo», cualquier accidente en que esté implicado como mínimo un vehículo ferroviario en movimiento, con al menos un muerto o herido grave, o se produzcan graves daños en el material, la vía férrea u otras instalaciones o entornos, o interrupciones graves del tráfico. Se excluyen los accidentes en talleres, almacenes y depósitos.
- 1.2. «Daños graves en el material, la vía férrea u otras instalaciones o entornos», daños equivalentes o superiores a 150 000 EUR.
- 1.3. «Interrupciones graves del tráfico», los servicios ferroviarios en una línea ferroviaria principal que se suspenden por un período mínimo de seis horas.
- 1.4. «Tren», uno o varios vehículos ferroviarios tirados por una o varias locomotoras o vehículos automotores, o un vehículo automotor que circula en solitario, con un número determinado o una denominación específica desde un punto fijo inicial a un punto fijo terminal. Se considera como tren una máquina ligera, como una locomotora que circule por sí sola.
- 1.5. «Colisión de trenes», choque frontal, alcance por detrás o colisión lateral entre una parte de un tren y una parte de otro tren o vehículo ferroviario, o con material rodante de maniobra:
- 1.6. «Colisión con obstáculos dentro del gálibo de libre paso», una colisión entre una parte de un tren y objetos fijos o temporalmente presentes en la vía férrea o cerca de esta (excepto en los pasos a nivel si el objeto ha sido perdido por un vehículo de carretera o un usuario del paso). Se incluirá la colisión con las líneas aéreas de contacto.
- 1.7. «Descarrilamiento», todo caso en que se salga de los raíles al menos una rueda de un tren.
- 1.8. «Accidentes en pasos a nivel», accidentes en pasos a nivel en los que esté implicado al menos un vehículo ferroviario y uno o varios vehículos de carretera, otros usuarios del paso, como peatones, u otros objetos temporalmente presentes en la vía férrea o cerca de esta, si han sido perdidos por un vehículo de carretera o un usuario del paso.
- 1.9. «Accidentes sobre personas ~~en que esté implicado~~ **causados por** material rodante en movimiento», accidentes sobre una o varias personas que sean alcanzadas por un vehículo ferroviario o una parte del mismo, o por un objeto unido al vehículo o que se haya desprendido del mismo. Se incluyen las personas que caigan de vehículos ferroviarios, así como las personas que caigan o sean alcanzadas por objetos sueltos cuando viajen a bordo de los vehículos. **[Enm. 102]**
- 1.10. «Incendios en material rodante», los incendios y explosiones que se produzcan en vehículos ferroviarios (incluida su carga) durante el trayecto entre la estación de salida y el destino, incluso cuando estén parados en la estación de salida, la de destino o las paradas intermedias, así como durante las operaciones de formación de trenes.
- 1.11. «Otros tipos de accidente», todos los accidentes distintos de los mencionados anteriormente (colisión de trenes, descarrilamientos, accidentes en pasos a nivel, accidentes causados a personas por material rodante en movimiento e incendios en material rodante).
- 1.12. «Viajero», cualquier persona, con excepción del personal de servicio en el tren, que realice un viaje por ferrocarril. A efectos de estadísticas de accidentes, se incluyen los viajeros que intentan embarcar en un tren en movimiento o desembarcar de él.
- 1.13. «Empleado (se incluye al personal de los contratistas y a los contratistas autónomos)», toda persona cuya actividad profesional esté vinculada con el ferrocarril y que esté en servicio en el momento del accidente. Se incluye al personal de a bordo del tren y a las personas encargadas del material rodante y de las infraestructuras.

Miércoles, 26 de febrero de 2014

- 1.14. «Usuario de pasos a nivel», cualquier persona que utilice un paso a nivel para cruzar una línea ferroviaria en cualquier medio de transporte o a pie.
- 1.15. «Intruso», cualquier persona, salvo los usuarios de pasos a nivel, que se halle en una instalación ferroviaria pese a estar prohibida su presencia.
- 1.16. «Otras personas (terceros)», todas las personas que no puedan definirse como «viajeros», «empleados, incluido el personal de los contratistas», «usuarios de pasos a nivel» ni «intrusos».
- 1.17. «Muerte (persona muerta)», cualquier persona fallecida inmediatamente o en los 30 días siguientes de resultados de un accidente, salvo los suicidios.
- 1.18. «Herido (persona gravemente herida)», cualquier persona herida que haya estado hospitalizada más de 24 horas de resultados de un accidente, salvo los intentos de suicidio.
2. Indicadores relativos a mercancías peligrosas
 - 2.1. «Accidente que afecte al transporte de mercancías peligrosas», cualquier accidente o incidente sujeto a declaración de conformidad con el punto 1.8.5 del Reglamento RID ⁽¹⁾/ADR.
 - 2.2. «Mercancías peligrosas», materias y artículos cuyo transporte por ferrocarril está prohibido por el RID, o se autoriza únicamente en determinadas condiciones fijadas en él.
3. Indicadores relativos a accidentes
 - 3.1. «Suicidio», acto de lesión deliberada contra uno mismo con resultado de muerte, registrado y clasificado como tal por la autoridad nacional competente.
4. Indicadores relativos a precursores de accidentes
 - 4.1. «Roturas de carril», cualquier carril separado en dos o varias piezas, o cualquier carril del que se desprenda una pieza de metal, causando una falla de más de 50 mm de longitud y de más de 10 mm de profundidad en la superficie de rodadura.
 - 4.2. «Deformaciones y desalineamientos de la vía», fallos relacionados con la continuidad y la geometría de la vía, que requieran el cierre de la vía o una reducción inmediata de la velocidad permitida.
 - 4.3. «Fallos de la señalización de sentido», cualquier fallo técnico del sistema de señalización (de la infraestructura o del material rodante), que dé lugar a informaciones de señalización menos restrictivas que las solicitadas.
 - 4.4. «Señal pasada en situación de peligro», cualquier ocasión en que una parte cualquiera de un tren rebasa su movimiento autorizado.

Se entenderá por «movimiento no autorizado»:

pasar una señal luminosa en la vía o un semáforo en posición de peligro, una orden de parada, si no funciona el sistema automático de control de trenes (ATCS) o el sistema de protección automática de trenes (ATP);

pasar el fin de una autorización de movimiento relacionada con la seguridad, emitido por un sistema ATCS o ATP;

pasar un punto comunicado mediante autorización verbal o escrita que figure en la normativa;

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

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

Las autoridades nacionales de seguridad pueden presentar informes por separado sobre estos cuatro puntos y deben notificar al menos un indicador global que contenga datos sobre los cuatro puntos.

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

Miércoles, 26 de febrero de 2014

4.5. «Rueda rota», ruptura que afecta a las partes esenciales de una rueda, creando un riesgo de accidente (descarrilamiento o colisión).

4.6 «Eje roto», ruptura que afecta a las partes esenciales de un eje, creando un riesgo de accidente (descarrilamiento o colisión).

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

La Agencia elaborará una metodología de cálculo de los costes unitarios a partir de los datos recogidos antes de la entrada en vigor de la presente Directiva.

6. Indicadores relacionados con la seguridad técnica de la infraestructura y su aplicación

6.1. «Protección automática de trenes (ATP)», sistema que aplica el cumplimiento de las señales y de las limitaciones de velocidad mediante el control de la velocidad e incluye la parada automática en las señales.

6.2. «Paso a nivel», cualquier intersección a nivel entre el ferrocarril y un paso, reconocida por el gestor de la infraestructura y abierta a usuarios públicos o privados. Se excluyen los pasos entre andenes dentro de las estaciones, así como los pasos por encima de las vías reservados al uso de los empleados.

6.3. «Paso», cualquier vía, calle o carretera pública o privada, incluidos los caminos y los carriles para bicicletas, u otra vía prevista para el paso de personas, animales, vehículos o máquinas.

6.4. «Pasos a nivel activos», pasos a nivel en que se protege a los usuarios del paso o se les avisa de que un tren se aproxima mediante la activación de dispositivos en caso de que el cruce del paso no reúna todos los requisitos de seguridad para el usuario.

protección mediante el uso de dispositivos físicos:

semibarreras o barreras completas;

portones;

aviso mediante equipos fijos en los pasos a nivel:

dispositivos visibles: luces;

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

dispositivos físicos, por ejemplo vibraciones debidas a baches en la carretera.

Los pasos a nivel activos se clasifican del modo siguiente:

1. «Paso a nivel con protección o aviso automáticos del lado del usuario», paso a nivel en el que el tren que se aproxima activa la protección o el aviso o en el que hay una protección enclavada del lado de la vía.

Esos pasos a nivel se clasifican del modo siguiente:

i) aviso automático del lado del usuario;

ii) protección automática del lado del usuario;

iii) protección y aviso automáticos del lado del usuario;

iv) protección y aviso automáticos del lado del usuario, y protección del lado de la vía.

«Protección enclavada del lado de la vía», señal o cualquier otro sistema de protección de los trenes que solo permita pasar al tren si el paso a nivel está protegido por el lado del usuario y está libre de incursiones; para garantizar este último extremo, se recurre a sistemas de control o detección de obstáculos.

2. «Paso a nivel con protección o aviso manuales del lado del usuario», paso a nivel en el que la protección o el aviso son activados de forma manual por un empleado ferroviario, sin que haya una señal ferroviaria enclavada del lado de la vía.

Miércoles, 26 de febrero de 2014

Esos pasos a nivel se clasifican del modo siguiente:

- v) aviso manual del lado del usuario;
- vi) protección manual del lado del usuario;
- vii) protección y aviso manuales del lado del usuario;

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

7. Indicadores relativos a la gestión de la seguridad

7.1. «Auditoría», proceso sistemático, independiente y documentado para obtener pruebas de auditoría y evaluarlas de forma objetiva con el fin de determinar la medida en que se cumplen los criterios de la auditoría.

8. Definiciones de las bases de escala

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

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

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

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

Miércoles, 26 de febrero de 2014

ANEXO II

PARTE A

Directiva derogada con la lista de sus sucesivas modificaciones

(conforme al artículo 32)

Directiva 2004/49/CE	(DO L 164 de 30.4.2004, p. 44)
Directiva 2008/57/CE	(DO L 191 de 18.7.2008, p. 1)
Directiva 2008/110/CE	(DO L 345 de 23.12.2008, p. 62)
Directiva 2009/149/CE de la Comisión	(DO L 313 de 28.11.2009, p. 65)
Corrección de errores, 2004/49/CE	(DO L 220 de 21.6.2004, p. 16)

PARTE B

Plazos de incorporación al ordenamiento jurídico nacional

(conforme al artículo 32)

Directiva	Fecha límite de transposición
2004/49/CE	30 de abril de 2006
2008/57/CE	19 de julio de 2010
2008/110/CE	24 de diciembre de 2010
2009/149/CE	18 de junio de 2010

Miércoles, 26 de febrero de 2014

ANEXO III

TABLA DE CORRESPONDENCIAS

Directiva 2004/49/CE	Presente Directiva
Artículo 1	Artículo 1
Artículo 2	Artículo 2
Artículo 3	Artículo 3
Artículo 4	Artículo 4
Artículo 5	Artículo 5
Artículo 6	Artículo 6
Artículo 7	Artículo 7
Artículo 8	Artículo 8
Artículo 9	Artículo 9
Artículo 10	Artículo 10
Artículo 11	Artículo 12
Artículo 12	Artículo 11
Artículo 13	Artículo 13
Artículo 14 <i>bis</i> , apartados 1 a 7	Artículo 14
Artículo 14 <i>bis</i> , apartado 8	Artículo 15
Artículo 15	—
Artículo 16	Artículo 16
Artículo 17	Artículo 17
Artículo 18	Artículo 18
Artículo 19	Artículo 19
Artículo 20	Artículo 20
Artículo 21	Artículo 21
Artículo 22	Artículo 22
Artículo 23	Artículo 23

Miércoles, 26 de febrero de 2014

Directiva 2004/49/CE	Presente Directiva
Artículo 24	Artículo 24
Artículo 25	Artículo 25
Artículo 26	–
–	Artículo 26
Artículo 27	Artículo 27
Artículo 28	–
Artículo 29	–
Artículo 30	–
Artículo 31	Artículo 28
Artículo 32	Artículo 29
–	Artículo 30
–	Artículo 31
Artículo 33	Artículo 32
–	Artículo 33
Artículo 34	Artículo 34
Artículo 35	Artículo 35
Anexo I	Anexo I
Anexo II	–
Anexo III	–
Anexo IV	–
Anexo V	–
–	Anexo II