

**Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering**

(2002/C 126 E/09)

(Voor de EER relevante tekst)

COM(2002) 21 def. — 2002/0022(COD)

(Door de Commissie ingediend op 25 januari 2002)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 71, lid 1,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's,

Overeenkomstig de procedure van artikel 251 van het Verdrag,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Teneinde door te gaan met de inspanningen om een interne markt voor spoorwegvervoersdiensten tot stand te brengen, die in gang zijn gezet door Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap<sup>(1)</sup>, is het noodzakelijk een gemeenschappelijk regelgevingskader voor de veiligheid op het spoor te creëren. Tot nu toe hebben de lidstaten hoofdzakelijk veiligheidsvoorschriften en -normen voor nationale lijnen ontwikkeld, op grond van nationale technische en operationele concepten. Tegelijkertijd hebben de verschillen in beginselen, aanpak en cultuur ervoor gezorgd dat het moeilijk is technische obstakels te overwinnen en internationale vervoersactiviteiten te verrichten.
- (2) Richtlijn 91/440/EEG, Richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen<sup>(2)</sup> en Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur en veiligheids certificering<sup>(3)</sup> vormen de eerste stap naar regulering van de

Europese spoorwegvervoersmarkt door de markt open te stellen voor internationale goederenvervoersdiensten per spoor. De veiligheidsbepalingen blijken evenwel ontoereikend te zijn en de verschillende veiligheidseisen blijven een belangrijke belemmering vormen voor een consistent spoorwegvervoer in de Gemeenschap. Het is van bijzonder belang de regelgevingsstructuur in de lidstaten, de inhoud van de veiligheidsvoorschriften, de veiligheids certificering voor spoorwegondernemingen, de taken en functies van de veiligheidsinstanties en het onderzoek naar ongevallen te harmoniseren.

- (3) In vele lidstaten zijn op metro's, trams en andere lightrail-systemen lokale of regionale veiligheidsvoorschriften van toepassing. Het toezicht op deze systemen wordt vaak uitgeoefend door lokale of regionale instanties en de eisen met betrekking tot de interoperabiliteit of vergunningverlening in de Gemeenschap gelden daar niet voor. Voorts vallen trams vaak onder de veiligheidswetgeving voor wegen en derhalve kunnen de voorschriften op het gebied van de veiligheid op het spoor daarop niet volledig worden toegepast. Daarom en volgens het in artikel 5 van het Verdrag beschreven subsidiariteitsbeginsel moeten de lidstaten de mogelijkheid krijgen zulke lokale spoorwegsysteem buiten de werkingsfeer van deze richtlijn te laten vallen.
- (4) Het veiligheidsniveau van het communautaire spoorwegsysteem is doorgaans hoog, vooral vergeleken met het wegvervoer. Belangrijk is dat in de huidige herstructureringsfase de veiligheid over de gehele lijn blijft gehandhaafd. In deze fase worden de functies van voorheen geïntegreerde spoorwegondernemingen gescheiden, wordt de spoorwegsector minder zelfregulerend en gaat daarvoor meer publieke regelgeving gelden. Naar gelang de vooruitgang op technisch en wetenschappelijk gebied moet de veiligheid verder worden verbeterd, wanneer dat redelijkerwijs haalbaar is en daarbij moet rekening worden gehouden met het concurrentievermogen van het spoorwegvervoer.
- (5) Allen die het spoorwegsysteem exploiteren, de infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen, dragen de volle verantwoordelijkheid voor de veiligheid van het systeem, elk voor zijn deel. De lidstaten moeten een duidelijk onderscheid maken tussen deze directe verantwoordelijkheid voor de veiligheid en de taak van de veiligheidsinstanties om een regelgevingskader te bieden en toezicht te houden op de prestaties van de exploitanten.

<sup>(1)</sup> PB L 237 van 24.8.1991, blz. 25. Richtlijn gewijzigd door Richtlijn 2001/12/EG (PB L 75 van 15.3.2001, blz. 1).

<sup>(2)</sup> PB L 143 van 27.6.1995, blz. 70. Richtlijn gewijzigd door Richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 75 van 15.3.2001, blz. 26).

<sup>(3)</sup> PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29.

- (6) Eisen aangaande de veiligheid van de subsystemen van de Trans-Europese spoorwegnetten zijn vastgelegd in Richtlijn 96/48/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het Trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem<sup>(1)</sup> en Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele Trans-Europese spoorwegsysteem<sup>(2)</sup>. In deze richtlijnen worden echter geen gemeenschappelijke eisen op systeemniveau vermeld en er wordt niet uitvoerig ingegaan op veiligheidsregelgeving, -beheer en -toezicht. Wanneer de technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's) minimale veiligheidsniveaus van de subsystemen bevatten, wordt het nog belangrijker ook op systeemniveau veiligheidsdoelen te formuleren.
- (7) Geleidelijk moeten gemeenschappelijke veiligheidsdoelen en -methoden worden geïntroduceerd om een hoog veiligheidsniveau te waarborgen en om hulpmiddelen aan te reiken voor de beoordeling van het veiligheidsniveau en de prestaties van de exploitanten op Europees niveau en in de lidstaten.
- (8) Informatie over de veiligheid van het spoorwegsysteem is schaars en niet algemeen voor het publiek toegankelijk. Er moeten dus gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren worden vastgesteld om na te gaan of het systeem conform de gemeenschappelijke veiligheidsdoelstelling is en om de bewaking van de veiligheidsprestaties op het spoor te vergemakkelijken.
- (9) Nationale veiligheidsvoorschriften, die vaak gebaseerd zijn op nationale technische normen, moeten geleidelijk worden vervangen door voorschriften die op gemeenschappelijke normen zijn gebaseerd en door middel van TSI's worden vastgelegd. Nieuwe nationale voorschriften moeten in overeenstemming met de communautaire wetgeving zijn en een gemeenschappelijke aanpak van de veiligheid op het spoor eenvoudiger maken. Zij moeten derhalve door de Gemeenschap worden goedgekeurd.
- (10) Om gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, -methoden en indicatoren te ontwikkelen en een gemeenschappelijke aanpak van de veiligheid op het spoor dichterbij te brengen, is technische ondersteuning op communautair niveau vereist. Het Europees Spoorwegbureau ingesteld bij Verordening (EG) nr. . . . / . . . van het Europees Parlement en de Raad, moet aanbevelingen doen voor gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, — methoden en -indicatoren, verdere harmoniseringsmaatregelen treffen en de ontwikkeling van de veiligheid op het spoor in de Gemeenschap bewaken.
- (11) Bij de vervulling van hun taken en verantwoordelijkheden moeten infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen een veiligheidsbeheersysteem implementeren, dat aan communautaire eisen voldoet. Dergelijke systemen dienen gemeenschappelijke elementen te bevatten. Informatie over veiligheid en de implementatie van het veiligheidsbeheersysteem moeten aan de veiligheidsinstantie in de lidstaat worden overgelegd.
- (12) Wat betreft het veiligheidsbeheersysteem moet er rekening mee worden gehouden dat de bepalingen van Richtlijn 89/391/EG van de Raad van 12 juni 1989<sup>(3)</sup> betreffende de tenuitvoerlegging van maatregelen ter bevordering van de verbetering van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers op het werk en de relevante afzonderlijke richtlijnen volledig van toepassing zijn op de bescherming van de gezondheid en veiligheid van werknemers in het spoorwegvervoer.
- (13) Om een hoog veiligheidsniveau op het spoor en gelijke voorwaarden voor alle spoorwegondernemingen te garanderen, moeten zij aan dezelfde veiligheidseisen voldoen. Het veiligheidscertificaat moet aangeven dat de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem tot stand heeft gebracht en zich aan de relevante veiligheidsnormen en -voorschriften kan houden. Voor internationale vervoersdiensten moet het genoeg zijn om het veiligheidsbeheersysteem in een van de lidstaten goed te keuren en deze goedkeuring in de gehele Gemeenschap te laten gelden, terwijl er in geval van nationale voorschriften in elke lidstaat aanvullende certificering nodig is. Het uiteindelijke doel moet zijn een gemeenschappelijk veiligheidscertificaat te ontwerpen dat in de gehele Gemeenschap geldig is.
- (14) De lidstaten moeten hun best doen spoorwegondernemingen die de markt willen betreden, te helpen. Met name dienen zij informatie te verschaffen en onmiddellijk te reageren op verzoeken om veiligheidscertificering. Voor spoorwegondernemingen die internationale vervoersdiensten verlenen, is het van belang dat de procedures in de verschillende lidstaten ongeveer gelijk zijn. Hoewel het veiligheidscertificaat voor de nabije toekomst nationale elementen bevat, moet het mogelijk zijn de gemeenschappelijke elementen te harmoniseren en de vervaardiging van een gemeenschappelijk model te vergemakkelijken.
- (15) De certificering van treinpersoneel en operationeel rollend materieel voor de diverse nationale netten vormt vaak een onoverkomelijk beletsel voor nieuwkomers. De lidstaten moeten de opleiding en de certificering van het treinpersoneel verzorgen en de basiseisen voor treinpersoneel dienen wederzijds te worden geaccepteerd. Er moet een gemeenschappelijke procedure worden vastgesteld voor de wederzijdse acceptatie van operationeel rollend materieel.

(1) PB L 262 van 16.10.1996, blz. 18. [Richtlijn gewijzigd door Richtlijn . . . / . . . /EG van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 96/48/EG van de Raad en Richtlijn 2001/16/EG (PB L . . .)]

(2) PB L 110 van 20.4.2001, blz. 1. [Richtlijn gewijzigd door Richtlijn . . . / . . . /EG van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 96/48/EG van de Raad en Richtlijn 2001/16/EG (PB L . . .)]

(3) PB L 183 van 29.6.1989, blz. 1.

- (16) Als onderdeel van het nieuwe gemeenschappelijke regelgevingskader voor veiligheid moeten in alle lidstaten nationale instanties worden opgezet die zich met veiligheidsregelgeving en -toezicht bezighouden. Om de onderlinge samenwerking op communautair niveau te vergemakkelijken, moeten zij dezelfde minimumtaken en -verantwoordelijkheden krijgen. De veiligheidsinstanties moeten in sterke mate onafhankelijk opereren. Zij moeten hun taken open en op niet-discriminerende wijze uitvoeren om te helpen één communautair spoorwegsysteem tot stand te brengen. Zij moeten samenwerken om hun besluitvormingscriteria op elkaar af te stemmen, met name als het gaat om de veiligheids-certificering van spoorwegondernemingen die internationale vervoersactiviteiten verrichten.
- (17) Ernstige ongevallen op het spoor komen zelden voor. Zij kunnen echter rampzalige gevolgen hebben en bij het publiek onrust veroorzaken als het gaat om de veiligheidsprestaties van het spoorwegsysteem. Daarom moet uit het oogpunt van veiligheid onderzoek naar zulke ongevallen worden gedaan om herhaling te vermijden, en de uitkomsten van het onderzoek moeten openbaar worden gemaakt. Bijna-ongelukken en andere incidenten zijn belangrijke voorlopers van ernstige ongevallen en dienen eveneens aan een veiligheidsonderzoek te worden onderworpen.
- (18) Een veiligheidsonderzoek moet gescheiden worden uitgevoerd van het gerechtelijk onderzoek naar hetzelfde incident en bewijsmateriaal en getuigen moeten daarbij kunnen worden geraadpleegd. Het moet worden verricht door een permanent orgaan, dat onafhankelijk opereert van de actoren, inclusief de veiligheidsinstantie. Hierbij moet een zo groot mogelijke openheid worden betracht. Voor elk voorval moet het onderzoeksorgaan een relevante groep onderzoekers samenstellen die over de nodige deskundigheid beschikt om de directe en onderliggende oorzaken van het incident te vinden.
- (19) De onderzoeksrapporten en de bevindingen en aanbevelingen verschaffen cruciale informatie voor de verdere ontwikkeling van de veiligheid op het spoor en moeten op communautair niveau voor het publiek beschikbaar komen. Aanbevelingen op veiligheidsgebied moeten door de betrokkenen in acht worden genomen en de getroffen maatregelen moeten aan het onderzoeksorgaan worden gemeld.
- (20) Aangezien de doelstellingen van de voorgestelde actie niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en wegens de omvang van de actie beter op communautair niveau kunnen worden gerealiseerd, kan de Gemeenschap maatregelen treffen die in overeenstemming zijn met het in artikel 5 van het Verdrag beschreven subsidiariteitsbeginsel. Het betreft de volgende doelstellingen: het coördineren van activiteiten in de lidstaten met het oog op veiligheidsregelgeving en -toezicht en om ongevallen te onderzoeken en op communautair niveau gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, -methoden en indicatoren en gemeenschappelijke eisen voor veiligheids-certificaten te formuleren. Overeenkomstig het in artikel 5 beschreven evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om de gestelde doelen te bereiken.
- (21) Aangezien de meeste maatregelen ter uitvoering van deze richtlijn een algemene strekking hebben in de zin van artikel 2 van Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden<sup>(1)</sup>, moeten deze worden vastgesteld via de regelgevingsprocedure die in artikel 5 van dat besluit vermeld wordt. Volgens artikel 2 van Besluit 1999/468/EG moeten sommige maatregelen ter uitvoering van deze richtlijn worden vastgesteld via de raadplegingsprocedure als genoemd in artikel 3 van dat besluit.
- (22) Omdat sommige bepalingen van Richtlijn 95/18/EG en Richtlijn 2001/14/EG door deze richtlijn worden vervangen, moeten die richtlijnen worden gewijzigd.
- (23) De lidstaten moeten vaststellen welke sancties gelden voor overtredingen van deze richtlijn en erop toezien dat de sancties worden toegepast. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

## HOOFDSTUK I

### INLEIDENDE BEPALINGEN

#### Artikel 1

#### Onderwerp

Deze richtlijn beoogt de ontwikkeling en verbetering van de veiligheid op de communautaire spoorwegen te waarborgen via:

- a) harmonisering van de regelgevingsstructuur in de lidstaten,
- b) het vaststellen van de verantwoordelijkheden van de actoren,
- c) de ontwikkeling van gemeenschappelijke veiligheidsdoelen en -methoden,
- d) de verplichte oprichting van nationale veiligheidsinstanties en onafhankelijke nationale organen voor ongevallenonderzoek,
- e) het vastleggen van gemeenschappelijke beginselen voor het beheer, de regelgeving en het toezicht met betrekking tot de veiligheid op het spoor.

#### Artikel 2

#### Werkingsfeer

1. Deze richtlijn is van toepassing op het spoorwegsysteem in de lidstaten, dat kan worden onderverdeeld in subsystemen voor gebieden van structurele en functionele aard. Zij behelst veiligheids-eisen voor het systeem als geheel, inclusief het veilige beheer van de infrastructuur en het verkeer en de interactie tussen spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders.

<sup>(1)</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

2. De lidstaten hoeven de maatregelen ter uitvoering van deze richtlijn niet van toepassing te verklaren op:

- a) metro's, trams en andere lightrailssystemen;
- b) netten die technisch gescheiden zijn van enig deel van de trans-Europese conventionele en hogesnelheidsspoorwegsyste­men en die alleen bedoeld zijn voor de exploitatie van lokale, stads- of voorstadsreizigersdiensten en spoorweg­ondernemingen die uitsluitend op deze netten opereren;
- c) spoorweginfrastructuur in particulier eigendom die uitsluitend door de eigenaar van de infrastructuur voor zijn eigen goederenvervoer wordt gebruikt.

### Artikel 3

#### Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- a) „spoorwegsysteem”: alle subsystemen voor gebieden van structurele en functionele aard, te weten infrastructuur, energie, besturing en seingeving, rollend materieel, verkeersactiviteiten en verkeersleiding, onderhoud, telematicatoepassing­en voor reizigers en goederen, milieu en gebruikers, als omschreven in de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG, alsmede het beheer en de exploitatie van het systeem als geheel;
- b) „infrastructuurbeheerder”: elke instantie of onderneming die met name belast is met de totstandbrenging en het onder­houd van de spoorweginfrastructuur of een deel daarvan, als omschreven in Richtlijn 91/440/EEG. Dit kan ook het be­heer van de infrastructuurcontrole en veiligheidssystemen omvatten. De taken van de infrastructuurbeheerder op een net of een deel van een net kunnen aan verschillende in­stanties of ondernemingen worden toegewezen;
- c) „spoorwegonderneming”: iedere publiekrechtelijke of pri­vaatrechtelijke onderneming die goederen en/of reizigers over het spoor vervoert, waarbij in ieder geval door deze onderneming voor de tractie moet worden gezorgd; hiertoe behoren ook ondernemingen die de tractie leveren;
- d) „technische specificatie inzake interoperabiliteit (TSI)”: de specificatie die voor elk subsysteem of deel van een subsys­teem geldt teneinde aan de essentiële eisen te voldoen en de interoperabiliteit te verzekeren van de Trans-Europese ho­gesnelheids- en conventionele spoorwegsyste­men, als om­schreven in Richtlijn 96/48/EG en Richtlijn 2001/16/EG;
- e) „gemeenschappelijke veiligheidsdoelen”: de minimale veiligheidsniveaus die moeten worden gehaald door de verschil­lende onderdelen van het spoorwegsysteem (het conventio­nele spoorwegsysteem, het hogesnelheidsspoorwegsysteem of lijnen die uitsluitend voor goederenvervoer worden ge­bruikt) en door het systeem als geheel in de vorm van criteria voor risico-acceptatie;
- f) „gemeenschappelijke veiligheidsmethoden”: de methoden die worden ontwikkeld om te beschrijven hoe de gemeenschap­pelijke veiligheidsdoelen worden gehaald en hoe conformi­teit kan worden beoordeeld;
- g) „veiligheidsinstantie”: het nationale orgaan dat belast is met veiligheidsregelgeving en -toezicht overeenkomstig de bepa­lingen van deze richtlijn;
- h) „nationale veiligheidsvoorschriften”: alle voorschriften die eisen betreffende de veiligheid op het spoor in een lidstaat bevatten en die van toepassing zijn op meer dan één spoor­wegonderneming, ongeacht door welke instantie deze wor­den uitgevaardigd;
- i) „veiligheidsbeheersysteem”: de organisatie en regelingen die door een infrastructuurbeheerder of spoorwegonderneming tot stand zijn gebracht om hun activiteiten veilig te laten verlopen;
- j) „aangewezen onderzoeker”: de persoon die met de organi­satie en de uitvoering van en het toezicht op een onderzoek is belast;
- k) „ernstig ongeval”:
  - a) ongevallen als gevolg van een botsing of ontsporing van treinen, waarbij ten minste één persoon is omgekomen of vijf of meer personen ernstig gewond zijn geraakt,
  - b) andere spoorwegongevallen waarbij doden vallen of meervoudige ernstige verwondingen of grote schade aan het rollend materieel, de infrastructuur of het milieu worden veroorzaakt. Het betreft ongevallen die duidelijk consequenties hebben voor de regelgeving op het gebied van de veiligheid op het spoor of het veiligheidsbeheer;
- l) „incident”: een voorval, met uitzondering van een ernstig ongeval, dat verband houdt met het functioneren van treinen en dat een nadelige uitwerking op de veiligheid heeft;
- m) „onderzoek”: handelingen die worden verricht om ongeval­len en incidenten te voorkomen en die de volgende zaken omvatten: de verzameling en analyse van informatie en het trekken van conclusies, het bepalen van de oorzaken en waar nodig het doen van veiligheidsaanbevelingen;
- n) „oorzaken”: handelingen, verzuimen, gebeurtenissen of om­standigheden of een combinatie daarvan, die tot het ongeval of incident hebben geleid;
- o) „Bureau”: het Europees Spoorwegbureau, het communau­taire bureau voor de veiligheid op het spoor en interope­rabiliteit, in het leven geroepen door Verordening nr. . . / . . van het Europees Parlement en de Raad;

- p) „aangemelde instanties”: de instanties die belast zijn met de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen of met het onderzoek ten behoeve van de EG-procedure voor de keuring van de subsystemen, als omschreven in Richtlijn 96/48/EG en Richtlijn 2001/16/EG;
- q) „interoperabiliteitsonderdeel”: een basiscomponent, groep componenten, deel van een samenstel of volledig samenstel van materieel, deel uitmakend of bestemd om deel uit te maken van een subsysteem en waarvan het hoeksnelheid- of conventionele spoorwegsysteem direct of indirect afhankelijk is, als beschreven in de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG. Het begrip „onderdeel” dekt niet alleen materiële, maar ook immateriële objecten, zoals programmatuur.

## HOOFDSTUK II

### VEILIGHEIDSONTWIKKELING EN -BEHEER

#### Artikel 4

#### Ontwikkeling en verbetering van de veiligheid op het spoor

1. De lidstaten zien erop toe dat de veiligheid op het spoor over de gehele linie wordt gehandhaafd en waar dat redelijkerwijs mogelijk is, voortdurend verbeterd, met inachtneming van de ontwikkeling van de communautaire wetgeving en de vooruitgang op technisch en wetenschappelijk gebied. Daarbij wordt voorrang gegeven aan het voorkomen van ernstige ongevallen.

De lidstaten zien erop toe dat veiligheidsvoorschriften op open en niet-discriminerende wijze worden vastgelegd, toegepast en gehandhaafd, waarbij de ontwikkeling van één Europees spoorwegvervoerssysteem wordt bevorderd.

2. De lidstaten zien erop toe dat de verantwoordelijkheid voor een veilige werking van het spoorwegsysteem en de risicobeheersing bij de infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen wordt gelegd. Zij moeten de nodige maatregelen op het gebied van risicobeheersing treffen, nationale veiligheidsvoorschriften en -normen toepassen en veiligheidsbeheersystemen creëren, overeenkomstig de bepalingen van deze richtlijn.

Elke infrastructuurbeheerder en spoorwegonderneming moet de verantwoordelijkheid krijgen voor zijn deel van het systeem waarbij de veiligheid van gebruikers, afnemers en derden moet worden gewaarborgd, ook tijdens de levering van materiaal en het uitbesteden van diensten.

#### Artikel 5

#### Gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, gemeenschappelijke veiligheidsmethoden

1. De gemeenschappelijke veiligheidsdoelen en -methoden worden uiterlijk op [datum] <sup>(1)</sup> door de Commissie goedgekeurd, overeenkomstig de procedure van artikel 26, lid 2. Zij worden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Voorafgaand aan de goedkeuring van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen en -methoden kunnen niet-bindende richtsnoeren met betrekking tot deze doelen en methoden worden

aangenomen overeenkomstig de procedure van artikel 26, lid 3. Zij worden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

2. Het Bureau stelt een ontwerp van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen en -methoden op. Hieraan ligt een mandaat ten grondslag dat overeenkomstig de procedure van artikel 26, lid 2, wordt uitgevaardigd.

Het ontwerp van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen en -methoden is gebaseerd op een onderzoek van bestaande doelen en methoden in de lidstaten en daarbij wordt rekening gehouden met de geraamde kosten en baten. De mogelijke uitwerking op de TSI's voor de subsystemen wordt geanalyseerd en het ontwerp zal, waar nodig, vervolgvorstellen bevatten voor wijzingen in de TSI's.

3. De gemeenschappelijke veiligheidsdoelen behelzen met name de minimale veiligheidsniveaus die moeten worden gehaald door de verschillende onderdelen van het spoorwegsysteem en door het systeem als geheel in de vorm van criteria voor risico-acceptatie voor:

a) afzonderlijke risico's met betrekking tot reizigers, personeel inclusief het personeel van aannemers, gebruikers van spoorwegovergangen en onbevoegde personen op spoorwegterreinen,

b) maatschappelijke risico's.

4. De gemeenschappelijke veiligheidsmethoden beschrijven hoe conformiteit met de veiligheidsdoelen wordt beoordeeld door de uitwerking en omschrijving van:

a) risico-evaluatie en -beoordelingsmethoden,

b) methoden om vast te stellen of wordt voldaan aan de eisen die in veiligheidscertificaten worden gesteld (zie de bepalingen van artikel 10), en

c) methoden om te controleren of de subsystemen van structurele aard van de Trans-Europese hogesnelheids- en conventionele spoorwegsysteem overeenkomstig de essentiële eisen worden geëxploiteerd en onderhouden.

5. De gemeenschappelijke veiligheidsdoelen en -methoden worden regelmatig herzien, overeenkomstig de procedure van artikel 26, lid 2, en met inachtneming van de algehele ontwikkeling van de veiligheid op het spoor en de vooruitgang op technisch en wetenschappelijk gebied.

#### Artikel 6

#### Gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren

1. Om de beoordeling van conformiteit met de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen te vergemakkelijken en de algehele ontwikkeling van de veiligheid op het spoor te bewaken, moeten de lidstaten informatie over de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren verzamelen via de in artikel 17 bedoelde jaarverslagen van de veiligheidsinstanties.

Het eerste referentiejaar voor de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren is ... <sup>(2)</sup>, waarover in het jaarverslag van het daaropvolgende jaar moet worden gerapporteerd.

De gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren worden volgens de in bijlage I beschreven procedure vastgesteld.

<sup>(1)</sup> Vijf jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn.

<sup>(2)</sup> Twee jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

2. Uiterlijk [datum] <sup>(1)</sup> wordt bijlage I herzien overeenkomstig de procedure van artikel 26, lid 2, en daarbij worden in het bijzonder de gemeenschappelijke definities van de veiligheidsindicatoren opgenomen alsmede de gemeenschappelijke methoden om de kosten van ongevallen te berekenen.

#### Artikel 7

### Nationale veiligheidsvoorschriften

1. De lidstaten zien erop toe dat de nationale veiligheidsvoorschriften worden gepubliceerd en beschikbaar komen voor alle infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen en aanvragers van een veiligheidscertificaat.

2. De lidstaten zien erop toe dat de nationale veiligheidsvoorschriften door de veiligheidsinstanties worden goedgekeurd.

3. Uiterlijk [datum] <sup>(2)</sup> melden de lidstaten alle relevant geldende veiligheidsvoorschriften overeenkomstig bijlage II bij de Commissie aan en beschrijven zij het toepassingsgebied ervan.

Voorts wordt in de aanmelding informatie verstrekt over de hoofdinhoud van de voorschriften met verwijzingen naar de desbetreffende rechtsteksten en over de vraag welke instantie of organisatie verantwoordelijk is voor de publicatie ervan.

#### Artikel 8

### Goedkeuring van nieuwe nationale veiligheidsvoorschriften

1. Wanneer een lidstaat van plan is nieuwe nationale veiligheidsvoorschriften of wijzigingen op bestaande voorschriften als bedoeld in bijlage II te introduceren, zendt hij het ontwerpvoorschrift aan de Commissie, tenzij de voorschriften volledig verband houden met de uitvoering van TSI's.

Als het ontwerpvoorschrift niet in overeenstemming met de communautaire wetgeving is, wordt overeenkomstig de procedure van artikel 26, lid 2, een besluit genomen dat tot de desbetreffende lidstaat is gericht;

Als binnen zes maanden na de indiening van het ontwerp nog geen besluit is genomen, mag de lidstaat het voorschrift van kracht laten worden.

2. Lid 1 is niet van toepassing wanneer om veiligheidsredenen met spoed een nieuw voorschrift moet worden goedgekeurd. In dat geval deelt de lidstaat aan de Commissie mee dat hij van plan is het voorschrift goed te keuren zonder de procedure van lid 1 in acht te nemen en geeft hij de redenen voor het spoedeisende karakter van de getroffen maatregelen. De Commissie maakt haar standpunt hierover zo snel mogelijk kenbaar.

#### Artikel 9

### Veiligheidsbeheersystemen

1. Infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen moeten hun veiligheidsbeheersystemen tot stand brengen om ervoor te zorgen dat het spoorwegsysteem de gemeenschappelij-

lijke veiligheidsdoelen haalt en aan de in TSI's vastgelegde veiligheidseisen voldoet en dat de relevante gemeenschappelijke veiligheidsmethoden worden toegepast.

Bij afwezigheid van TSI's en gemeenschappelijke veiligheidsdoelen en -methoden moet het veiligheidsbeheersysteem voldoen aan de eisen die zijn vastgelegd in nationale veiligheidsvoorschriften, zoals omschreven in artikel 7 en bijlage II.

2. Het veiligheidsbeheersysteem voldoet aan de eisen en bevat de onderdelen die in bijlage III worden vermeld, aangepast aan de aard, de omvang en andere condities van de verrichte activiteit. Het zorgt voor de beheersing van alle risico's die door de activiteit van de infrastructuurbeheerder of spoorwegonderneming ontstaan, inclusief onderhoud en materiaalvoorziening en het gebruik van aannemers, en waar mogelijk, de risico's die door andere partijen worden veroorzaakt.

3. In het veiligheidsbeheersysteem van een infrastructuurbeheerder wordt rekening gehouden met de effecten van activiteiten van verschillende spoorwegondernemingen op het net en alle spoorwegondernemingen moeten in de gelegenheid worden gesteld overeenkomstig TSI's en nationale veiligheidsvoorschriften en de in hun veiligheidscertificaat genoemde voorwaarden te handelen. Voorts wordt het systeem ontwikkeld met als doel de noodprocedures van de infrastructuurbeheerder af te stemmen op alle spoorwegondernemingen die op zijn infrastructuur opereren.

4. Elk jaar dienen alle infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen uiterlijk op 30 juni bij de veiligheidsinstantie een veiligheidsrapport in dat betrekking heeft op het voorafgaande jaar. Het veiligheidsrapport bevat:

- a) informatie over hoe de veiligheidsdoelen van de organisatie worden verwezenlijkt en de resultaten van veiligheidsplannen;
- b) gegevens over de ontwikkeling van nationale veiligheidsindicatoren en van de in bijlage I genoemde gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, voorzover deze voor de rapporterende organisatie relevant is;
- c) de resultaten van de interne veiligheidscontroles;
- d) opmerkingen over gebreken en tekortkomingen in de spoorwegactiviteiten en het infrastructuurbeheer, die voor de veiligheidsinstantie van belang kunnen zijn.

#### HOOFDSTUK III

### VEILIGHEIDSCERTIFICERING

#### Artikel 10

### Veiligheidscertificaten

1. Om toegang tot de spoorweginfrastructuur te krijgen, moet een spoorwegonderneming in het bezit zijn van een veiligheidscertificaat als beschreven in dit hoofdstuk. Het veiligheidscertificaat kan betrekking hebben op het gehele spoorwegnet van een lidstaat of slechts op een afgebakend deel daarvan.

<sup>(1)</sup> Vijf jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn.

<sup>(2)</sup> Twaalf maanden na de inwerkingtreding van de richtlijn.

Het doel van het veiligheidscertificaat is aan te tonen dat de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem tot stand heeft gebracht en kan voldoen aan de in TSI's en andere relevante communautaire wetgeving en in nationale veiligheidsvoorschriften vastgelegde eisen teneinde risico's te beheersen en veilig op het net te opereren.

2. Het veiligheidscertificaat omvat:

- a) certificering ter bevestiging van de goedkeuring van het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming als beschreven in artikel 9 en bijlage III, en
- b) certificering ter bevestiging van de goedkeuring van de voorzieningen die de spoorwegonderneming heeft getroffen om te voldoen aan specifieke eisen die nodig zijn om veilig op het relevante net te kunnen opereren. Het gaat hier om TSI's, nationale veiligheidsvoorschriften, personeel en rollend materieel. Deze certificering is gebaseerd op de in bijlage IV beschreven documentatie die de spoorwegonderneming moet overleggen.

3. De veiligheidsinstantie in de lidstaat waar de spoorwegonderneming het eerst actief wordt, verleent certificering overeenkomstig lid 2, onder a) en b).

Bij de certificering overeenkomstig lid 2, onder a), moeten de soort en de omvang van de desbetreffende spoorwegactiviteiten worden vermeld. De certificering is in de gehele Gemeenschap geldig voorzover het gelijkwaardige spoorwegvervoersactiviteiten betreft.

4. De veiligheidsinstantie in de lidstaat waar de spoorwegonderneming van plan is extra spoorwegvervoersdiensten te verlenen, zorgt voor de aanvullende nationale certificering die volgens lid 2, onder b), nodig is.

5. Het veiligheidscertificaat wordt om de vijf jaar vernieuwd. Het wordt geheel of gedeeltelijk bijgewerkt wanneer de soort of omvang van de activiteit wezenlijk verandert.

De houder van het veiligheidscertificaat stelt de bevoegde veiligheidsinstantie onverwijld in kennis van alle belangrijke wijzigingen in de voorwaarden van het veiligheidscertificaat. Voorts neemt hij met de bevoegde veiligheidsinstantie contact op wanneer nieuwe categorieën personeel of nieuwe soorten rollend materieel worden geïntroduceerd.

De veiligheidsinstantie kan verlangen dat het veiligheidscertificaat wordt herzien na substantiële veranderingen in het regelgevingskader voor veiligheid.

Als de veiligheidsinstantie vaststelt dat de houder van een veiligheidscertificaat niet langer aan de certificaateisen voldoet, trekt zij onder vermelding van de redenen het certificaat onmiddellijk in.

6. De veiligheidsinstantie informeert het Bureau over de in lid 2, onder a), bedoelde veiligheidscertificaten wanneer deze worden afgegeven, vernieuwd, gewijzigd of ingetrokken. Daarbij worden de naam en het adres van de spoorwegonderneming vermeld, de afgifte datum, de werkingssfeer en de geldigheid van het veiligheidscertificaat en — in geval van intrekking — de redenen voor dit besluit.

7. Uiterlijk [datum] <sup>(1)</sup> beoordeelt het Bureau de wijze waarop de veiligheidscertificering zich ontwikkelt, en legt het aan de Commissie een verslag over met daarin aanbevelingen voor een strategie voor de overgang op één veiligheidscertificaat in de Gemeenschap. De Commissie neemt naar aanleiding van de aanbevelingen passende maatregelen.

#### Artikel 11

##### Voorschriften voor het aanvragen van een certificaat

1. De veiligheidsinstantie neemt onverwijld een besluit over een aanvraag om veiligheidscertificering, doch uiterlijk vier maanden nadat alle in dit artikel verlangde informatie en de door de veiligheidsinstantie gevraagde aanvullende informatie is overgelegd. Als de aanvrager aanvullende informatie moet overleggen, moet het verzoek daartoe zonder uitstel worden gedaan.

2. Om de vestiging van nieuwe spoorwegondernemingen en de indiening van aanvragen door spoorwegondernemingen uit andere lidstaten te vergemakkelijken, geeft de veiligheidsinstantie gedetailleerde aanwijzingen over hoe het veiligheidscertificaat kan worden verkregen. Zij geeft een opsomming van alle eisen die met het oog op artikel 10, lid 2, zijn vastgelegd en stelt alle relevante documenten ter beschikking van de aanvrager.

Er worden speciale aanwijzingen gegeven aan spoorwegondernemingen die een veiligheidscertificaat aanvragen dat betrekking heeft op diensten die op een afgebakend onderdeel van de infrastructuur worden verleend. Daarbij moeten specifiek de voorschriften worden vermeld die voor het onderdeel in kwestie gelden.

3. Aan de aanvragers wordt kosteloos een aanvraaginstructiedocument ter beschikking gesteld waarin de gestelde eisen worden beschreven en verklaard en de over te leggen documenten worden genoemd.

#### Artikel 12

##### Opleiding en certificering van treinpersoneel

1. Treinbestuurders en personeel op de treinen van een spoorwegonderneming, die overeenkomstig artikel 10, lid 2, onder b), in één lidstaat zijn gecertificeerd en als het gaat om de minimum- of maximumleeftijd, elementaire vermogens, fitheid en gezondheid aan de basiseisen voldoen, worden door de andere lidstaten aanvaard.

2. De lidstaten zien erop toe dat spoorwegondernemingen die een veiligheidscertificaat aanvragen, eerlijke en niet-discriminerende toegang hebben tot opleidingsfaciliteiten voor treinbestuurders en personeel op de treinen, wanneer dergelijke opleidingen noodzakelijk zijn om het veiligheidscertificaat te verkrijgen.

De geboden diensten moeten de nodige trajectkennis, de exploitatievoorschriften en het seingevoings- en besturingssysteem omvatten alsmede de noodprocedures die voor de geëxploiteerde trajecten gelden.

<sup>(1)</sup> Vijf jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn.

Als de opleidingsdiensten geen examens en certificering omvatten, zien de lidstaten erop toe dat de spoorwegondernemingen toegang tot een dergelijke certificering krijgen wanneer het veiligheidscertificaat dat vereist.

De veiligheidsinstantie ziet erop toe dat de verlening van opleidingsdiensten of, waar van toepassing, van certificering voldoet aan de veiligheidseisen die zijn vastgelegd in TSI's of nationale veiligheidsvoorschriften als beschreven in artikel 7 en bijlage II.

3. Als de opleidingsfaciliteiten uitsluitend via één enkele spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder beschikbaar zijn, zien de lidstaten erop toe dat zij tegen een redelijke en niet-discriminerende prijs aan andere spoorwegondernemingen ter beschikking worden gesteld.

#### Artikel 13

##### Certificering van operationeel rollend materieel

1. Spoorwegondernemingen die rollend materiaal gebruiken dat overeenkomstig artikel 10, lid 2, onder b), in één lidstaat is gecertificeerd en niet geheel aan een TSI voldoet, wordt in andere lidstaten gecertificeerd.

2. De spoorwegonderneming die in andere lidstaten een certificaat aanvraagt, moet aan de relevante veiligheidsinstantie technische gegevens overleggen over het rollend materieel of het soort rollend materieel, met vermelding van het beoogde gebruik van het materieel op het net. De gegevens moeten de volgende informatie bevatten:

- a) bewijs dat het rollend materieel door een veiligheidsinstantie in een andere lidstaat is gecertificeerd en informatie waaruit de staat van dienst van het materieel en het onderhoud ervan blijkt en waar van toepassing de technische wijzigingen die na de certificering zijn aangebracht;
- b) relevante technische gegevens en operationele kenmerken waar de veiligheidsinstantie om verzoekt en die nodig zijn voor aanvullende certificering;
- c) bewijs inzake technische en operationele kenmerken waaruit blijkt dat het rollend materieel voldoet aan de voorwaarden die worden gesteld aan de energievoorziening, de seingeving en besturing, de spoorwijdte en infrastructuurprofielen, de maximale asbelasting en andere netwerkeisen;
- d) informatie over vrijstellingen van nationale veiligheidsvoorschriften, die nodig zijn om certificering te verlenen, en bewijs, op basis van een risicobeoordeling, waaruit blijkt dat het rollend materieel op het net geen overmatige risico's veroorzaakt.

3. De veiligheidsinstantie kan verlangen dat er op het net tests worden verricht om na te gaan of voldaan wordt aan de in lid 2, onder c), bedoelde beperkende parameters; in dat geval stelt zij de omvang en inhoud van de tests vast.

4. De veiligheidsinstantie neemt onverwijld een besluit over een aanvraag als bedoeld in dit artikel, doch uiterlijk vier maanden nadat alle technische gegevens, inclusief de documentatie

over de verrichte tests, zijn overgelegd. Het certificaat kan gebruiksvoorwaarden en andere beperkingen bevatten.

#### Artikel 14

##### Harmonisering van veiligheidscertificaten

1. Uiterlijk [datum] <sup>(1)</sup> worden overeenkomstig artikel 10, lid 2, onder b), en bijlage IV besluiten over gemeenschappelijke geharmoniseerde eisen genomen en krachtens de procedure van artikel 26, lid 2, wordt een gemeenschappelijke vormgeving voor aanvraaginstructiedocumenten goedgekeurd.

2. Voorafgaand aan de goedkeuring van geharmoniseerde eisen en een gemeenschappelijke vormgeving voor aanvraaginstructiedocumenten kunnen overeenkomstig de procedure van artikel 26, lid 3, niet-bindende richtsnoeren worden aangenomen.

3. Het Bureau doet aanbevelingen voor geharmoniseerde eisen en een gemeenschappelijke vormgeving voor aanvraaginstructiedocumenten, krachtens een mandaat dat wordt uitgevaardigd volgens de procedure van artikel 26, lid 2.

#### HOOFDSTUK IV

##### VEILIGHEIDSINSTANTIE

#### Artikel 15

##### Taken van de veiligheidsinstantie

1. Iedere lidstaat roept een veiligheidsinstantie in het leven die zich met veiligheidsregelgeving en -toezicht moet bezighouden. Deze instantie is wat betreft haar organisatie, wettelijke structuur en besluitvorming onafhankelijk van enige spoorwegonderneming, infrastructuurbeheerder en aanvrager.

2. De veiligheidsinstantie wordt in ieder geval met de volgende regelgevingstaken belast:

- a) het verlenen van toestemming om de subsystemen van structurele aard die volgens artikel 14 van Richtlijn 96/48/EG van het Trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem deel uitmaken, in gebruik te nemen;
- b) het verlenen van toestemming om de subsystemen van structurele aard die volgens artikel 14 van Richtlijn 2001/16/EG van het Trans-Europese conventionele spoorwegsysteem deel uitmaken, in gebruik te nemen;
- c) het verlenen van toestemming om nieuw en ingrijpend aangepast rollend materieel waarop nog geen TSI van toepassing is, in gebruik te nemen;
- d) het afgeven, vernieuwen, wijzigen en intrekken van relevante onderdelen van veiligheidscertificaten overeenkomstig artikel 10;
- e) het vaststellen van wettelijk bindende nationale veiligheidsvoorschriften als beschreven in artikel 7 en bijlage II, tenzij de voorschriften worden uitgevaardigd door het nationale parlement of de regering.

<sup>(1)</sup> Vijf jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn.



3. De veiligheidsinstantie wordt met de volgende toezicht-houdende taken belast:

- a) zij moet controleren of de subsystemen van structurele aard van het Trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem geëxploiteerd en onderhouden worden overeenkomstig de relevante essentiële eisen;
- b) zij moet controleren of de subsystemen van structurele aard van het Trans-Europese conventionele spoorwegsysteem geëxploiteerd en onderhouden worden overeenkomstig de relevante essentiële eisen;
- c) zij moet namens de lidstaat handelen als het gaat om het toezicht op de interoperabiliteitsonderdelen en ervoor zorgen dat deze aan de essentiële eisen voldoen;
- d) zij moet controleren of infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen handelen overeenkomstig de communautaire of nationale voorschriften en dat wordt voldaan aan de voorwaarden en eisen die in veiligheidscertificaten zijn vastgelegd.
- e) zij moet erop toezien dat het rollend materieel naar behoren wordt geregistreerd en dat de aan veiligheid gerelateerde informatie in het nationale register, dat overeenkomstig artikel [...] van Richtlijn 96/48/EG en artikel [...] van Richtlijn 2001/16/EG tot stand is gebracht, nauwkeurig is en regelmatig wordt bijgewerkt.

4. De in lid 2 en 3 bedoelde taken mogen niet worden overgedragen of uitbesteed aan een infrastructuurbeheerder of spoorwegonderneming.

#### Artikel 16

##### Besluitvormingsbeginselen van de veiligheidsinstantie

1. De veiligheidsinstantie verricht haar taken op een open, niet-discriminerende en transparante wijze. Met name worden alle partijen gehoord en motiveert zij haar besluiten.

Zij reageert onmiddellijk op verzoeken en aanvragen en maakt haar verzoeken om informatie en besluiten zonder onnodig uitstel kenbaar.

Tijdens de ontwikkeling van het nationale regelgevingskader raadpleegt de veiligheidsinstantie alle betrokken en belanghebbende partijen, inclusief infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen, fabrikanten en onderhoudsbedrijven, gebruikers en vertegenwoordigers van het personeel.

2. De veiligheidsinstantie mag alle inspecties en onderzoeken verrichten die nodig zijn om haar toezichthoudende functie te vervullen en zij krijgt toegang tot alle relevante documenten en tot de terreinen, installaties en uitrusting van infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen.

3. De lidstaten treffen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de door de veiligheidsinstantie genomen besluiten door de rechter worden getoetst.

4. De veiligheidsinstanties wisselen actief meningen en ervaringen uit om hun besluitvormingscriteria in de gehele Gemeenschap te harmoniseren.

De samenwerking heeft in het bijzonder ten doel de veiligheidscertificering van spoorwegondernemingen te vergemakkelijken en te coördineren, die volgens de procedure van artikel 15 van Richtlijn 2001/14 internationale treintrajecten toegewezen hebben gekregen.

Het Bureau ondersteunt hen in deze taken.

#### Artikel 17

##### Jaarverslag

Elk jaar publiceert de veiligheidsinstantie een jaarverslag over haar activiteiten in het voorafgaande jaar en zendt het uiterlijk op 30 september aan het Bureau. Het verslag bevat informatie over:

- a) de ontwikkeling van de veiligheid op het spoor, inclusief een overzicht op lidstaatniveau van de in bijlage I beschreven gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren;
- b) belangrijke wijzigingen in de wet- en regelgeving betreffende de veiligheid op het spoor;
- c) de ontwikkeling van de veiligheidscertificering;
- d) de resultaten van en ervaringen met het toezicht dat door infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen wordt uitgeoefend.

#### HOOFDSTUK V

##### ONDERZOEK NAAR ONGEVALLLEN EN INCIDENTEN

#### Artikel 18

##### Te onderzoeken voorvallen

1. De lidstaten zien erop toe dat er na ernstige ongevallen en incidenten op het spoor onderzoek plaatsvindt, met als doel de veiligheid op het spoor mogelijk te verbeteren en in de toekomst ongevallen en incidenten te voorkomen.

2. De te onderzoeken voorvallen zijn:

- a) ernstige ongevallen;
- b) incidenten die onder enigszins andere omstandigheden tot ernstige ongevallen zouden hebben kunnen geleid, inclusief technische gebreken in de subsystemen van structurele aard of in de interoperabiliteitsonderdelen van de trans-Europese hogesnelheids- of conventionele spoorwegsysteem.

3. De omvang van de onderzoeken en de daarbij te volgen procedure worden vastgesteld door het in artikel 20 bedoelde onderzoeksorgaan, met inachtneming van de beginselen en doelstellingen van de artikelen 19 en 21 en afhankelijk van de lessen die het orgaan met het oog op de verbetering van de veiligheid, van het ongeval of incident verwacht te leren.

Het onderzoeksorgaan bepaalt of een voorval als bedoeld in lid 2, onder b), wordt onderzocht. Bij de besluitvorming houdt het rekening met:

- a) de ernst van het incident,
  - b) de vraag of het incident deel uitmaakt van een reeks relevante systeemincidenten,
  - c) de consequenties van het incident voor de veiligheid op het spoor in de Gemeenschap, en
  - d) verzoeken van infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen of de veiligheidsinstantie.
4. Het onderzoek geeft in geen geval antwoord op de vraag wie schuldig of aansprakelijk is.

#### Artikel 19

##### Status van het onderzoek

1. De lidstaten formuleren in het kader van hun respectieve interne rechtssystemen een wettelijke status voor het onderzoek waardoor aangewezen onderzoekers hun taak zo efficiënt en snel mogelijk kunnen uitvoeren.
2. Overeenkomstig de geldende wetgeving in de lidstaten en waar nodig in samenwerking met de instanties die voor het gerechtelijk onderzoek verantwoordelijk zijn, krijgen de onderzoekers zo snel mogelijk:
  - a) toegang tot de locatie waar het ongeval of incident heeft plaatsgevonden, en tot het betrokken rollend materieel en de daaraan gerelateerde infrastructuur en verkeersregelings- en seingevinginstallaties;
  - b) het recht om onmiddellijk bewijsmateriaal te laten inventariseren en wrakstukken, infrastructuurinstallaties of -onderdelen gecontroleerd te laten verwijderen, met het oog op onderzoek of analyse;
  - c) toegang tot boordrecorders en apparatuur voor het opnemen van verbale boodschappen en tot de opnames van de werking van het seingeving- en besturingssysteem, en mogen zij de inhoud daarvan gebruiken;
  - d) toegang tot de uitkomsten van het onderzoek naar de lichamen van slachtoffers;
  - e) toegang tot de uitkomsten van de onderzoeken naar het treinpersoneel en van ander spoorwegpersoneel dat bij het ongeval of incident betrokken is;
  - f) de mogelijkheid het betrokken spoorwegpersoneel en andere getuigen aan een onderzoek te onderwerpen;
  - g) toegang tot alle relevante informatie of gegevens die in het bezit zijn van de infrastructuurbeheerder, de betrokken spoorwegondernemingen en de veiligheidsinstantie.

3. Het onderzoek staat los van elk gerechtelijk onderzoek en de voortgang van het werk mag in geen geval door de gerechtelijke procedures worden vertraagd of belemmerd.

#### Artikel 20

##### Onderzoeksorgaan

1. Elke lidstaat ziet erop toe dat de in artikel 18, lid 2, bedoelde onderzoeken naar ongevallen en incidenten door een permanent orgaan worden verricht. Dit orgaan is wat betreft zijn organisatie, wettelijke structuur en besluitvorming onafhankelijk van infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen, heffingsinstanties, toewijzende instanties en aangemelde instanties. Voorts is het onafhankelijk van de veiligheidsinstantie, spoorwegregelgevers of andere partijen waarvan de belangen kunnen conflicteren met de taken die aan het onderzoeksorgaan zijn toevertrouwd.

2. Aan het onderzoeksorgaan worden de middelen verschaft die het nodig heeft om zijn taken onafhankelijk van de in lid 1 bedoelde organisaties te verrichten en het krijgt daartoe voldoende mogelijkheden. De onderzoekers wordt een status toegekend op grond waarvan zij, zoals vereist wordt, gegarandeerd onafhankelijk zijn. Bij een ongeval of incident treedt ten minste één onderzoeker als aangewezen onderzoeker op.

3. De lidstaten zorgen ervoor dat spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en waar nodig de veiligheidsinstantie verplicht zijn de in artikel 18, lid 2, bedoelde ongevallen en incidenten onmiddellijk bij het onderzoeksorgaan te melden. Het onderzoeksorgaan moet in staat zijn op zulke meldingen te reageren en de nodige maatregelen te treffen om het onderzoek onverwijld te kunnen uitvoeren.

4. Het onderzoeksorgaan mag naast de in deze richtlijn beschreven taken ook onderzoeken naar andere voorvallen dan spoorwegongevallen en -incidenten verrichten zolang de onafhankelijkheid van het orgaan door dergelijke onderzoeken niet in gevaar komt.

5. Zo nodig kan het orgaan onderzoeksorganen uit andere lidstaten of het Bureau verzoeken deskundigheid te verschaffen of technische inspecties, analyses of beoordelingen te verrichten.

6. De lidstaten kunnen het onderzoeksorgaan opdragen onderzoeken naar andere dan de in artikel 18, lid 2, bedoelde spoorwegongevallen en -incidenten te verrichten.

7. De onderzoeksorganen wisselen actief meningen en ervaringen uit met het oog op de ontwikkeling van gemeenschappelijke onderzoeksmethoden, waarbij gemeenschappelijke beginselen worden uitgewerkt voor het volgen van de veiligheidsaanbevelingen. Zij passen zich aan de vooruitgang op technisch en wetenschappelijk gebied aan.

Het Bureau ondersteunt hen in deze taak.

*Artikel 21***Onderzoeksverrichtingen**

1. Een ongeval of incident als bedoeld in artikel 18, lid 2, wordt onderzocht door het onderzoeksorgaan van de lidstaat waarin het heeft plaatsgevonden. Als niet kan worden vastgesteld in welk land het heeft plaatsgevonden of als het heeft plaatsgevonden op de grens van twee lidstaten, spreken de relevante organen af wie het onderzoek gaat verrichten of dat zij gezamenlijk deze taak op zich nemen. In het eerste geval mag het andere orgaan wel aan het onderzoek deelnemen en wordt het volledig op de hoogte gehouden van de uitkomsten ervan.

2. Voor elk ongeval of incident draagt het onderzoeksorgaan zorg voor de juiste middelen en de operationele en technische deskundigheid die nodig is om de taak uit te voeren.

3. Het onderzoek wordt met de grootst mogelijke openheid verricht, waarbij alle partijen worden gehoord en van de uitkomsten op de hoogte worden gesteld. De relevante infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen, de veiligheidsinstantie, slachtoffers en hun familieleden, de eigenaren van beschadigde eigendommen, fabrikanten, de betrokken noodhulpdiensten en vertegenwoordigers van personeel en gebruikers worden over het onderzoek en de uitkomsten ervan geïnformeerd en krijgen voorzover dat haalbaar is, de mogelijkheid om daarin te participeren.

*Artikel 22***Verslagen**

1. Naar aanleiding van een onderzoek naar een ongeval of incident als bedoeld in artikel 18, lid 2, worden er verslagen opgesteld die wat de vorm betreft zijn afgestemd op het type en de ernst van het ongeval of incident en het belang van de bevindingen. In de verslagen worden de in artikel 18, lid 1, bedoelde doelstellingen van de onderzoeken vermeld en waar nodig veiligheidsaanbevelingen gegeven.

2. Het onderzoeksorgaan maakt het eindverslag zo spoedig mogelijk openbaar, doch gewoonlijk niet later dan 12 maanden na de datum waarop het voorval heeft plaatsgevonden. In het verslag wordt de in bijlage V beschreven verslagleggingsstructuur zo nauwgezet mogelijk gevolgd. Het verslag, inclusief de veiligheidsaanbevelingen, wordt aan de in artikel 21, lid 3, bedoelde relevante partijen gezonden en aan betrokken instanties en partijen in andere lidstaten.

3. Elk jaar publiceert het onderzoeksorgaan uiterlijk op 30 september een jaarverslag waarin het verantwoording aflegt over de onderzoeken die het voorgaande jaar zijn verricht, de veiligheidsaanbevelingen die zijn gedaan en de acties die zijn ondernomen naar aanleiding van eerdere aanbevelingen.

*Artikel 23***Aan het Bureau te zenden informatie**

1. Binnen één week na het besluit een onderzoek in te stellen, brengt het onderzoeksorgaan het Bureau daarvan op

de hoogte. Hierbij worden de datum, tijd en plaats van het voorval aangegeven, alsmede het type voorval en de gevolgen ervan als het gaat om het verlies van mensenlevens, verwondingen en schade.

2. Het onderzoeksorgaan zendt het Bureau een afschrift van de eindverslagen als bedoeld in artikel 22, lid 2, en van het jaarverslag als bedoeld in artikel 22, lid 3.

*Artikel 24***Veiligheidsaanbevelingen**

1. Een veiligheidsaanbeveling, die door een onderzoeksorgaan is opgesteld, mag in geen geval aanleiding geven tot vermoedens over wie aan een ongeval of incident schuldig of daarvoor aansprakelijk is.

2. Aanbevelingen moeten tot de veiligheidsinstantie worden gericht en, als de aard van de aanbeveling dat vereist, tot andere organen of instanties in de lidstaat of tot andere lidstaten. De lidstaten en hun veiligheidsinstanties nemen de noodzakelijke maatregelen om ervoor te zorgen dat de door de onderzoeksorganen opgestelde aanbevelingen naar behoren in aanmerking worden genomen. Waar nodig komt men op grond van deze aanbevelingen in actie.

3. De veiligheidsinstantie en andere instanties of organen of waar nodig andere lidstaten tot welke de aanbevelingen zijn gericht, laten het onderzoeksorgaan weten welke maatregelen zij naar aanleiding van de aanbeveling hebben genomen of gepland.

## HOOFDSTUK VI

**UITVOERINGSBEVOEGDHEDEN***Artikel 25***Aanpassing van bijlagen**

De bijlagen worden aangepast aan de vooruitgang op technisch en wetenschappelijk gebied overeenkomstig de procedure van artikel 26, lid 2.

*Artikel 26***Comité**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het comité dat op grond van artikel 21 van Richtlijn 96/48/EG in het leven is geroepen.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, geldt de regelgevingsprocedure van artikel 5 van Besluit 1999/468/EG, overeenkomstig de artikelen 7 en 8 van dat besluit.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG genoemde periode is drie maanden.

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, geldt de raadplegingsprocedure van artikel 3 van Besluit 1999/468/EG, overeenkomstig de artikelen 7 en 8 van dat besluit.

## HOOFDSTUK VII

### ALGEMENE BEPALINGEN EN SLOTBEPALINGEN

#### Artikel 27

#### Wijzigingen op Richtlijn 95/18/EG

Richtlijn 95/18/EG wordt als volgt gewijzigd:

1. Artikel 8 wordt vervangen door de volgende tekst:

„Artikel 8

Aan de eisen inzake beroepsbekwaamheid is voldaan indien de vergunningaanvragende spoorwegonderneming beschikt of zal beschikken over een bestuurlijke organisatie en de nodige kennis en/of ervaring bezit om de operationele controle en het toezicht op de in de vergunning omschreven activiteiten veilig en betrouwbaar te kunnen uitoefenen.”

2. In de bijlage wordt deel II geschrapt.

#### Artikel 28

#### Wijzigingen op Richtlijn 2001/14/EG

Richtlijn 2001/14/EG wordt als volgt gewijzigd:

1. De titel wordt als volgt gewijzigd:

„Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur.”

2. In artikel 30, lid 2, wordt punt f) geschrapt.

3. Artikel 32 wordt geschrapt.

4. In artikel 34 wordt lid 2 vervangen door de volgende tekst:

„2. Op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief stelt de Commissie in specifieke gevallen een onderzoek in naar de toepassing en naleving van bepalingen betreffende tarifiering en capaciteitstoewijzing; binnen twee maanden vanaf de ontvangst van een dergelijk verzoek besluit de Commissie volgens de raadplegingsprocedure van artikel 35, lid 2, of de betrokken maatregel verder kan worden toegepast. De Commissie deelt haar besluit mee aan het Europees Parlement, de Raad en de lidstaten.

Onverminderd artikel 226 van het Verdrag kan iedere lidstaat het besluit van de Commissie binnen een maand aan de Raad voorleggen. De Raad kan in uitzonderlijke omstandigheden met gekwalificeerde meerderheid van stemmen binnen een maand een andersluidend besluit nemen.”

#### Artikel 29

#### Verslag

De Commissie dient uiterlijk [datum] <sup>(1)</sup> en vervolgens om de vijf jaar bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de uitvoering van deze richtlijn.

Waar nodig gaat het verslag vergezeld van voorstellen voor verdere communautaire actie.

#### Artikel 30

#### Sancties

De lidstaten stellen vast welke sancties gelden voor overtredingen van de ter uitvoering van deze richtlijn vastgestelde nationale bepalingen en nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat deze sancties worden toegepast. De sancties moeten doeltreffend, evenredig, niet-discriminerend en afschrikkend zijn.

De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk op de in artikel 31 vermelde datum in kennis van die bepalingen en stellen haar zo spoedig mogelijk in kennis van eventuele latere wijzigingen daarop.

#### Artikel 31

#### Tenuitvoerlegging

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk [...] <sup>(2)</sup> aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

#### Artikel 32

#### Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking twintig dagen na de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

#### Artikel 33

#### Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

<sup>(1)</sup> Vijf jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn.

<sup>(2)</sup> Twee jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

## BIJLAGE I

## GEMEENSCHAPPELIJKE VEILIGHEIDSINDICATOREN

Gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren die aan de veiligheidsinstanties moeten worden gemeld:

Indicatoren met betrekking tot de in artikel 2, lid 2, onder a) en b), bedoelde activiteiten moeten apart worden genoemd, als zij bekend worden gemaakt.

Als er na de indiening van het verslag nieuwe feiten of fouten aan het licht komen, worden de indicatoren voor een specifiek jaar bij de eerste passende gelegenheid en uiterlijk in het volgende jaarverslag door de veiligheidsinstantie gewijzigd of verbeterd.

Als ongevalindicatoren (kopje 1) worden communautaire statistieken uit Verordening (EG) .../... van het Europees Parlement en de Raad betreffende de statistiek van het vervoer per spoor gebruikt, voorzover de informatie beschikbaar is.

**1. Indicatoren met betrekking tot ongevallen**

1. Het totale en relatieve (ten opzichte van de hoeveelheid afgelegde kilometers) aantal ongevallen en uitsplitsing naar de volgende soorten ongevallen:

- treinbotsingen, inclusief botsingen met obstakels binnen het profiel van vrije ruimte;
- ontsporing van treinen;
- ongevallen op spoorwegovergangen, inclusief ongevallen met voetgangers op spoorwegovergangen;
- persoonlijke ongevallen door rollend materieel;
- brand in rollend materieel;

Alleen het primaire ongeval wordt aangegeven, ook al zijn de gevolgen van het secundaire ongeval ernstiger, bijv. brand na een ontsporing.

2. Het totale en relatieve (ten opzichte van de hoeveelheid afgelegde kilometers) aantal personen dat per soort ongeval ernstig gewond is geraakt of omgekomen met onderverdeling in de volgende categorieën:

- reizigers (ook in verhouding tot het totale aantal reizigerskilometers);
- werknemers, inclusief het personeel van aannemers;
- gebruikers van spoorwegovergangen;
- onbevoegde personen op terreinen van de spoorwegen;
- overigen.

**2. Indicatoren met betrekking tot incidenten en bijna-ongelukken**

1. Het totale en relatieve (ten opzichte van de hoeveelheid afgelegde kilometers) aantal gebroken rails, knikken in het spoor en foutieve seingevingen.

2. Het totale en relatieve (ten opzichte van de hoeveelheid afgelegde kilometers) aantal seinen dat bij gevaar wordt gepasseerd.

3. Het totale en relatieve (ten opzichte van de hoeveelheid afgelegde kilometers) aantal gebroken wielen en assen van operationeel rollend materieel.

**3. Indicatoren met betrekking tot de gevolgen van ongevallen**

1. De totale en relatieve (ten opzichte van de hoeveelheid afgelegde kilometers) kosten in euro van alle ongevallen, waarbij zo mogelijk de volgende kosten moeten worden berekend en inbegrepen:

- doden en gewonden;
- compensatie voor verlies van of schade aan eigendommen van reizigers, personeel of derden, inclusief milieuschade;

- vervanging of herstel van beschadigd rollend materieel en beschadigde spoorweginstallaties;
- vertragingen, storingen en omleiding van verkeer, inclusief extra kosten voor personeel en verlies van goodwill.

Van de kosten worden afgetrokken schadevergoedingen of compensatie die worden teruggevorderd van derden zoals eigenaren van motorvoertuigen die bij ongevallen op spoorwegovergangen zijn betrokken. Compensatie die wordt betaald uit verzekeringen van spoorwegondernemingen of infrastructuurbeheerders, wordt niet afgetrokken.

2. Het totale en relatieve (ten opzichte van de hoeveelheid gewerkte uren) aantal arbeidsuren van personeel en aannemers dat als gevolg van ongevallen verloren is gegaan.

#### 4. Indicatoren met betrekking tot de veiligheid van de infrastructuur op technisch gebied

1. Het percentage sporen met het automatische beveiligingssysteem voor treinen (ATP) <sup>(1)</sup> en het percentage treinkilometers op met ATP uitgeruste sporen.
2. Het aantal spoorwegovergangen (totaal en per kilometer spoor). Het percentage overgangen met automatische of handmatige beveiliging.

#### 5. Indicatoren met betrekking tot het veiligheidsbeheer

Afgeronde interne controles door infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen als beschreven in de documentatie over het veiligheidsbeheersysteem. Het totale aantal voltooide controles en het aantal als percentage van de vereiste (en/of geplande) controles.

#### 6. Definities

De rapporterende instanties mogen gebruik maken van nationale definities van de indicatoren en kostenberekenningsmethoden wanneer de in deze bijlage genoemde gegevens worden overgelegd. Alle gebruikte definities en rekenmethoden worden uiteengezet in een bijlage bij het in artikel 17 beschreven jaarverslag.

---

<sup>(1)</sup> Als er verschillende ATP-systemen in gebruik zijn, moeten deze apart worden vermeld.

---

### BIJLAGE II

#### AANMELDING VAN NATIONALE VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN

Nationale voorschriften die overeenkomstig de procedure van artikel 7 bij de Commissie moeten worden aangemeld:

1. voorschriften met betrekking tot bestaande nationale veiligheidsdoelen en veiligheidsmethoden als beschreven in artikel 5 (lid 2 en 3);
  2. voorschriften met betrekking tot de eisen die gesteld worden aan veiligheidsbeheersystemen en de veiligheids certificering van spoorwegondernemingen;
  3. voorschriften met betrekking tot de eisen die gesteld worden aan de goedkeuring van de ingebruikneming en het onderhoud van nieuw en ingrijpend aangepast rollend materieel waarop nog geen TSI van toepassing is. De aanmelding bevat voorschriften voor de uitwisseling van rollend materieel tussen spoorwegondernemingen, registratiesystemen en eisen voor testprocedures;
  4. gemeenschappelijke exploitatievoorschriften van het spoorweganet waarop nog geen TSI van toepassing is, inclusief voorschriften voor het seingeings- en verkeersleidingssysteem;
  5. voorschriften met betrekking tot de eisen die gesteld worden aan aanvullende interne exploitatievoorschriften (bedrijfsvoorschriften) die door infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen moeten worden geformuleerd;
  6. voorschriften met betrekking tot de eisen die gesteld worden aan personeel dat essentiële veiligheidstaken verricht, inclusief selectiecriteria, gezondheidstoestand en beroepsopleiding en certificering voorzover daarop nog geen TSI van toepassing is;
  7. voorschriften met betrekking tot het onderzoek naar ongevallen en incidenten.
-

## BIJLAGE III

## VEILIGHEIDSBEHEERSYSTEMEN

**1. Eisen voor het veiligheidsbeheersysteem**

Alle relevante onderdelen van het veiligheidsbeheersysteem moeten worden gedocumenteerd. Het beschrijft in het bijzonder hoe de verantwoordelijkheden binnen de organisatie van de infrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming zijn verdeeld. Het geeft aan hoe het beheer op verschillende niveaus wordt gecontroleerd, hoe het personeel en de vertegenwoordigers ervan op alle niveaus worden betrokken en hoe het veiligheidsbeheersysteem voortdurend wordt verbeterd.

Er moeten voldoende middelen worden toegekend om ervoor te zorgen dat deskundig en ervaren personeel op het gebied van veiligheidsbeheer de belangrijkste taken kan blijven verrichten.

**2. Basiselementen van het veiligheidsbeheersysteem**

De basiselementen van het veiligheidsbeheersysteem zijn:

- a) een veiligheidsbeleid dat door het hoofd van de organisatie is goedgekeurd en waarvan het personeel op de hoogte is gesteld;
- b) kwalitatieve en kwantitatieve bedrijfsdoelen voor de handhaving en vergroting van de veiligheid en plannen om de doelen te verwezenlijken;
- c) procedures om te voldoen aan bestaande, nieuwe en gewijzigde technische en operationele normen als vastgelegd in TSI's of in de in artikel 7 en bijlage II bedoelde nationale voorschriften of in andere relevante voorschriften en procedures om gedurende de gehele levenscyclus van installaties en tijdens alle activiteiten de normen te eerbiedigen.
- d) procedures en methoden om risico's te beoordelen en te beheersen wanneer er voor de infrastructuur of de activiteiten nieuwe risico's ontstaan door een verandering in de bedrijfsomstandigheden of door nieuw materiaal;
- e) programma's voor de opleiding van personeel en systemen om ervoor te zorgen dat het personeel ter zake kundig blijft en taken dienovereenkomstig worden uitgevoerd;
- f) regelingen voor het verschaffen van voldoende informatie binnen de organisatie en waar nodig tussen organisaties die op dezelfde infrastructuur opereren;
- g) procedures voor de wijze waarop en de vorm waarin informatie over veiligheid wordt gedocumenteerd en de procedure voor configuratiecontrole van vitale informatie op veiligheidsgebied;
- h) procedures om ervoor te zorgen dat ongevallen, incidenten, bijna-ongelukken en andere gevaarlijke voorvallen worden gemeld, onderzocht en geanalyseerd en dat de nodige preventieve maatregelen worden getroffen;
- i) plannen voor actie en alarmering en voorlichting in noodgevallen, die samen met de relevante overheidsinstanties worden vastgesteld;
- j) voorzieningen voor periodieke interne controles met betrekking tot het veiligheidsbeheersysteem.

## BIJLAGE IV

**OVER TE LEGGEN DOCUMENTATIE OVER HET NETWERKSPECIFIEKE DEEL VAN HET VEILIGHEIDSCERTIFICAAT**

De volgende documenten moeten bij de veiligheidsinstantie worden ingediend zodat zij het netwerkspecifieke deel van het veiligheidscertificaat kan afgeven. Om overlapping van werkzaamheden te voorkomen en de hoeveelheid informatie te beperken, moet uitsluitend beknopte documentatie worden overgelegd aangaande elementen die voldoen aan de TSI's en aan andere eisen van de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/14/EG:

- documentatie van de spoorwegonderneming over de TSI's of onderdelen van de TSI's en waar van toepassing nationale veiligheidsvoorschriften en andere voorschriften die gelden voor de activiteiten, het personeel en het rollend materieel van de onderneming en tevens documentatie waarin wordt aangegeven hoe deze voorschriften met behulp van het veiligheidsbeheersysteem worden nageleefd;
- documentatie van de spoorwegonderneming over de verschillende categorieën personeel (in dienstverband of onder contract) die de desbetreffende activiteiten verrichten, inclusief materiaal waaruit blijkt dat zij voldoen aan TSI's of nationale voorschriften en naar behoren zijn gecertificeerd;
- documentatie van de spoorwegonderneming over de verschillende soorten rollend materieel die voor de desbetreffende activiteiten worden gebruikt, inclusief materiaal waaruit blijkt dat zij voldoen aan TSI's of nationale voorschriften en naar behoren zijn gecertificeerd.

## BIJLAGE V

**KERNPUNTEN VAN HET VERSLAG OVER HET ONDERZOEK NAAR ONGEVALLLEN EN INCIDENTEN****1. Samenvatting**

De samenvatting behelst een korte beschrijving van het voorval. Wanneer en waar vond het plaats en wat waren de gevolgen? Vermeld worden de directe oorzaken, de factoren die een bijdrage hebben geleverd, en de onderliggende oorzaken zoals deze tijdens het onderzoek zijn vastgesteld. De belangrijkste aanbevelingen worden genoemd en er wordt informatie verstrekt over degenen tot wie de aanbevelingen zijn gericht.

Waar nodig wordt in het verslag een vertaling van de samenvatting in een van de werktalen van het Bureau opgenomen.

**2. Feiten met betrekking tot het voorval****1. Het voorval:**

- datum, exacte tijd en plaats van het voorval;
- beschrijving van de gebeurtenissen en de plaats van het ongeval, inclusief de inspanningen van de reddings- en noodhulpdiensten;
- het besluit om een onderzoek in te stellen, de samenstelling van het onderzoeksteam en het onderzoek zelf.

**2. De situatie tijdens het voorval:**

- betrokken personeel en aannemers en andere partijen en getuigen;
- de treinen en de samenstelling ervan, inclusief het registratienummer van het betrokken rollend materieel;
- de beschrijving van de infrastructuur en het seingevingssysteem — spoortypen, schakelaars, koppelingen, seinen, treinbeveiliging;
- communicatiemiddelen;
- werkzaamheden op of in de omgeving van de plaats van het voorval;
- inwerkingstelling van het spoorwegnoodplan en de gebeurtenissen die daarop volgen;
- inwerkingstelling van het noodplan van de publieke reddingsdiensten, de politie en de medische diensten en de gebeurtenissen die daarop volgen.

**3. Doden, gewonden en materiële schade:**

- reizigers en derden, personeel, inclusief aannemers;
- vracht, bagage en andere eigendommen;
- rollend materieel, infrastructuur en het milieu.



4. *Uiterlijke omstandigheden:*

- weersomstandigheden en geografische referenties.

**3. Rapportage van onderzoeken**

1. *Samenvatting van getuigenissen (volgens de regels voor de bescherming van de persoonlijke identiteit):*

- werknemers bij de spoorwegen, inclusief aannemers;
- andere getuigen.

2. *Het veiligheidsbeheersysteem:*

- de kaderorganisatie en hoe orders worden gegeven en uitgevoerd;
- eisen betreffende het personeel en hoe naleving daarvan wordt gewaarborgd;
- reguliere procedures voor interne controles en de uitkomsten ervan;
- interface tussen de verschillende actoren op de infrastructuur.

3. *Wet- en regelgeving:*

- relevante EU- en nationale wetten en publieke regelgeving;
- andere voorschriften zoals exploitatievoorschriften, lokale instructies, personeelseisen, onderhoudsbepalingen en toepasselijke normen.

4. *Werking van rollend materieel en technische installaties:*

- seingeving- en besturingssysteem, inclusief opname op automatische datarecorders;
- infrastructuur;
- communicatieapparatuur;
- rollend materieel, inclusief een verslag van de automatische gegevensregistratie;

5. *Documentatie over het operationele systeem:*

- maatregelen van het personeel met betrekking tot verkeersregeling en seingeving;
- uitwisseling van mondelinge boodschappen die met het voorval verband houden, inclusief documentatie afkomstig van opnamen;
- maatregelen ter bescherming van de plaats van het voorval.

6. *Interface mens-machine-organisatie:*

- arbeidstijd van het betrokken personeel;
- medische en persoonlijke omstandigheden die invloed op het voorval hebben, inclusief fysieke of psychologische spanning;
- ontwerp van installaties met een uitwerking op de interface mens-machine.

7. *Eerdere voorvallen van soortgelijke aard.*

**4. Analyse en conclusies**

1. *Eindverslag van de reeks gebeurtenissen:*

- conclusie met betrekking tot wat er precies is gebeurd, op basis van de feiten die in hoofdstuk 3 aan het licht zijn gekomen.

2. *Discussie:*

- analyse van de in hoofdstuk 3 vastgestelde feiten met als doel conclusies te trekken aangaande de oorzaken van het voorval en de prestaties van de reddingsdiensten.

3. *Conclusies:*

- directe oorzaken van het voorval, inclusief factoren die daaraan bijdragen en die verband houden met acties die door betrokken personen zijn ondernomen of de conditie van het rollend materieel of de technische installaties;
- onderliggende oorzaken die verband houden met vaardigheden, procedures en onderhoud;
- grondoorzaken die verband houden met de voorwaarden van het regelgevingskader en de toepassing van het veiligheidsbeheersysteem.

4. *Aanvullende waarnemingen:*

- gebreken en tekortkomingen die tijdens het onderzoek zijn ontdekt, maar die niet van belang zijn voor de conclusies aangaande de oorzaken.

5. **Genomen maatregelen**

Rapportage van maatregelen die naar aanleiding van het voorval reeds genomen of vastgesteld zijn.

6. **Aanbevelingen**

---