

Виправлення ДИРЕКТИВИ 2004/49/ЄС**ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ****від 29 квітня 2004 року**

про безпеку на залізницях у Співтоваристві, яка вносить зміни

до Директиви Ради 96/18/ЄС про ліцензування підприємств залізничного транспорту

та до Директиви 2001/14/ЄС про розподіл пропускної здатності залізничної

інфраструктури та стягнення платежів за використання залізничної інфраструктури та сертифікацію безпеки

(Директива про безпеку на залізницях) (Офіційний бюлетень Європейського союзу L 164 від 30 квітня 2004)

Директива 2004/49/ЄС повинна читатися так: Директива 2004/49/ЄС Європейського парламенту та Ради від 29 квітня 2004 про безпеку на залізницях у Співтоваристві, яка вносить зміни до Директиви Ради 96/18/ЄС про ліцензування підприємств залізничного транспорту та до Директиви 2001/14/ЄС про розподіл пропускної здатності залізничної інфраструктури та стягнення платежів за використання залізничної інфраструктури та сертифікацію безпеки (Директива про безпеку на залізницях)

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ ТА РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про створення Європейського Співтовариства, та зокрема його статтю 71(1),

Беручи до уваги пропозицію Комісії ⁽¹⁾

Беручи до уваги висновок Європейського Економічного та Соціального Комітету ⁽²⁾,

Беручи до уваги Висновок Комітету Регіонів ⁽³⁾,

Діючи у відповідності із процедурою, встановленою у статті 251 Договору ⁽¹⁾, в світлі консолідованого тексту, затвердженого Погоджувальним Комітетом 23 березня 2004 року,

¹ ОВ С 126 Е, 28.5.2002, с.332

² ОВ С 61, 14.3.2003, с.131

³ ОВ С 66, 19.3.2003, с.5

Оскільки:

- (1) З метою продовження зусиль, спрямованих на створення єдиного ринку послуг залізничного транспорту, початок якому покладено Директивою Ради 91/440/ЄЕС від 29 липня 1991 року про розвиток залізниць Співтовариства ⁽²⁾, необхідно створити загальну нормативну базу щодо безпеки на залізницях. На сьогодні Держави-члени розробили правила та стандарти в галузі безпеки на залізницях, які базуються на національному розумінні технічних та експлуатаційних аспектів, головним чином на національному рівні. Одночасно розбіжності у принципах, підходах та культурі труднощі ускладнили подолання технічних бар'єрів запровадження міжнародних транспортних перевезень .
- (2) Директива 91/440/ЄЕС, Директива Ради 95/18/ЄС від 19 червня 1995 року про ліцензування підприємств залізничного транспорту ⁽³⁾ та Директива 2001/14/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26 лютого 2001 року про розподіл пропускнуої здатності залізничної інфраструктури та стягнення платежів за використання залізничної інфраструктури та сертифікацію безпеки ⁽⁴⁾ забезпечують перші кроки на шляху регулювання Європейського ринку залізничних послуг шляхом відкриття ринку для міжнародних залізничних вантажних перевезень. Однак, положення про безпеку виявилися недостатніми, і розбіжності між вимогами до безпеки залишаються, що негативно впливає на ефективне функціонування залізничного транспорту у Співтоваристві. Особливо важливо здійснити гармонізацію змісту правил безпеки, сертифікації безпеки залізничних підприємств, завдань та місця органів, відповідальних за безпеку та розслідування аварій.
- (3) Метро, трамваї та інші системи легкого наземного метро в багатьох державах-членах підпадають під дію місцевих або регіональних вимог до безпеки і часто контролюються місцевою або регіональною владою та залишаються поза сферою дії вимог Співтовариства про експлуатаційну сумісність чи ліцензування. Більше того, трамваї часто підпадають під законодавство про безпеку на дорогах та не можуть, таким чином, повністю визначатися правилами про безпеку на залізниці. З цих причин та у відповідності із принципом субсидіарності, як встановлено в статті 5 Договору, державам-членам слід дозволити виключити такі місцеві залізничні системи зі сфери регулювання цієї Директиви.

¹ Висновок Європейського Парламенту від 14 січня 2003 року (ОВ С38 Е, 12.2.2004, с.92), Спільної позиції Ради від 26 червня 2003 року (ОВ С 270 Е, 11.11.2003, с.25) та Європейського Парламенту від 23 жовтня 2003 року (ще не опубліковано у Офіційному Віснику). Законодавча Резолюція Європейського Парламенту від 22 квітня 2004 року та Рішення Ради від 26 квітня 2004 року.

² ОВ L 237, 24.8.1991, с.25. Директива зі змінами, внесеними Директивою 2001/12/ЄС Європейського Парламенту та Ради (ОВ L 75, 15.3.2001, с.1)

³ ОВ L 143, 27.6.1995, с.70. Директива зі змінами, внесеними Директивою 2001/13/ЄС Європейського Парламенту та Ради (ОВ L 75, 15.3.2001, с.36).

⁴ ОВ L 75, 15.3.2001, с.29. Директива зі змінами, внесеними Рішенням Комісії 2002/844/ЄС (ОВ L 289, 26.10.2002, с.30).

-
- (4) Рівні безпеки у залізничній системі Співтовариства в цілому високі, порівняно особливо у порівнянні із автодорожнім транспортом. Важливо, щоб безпека як мінімум підтримувалася під час поточної фази реструктуризації, на якій буде розділено функції попередньо єдиних залізничних компаній та сприятиме подальшому переходу залізничного транспорту від саморегулювання до державного контролю. Стандарти безпеки повинні вдосконалюватися разом відповідно до науково-технічного прогресу, якщо це можна обґрунтовано застосувати та з урахуванням конкурентноздатності залізничного транспорту.
- (5) Усі, хто здійснює управління залізничними системами, менеджери інфраструктури та залізничні підприємства повинні нести повну відповідальність за безпеку систем, кожен за свою власну частину. У відповідних випадках вони повинні співпрацювати при введенні в дію заходів для контролю за ризиком. Держави-члени повинні чітко розрізняти цю негайну відповідальність за безпеку та завдання органів влади, відповідальних за безпеку, забезпечувати національну нормативну базу та наглядати за діями операторів.
- (6) Відповідальність менеджерів інфраструктури та залізничних підприємств за управління залізничною системою не знімає з інших суб'єктів таких, як виробники, постачальники технічного обслуговування, вагонні депо, постачальники послуг та закупівельні підприємства відповідальності за продукцію або послуги у відповідності до положень Директиви Ради 96/48/ЄС від 23 липня 1996 року про експлуатаційну сумісність транс'європейської швидкісної залізничної системи ⁽¹⁾ та Директиви 2001/16/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 19 березня 2001 року про експлуатаційну сумісність транс'європейської звичайної залізничної системи ⁽²⁾ або інших відповідних законодавчих актів Співтовариства.
- (7) Вимоги щодо безпеки підсистем транс'європейських залізничних мереж, визначено у Директиві 96/84/ЄС та Директиві 2001/16/ЄС. Однак, ці Директиви не визначають спільні вимоги на рівні системи та заглиблюються у питання нормативної бази, управління та нагляду за безпекою. У випадках, коли мінімальні рівні безпеки підсистем визначені технічними стандартами експлуатаційної сумісності (ТСЕС), все більшу важливість набуватиме встановлення стандартів безпеки і на рівні системи.
- (8) Загальні критерії безпеки (ЗКБ) та загальні методи забезпечення безпеки (ЗМБ) повинні вводитися поступово для забезпечення підтримання високого рівня безпеки та, коли і де це є необхідно та практично обґрунтовано, його удосконалення. Вони повинні надавати інструменти для оцінки рівня безпеки та діяльності операторів на рівні Співтовариства, а також у державах-членах.

¹ ОВ L 235, 17.9.1996, с.6.

² ОВ L 110, 20.4.2001, с.1.

- (9) Інформація про безпеку залізничних систем є обмеженою та часто не є загальнодоступною. Отже, необхідно встановити загальні показники безпеки (ЗПБ) з метою оцінки відповідності системи вимогам ЗКБ та полегшення моніторингу дотримання безпеки на залізниці. І все ж національні визначення, пов'язані із ЗПБ, можуть застосовуватися протягом перехідного періоду, і відповідно слід взяти до уваги рівень розробки загальних визначень ЗПБ при формулюванні першого переліку ЗКБ.
- (10) Національні правила безпеки, які часто базуються на національних технічних стандартах, повинні поступово замінюватися правилами, які базуються на загальних стандартах, встановлених ТСЕС. Введення нових особливих національних правил, які не базуються на таких загальних стандартах, повинно зводитися до мінімуму. Нові національні правила повинні відповідати законодавству Співтовариства та полегшувати перехід до загального підходу до безпеки на залізниці. Таким чином, перш ніж держава-член прийме правило національного законодавства, яке вимагає вищого рівня безпеки у порівнянні з ЗПБ, необхідно провести консультації з усіма зацікавленими сторонами. У таких випадках проект нового правила повинен розглядатися Комісією, яка повинна прийняти рішення, якщо виявляється, що проект правила не відповідає законодавству Співтовариства або є засобом самовільної дискримінації або замаскованого обмеження залізничних перевезень між державами-членами.
- (11) Поточна ситуація, в якій національні правила безпеки продовжують виконувати свою роль, повинна вважатися перехідною стадією, яка у кінцевому випадку повинна привезти до ситуації, коли будуть застосовуватись європейські правила.
- (12) Розробка ЗКБ, ЗМБ та ЗПБ, а також необхідність спрощення руху до загального підходу до безпеки на залізницях, вимагають технічної підтримки на рівні Співтовариства. Європейське залізничне агентство, створене регламентом (ЄС) № 881/2004 Європейського Парламенту та Ради (¹), покликане надавати рекомендації щодо ЗКБ, ЗМБ та ЗПБ та подальших заходів гармонізації на залізниці, а також контролювати розвиток безпеки на залізницях у Співтоваристві.
- (13) При здійсненні своїх повноважень та виконанні своїх обов'язків, менеджери інфраструктур та залізничні підприємства повинні впроваджувати систему управління безпекою, дотримуючись вимог Співтовариства та запроваджуючи спільні елементи. Інформація про безпеку та про впровадження системи управління безпекою повинна надаватися до органу з питань безпеки у зацікавленій державі-члені.

¹ OVL

- (14) Система управління безпекою повинен враховувати той факт, що Директива Ради 89/391/ЄС від 12 червня 1989 року про введення заходів для заохочення підвищення рівня техніки безпеки та охорони праці на робочих місцях ⁽¹⁾ та пов'язані з нею окремі Директиви у повному обсязі застосовуються до техніки безпеки та охорони праці, залізничників. Система управління безпекою повинна брати до уваги Директиву 96/49/ЄС від 23 липня 1996 року про зближення законів держав-членів у сфері перевезення небезпечних вантажів залізничним транспортом ⁽²⁾.
- (15) Для забезпечення високого рівня безпеки на залізниці та рівних умов для усіх залізничних підприємств, виконувати до них повинні застосовуватися однакові вимоги щодо безпеки. Сертифікат безпеки повинен засвідчувати впровадження залізничним підприємством своєї системи управління безпекою та здатність дотримання відповідних стандартів і правил безпеки. Для здійснення міжнародних перевезень достатньо затвердити систему управління безпекою в одній з держав-членів та зробити це затвердженню дієвим на рівні Співтовариства. Дотримання національних правил, з іншого боку, підлягає додатковій сертифікації у кожній державі-члені. Кінцева мета полягає у впровадженні загального сертифікату, який діє на території всього Співтовариства.
- (16) На додаток до вимог безпеки, встановлених у сертифікаті про безпеку, ліцензовані залізничні підприємства повинні діяти у відповідності до національних вимог, які сумісні із законодавством Співтовариства та застосовуються без дискримінації щодо умов охорони праці, техніки безпеки та соціальних умов, включаючи законодавчі положення стосовно часу в дорозі та прав працівників і споживачів, як передбачено у статті 6 та 12 Директиви 95/18/ЄС.
- (17) Кожний менеджер інфраструктури, в першу чергу, відповідає за безпечне проектування, технічне обслуговування та експлуатацію його залізничної мережі. Аналогічно до сертифікації безпеки для залізничних підприємств, менеджери інфраструктури повинні отримувати від органу, відповідального за рівень безпеки, ліцензію безпеки на його систему управління безпекою та інші положення для того, щоб відповідати вимогам безпеки.
- (18) Держави-члени повинні робити все можливе для надання допомоги претендентам, які бажають вийти на ринок в якості залізничних підприємств. Зокрема, вони повинні оперативно надавати інформацію та відповіді на прохання про сертифікацію безпеки. Для залізничних підприємств, які здійснюють міжнародні перевезення, важливо, щоб у різних державах-членах процедури були подібними. Хоча у найближчому майбутньому сертифікати безпеки будуть мати національну складову, тим не менше необхідно передбачити можливість гармонізування їх спільних частин та полегшення створення загального зразка.

¹ ОВ L 183, 29.6.1989, с.1.

² ОВ L 235, 17.9.1996, с.25. Директива із останніми змінами, внесеними Директивою Комісії 2003/29/ЄС (ОВ L 90, 8.4.2003, с.47).

- (19) Сертифікація поїзних бригад та ліцензування експлуатації рухомого складу, який використовується у різних національних мережах, часто стає неподоланим бар'єром для нових учасників ринку. Держави-члени повинні забезпечити залізничним підприємствам, які подають заяви на отримання сертифікатів про рівень безпеки, доступу до засобів навчання та сертифікації поїзних бригад, які необхідні для дотримання вимог відповідно до національних правил. Повинна бути встановлена загальна процедура надання дозволів на експлуатацію рухомого складу, який використовуються.
- (20) Час в дорозі та час відпочинку для машиністів поїздів та поїздів членів поїзних бригад, що виконують завдання забезпечення безпеки, має важливий вплив на рівень безпеки залізничної системи. Ці аспекти підпадають під дію статей 137 - 139 Договору та вже є предметом переговорів між соціальними партнерами в рамках Sectoral Dialogue Committee, створеного у відповідності із Рішенням Комісії 98/500/ЄС (¹).
- (21) Розвиток безпечної залізничної системи Співтовариства вимагає встановлення гармонізованих умов надання відповідних прав (ліцензій) машиністам поїздів та супроводжуваним поїзним бригадам, які виконують завдання забезпечення безпеки, щодо яких Комісія оголосила про свій намір запропонувати подальші законодавчі акти у найближчому майбутньому. Що стосується інших працівників, на яких покладено виконання найбільш важливих завдань в сфері безпеки, їх кваліфікації вже чітко визначені згідно Директив 96/48/ЄС та 2001/16/ЄС.
- (22) Як частина нової спільної нормативно-правової бази в галузі безпеки на залізниці, в кожній державі-члені повинні бути створені національні державні органи для регулювання та контролю за рівнем безпеки на залізниці. Для полегшення співпраці між ними на рівні Співтовариства їм слід надати такий самий мінімальний набір завдань та обов'язків. Національним органам безпеки, слід надати високий рівень незалежності. Вони повинні виконувати свої завдання відкрито та без дискримінації, щоб допомогти створити єдину залізничну систему у Співтоваристві, а також співпрацювати для координації критеріїв прийняття рішень, зокрема щодо сертифікацію безпеки залізничних підприємств, які здійснюють міжнародні залізничні перевезення.
- (23) Аварії із серйозними наслідками на залізниці трапляються рідко. Однак, вони можуть мати катастрофічні наслідки та викликати у населення занепокоєння стосовно безпечного функціонування залізничної системи. Тому всі такі аварії повинні бути розслідувані з точки зору безпеки для запобігання їхньому повторному виникненню, а результати розслідувань повинні бути відкриті для громадськості. Інші аварії

¹ Рішення Комісії 98/500/ЄС від 20 травня 1998 року про створення Sectoral Dialogue Committee для сприяння діалогу між соціальними партнерами на Європейському рівні (ОВ L 225, 12.8.1998, с.27).

та інциденти можуть бути вагомими вісниками аварій із серйозними наслідками і також повинні підлягати розслідуванням дотримання безпеки, у разі необхідності.

- (24) Розслідування дотримання безпеки повинно проводитися окремо від юридичного розслідування того самого інциденту, а тим, хто його здійснює, повинен надаватися доступ до доказів та свідків. Таке розслідування повинно здійснюватися постійно діючим органом, незалежним від учасників залізничної галузі. Такий орган функціонує так, щоб уникнути будь-якого конфлікту інтересів та будь-якого можливого втягнення у процес, який спричинив подію, що розслідується; зокрема, його функціональна незалежність не повинна зазнавати стороннього впливу, якщо такий орган тісно пов'язаний із національним державним органом з питань безпеки або регуляторним залізничним органом з точки зору організаційно-правової структури. Для кожного випадку орган, що займається розслідуванням, створює відповідну слідчу групу, яка має необхідні спеціальні знання для того, щоб з'ясувати безпосередні та глибинні причини того, що сталося.
- (25) Звіти про хід розслідування та будь-які висновки та рекомендації надають суттєву інформацію для подальшого вдосконалення безпеки на залізниці та повинні бути загальнодоступними на рівні Співтовариства. Особи, яким адресовані рекомендації з питань безпеки, діють відповідно до них, та звітують про свої дії органу з розслідувань.
- (26) Оскільки завдання запропонованого заходу, а саме координація діяльності в державах-членах з метою регулювання та контролю за безпекою, а також розслідування аварій та встановлення на рівні Співтовариства критеріїв безпеки, методів забезпечення загальної безпеки, загальних показників безпеки та загальних вимог сертифікатів безпеки, не можуть бути повністю досягнуті державами-членами окремо і, таким чином, з причини масштабності дій, результату легше бути досягнуто на рівні Співтовариства, Співтовариство може прийняти заходи у відповідності із принципом субсидіарності, як встановлено в статті 5 Договору. У відповідності із принципом пропорційності, як встановлено в тій статті, ця Директива не виходить за межі необхідності з метою досягнення тих цілей.
- (27) Заходи, необхідні для впровадження цієї Директиви, повинні бути прийняті у відповідності із Рішенням Ради 1999/468/ЄС від 28 червня 1999 року, що встановлює процедуру використання імплементаційних повноважень, покладених на Комісію ⁽¹⁾.
- (28) Ця Директива спрямована на реорганізацію та об'єднання відповідних законодавчих положень Співтовариства щодо безпеки на залізниці. Відповідно, положення про сертифікацію безпеки залізничних підприємств, які раніше були встановлені Директивою 2001/14/ЄС, а також усі посилання на сертифікацію безпеки, повинні бути відмінені. Директива 95/18/ЄС включала вимоги щодо рівня

¹ ОВ L 184 17.7.1999, с.23

кваліфікації обслуговуючого персоналу з питань техніки безпеки та щодо безпеки рухомого складу, які підпадають під дію вимог цієї Директиви щодо сертифікації безпеки і, таким чином, не повинна більше бути частиною вимог про ліцензування. Ліцензоване залізничне підприємство повинно мати сертифікат безпеки для отримання доступу до залізничної інфраструктури.

- (29) Держави-члени повинні встановити правила про покарання, що застосовуватимуться до порушень положень цієї Директиви, та забезпечити їх впровадження. Такі покарання повинні бути ефективними, пропорційними та такими, що попереджують здійснення нових порушень.

ПРИЙНЯЛИ ЦЮ ДИРЕКТИВУ:

РОЗДІЛ I

ВСТУПНІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 1

Мета

Метою цієї Директиви є забезпечення розвитку та підвищення безпеки на залізницях Співтовариства та кращого доступу до ринків залізничних перевезень шляхом:

- (a) Гармонізації нормативної бази в державах-членах;
- (b) Визначення обов'язків учасників;
- (c) Розробки загальних критеріїв безпеки та загальних методів забезпечення безпеки з метою подальшої гармонізації національних правил;
- (d) Вимоги створення у кожній державі-члені органу з питань безпеки (залізничного транспорту) та органу з розслідування аварій та інцидентів;
- (e) Визначення загальних принципів управління, регулювання та контролю за безпекою на залізниці.

Стаття 2

Сфера застосування

1. Ця Директива застосовується до залізничної системи у державах-членах, яка може бути розділена на підсистеми структурні та експлуатаційні. Вона містить вимоги щодо безпеки системи в цілому, включаючи управління безпекою інфраструктури та процесів перевезень, а також взаємодію між залізничним перевізниками та менеджерами інфраструктури.
2. При впровадженні цієї Директиви держави-члени можуть виключати із плану заходів, які вони приймають:

- (a) Метро, трамваїв та інші систем системи легкого наземного метро;
- (b) Мережі, які функціонально відокремлені від іншої частини залізничної системи та призначені лише для надання місцевих, міських або приміських пасажирських перевезень, а також залізничні підприємства, які працюють виключно у рамках цих мережах;
- (c) Залізничну інфраструктуру, яка знаходяться у приватній власності та існує виключно для використання власником інфраструктури для його власних вантажних операцій.

Стаття 3

Визначення понять

У контексті цієї Директиви застосовуються наступні визначення:

- (a) „Залізнична система” означає сукупність підсистем структурних та експлуатаційних зон, як визначено у Директиві 96/48/ЄС та 2001/16/ЄС, а також управління та діяльність системи як єдиного цілого;
- (b) „менеджер інфраструктури” означає будь-який орган чи підприємство, відповідальне, зокрема, за створення та обслуговування залізничної інфраструктури, або його частини, як визначено в статті 3 Директиви 91/440/ЄЕС, що може також включати управління системами контролю та безпеки інфраструктури. Функції менеджера інфраструктури в мережі або її частині можуть закріплюватися за різними органами або підприємствами;
- (c) „залізничне підприємство” означає залізничне підприємство, як визначено у Директиві 2001/14/ЄС, а також будь-яке інше державне або приватне підприємство, діяльність якого полягає у здійсненні перевезень товарів та/або пасажирів залізницею на тій підставі, що підприємство повинно силу забезпечувати тягу; це положення також включає підприємства, які займаються лише наданням тяги;
- (d) „технічні стандарти взаємодії (ТСЕС)” означає стандарти, яким підпорядковується кожна підсистема або частина підсистеми, з метою відповідності суттєвим вимогам та забезпечення експлуатаційної сумісності транс'європейських швидкісних залізничних систем, як визначено у Директиві 96/48/ЄС та Директиві 2001/16/ЄС;
- (e) „загальні критерії безпеки (ЗКБ)” означає рівні безпеки, яких щонайменше повинні досягти різні частини залізничної системи (такі, як традиційна залізнична система, високошвидкісна залізнична система, довгі залізничні тунелі та лінії, що використовуються виключно для вантажних перевезень) та система в цілому, виражені у критеріях прийнятності ризику;

-
- (f) „загальні методи забезпечення безпеки (ЗМБ)” означає методи, які повинні бути розроблені для оцінки рівнів безпеки та досягнення задач безпеки і відповідності іншим вимогам про безпеку;
- (g) „орган з питань безпеки” означає національний орган, на який, у відповідності із цією Директивою, покладено завдання, пов’язані із безпекою на залізницях, або будь-який міжнародний єдиний для двох держав орган, якому держави члени надали право виконувати такі задачі з метою забезпечення уніфікованого режиму безпеки для спеціальних інфраструктур при перетині кордону;
- (h) „національні правила безпеки” означає усі правила, які містять вимоги до безпеки на залізниці, встановлені на рівні держав-членів та які застосовуються до більше ніж одного залізничного підприємства, незалежно від того, який орган їх видав;
- (i) „система управління безпекою” означає організацію та заходи, запроваджені менеджером залізничної інфраструктури або залізничним підприємством для забезпечення безпечного управління своєю діяльністю;
- (j) „уповноважений з розслідування” означає особу, відповідальну за організацію розслідування, його проведення та контроль;
- (k) „аварія” означає небажану або ненавмисну неочікувану подію або особливу низку таких подій, які мають шкідливі наслідки; аварії поділяються на наступні категорії: зіткнення, сходження з рейок, аварії на залізничних переїздах; аварії з постраждалими від рухомого складу, що рухався; пожежі тощо;
- (l) „аварії із серйозними наслідками” означає будь-які зіткнення поїздів або сходження поїздів з рейок, які призвели до смерті хоча б однієї особи або завдали серйозних тілесних ушкоджень п’яти чи більше особам або значну шкоду рухомому складу, інфраструктурі або навколишньому середовищу, а також будь-які інші схожі аварії із очевидним впливом на нормативну базу з питань безпеки на залізниці або управління безпекою; „значна шкода” означає шкоду, яка може бути негайно оцінена органом з розслідувань, і в цілому досягає мінімум 2 мільйонів євро;
- (m) „нешасний випадок” означає будь-який випадок, окрім аварії або аварії із серйозними наслідками, який пов’язаний із експлуатацією поїздами та впливає на безпеку експлуатації;

-
- (n) „розслідування” означає процес, що здійснюється з метою попередження аварій та нещасних випадків, що включає збір та аналіз інформації, складання звітів, включаючи визначення причин та, якщо це можливе, надання рекомендацій щодо безпеки;
- (o) „причини” означає дії, бездіяльність, події або умови, або їх поєднання, які призвели до аварії або нещасного випадку;
- (p) „Агентство” означає Європейське Залізничне Агентство, агентство з питань безпеки на залізниці та експлуатаційної сумісності на рівні Співтовариства;
- (q) „уповноважені органи” означає органи, відповідальні за оцінку відповідності або придатності для використання складових експлуатаційної сумісності або за оцінку процедури ЄС щодо перевірки підсистем, як визначено в Директивах 96/48/ЄС та 2001/16/ЄС:
- (r) „складові експлуатаційної сумісності” означає будь-який елементарний компонент, групу компонентів, вузол або завершений елемент обладнання, включений або призначений для увключення у підсистему, від якої прямо або непрямо залежить експлуатаційна сумісність швидкісних або звичайних залізничних сполучень, як визначено у Директиві 96/48/ЄС та 2001/16/ЄС. Концепція „складової” стосується як матеріальних так і нематеріальних об’єктів, таких, як програмне забезпечення.

РОЗДІЛ II

РОЗВИТОК ТА УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ

Стаття 4

Розвиток та удосконалення безпеки на залізниці

1. Держави-члени забезпечують загальне підтримання безпеки на залізниці, а там, де це практично можливо, її постійне вдосконалення, беручи до уваги розвиток законодавства Співтовариства та технічно-науковий прогрес та розглядаючи попередження аварій в якості пріоритету

Держави-члени забезпечують розробку, застосування та контроль за дотриманням правил безпеки на умовах відкритості та недискримінаційності, сприяючи розвитку єдиної Європейської залізничної транспортної системи.

2. Держави-члени забезпечують здійснення заходів для розвитку та удосконалення безпеки на залізниці з урахуванням потреби у системному підході.
3. Держави-члени гарантують, що відповідальність за безпечне управління залізничною системою та контроль за ризиками, пов'язаними із нею, покладається на менеджерів інфраструктури та залізничні підприємства, зобов'язуючи їх впроваджувати необхідні заходи контролю за ризиками, де можливо, у співпраці один з одним, застосовувати національні правила та стандарти безпеки, а також запровадити системи управління безпекою у відповідності із цією Директивою.

При повному збереженні положення про цивільну відповідальність у відповідності до законодавчих вимог держав-членів, кожен менеджер інфраструктури та залізничне підприємство має нести відповідальність за свою частину системи та її безпечну експлуатацію, включаючи постачання матеріалів та укладання контрактів на надання послуг по відношенню до користувачів, споживачів, зацікавлених працівників та третіх сторін.

4. Це не відміняє положення про відповідальність кожного виробника, компанії з технічного обслуговування, депо, постачальника послуг та органу закупівлі за гарантування відповідності рухомого складу, технічних систем, додаткових частин та обладнання, а також послуг, які ними надаються, вимогам та умовам для даного використання, так щоб залізничні підприємства та/або менеджери інфраструктури могли безпечно вводити їх в експлуатацію.

Стаття 5

Загальні показники безпеки

1. З метою полегшення оцінки досягнень ЗКБ та забезпечення моніторингу загального розвитку безпеки на залізниці, держави-члени збирають інформацію про загальні показники безпеки (ЗПБ) за допомогою щорічних звітів органів з питань безпеки, як зазначено у статті 18.

Перший звітний рік для ЗПБ 2006^{*}; за кожний наступний рік повинен подаватися річний звіт.

ЗПБ визначаються у відповідності до Додатку I.

2. До 30 квітня 2009 р Додаток I буде переглянуто у відповідності до процедури, про яку йдеться у статті 27(2), зокрема, щоб включити загальні визначення ЗПБ та загальні методи для розрахунку витрат через аварії.

Стаття 6

Загальні методи безпеки

1. Перший набір ЗМБ, який щонайменше охоплює методи, описані в пункті 3(a), приймається Комісією до 30 квітня 2008 р. у відповідності до процедури, про яку йдеться у статті 27(2). Вони публікуються в Офіційному Віснику Європейського Союзу.

Другий набір ЗМБ, який охоплює ту частину методів, які залишилися, як подано у пункті 3, приймається Комісією до 30 квітня 2010 р., у відповідності до процедури, про яку йдеться у статті 27(2). Вони публікуються в Офіційному Віснику Європейського Союзу.

2. Проект ЗМБ та проект переглянутих ЗМБ складаються Агентством згідно доручень, які приймаються у відповідності до процедури, про яку йдеться у статті 27(2).

Проект ЗМБ базується на вивченні методів, існуючих у державах-членах.

3. ЗМБ описує, як рівень безпеки та досягнення критеріїв безпеки, а також відповідність іншим вимогам безпеки оцінюються шляхом опрацювання та визначення:
 - (a) Методи аналізу та оцінки ризику,
 - (b) Методи для оцінки відповідності вимогам сертифікатів безпеки та ліцензій безпеки, виданих у відповідності до статей 10 та 11, та
 - (c) В тій мірі, в якій вони ще не врегульовані ТСВ, методи перевірки експлуатації та технічного обслуговування структурних підсистем транс'європейських високошвидкісних та звичайних залізничних систем у відповідності до відповідних принципових вимог.
4. ЗМБ регулярно переглядаються у відповідності до процедури, про яку йдеться у статті 27(2), з урахуванням досвіду, набутого при їх застосуванні, та загального розвитку безпеки на залізниці та зобов'язань держав-членів, встановлених в статті 4(1).
5. Держави-члени вносять будь-які необхідні зміни до національних правил безпеки в світлі прийняття ЗМБ та їх перегляду.

Стаття 7

Загальні критерії безпеки

1. ЗКБ розробляються, приймаються та переглядаються, відповідно до процедури, визначеній у цій статті.
2. Проект ЗКБ та переглянутий проект ЗКБ складаються Агентством згідно доручень, які приймаються у відповідності до процедури, про яку йдеться у статті 27(2).
3. Перший набір, включений у проект ЗКБ, базується на вивченні існуючих критеріїв та виконанні правил безпеки у державах-членах та забезпеченні збереження наявного виконання правил безпеки у залізничній системі у кожній державі-члені. Вони приймаються Комісією до 30 квітня 2009 р.у відповідності до процедури, про яку йдеться у статті 27(2) та публікуються в Офіційному Віснику Європейського Союзу.

Другий набір, включений у проект ЗКБ, базується на досвіді, набутому при застосуванні першого набору ЗКБ та їх впровадженні. Вони відображають будь-які пріоритетні сфери, де безпека потребує подальшого вдосконалення. Вони приймаються Комісією до 30 квітня 2011 у відповідності до процедури, про яку йдеться у статті 27(2), та публікуються в Офіційному Віснику Європейського Союзу.

Усі пропозиції щодо запропонованих та переглянутих ЗКБ відображають обов'язки держав-членів, встановлені у статті 4(1). Такі пропозиції супроводжуються оцінкою приблизно розрахованих витрат та здобутків, вказуючи їх ймовірний вплив на всіх зацікавлених перевізників та суб'єктів ринку, а також їх вплив на суспільне сприйняття ризику. Вони містять графік поступового впровадження, де це необхідно, зокрема, з урахуванням характеру та розміру інвестицій, для їх впровадження. Вони аналізують можливий вплив на ТСВ для підсистем та містять, де це можливо, наступні пропозиції щодо змін у ТСВ.

4. ЗКБ визначають рівні безпеки, які як мінімум повинні бути досягнуті різними частинами залізничної системи та системою в цілому в кожній державі-члені, виражені у критеріях сприйняття ризику для:
 - (а) Індивідуальних ризиків, пов'язаних із пасажирями, персоналом, включаючи персонал підрядників, користувачів залізничних переїздів та інших, а також, не заперечуючи існуючих національних та міжнародних положень щодо відповідальності, індивідуальних ризиків щодо осіб, які не мають дозволу на перебування у залізничних приміщеннях
 - (b) Соціальних ризиків.
5. ЗКБ періодично переглядається у відповідності до процедури, про яку йдеться у статті 27(2), беручи до уваги загальний розвиток техніки безпеки на залізниці.
6. Держави-члени вносять усі необхідні зміни до своїх національних правил безпеки з метою досягнення щонайменше ЗКБ, та будь-яких переглянутих ЗКБ, у відповідності до графіків впровадження, які до них додаються. Вони повідомляють про ці правила Комісії у відповідності до статті 8(3).

Стаття 8

Національні правила безпеки

1. Для застосування цієї Директиви держави-члени встановлюють обов'язкові національні правила безпеки та забезпечують їх опублікування та доступність для всіх менеджерів інфраструктури, залізничних підприємств, заявників на отримання сертифікатів безпеки та заявників на отримання ліцензій безпеки у чіткому викладі, зрозумілому усім зацікавленим сторонам.
2. До 30 квітня 2005 р. держави-члени повідомляють Комісію про усі відповідні діючі національні правила безпеки, як встановлено в Додатку II, та вказують сферу їх застосування.

У повідомленні надається інформація про основний зміст правил із посиланням на тексти законодавчих актів, про форму законодавства та про те, який орган чи організація відповідальні за їх публікацію.

3. Не пізніше, ніж через чотири роки після вступу в силу цієї Директиви, Агентство оцінює спосіб, в який публікуються національні правила безпеки, а також їх доступність у відповідності пунктом до 1. Воно також надає Комісії необхідні рекомендації щодо публікації таких правил з метою полегшення доступу до відповідної інформації.
4. Держави-члени негайно повідомляють Комісію про будь-які зміни до раніше повідомлених національних правил техніки безпеки та про будь-які інші правила, які можуть бути прийняті, окрім випадків, коли правила повністю стосуються імплементації ТСВ.
5. Для того, щоб звести до мінімуму введення нових специфічних національних правил і, таким чином, запобігти виникненню подальших бар'єрів від їх створення, а також з метою поступової гармонізації правил техніки безпеки, Комісія здійснює контроль за введенням державами-членами нових національних правил.
6. Якщо після прийняття ЗКБ держава-член має намір ввести нове національне правило безпеки, яке вимагає більш високого рівня безпеки, ніж ЗКБ, або якщо держава-член має намір ввести нове національне правило безпеки, яке може вплинути на діяльність залізничних підприємств з інших держав на території зацікавленої держави-члена, держава-член у належний час консультується з усіма зацікавленими сторонами, і повинна застосовуватися процедура, викладена у пункті 7.
7. Держави-члени подають на розгляд Комісії проект правила безпеки, вказуючи на причини для його введення.

Якщо Комісія вирішить, що проект правила безпеки є несумісним із ЗМБ або із досягненням ЗКБ як мінімум, або що воно є засобом випадкової дискримінації або прихованого обмеження залізничних перевезень між державами-членами вона, у відповідності до процедури, про яку йдеться у статті 27(2), приймає рішення, адресоване відповідній державі-члену.

Якщо Комісія має серйозні сумніви щодо сумісності проекту будь-якого правила безпеки із ЗМБ або із досягненням ЗКБ як мінімум, або вважає, що воно є засобом випадкової дискримінації або прихованого обмеження залізничних перевезень між державами-членами, вона негайно повідомляє відповідну державу-член, яка повинна відкласти прийняття, введення в дію або впровадження такого правила до прийняття протягом шести місяців Рішення у відповідності до процедури, про яку йдеться у статті 27(2).

Стаття 9

-
1. Менеджери інфраструктури та залізничні підприємства встановлюють свої системи управління безпекою, щоб забезпечити можливість досягнення залізничною системою як мінімум ЗКБ, її відповідність національним правилам безпеки, описаним у статті 8 та Додатку II, та вимогам щодо безпеки, встановленими у ТСВ, а також, застосування відповідних частин ЗМБ.

 2. Система управління безпекою відповідає вимогам та містить елементи, визначені у Додатку III, який адаптовано до характеру, обсягу та інших умов діяльності, яка здійснюється. Вона забезпечує контроль всіх ризиків, пов'язаних із діяльністю менеджера інфраструктури або залізничного підприємства, включаючи забезпечення технічного обслуговування та матеріалів та використання підрядників. Не заперечуючи існуючі правила національної та міжнародної відповідальності, система управління безпекою враховує також там, де це необхідно та обгрунтовано, ризики, що виникають як результат діяльності інших сторін.

 3. Система управління безпекою будь-якого менеджера інфраструктури враховує наслідки діяльності різних залізничних підприємств в мережі та складає положення для того, щоб дозволити усім залізничним підприємствам, діяти у відповідності із ТСВ та національними правилами безпеки та у відповідності з умовами, викладеними у їх сертифікатах безпеки. На додаток, вона повинна бути розроблена з метою координації дій менеджера інфраструктури у надзвичайних ситуаціях із усіма залізничними підприємствами, які діють на цій інфраструктурі.

 4. Кожного року до 30 червня усі менеджери інфраструктур та залізничні підприємства подають до органу з безпеки річний звіт з безпеки за попередній календарний рік. Звіт про безпеку повинен містити:
 - (a) Інформацію про рівень досягнення організацією корпоративних цілей в галузі безпеки та результати виконання планів з безпеки;
 - (b) Розвиток національних показників безпеки, а також ЗПБ, встановлені у Додатку I, наскільки це відноситься до компетенції організації, яка звітується;
 - (c) Результати внутрішнього аудиту стану безпеки;
 - (d) Спостереження за недоліками та порушеннями у залізничних перевезеннях та управлінні інфраструктурою, які можуть відноситися до компетенції даного органу з безпеки.

ГЛАВА III

СЕРТИФІКАЦІЯ ТА ЛІЦЕНЗУВАННЯ БЕЗПЕКИ

Стаття 10

Сертифікати безпеки

1. Для того, щоб дістати доступ до інфраструктури залізниці, залізничне підприємство повинно мати сертифікат безпеки, як зазначено в цій Главі. Сертифікат безпеки може охоплювати всю залізничну мережу держави-члена або лише певну її частину.

Завдання сертифікату безпеки полягає у наданні свідчення того, що залізничне підприємство організувало свою систему управління безпекою та може задовольнити вимоги, встановлені у ТСВ та інших відповідних законодавчих актах Співтовариства та в національних правилах безпеки з метою контролю та безпечної експлуатації мережі.

2. Сертифікат безпеки включає:
 - (a) Сертифікацію, що підтверджує визнання системи управління безпекою залізничного підприємства, як описано у статті 9 та Додатку III, та
 - (b) Сертифікацію, що підтверджує визнання положень, прийнятих залізничним підприємством на виконання особливих вимог, необхідних для безпечної експлуатації відповідної мережі. Вимоги можуть включати застосування ТСВ та національних правил безпеки, визнання сертифікатів персоналу та ліцензії на введення в експлуатацію рухомого складу, що використовується залізничним підприємством. Сертифікація базується на документації, поданій залізничним підприємством, як описано в Додатку IV.
3. Орган з питань безпеки в державі-члені, в якій залізничне підприємство вперше організовує свою діяльність, здійснює сертифікацію у відповідності із пунктом 2.

Сертифікація, що надається у відповідності із пунктом 2, повинна чітко визначати тип та обсяг покриття залізничних перевезень. Сертифікація, що надається у відповідності із пунктом 2(a), є дійсною на всій території Співтовариства для рівноцінних перевезень залізничним транспортом.

4. Орган безпеки в державі-члені, в якому залізничне підприємство планує надавати додаткові залізничні перевезення, здійснює додаткову національну сертифікацію, необхідну у відповідності із пунктом 2(b).
5. Сертифікат безпеки поновлюється на підставі заяви залізничного підприємства не пізніше, ніж кожні п'ять років. Він повністю або частково оновлюється у кожному випадку, коли суттєво змінюється тип або обсяг перевезень.

Власник сертифікату безпеки невідкладно інформує компетентний орган з питань безпеки про усі значні зміни в умовах відповідної частини сертифікату. Він, крім того, повідомляє компетентний орган з питань безпеки у кожному випадку, коли вводяться нові категорії персоналу або нові типи рухомого складу.

Орган з питань безпеки може вимагати, щоб відповідна частина сертифікату безпеки була переглянута після того, як відбулися суттєві зміни у нормативній базі з питань безпеки.

Якщо орган з питань безпеки прийде до висновку, що власник сертифікату більше не відповідає умовам сертифікації, яку цей орган провадить, він анулює частину (а) та/або (b) сертифікату, надаючи причини для такого свого рішення. Орган з питань безпеки, який анулював додатковий національний сертифікат, наданий у відповідності із пунктом 4, повинен негайно повідомити орган з питань безпеки, який надав такий сертифікат згідно пункту 2(a), про своє рішення.

Відповідно, орган безпеки повинен анулювати сертифікат безпеки, якщо йому очевидно, що власник сертифікату безпеки не використовував його за призначення протягом року після видачі сертифікату.

6. Орган з питань безпеки протягом одного місяця повідомляє Агентство про сертифікати безпеки, зазначені у пункті 2(a), що були видані, поновлені, змінені або анульовані. Він вказує назву та адресу залізничного підприємства, дату видачі, сферу та термін дії сертифікату безпеки та, у випадку анулювання, причини для такого рішення.
7. До 30 квітня 2009 р. Агентство оцінює розвиток сертифікації безпеки та подає звіт Комісії разом із рекомендаціями стосовно стратегії руху в напрямку єдиної сертифікації безпеки Співтовариства. Комісія здійснює відповідні дії згідно з рекомендаціями.

Стаття 11

Ліцензування безпеки для менеджерів інфраструктури

1. З метою отримання дозволу на управління та експлуатацію залізничної інфраструктури, менеджер має отримати ліцензію безпеки від органу з питань безпеки в державі-члені, де він створений.

Ліцензія безпеки включає

- (a) Ліцензію, що підтверджує визнання системи управління безпекою менеджера інфраструктури, як описано у статті 9 та Додатку III, та
- (b) Ліцензію, що підтверджує визнання положень менеджера інфраструктури щодо дотримання особливих вимог, необхідних для безпечного проектування, технічної обслуговування та експлуатації залізничної інфраструктури, включаючи, де це необхідно, технічне обслуговування та експлуатацію системи управління рухом та сигналізацією.

2. Ліцензія безпеки поновлюється при поданні заяви менеджером інфраструктури кожні п'ять років щонайбільше.. Вона повністю або частково оновляється, коли відбулися суттєві зміни в інфраструктурі, системі сигналізації або енергопостачання, або у принципах її експлуатації та технічного обслуговування.. Власник ліцензії безпеки невідкладно повідомляє органу з безпеки про усі такі зміни.

Орган з питань безпеки може вимагати перегляду ліцензії безпеки після внесення суттєвих змін до нормативної бази з питань безпеки.

Якщо орган з питань безпеки дійде висновку, що ліцензований менеджер інфраструктури більше не задовольняє умови надання ліцензії безпеки, він анулює ліцензію, надаючи причини для такого рішення

3. Орган з питань безпеки протягом одного місяця інформує Агентство про ліцензії безпеки, які були видані, поновлені, змінені або анульовані. Він має зазначити ім'я та адресу менеджера інфраструктури, дату видачі, сферу та термін дії ліцензії безпеки, а у випадку анулювання надати причини для такого рішення.

Стаття 12

Вимоги до заявок, пов'язаних із сертифікацією та ліцензуванням безпеки

1. Орган з питань безпеки приймає рішення щодо заявки на сертифікацію або ліцензування безпеки невідкладно, але у будь-якому випадку не пізніше, ніж протягом чотирьох місяців після того, як була надана уся необхідна інформація та будь-яка додаткова інформація, що вимагалася органом з питань техніки безпеки. Якщо від заявника вимагається надання додаткової інформації, така інформація надається негайно.

2. З метою полегшення організації нових залізничних підприємств та подання заяв від залізничних підприємств із інших держав-членів, орган з питань безпеки надає детальні інструкції стосовно порядку отримання сертифікату безпеки. Він повинен подати перелік усіх вимог, які визначено у контексті статті 10(2), та робить усі відповідні документи доступними для заявників.

Залізничним підприємствам, які звертаються за наданням сертифікату безпеки для перевезень на певній обмеженій частині інфраструктури, надається особлива інструкція, яка зокрема визначає правила, які дійсні для даної частини.

3. Інструкція про заявку, яка описує та пояснює вимоги для отримання сертифікату безпеки та містить перелік документів, які повинні бути подані, надається заявникам безкоштовно. Усі заявки на отримання сертифікату безпеки подаються на мові, якої вимагає орган з питань безпеки.

Стаття 13

Доступ до навчальних об'єктів

1. Держави-члени забезпечують рівний та недискримінаційний доступ до навчальних баз для машиністів та поїзних бригад, в будь-який час, коли таке навчання є необхідним для виконання вимог отримання сертифікату безпеки, для залізничних підприємств, які подають заявку на отримання сертифікату безпеки.

Запропоновані послуги повинні включати тренінг для отримання необхідних знань про маршрути, правила та процедури експлуатації, систему сигналізації та управління, та порядок дій у надзвичайних ситуаціях, який застосовується на цих маршрутах.

Держави-члени також повинні забезпечувати рівний та недискримінаційний доступ до навчальних баз для менеджерів інфраструктури та їх персоналу, що виконує ключові завдання забезпечення безпеки.

Якщо навчальні послуги не включають екзамени та надання сертифікатів, держави-члени забезпечують залізничним підприємствам доступ до такої процедури сертифікації, якщо це є вимога для сертифікату безпеки.

Орган з питань безпеки забезпечує дотримання вимог про рівень безпеки, встановлених ТСВ або національними правилами безпеки, описаними в статті 8 та Додатку II, при наданні навчальних послуг або, де це прийнятно, видачі сертифікатів.

2. Якщо навчальні об'єкти доступні лише через надання послуг одним єдиним залізничним підприємством або менеджером інфраструктури, держави-члени забезпечують доступність таких послуг для інших залізничних підприємств за розумну та недискримінаційну ціну, яка пов'язана із вартістю та може включати **маржу прибутку**.
3. При наймі на роботу нових машиністів, поїзних бригад та персоналу, що виконує ключові завдання з безпеки, залізничні підприємства повинні мати можливість враховувати будь-яке навчання, кваліфікацію та досвід, отримані раніше на інших залізничних підприємствах. З цією метою таким працівникам надається право мати доступ до усіх документів, що засвідчують проходження тренінгів, рівень кваліфікації та досвід., робити з них копії та подавати їх.
4. У кожному випадку кожне залізничне підприємство та кожен менеджер інфраструктури відповідає за рівень проведених навчання та кваліфікації свого персоналу, який виконує роботу, пов'язану із забезпеченням безпеки, як встановлено у статті 9 та Додатку III.

Стаття 14

Введення в експлуатацію рухомого складу, що використовується

1. Рухомому складу, щодо якого отримано дозвіл на введення в експлуатацію в одній державі-члені у відповідності статтею до статті 10(2)(b) та який не повністю підпадає під дію відповідних ТСВ, надається дозвіл на введення в

експлуатацію в іншій або інших державах-членах у відповідності статтею до цієї статті, якщо подібний дозвіл вимагається останньою чи останніми.

2. Залізничне підприємство, що звертається за отриманням дозволу для введення в експлуатацію в іншій державі-члені, подає відповідному органу з безпеки технічне досьє щодо рухомого складу або типу рухомого складу, вказуючи мету його використання у мережі. Досьє повинно містити наступну інформацію:
 - (a) Свідчення того, що було надано дозвіл на введення в експлуатацію цього рухомого складу в іншій державі-члені, та записи, що відображають історію його експлуатації, технічного обслуговування та, де можливо, технічні зміни, здійснені після надання дозволу;
 - (b) Відповідні технічні дані, регламент технічного обслуговування та робочі характеристики, що вимагаються органом з безпеки та необхідні для його додаткового ліцензування;
 - (c) Підтвердження технічних та робочих характеристик, які свідчать, що рухомий склад відповідає системі енергопостачання, системі сигналізації та управління рухом, ширині колії та габаритам інфраструктури, максимально дозведеному навантаженню на вісь та іншим вимогам мережі;
 - (d) Інформацію про виключення з національних правил безпеки, які необхідні для надання ліцензії, та свідчення, що базуються на оцінці ризику та свідчать, що визнання рухомого складу не створить надмірного ризику для мережі.
3. Орган з питань безпеки може вимагати проведення випробувальних пробігів у мережі для перевірки відповідності обмежуючим параметрам, зазначеним в пункті 2(c) і, в такому випадку, прописує їх порядок та характер.
4. Орган з питань безпеки приймає своє рішення щодо заявки у відповідності із цією статтею невідкладно та у жодному випадку не пізніше чотирьох місяців після подання повного технічного досьє, включаючи документацію про випробувальні пробіги. Документ про ліцензування може включати умови для використання та інші обмеження.

Стаття 15

Гармонізація сертифікатів безпеки

1. До 30 квітня 2009 р. у відповідності до статті 10(2)(b) та Додатку IV приймаються рішення про загальні гармонізовані вимоги, а у відповідності до процедури, зазначеної у статті 27(2), - про загальний формат інструкції з подання заявок.
2. Агентство рекомендує загальні гармонізовані вимоги та загальний формат для інструкції з подання заявок згідно доручення, яке приймається у відповідності до процедури, зазначеної у статті 27(2).

ГЛАВА IV

ОРГАН З ПИТАНЬ БЕЗПЕКИ

Стаття 16

Завдання

1. Кожна держава-член створює орган з питань безпеки. Цим органом може бути міністерство, відповідальне за питання транспорту; щодо своєї організації, юридичної структури та повноважень на прийняття рішень, орган є незалежним від будь-яких залізничних підприємств, менеджерів інфраструктури, заявників та підприємств матеріально-технічного забезпечення .
2. На орган з питань безпеки покладаються як мінімум наступні завдання:
 - (a) Надання дозволів на введення в експлуатацію структурних підсистем, що складають транс'європейську швидкісну залізничну систему у відповідності до статті 14 Директиви 96/48/ЄС, та перевірка того, що вони експлуатуються та обслуговуються відповідно до принципових належних вимог;
 - (b) Надання дозволів на введення в експлуатацію структурних підсистем, які складають транс'європейську систему звичайних залізничних перевезень, у відповідності до статті 14 Директиви 2001/16/ЄС, та перевірка того, що вони експлуатуються та обслуговуються відповідно до принципових належних вимог;
 - (c) Нагляд за тим, щоб складові експлуатаційної сумісності відповідали суттєвим вимогам, як встановлено статтею 12 Директив 96/48/ЄС та 2001/16/ЄС;
 - (d) Надання дозволів на введення в експлуатацію нового та суттєво модифікованого рухомого складу, який ще не підпадає під сферу регулювання ТСВ;
 - (e) Видача, поновлення, зміна та анулювання відповідних частин сертифікатів безпеки та ліцензій безпеки, наданих у відповідності до статей 10 та 11, та перевірка виконання умов та вимог, викладених у них, а також того, що менеджери інфраструктури та залізничні підприємства діють згідно вимог законодавства Співтовариства та національного законодавства;
 - (f) Моніторинг, сприяння та, де можливо, запровадження та розвиток нормативної бази з питань безпеки, включаючи систему національних правил техніки безпеки;
 - (g) Нагляд за належною реєстрацією рухомого складу, а також точністю та оновленням інформації, пов'язаної з питаннями безпеки, в національному реєстрі, створеному у відповідності до статті 14 Директиви 96/48/ЄС та Директиви 2001/16/ЄС.
3. Завдання, зазначені в пункті 2, не можуть передаватися або передоручатися жодному менеджеру інфраструктури, залізничному підприємству або підприємству із надання матеріально-технічних послуг.

Стаття 17

Принципи прийняття рішень

1. Орган з питань безпеки виконує свої завдання відкрито, прозоро та без дискримінації. Зокрема, він надає усім сторонам можливість висловити свою позицію та надає обґрунтування свого рішення.

Він негайно відповідає на запити та заявки та невідкладно звертається із запитом про інформацію та приймає усі свої рішення протягом чотирьох місяців після отримання усієї інформації, що вимагалася. При виконанні завдань, зазначених у статті 16, він може у будь-який час звернутися за технічною допомогою до менеджерів інфраструктури та залізничних підприємств або інших кваліфікованих органів.

У процесі розвитку національної нормативної бази орган з питань безпеки консультиється із усіма залученими особами та усіма зацікавленими сторонами, включаючи менеджерів інфраструктури, залізничні підприємства, виробників та постачальників технічного обслуговування, користувачів та представників персоналу.

2. Орган з питань безпеки вільний здійснювати усі інспекції та розслідування, необхідні для виконання його завдань, та отримує доступ до усіх відповідних документів та приміщень, установок та обладнання менеджерів інфраструктури та залізничних підприємств.
3. Держави-члени здійснюють заходи, необхідні для забезпечення того, щоб рішення, прийняті органом з безпеки, підлягали судовому перегляду.
4. Органи з безпеки здійснюють активний обмін баченням та досвідом з метою гармонізації критеріїв прийняття рішень на території Співтовариства. Їх співпраця, зокрема, спрямована на полегшення та координацію сертифікації безпеки залізничних підприємств, яким були надані міжнародні залізничні маршрути у відповідності встановленою до процедури, встановленої у статті 15 Директиви 2001/14/ЄС.

Агентство підтримує органи з безпеки у виконанні цих завдань.

Стаття 18

Щорічний звіт

Кожного року орган з питань безпеки оприлюднює щорічний звіт стосовно своєї діяльності у попередньому році та надсилає його до Агентства не пізніше 30 вересня. Звіт містить наступну інформацію:

- (a) Розвиток залізничної безпеки, включаючи узагальнення ЗКБ, встановлених в Додатку I, на рівні держави-члена
- (b) Важливі зміни, що відбулися в законодавстві та нормативних документах стосовно безпеки на залізниці;
- (c) Розвиток сертифікації безпеки та ліцензування безпеки;
- (d) Результати та досвід, пов'язані із наглядом за менеджерами інфраструктури та залізничними підприємствами.

ГЛАВА V

РОЗСЛІДУВАННЯ АВАРІЙ ТА НЕПЕРЕДБАЧУВАНИХ ВИПАДКІВ

Стаття 19

Обов'язок провести розслідування

1. Держави-члени забезпечують проведення органом з розслідування, про який йдеться у статті 21, розслідування після аварій із серйозними наслідками на залізниці, метою якого є можливе удосконалення системи безпеки на залізниці та попередження аварій.
2. На додаток до аварій із серйозними наслідками орган з розслідування, зазначений у статті 21, може розслідувати ті аварії та інциденти, які за трохи інших обставин могли б призвести до аварії із серйозними наслідками, включаючи технічні відмови структурних підсистем або складових експлуатаційної сумісності транс'європейської швидкісної або звичайної залізничної системи.

Орган з розслідувань на власний розгляд приймає рішення про те, чи проводити чи ні розслідування аварій та інцидентів. У своєму рішенні він бере до уваги:

- (a) Серйозність наслідків аварії або інциденту непередбачуваного випадку;
 - (b) Чи є він частиною ряду аварій або інцидентів, суттєвих для системи в цілому;
 - (c) Його вплив на рівень безпеки на залізниці на рівні Співтовариства, та
 - (d) запити від менеджерів інфраструктури, залізничних підприємств, органу з безпеки або держав-членів.
3. Обсяг розслідувань та процедура для виконання таких розслідувань, визначається органом з розслідувань, з урахуванням принципів та цілей статей 20 та 22, а також в залежності від висновків, які він очікує зробити з аварії або інциденту для удосконалення безпеки.
 4. Розслідування у жодному випадку не стосується питань розподілення вини чи відповідальності.

Стаття 20

Статус розслідування

1. Держави-члени визначають, у межах їх відповідних правових систем, правовий статус розслідування, що надасть можливість уповноваженим з розслідування виконувати свої завдання найбільш ефективно та в найкоротші строки.
2. У відповідності до діючого законодавства держави-члени та, де це можливо, у співпраці із органами влади, відповідальними за судовий розгляд, слідчим якомога швидше надається:

- (a) Доступ до місця, де трапилася аварія або інцидент, а також до рухомого складу, який пов'язаний з ними та відповідної інфраструктури та систем управління рухом і сигналізації ;

- (b) Право негайного запису свідчень та контрольованого усунення уламків, велико- та малогабаритних компонентів інфраструктури з метою вивчення або аналізу;
 - (c) Доступ до та використання змісту боргових записуючих пристроїв та обладнання для запису усних повідомлень та реєстрації взаємодії систем сигналізації та контролю за рухом;
 - (d) Доступ до результатів огляду тіл жертв;
 - (e) Доступ до результатів обстеження персоналу поїзду та іншого персоналу залізниці, які мають відношення до аварії або інциденту;
 - (f) Можливість допиту персоналу залізниці - учасників події та інших свідків;
 - (g) Доступ до будь-якої відповідної інформації чи записів, наявних у менеджера інфраструктури, залізничних підприємств, пов'язаних з подією, та органу з безпеки.
3. Розслідування здійснюється незалежно від будь-яких судових розглядів.

Стаття 21

Орган з розслідувань

1. Кожна держава-член забезпечує проведення розслідування аварій та інцидентів, зазначених у статті 19, постійним органом, який складається мінімум з одного слідчого, здатного виконувати функції уповноваженого з розслідування у випадку інциденту або аварії. Цей орган є незалежним за своєю організаційно-правовою структурою та порядком прийняття рішень від будь-якого менеджера інфраструктури, залізничного підприємства, органу, що стягує плату, розподільчого органу та уповноваженого органу, а також від будь-якої сторони, чії інтереси можуть суперечити завданням, покладеним на орган з розслідувань. Більше того, він є функціонально незалежним від органу з безпеки та від будь-кого, хто регулює діяльність залізниць.
2. Орган з розслідувань виконує свої завдання незалежно від організацій, зазначених в пункті 1, та отримує достатні ресурси для виконання цього. Його слідчим надається статус, що забезпечує їм відповідні гарантії незалежності.
3. Держави-члени приймають положення, згідно з яким залізничні підприємства, менеджери інфраструктури та, де це можливо, орган з питань безпеки зобов'язані негайно повідомляти органу з розслідувань про аварії та інциденти, зазначені у статті 19. Орган з питань безпеки повинен відповідати на такі повідомлення та здійснювати відповідні дії для початку розслідування не пізніше, ніж через тиждень після отримання повідомлення про аварію або інцидент.
4. Орган з розслідувань може об'єднувати свої завдання згідно цієї Директиви із роботою по розслідуванню подій, які не є залізничними аваріями та інцидентами, доти, доки такі розслідування не ставлять під загрозу його незалежність.

5. У разі необхідності орган з розслідувань може просити допомоги органів з розслідувань інших держав-членів або від Агентства для здійснення експертизи або проведення технічних інспекцій, аналізу чи оцінок.

6. Держави-члени можуть покласти на орган з розслідування завдання проведення розслідувань й інших аварій та інцидентів на залізниці, окрім зазначених в статті 19.
7. Органи з розслідувань здійснюють активний обмін баченням та досвідом з метою розробки загальних методів розслідування, формулювання спільних принципів щодо втілення рекомендацій з питань безпеки та пристосування до змін у науково-технічному прогресі.

Агентство підтримує органи з розслідувань у цьому завданні.

Стаття 22

Процедура розслідування

1. Аварія або інцидент, зазначений в статті 19, розслідується органом з розслідувань держави-члена, в якій він стався. Якщо неможливо з'ясувати, в якій державі-члені він стався, або якщо він стався на або близько до прикордонного пункту між двома державами-членами, відповідні органи домовляються про те, який з них проводитиме розслідування або про здійснення розслідування у співпраці. Іншому органу у першому випадку дозволяється брати участь у розслідування та повністю скористатися з його результатів.

Органи з розслідувань з інших держав-членів запрошуються до участі в розслідуванні у кожному випадку, коли залізничне підприємство, яке стало учасником аварії або інциденту, розташоване та ліцензоване в тій державі-члені.

Цей пункт не перешкоджає державам-членам домовлятися, що відповідні органи повинні здійснювати розслідування у співпраці і за інших обставин.

2. Для кожної аварії або інциденту орган, відповідальний за проведення розслідування, організовує належні засоби, що складають необхідну функціонально-технічну експертизу для проведення розслідування. Експертиза може бути здійснена внутрішнім або зовнішнім органом в залежності від характеру аварії або інциденту, що підлягає розслідуванню.
3. Розслідування проводиться із найбільшим можливим рівнем відкритості, так що всі сторони можуть висловити свою точку зору і скористатися з його результатів. Відповідний менеджер інфраструктури та залізничні підприємства, орган з питань безпеки, жертви та їх родичі, власники пошкодженого майна, виробники, установи по наданню невідкладної допомоги та представники персоналу та користувачі регулярно отримують інформацію про стан розслідування та його розвиток та, на скільки це можливо, отримують можливість подавати власні думки та погляди у процесі розслідування, а також їм дозволяється надавати коментарі щодо інформації, наведеної у проектах звітів.
4. Орган з розслідувань завершує дослідження на місці подій якомога швидше, щоб надати менеджеру інфраструктури можливість відновити інфраструктуру та відкрити її для здійснення залізничних перевезень у можливо найкоротший термін.

Стаття 23

Звіти

1. Розслідування аварії або інциденту, зазначеного у статті 19, завершується складанням звітів у формі, що відповідає типу та серйозності аварії або інциденту та доречності висновків розслідування. Звіти зазначають цілі розслідування, як зазначено у статті 19(1), та містять рекомендації з безпеки, де це можливо.
2. Орган з розслідувань оприлюднює кінцевий звіт у якомога коротший період, але зазвичай не пізніше, ніж через 12 місяців з дати, коли сталася аварія або інцидент. Звіт складається із якомога точнішим додержанням структури звітування, викладеної у Додатку V. Звіт, включаючи рекомендації з безпеки, направляється відповідним сторонам, зазначеним у статті 22(3), а також зацікавленим органам та сторонам в інших державах-членах.
3. Кожен рік орган з розслідувань не пізніше 30 вересня публікує щорічний звіт, зазначаючи здійснені у попередньому році розслідування, рекомендації з безпеки та дії, виконані у відповідності до рекомендацій, виданих раніше.

Стаття 24

Інформація, що надсилається до Агентства

1. Протягом одного тижня після прийняття рішення про початок розслідування орган з розслідувань повідомляє про це Агентство. У повідомленні зазначається дата, час та місце випадку, а також його тип та наслідки щодо смертельних випадків, тілесних ушкоджень та матеріальної шкоди.
2. Орган з розслідувань надсилає Агентству екземпляр остаточного звіту, зазначеного у Статті 23(2), та щорічного звіту, зазначеного у статті 23(3).

Стаття 25

Рекомендації з безпеки

1. Рекомендація щодо безпеки, надана органом з розслідувань, у жодному випадку не створює презумпцію винуватості або відповідальності за аварію або інцидент.
2. Рекомендації адресуються органу з безпеки та, де це необхідно, виходячи з характеру рекомендації, іншим органам чи владним структурам в державі-члені або іншим державам-членам. Держави-члени та їхні органи з безпеки здійснюють необхідні заходи для забезпечення належного врахування і, де можливо, виконання рекомендацій, наданих органом з розслідувань.
3. Орган з питань безпеки та інші державні структури або органи або, де це можливо, інші держави-члени, яким адресуються рекомендації, мінімум щорічно звітують органу з розслідувань про здійснені або заплановані заходи, які є наслідком зазначених рекомендацій.

ГЛАВА VI

ПОВНОВАЖЕННЯ З ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ

Стаття 26

Адаптування додатків

Додатки адаптуються відповідно до науково-технічного прогресу у відповідності із процедурою, зазначеною в статті 27(2).

Стаття 27

Процедура в рамках Комітету

1. Допомогу Комісії надає Комітет, створений відповідно до статті 21 Директиви 96/48/ЄС
2. За наявності посилання на цей пункт, застосовуються статті 5 та 7 Рішення 1999/468/ЄС, беручи до уваги положення його статті 8.

Період, встановлений у статті 5(6) Рішення 1999/468/ЄС, визначається у три місяці.

3. За наявності посилання на цей пункт застосовуються статті 3 та 7 Рішення 1999/468/ЄС, беручи до уваги положення його статті 8.
4. Комітет приймає свої Правила процедури.

Стаття 28

Заходи з імплементації

1. Держави-члени можуть звертати увагу Комісії на будь-які заходи щодо імплементації цієї Директиви. Відповідні рішення приймаються згідно процедури, зазначеної у статті 27(2).
2. На вимогу будь-якої держави-члена або з власної ініціативи Комісія, в особливих випадках, вивчає застосування та введення в дію положень стосовно сертифікації безпеки та ліцензування безпеки та протягом двох місяців після отримання такої вимоги приймає у відповідності із процедурою, зазначеною у статті 27(2), рішення щодо того, чи може продовжувати застосовуватися відповідний захід. Комісія повідомляє своє рішення Європейському Парламенту, Раді та державам-членам.

ГЛАВА VII

ЗАГАЛЬНІ ТА ЗАКЛЮЧНІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 29

Зміни до Директиви 95/18/ЄС

Цим до Директиви 95/18/ЄС вносяться наступні зміни:

- 1) Стаття 8 замінюється наступним:

„Стаття 8

Вимоги, пов'язані із професійною компетенцією, виконуються, коли залізничне підприємство, що звертається із заявою, має або буде мати організацію з управління, яка володіє знанням та/або досвідом, необхідним для здійснення безпечного та надійного експлуатаційного контролю та нагляду за типом діяльності, визначеним у ліцензії.

- 2) У Додатку видаляється Розділ II.

Стаття 30

Зміни до Директиви 2001/14/ЄС

Цим до Директиви 2001/14/ЄС вносяться наступні зміни:

- 1) Назва замінюється на наступну:

„Директива 2001/14/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26 лютого 2001 року про розподіл пропускнуої здатності залізничної інфраструктури та стягнення платежів за використання залізничної інфраструктури”.

- 2) У статті 30(2), пункт (f) замінюється на наступне:

„(f) заходи для надання доступу у відповідності до статті 10 Директиви Ради 91/440/ЄЕС івд 29 липня 1991 року про розвиток залізниць Співтовариства зі змінами, внесеними Директивою 2004/51/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 30 квітня 2004 р., що вносить зміни до Директиви Ради 91/440/ЄЕС про розвиток залізниць Співтовариства .

3) Статтю 32 видалити.

4) У статті 34, пункт 2 заміщується наступним:

„2. На вимогу будь-якої держави-члена або з власної ініціативи Комісія, в окремих випадках, вивчає застосування та введення в дію положень про стягнення плати, виділення пропускнув здатності, та протягом двох місяців з моменту отримання такого звернення вирішує у відповідності процедурою до процедури, зазначеної у статті 35(2), чи можна продовжувати застосовувати відповідні заходи. Комісія повідомляє свої рішення Європейському Парламенту, Раді та державам-членам.”

Стаття 31

Звіт та подальші дії Співтовариства

Комісія до 30 квітня 2007 та кожні п'ять років після цього терміну подає Європейському Парламенту та Раді звіт про імплементацію цієї Директиви

Звіт супроводжують, у разі необхідності, пропозиції щодо подальших дій Співтовариства.

Стаття 32

Покарання

Держави-члени встановлюють правила щодо покарань, які застосовуватимуться при порушеннях національних положень, прийнятих відповідно до цієї Директиви, та здійснює заходи, необхідні для забезпечення їхньої імплементації. Передбачені покарання повинні бути ефективними, пропорційними, недискримінаційними та такими, що попереджають повторення скоєння порушення.

Держави-члени повідомляють ці правила Комісії до дати, визначеної у статті 33, а також невідкладно повідомляють про будь-яку наступну зміну, що на них впливає.

Стаття 33

Імплементація

Держави-члени вводять в дію закони, нормативні акти та адміністративні положення, необхідні для виконання цієї Директиви не пізніше, ніж до 30 квітня 2006 р. Після цього вони негайно інформують про це Комісію.

Коли держави-члени приймають такі заходи, то у випадку їх офіційного опублікування, вони вміщують посилання на цю Директиву або супроводжуються таким посиланням. Методи здійснення такого посилання встановлюються державами-членами.

Стаття 34

Набуття чинності

Ця Директива набуває чинності з дня її опублікування у Офіційному Віснику Європейського Союзу.

Стаття 35

Адресати

Директива адресується державам-членам.

Складено у Страсбурзі 29 квітня 2004 року.

За Європейський Парламент

Президент

П.КОКС

За Раду

Президент

М.МакДоуел

ДОДАТОК I

Загальні показники безпеки

Загальні показники безпеки повідомляються органами з безпеки:

Показники, пов'язані із діяльністю, зазначеною у статті 2(2) пунктах (а) та (b), якщо вони подаються, повинні розраховуватися окремо.

Якщо після подання звіту були виявлені нові факти або помилки, органом з безпеки до показників за один окремий рік вносяться зміни або корегування за першої сприятливої можливості, але не пізніше, ніж у наступному річному звіті.

Для показників, пов'язаних із аваріями, під заголовком 1 нижче, застосовується Регламент (ЄС) № 91/2003 Європейського Парламенту та Ради від 16 грудня 2002 року про статистику залізничного транспорту ⁽¹⁾ в межах доступної інформації.

(1) Показники, пов'язані із аваріями:

1. Загальна та відносна (поїздо-кілометри) кількість аварій та неполадок щодо наступних видів аварій:

- Зіткнення поїздів, включаючи зіткнення із перепонами в межах залізничного габариту
- Сходження поїздів з рейок,
- Аварії на залізничних переїздах, включаючи аварії за участю пішоходів на залізничних переїздах,
- Аварії із особами, спричинені рухомим складом, що був у русі, окрім випадків самогубства,
- Самогубства,
- Пожежі у рухомому складі,
- Інші.

Про кожну аварію повідомляють згідно виду первинної аварії, навіть якщо наслідки вторинної аварії більш серйозні, наприклад, пожежа, що наступила після сходження з рейок.

2. загальна та відносна кількість осіб, які отримали серйозні тілесні ушкодження, та вбитих у результаті виду аварії, за наступними категоріями:

- пасажирів (теж у співвідношенні до загальної кількості пасажиро-кілометрів),

¹ ОВ L 14, 21.1.2003, с.1.

- співробітники, включаючи персонал підрядників

- користувачі залізничних переїздів,
- особи, що знаходилися у залізничних приміщеннях без дозволу,
- інші.

(2) Показники, пов'язані із інцидентами та аварійними ситуаціями

1. загальна та відносна (поїздо-кілометри) кількість зруйнованих рейок, розходження рейок у місцях з'єднань та помилки при поданні сигналів не з тієї сторони.
2. загальна та відносна (поїздо-кілометри) кількість сигналів, переданих у небезпечній ситуації.
3. загальна та відносна (поїздо-кілометри) кількість поламаних коліс та осей рухомого складу, що знаходиться в експлуатації.

(3) Показники, пов'язані із наслідками аварій

1. загальна та відносна (поїздо-кілометри) вартість у євро усіх аварій, в яких, якщо можливо, повинні підраховуватися та включатися наступні витрати:
 - смертельні випадки та тілесні ушкодження,
 - компенсації за втрату або ушкодження власності пасажирів, персоналу або третіх осіб, включаючи шкоду, завдану навколишньому середовищу,
 - заміщення або ремонт ушкодженого рухомого складу та залізничних систем,
 - затримки, порушення у графіку та зміна маршрутів, включаючи додаткові витрати на персонал та втрату майбутнього прибутку.

Від названих вище витрат віднімається відшкодування або компенсація, повернута або оцінена для повернення третіми особами, такими як власники автотранспортних засобів, учасників аварії на залізничних переїздах. Компенсація, виплачена згідно страхових полісів, власниками яких є залізничні підприємства або менеджери інфраструктур, не віднімається.

2. Загальна та відносна (за кількістю відпрацьованих годин) кількість робочих годин персоналу та підрядників, втрачених в результаті аварій.

(4) Показники, пов'язані із технічною безпекою інфраструктури та її впровадженням

1. Відсоток рейок із безперервним автоматичним захистом поїздів (АТР) в експлуатації, відсоток поїздо-кілометрів, що використовують операційні системи АТР.

2. Кількість залізничних переїздів (загальна та на кілометр залізничного полотна). Відсоток залізничних переїздів із автоматичним або ручним захистом.

(5) Показники, пов'язані із управлінням безпекою

Внутрішні аудити, здійснені менеджерами інфраструктури та залізничними підприємствами, як встановлено в документації системи управління безпекою. Загальна кількість здійснених аудитів та кількість у відсотках аудитів, що вимагаються (та/або заплановані).

(6) Визначення

Органи влади, що подають звіти, можуть використовувати визначення показників, які застосовуються на національному рівні, та методи розрахування витрат, коли дані подано у відповідності додатком до цього додатку. Усі визначення та методи розрахунків, які використовуються, пояснюються у Додатку до річного звіту, описаному у статті 18.

ДОДАТОК II

Повідомлення про національні правила безпеки

Національні правила безпеки, які повинні бути повідомлені Комісії відповідно до процедури, описаної у статті 8, включають:

1. правила щодо існуючих національних критеріїв безпеки та методів безпеки;
 2. правила щодо вимог до систем управління безпекою та сертифікації безпеки залізничних підприємств;
 3. правила стосовно вимог для надання дозволів на введення в експлуатацію та технічне забезпечення нового та суттєво модифікованого рухомого складу, на які ще не розповсюджується дія ТСВ. Повідомлення включає правила обміну рухомим складом між залізничними підприємствами, реєстрацію систем та вимоги щодо процедур випробувань;
 4. загальні правила експлуатації залізничної мережі, на які ще не розповсюджується дія ТСВ, включаючи правила, пов'язані із системами сигналізації та управлінням рухом;
 5. правила, які встановлюють вимоги щодо додаткових внутрішніх правил експлуатації (правил компанії), які мають створюватися менеджерами інфраструктури та залізничними підприємствами;
 6. правила стосовно вимог до персоналу, який виконує ключові завдання для забезпечення безпеки, включаючи критерії відбору, придатність за станом здоров'я та професійну підготовку та сертифікацію в тій мірі, в якій на них не розповсюджується дія ТСВ;
 7. правила розслідування аварій та інцидентів.
-

ДОДАТОК III

Система управління безпекою

1. Вимоги до системи управління безпекою

Система управління безпекою має бути документально зафіксована у всіх суттєвих частинах та, зокрема, описувати розподіл відповідальності у рамках організації менеджера інфраструктури або залізничного підприємства. Вона відображає, яким чином керівництво забезпечує контроль на різних рівнях, як залучено персонал та їх представників на усіх рівнях та як забезпечується безперервне удосконалення системи управління безпекою.

2. Основні елементи системи управління безпекою

Основними елементами системи управління безпекою є:

- (a) Політика безпеки, затверджена головним керівником організації та доведена до відома всьому персоналу;
- (b) Якісні та кількісні показники (стандарти) організації для підтримки та покращення безпеки, а також плани та процедури для їх досягнення;
- (c) Процедури для дотримання існуючих, нових та змінених технічних та експлуатаційних стандартів або інших нормативних положень, як встановлено
 - у ТСВ, або
 - у національних правилах безпеки, зазначених у статті 8 та Додатку II, або
 - в інших відповідних правилах, або
 - в рішеннях органу влади,та процедури для забезпечення відповідності стандартам та іншим нормативним положенням протягом циклу життя обладнання та під час експлуатації;
- (d) процедури та методи для проведення оцінки ризику та імплементації заходів контролю за ризиками у будь-якому випадку, коли зміна умов роботи (експлуатаційних умов) або новий матеріал створює нові ризики для інфраструктури або для операцій;
- (e) забезпечення програмами для навчання персоналу та систем для забезпечення підтримки компетентності персоналу та відповідного виконання завдань;
- (f) заходи для надання достатньої інформації в середині організації та, де це є обґрунтованим, між організаціями, що діють в межах однієї інфраструктури;

- (g) процедури та формати порядку документального фіксування інформації з безпеки та позначення процедури для організації контролю за суттєвою інформації з питань безпеки;

 - (h) процедури для забезпечення звітування, розслідування та аналізу аварій, інцидентів, аварійних ситуацій та інших небезпечних випадків, а також прийняття превентивних заходів щодо них;

 - (i) положення планів дій та попереджень та інформації у надзвичайних ситуаціях, стосовно яких існує домовленість із відповідними публічними органами влади;

 - (j) положення про періодичні внутрішні аудити системи управління безпекою.
-

ДОДАТОК IV

Заява на отримання сертифікату безпеки на окрему частину мережі

Наступні документи повинні подаватися, щоб надати органу з безпеки можливість видати сертифікат безпеки на окрему частину мережі:

- документація від залізничного підприємства про ТСВ або частини ТСВ та, де це є суттєво, національні правила безпеки, що застосовуються до його діяльності, його персоналу та його рухомого складу, а також про способи забезпечення відповідності системою управління безпекою,
- документація від залізничного підприємства про різні категорії працюючого або залученого на підряд для конкретного перевезення, включаючи свідчення того, що вони відповідають вимогам ТСВ або національним правилам та належним чином сертифіковані,
- документація від залізничного підприємства про різні типи рухомого складу, що використовується для перевезення, включаючи свідчення того, що вони відповідають вимогам ТСВ або національним правилам безпеки та були належним чином сертифіковані.

Для уникнення дублювання роботи та зменшення кількості інформації, повинна подаватися лише документація у стислому вигляді щодо елементів, які відповідають ТСВ та іншим вимогам Директив 96/48/ЄС та 2001/16/ЄС.

ДОДАТОК V

Основний зміст звіту по результатам розслідування аварії або інциденту

(1) Короткий виклад основних положень

Резюме вміщує короткий опис випадку, коли та де він відбувся та його наслідки. В ньому зазначається пряма причина, а також додаткові фактори та базові причини, з'ясовані в ході розслідування. Наводяться основні рекомендації, а також надається інформація про адресатів.

(2) Безпосередні факти події:

1. Подія:

- Дата, точний час та місце випадку,
- Опис подій та місця аварії, включаючи зусилля пошукових та аварійних служб,
- Рішення розпочати розслідування, склад команди слідчих та проведення розслідування.

2. Передумови випадку:

- Персонал та підрядники, які стали учасниками події, та інші сторони і свідки,
- Поїзди та їх склад, включаючи реєстраційні номери складових частин рухомого складу, який став учасником події,
- Опис інфраструктури та сигнальної системи – типи рейок, стрілки, участки централізації, сигнали, захист поїздів,
- Засоби зв'язку,
- Роботи, проведені на або у безпосередній близькості із місцем подій,
- Початок застосування плану дій у надзвичайних ситуаціях та порядок подій відповідно до нього,
- Початок застосування альтернативного плану громадських служб порятунку, поліції та медичного обслуговування та порядок подій відповідно до нього.

3. Смертельні випадки, тілесні ушкодження та матеріальна шкода:

- Пасажирам та третім особам, персоналу, включаючи підрядників,
- Вантажу, багажу та іншому майну,

- Рухомому складу, інфраструктурі, навколишньому середовищу.

4. Зовнішні обставини:

- Погодні умови та географічні координати.

(3) Запис розслідувань та запитів

1. короткий виклад показань свідків (гарантується конфіденційність особи):

- персоналу залізниці, в тому числі підрядників,
- інших свідків.

2. Система управління безпекою:

- Структурна організація та порядок надання та виконання розпоряджень,
- Вимоги до персоналу та шляхи їх втілення,
- Загальноприйняті правила здійснення внутрішніх перевірок та аудитів та перевірки їх результатів,
- Узгодження між різними суб'єктами, працюючими в інфраструктурі.

3. Правила та приписи:

- Відповідні правила та приписи на національному рівні та на рівні Співтовариства,
- Інші правила, такі як експлуатаційні правила, місцеві інструкції, вимоги до персоналу, приписи щодо підтримки технічного стану та застосовувані стандарти.

4. Функціонування рухомого складу та технічних систем:

- Системи сигналізації та управління рухом, в тому числі реєстрація пристроями для автоматичного запису даних,
- Інфраструктура,
- Обладнання зв'язку,
- Рухомий склад, в тому числі реєстрація пристроями для автоматичного запису даних.

5. Документація про систему експлуатації:

- Заходи, здійснені персоналом для контролю за рухом та сигналізацією,
- Обмін усними повідомленнями у зв'язку із випадком, в тому числі дані записів,

- Заходи, здійснені для захисту та унебезпечення місця подій.

6. Людина-машина-організація інтерфейс (узгодження):

- Робочий час відносно залученого персоналу,
- Обставини особистого характеру та за станом здоров'я, які мали вплив на випадок, в тому числі наявність фізичного чи фізіологічного стресу,
- Конструкція обладнання із впливом на інтерфейс людина-машина.

7. Попередні випадки подібного характеру.

(4) Аналіз та висновки

1. Підведення підсумків порядку подій:

- Складення висновку про події, базуючись на фактах, з'ясованих згідно пункту (3).

2. Обговорення:

- Аналіз фактів, з'ясованих згідно пункту (3) з метою складання висновку щодо причин випадку та надання рятувальних послуг.

3. Висновки:

- Прямі та безпосередні причини випадку, в тому числі складові фактори, пов'язані з діями осіб-учасників або станом рухомого складу або технічної системи,
- Основні причини, пов'язані із навичками, процедурами та технічним обслуговуванням,
- Первинні причини, пов'язані із нормативною базою та застосуванням системи управління безпекою.

4. Додаткові спостереження:

- Дефіцит або нестача, виявлені під час розслідування, але безвідносно до висновків по справі.

(5) Заходи, які необхідно прийняти

- Облік заходів, здійснених або прийнятих внаслідок випадку.

(6) Рекомендації

=====

