

**ДИРЕКТИВА 2004/49/ЕЗ**  
**НА ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И НА СОВЕТОТ**  
**од 29 април 2004 година**

за безбедноста на железниците во Заедницата и за измена на Директивата 95/18/ЕЗ на Советот за издавање дозволи на железничките претпријатија и на Директивата 2001/14/ЕЗ за распределување на капацитетите на железничката инфраструктура и наплатување такси за користењето на железничката инфраструктура и издавање сертификати за безбедност (Директива за безбедност на железниците)

ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И СОВЕТОТ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА,

имајќи го предвид Договорот за основање на Европската заедница, а особено членот 71(1) од него,

имајќи го предвид предлогот од Комисијата<sup>1</sup>,

имајќи го предвид мислењето на Европскиот економско-социјален комитет<sup>2</sup>,

имајќи го предвид Мислењето на Комитетот на регионите<sup>3</sup>,

во согласност со процедурата утврдена во членот 251 од Договорот<sup>4</sup>, во смисла на заедничкиот текст одобрен од страна на Комитетот за усогласување на 23 март 2004 година,

со оглед на тоа што:

(1) за да се следат напорите за воспоставување единствен пазар на услуги на железничкиот сообраќај, поттикнат со Директивата 91/440/ЕЕЗ на Советот од 29 јули 1991 година за развој на железниците на Заедницата<sup>5</sup>, потребно е да се утврди заедничка регулаторна рамка за безбедност на железницата. Земјите-членки досега имаат развиено безбедносни правила и стандарди претежно за националните линии, кои се базираат на националните технички и оперативни концепти.

Истовремено, разликите во принципите, пристапот и културата го отежнуваат надминувањето на техничките пречки и воспоставувањето меѓународни превозни мрежи;

(2) Директивата 91/440/ЕЕЗ, Директивата 95/18/ЕЗ на Советот од 19 јуни 1995 година за издавање дозволи на железничките претпријатија<sup>6</sup> и Директивата 2001/14/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот за распределување на капацитетите на железничката инфраструктура и наплатување такси за користењето на железничката инфраструктура и издавање сертификати за безбедност<sup>7</sup> претставуваат први чекори кон регулирање на европскиот пазар на железнички сообраќај, отворајќи го пазарот за меѓународни услуги на железничкиот товарен транспорт. Меѓутоа, одредбите за безбедност се покажаа како недоволни и разликите помеѓу безбедносните услови останаа, што влијае на оптималното функционирање на железничкиот сообраќај во Заедницата. Од посебна важност е да се усклади содржината на безбедносните правила, издавањето сертификати за безбедност на железничките претпријатија, задачите и улогата на органите за безбедност и истражните процедури при несреќни случаи;

(3) подземните железници, трамваите и другите лесни железнички системи во многу земји-членки се предмет на локални или на регионални безбедносни правила и често се под надзор на локални или на

<sup>1</sup> ОЈ С 126 Е, 28.5.2002, стр. 332.

<sup>2</sup> ОЈ С 61, 14.3.2003 година, стр. 131.

<sup>3</sup> ОЈ С 66, 19.3.2003 година, стр. 5.

<sup>4</sup> Мислење на Европскиот парламент од 14 јануари 2003 година (ОЈ С 38 Е, 12.2.2004 година, стр. 92), Заеднички став на Советот од 26 јуни 2003 година ОЈ С 270 Е, 11.11.2003 година, стр. 25) и Став на Европскиот парламент од 23 октомври 2003 година (сè уште не е објавен во Службениот весник). Законодавна резолуција на Европскиот парламент од 22 април 2004 година и Одлука на Советот од 26 април 2004 година.

<sup>5</sup> ОЈ L 237, 24.8.1991 година, стр. 25. Директива онака како што е изменета и дополнета со Директивата 2001/12/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот (ОЈ L 75, 15.3.2001 година, стр. 1).

<sup>6</sup> ОЈ L 143, 27.6.1995 година, стр. 70. Директива онака како што е изменета и дополнета со Директивата 2001/12/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот (ОЈ L 75, 15.3.2001 година, стр. 26).

<sup>7</sup> ОЈ L 75, 15.3.2001 година, стр. 29. Директива онака како што е изменета и дополнета со Директивата 2002/844/ЕЗ на Комисијата (ОЈ L 289, 26.10.2002 година, стр. 30).

регионални органи и не се опфатени со условите за меѓусебно функционирање во Заедницата или за издавање дозволи. Понатаму, трамваите често подлежат под законодавството за патна безбедност и поради тоа не можат во целост да бидат опфатени со безбедносните правила на железницата. Од тие причини и во согласност со принципот на второстепеност, онака како што е утврдено во членот 5 од Договорот, на земјите-членки треба да им се дозволи да ги изземат тие локални железнички системи од доменот на оваа Директива;

(4) нивото на безбедност на железничкиот систем во Заедницата е, општо земено, висок, особено во споредба со патниот сообраќај. Важно е барем да се одржи безбедноста за време на тековната фаза на реструктурирање, што ќе ги одвои функциите на железничките компании што се интегрирале претходно и ќе го оддалечи железничкиот сектор од саморегулирање во правец на јавно регулирање. Во согласност со техничкиот и научниот развој, безбедноста треба и понатаму да се подобрува, тогаш кога може реално да се примени тоа и водејќи сметка за конкурентноста на начинот на железнички транспорт;

(5) сите оние што управуваат со железничкиот систем, раководителите на инфраструктурата и железничките претпријатија, треба да сносат полна одговорност за безбедноста на системот, секој за својот дел. Секогаш кога е соодветно, треба да соработуваат во применување на мерките за контрола на ризикот. Земјите-членки треба да направат јасно разграничување помеѓу оваа непосредна одговорност за безбедноста и задачата на органите за безбедност да обезбедат национална регулаторна рамка и надзор на резултатите на субјектите;

(6) одговорноста на раководителите на инфраструктурата и на железничките претпријатија за работењето со железничкиот систем не ги исклучува другите учесници, како што се производителите, службите за одржување, чуварите на товарни вагони, давателите на услугата и службите за јавни набавки од преземањето одговорност за нивните производи или услуги во согласност со одредбите од Директивата 96/48/ЕЗ на Советот од 23 јули 1996 година за меѓусебно функционирање на трансевропскиот експресен железнички систем<sup>8</sup> и од Директивата 2001/16/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 19 март 2001 година за меѓусебно функционирање на трансевропскиот конвенционален железнички систем<sup>9</sup> или оние од другите акти на релевантното законодавство на Заедницата;

(7) условите за безбедност на потсистемите на трансевропските железнички мрежи се утврдени во Директивата 96/48/ЕЗ и во Директивата 2001/16/ЕЗ. Меѓутоа, овие директиви не ги дефинираат заедничките услови на ниво на систем и не навлегуваат во детали во регулирањето, раководењето и во надзорот на безбедноста. Кога минималното ниво на безбедност на потсистемите ќе се дефинира со технички спецификации за меѓусебно функционирање (ТСМФ), утврдувањето безбедносни цели на ниво на системот ќе има, исто така, зголемена важност;

(8) заедничките безбедносни цели (ЗБЦ) и заедничките безбедносни методи (ЗБМ) треба да се воведуваат постепено за да се осигура висок степен на безбедност и истите треба да се подобруваат, таму каде што е потребно и тогаш кога ќе можат реално да се применат. Тие треба да обезбедат начин на кој ќе може да се процени степенот на безбедност и резултатите на субјектите на ниво на Заедницата како и на ниво на земјите-членки;

(9) информациите за безбедноста на железничкиот систем се недоволни и, главно, не се достапни за јавноста. Оттука, потребно е да се утврдат заеднички безбедносни показатели (ЗБП) за да се процени дали системот е во согласност со ЗБЦ и за да се овозможи следењето на безбедносните резултати на железницата. Меѓутоа, националните дефиниции што се однесуваат на ЗБП можат да се применуваат во текот на преодниот период и поради тоа треба да се води сметка за размерот на развојот на заедничките дефиниции на ЗБП кога ќе се изготви првиот збир ЗБЦ;

(10) националните безбедносни правила, кои често се базираат на националните технички стандарди, треба постепено да се заменат со правила кои се базираат на заедничките стандарди утврдени со ТСМФ. Воведувањето нови посебни национални правила кои не се базираат на тие заеднички стандарди треба да се сведе на минимум. Новите национални правила треба да бидат во согласност со законодавството на Заедницата и треба да го олеснат движењето кон еден заеднички пристап до безбедноста на железницата. Оттука, треба да се консултираат сите заинтересирани страни пред една земја-членка да усвои национално безбедносно правило за кое е потребен повисок степен на

<sup>8</sup> OJ L 235, 17.9.1996 година, стр. 6.

<sup>9</sup> OJ L 110, 20.4.2001 година, стр. 1.

безбедност отколку за ЗБЦ. Во тој случај, новото нацрт-правило треба да биде предмет на разгледување од страна на Комисијата, која донесува Одлука доколку смета дека нацрт-правилото не е во согласност со законодавството на Заедницата или претставува средство за произволна дискриминација или прикриено ограничување за железничкиот сообраќај помеѓу земјите-членки;

(11) моменталната ситуација, во која националните безбедносни правила сè уште се важни, треба да се смета за транзициска фаза, која на крај доведува до ситуација во која ќе се применуваат европските правила;

(12) развојот на ЗБЦ, ЗБМ и на ЗБП, како и потребата да се овозможи напредувањето кон еден заеднички пристап до безбедноста на железницата, бара техничка поддршка на ниво на Заедницата. Европската агенција за железници, основана со Регулативата (ЕЗ) бр. / на Европскиот парламент и на Советот<sup>10</sup>, е формирана за да дава препораки во врска со ЗБЦ, ЗБМ и ЗБП и со понатамошното усогласување на мерките и за да го следи развојот на безбедноста на железниците во Заедницата;

(13) при извршувањето на нивните должности и исполнувањето на нивните одговорности, раководителите на инфраструктурата и железничките претпријатија треба да применат систем за безбедносно управување што ги исполнува условите на Заедницата и ги содржи заедничките елементи. Информациите за безбедноста и примената на системот за безбедносно управување треба да се достави до безбедносната служба во дадената земја-членка;

(14) системот за безбедносно управување треба да го има предвид фактот дека Директивата 89/391/ЕЗ на Советот од 12 јуни 1989 година за воведување мерки со кои ќе се поттикне подобрувањето на безбедноста и на здравјето на работниците што се на работа<sup>11</sup> и нејзините релевантни поединечни директиви можат во целост да се применат на заштитата на здравјето и на безбедноста на работниците што се ангажирани во железничкиот сообраќај. Системот за безбедносно управување треба, исто така, да ја земе предвид Директивата 96/49/ЕЗ на Советот од 23 јули 1996 година за приближување на законите на земјите-членки што се однесува до транспортот на опасен товар по железница<sup>12</sup>;

(15) за да се осигура висок степен на безбедност на железницата и еднакви услови за сите железнички претпријатија, тие треба да подлежат на истите безбедносни услови. Сертификатот за безбедност треба да биде доказ дека железничкото претпријатие го има поставено својот систем за безбедносно управување и може да ги почитува докрај релевантните безбедносни стандарди и правила. За меѓународните транспортни услуги треба да биде доволно да се одобри системот за безбедносно управување во една земја-членка и да му се даде валидност во Заедницата. Следењето на националните правила, од друга страна, треба да биде предмет на издавање дополнителни сертификати во секоја земја-членка. Крајната цел треба да биде да се утврди заеднички сертификат за безбедност, кој ќе има важност во Заедницата;

(16) покрај безбедносните услови утврдени во сертификатот за безбедност, овластените железнички претпријатија мораат да ги исполнуваат националните услови, кои се во согласност со Правото на Заедницата и се применуваат на недискриминациски начин, а се поврзани со здравствените, безбедносните и со социјалните услови, вклучувајќи ги и правните одредби што се однесуваат на времето на возење, и правата на работниците и на потрошувачите, онака како што е предвидено во членовите 6 и 12 од Директивата 95/18/ЕЗ;

(17) секој раководител на инфраструктура има клучна одговорност за безбедносното проектирање, одржување и работење на неговата железничка мрежа. Паралелно со издавањето на сертификатот за безбедност на железничките претпријатија, раководителот на инфраструктурата треба да подлежи на безбедносно одобрување од орган за безбедност во врска со неговиот систем за безбедносно управување и да биде предмет на други одредби за исполнување на безбедносните услови;

(18) земјите-членки треба да се потрудат да им помогнат на подносителите на барање кои сакаат да влезат на пазарот како железнички претпријатија. Тие особено треба да обезбедат информации и да дејствуваат бргу при одговарањето на барањата за издавање сертификати за безбедност. За железничките претпријатија што работат со меѓународни транспортни услуги е важно процедурите да

---

<sup>10</sup> OJ L

<sup>11</sup> OJ L 183, 29.6.1989 година, стр. 1.

<sup>12</sup> OJ L 235, 17.9.1996 година, стр. 25. Директива онака како што е последен пат изменета и дополнета со Директивата 2003/29/ЕЗ на Комисијата (OJ L 90, 8.4.2003 година, стр. 47).

бидат слични во различните земји-членки. Иако сертификатот за безбедност и понатаму ќе содржи национални делови, сепак треба да се овозможи усогласување на неговите заеднички делови и да се олесни создавањето заеднички шаблон;

(19) добивањето сертификати за персоналот на возот и добивањето одобрение да се стави во употреба на различни национални мрежи железничкиот возен парк што веќе се користи се често несовладливи пречки за новите оператори. Земјите-членки треба да осигурат дека објектите за обука и издавањето сертификати на персоналот на возот, кои се потребни за да се исполнат условите од националните правила, им се на располагање на железничките претпријатија што поднесуваат барање за сертификат за безбедност. Треба да се утврди заедничка процедура за издавање одобрение за да се стави во употреба железнички возен парк што веќе се користи;

(20) времето на возење и периодите на одмор за машиновозачите и за персоналот на возот што ги извршува безбедносните задачи има значајно влијание врз нивото на безбедност на железничкиот систем. Овие аспекти спаѓаат под членовите 137 и 139 од Договорот и веќе се предмет на преговори помеѓу општествените партнери во рамките на Комитетот за секторски дијалог, формиран во согласност со Одлуката 98/500/ЕЗ на Комисијата<sup>13</sup>;

(21) развојот на безбеден железнички систем на Заедницата бара да се установат усогласени услови за доставување соодветни дозволи на машиновозачите и придружниот персонал што е во возот и што ги извршува безбедносните задачи, за што Комисијата ја навести својата намера да предложи дополнителна легислатива во блиска иднина. Што се донесува до другиот персонал задолжен за безбедносно-критични задачи, нивните квалификации се веќе определени со Директивата 96/48/ЕЗ и со Директивата 2001/16/ЕЗ;

(22) како дел од новата заедничка регулаторна рамка за безбедност на железницата, треба да се формираат национални органи во сите земји-членки за да ја регулираат и да ја надгледуваат безбедноста на железницата. За да се олесни соработката меѓу нив на ниво на Заедницата, треба да им се дадат истите задачи и одговорности. На националните органи за безбедност треба да им се даде висок степен на независност. Тие треба да ги извршуваат нивните задачи на отворен и недискриминациски начин за да помогнат да се создаде единствен железнички систем на Заедницата и треба да соработуваат за да ги координираат нивните критериуми при донесување одлуки, особено што се однесува до издавањето сертификати за безбедност на железнички претпријатија кои работат со меѓународни транспортни услуги;

(23) сериозни несреќи на железниците се реткост. Меѓутоа, можат да имаат катастрофални последици и да ја загрижат јавноста што се однесува до безбедноста на железничкиот систем. Поради тоа, за сите тие несреќи треба се да спроведе истрага од безбедносна перспектива за да се избегне нивното повторување, а резултатите од истрагата треба да бидат јавни. Други несреќи и инциденти можат во голема мера да наведат сериозни несреќи и тие треба, исто така, да бидат предмет на безбедносна истрага, тогаш кога е потребно;

(24) безбедносната истрага треба да биде одвоена од судската истрага за истиот инцидент и треба да се дозволи пристап до доказите и до сведоците. Треба да ја води постојано тело, кое е независно од учесниците во железничкиот сектор. Телото треба да дејствува на начин со кој се избегнува секаков конфликт на интереси и секаква можна инволвираност во причините за настаните што се истражуваат; на неговата функционална независност не треба да влијае тоа ако телото е тесно поврзано со националниот орган за безбедност или регулатор на железниците со организациски и правни структурни цели. Истражните процедури треба да се водат што е можно поотворено. За секој настан, истражното тело треба да оформи релевантна истражна група, која ќе ја има потребната стручност за да ги открие директните и непосредните причини;

(25) извештаите за истражните постапки и сите наоди и препораки претставуваат суштинска информација за понатамошно подобрување на безбедноста на железницата, која треба да ѝ се стави на располагање на јавноста на ниво на Заедницата. Адресатите треба да дејсвуваат според препораките за безбедност и истражното тело треба да се извести за тие дејства;

(26) бидејќи целите на предложената акција, имено да се координираат активностите во земјите-членки за да се регулира и да се надгледува безбедноста и за да се истражуваат несреќи и, на ниво

---

<sup>13</sup> Одлука 98/500/ЕЗ на Комисијата од 20 мај 1998 година за основање комитети за секторски дијалог, поттикнувајќи го дијалогот меѓу социјалните партнери на европско ниво (ОЈ L 225, 12.8.1998 година, стр. 27).

на Заедницата, да се утврдат заедничките безбедносни цели, заедничките безбедносни методи, заедничките безбедносни показатели и заедничките услови од сертификатите за безбедност, земјите-членки не можат во доволна мера да ги исполнат и затоа, по логиката на опсегот или на ефектите од акцијата, тие можат подобро да се постигнат на ниво на Заедницата, Заедницата може да усвои мерки во согласност со принципот на второстепеност, онака како што е утврдено во членот 5 од Договорот. Во согласност со принципот на сразмерност, онака како што е утврден во тој член, оваа Директива не навлегува повеќе од она што е потребно за да се постигнат тие цели;

(27) мерките неопходни за спроведување на оваа Директива треба да се донесат во согласност со Одлуката 1999/468/ЕЗ на Советот од 28 јуни 1999 година, која ја утврдува процедурата за примена на овластувањата за спроведување што ѝ се дадени на Комисијата<sup>14</sup>;

(28) оваа Директива има за цел да го реорганизира и да го приближи релевантното законодавство на Заедницата за безбедност на железницата. Оттука, одредбите за издавање сертификати за безбедност на железнички претпријатија кои биле наведени претходно во Директивата 2001/14/ЕЗ треба, заедно со сите референции за издавање сертификати за безбедност, да се укинат. Директивата 95/18/ЕЗ вклучуваше услови за безбедносни квалификации на оперативниот персонал и за безбедноста на железничкиот возен парк кои се опфатени со условите за издавање сертификати за безбедност според оваа Директива и поради тоа веќе не треба да бидат дел од условите за издавање дозвола. Едно железничко претпријатие со дозвола мора да има сертификат за безбедност за да му се дозволи пристап до железничката инфраструктура;

(29) земјите-членки треба да утврдат правила за казнување што ќе се применуваат при прекршување на одредбите од оваа Директива и да осигурат дека истите се спроведуваат. Тие казни мораат да бидат ефикасни, сразмерни и обесхрабрувачки,

ЈА ДОНЕСОА СЛЕДНАВА ДИРЕКТИВА:

## ПОГЛАВЈЕ I ВОВЕДНИ ОДРЕДБИ

### Член 1

#### Цел

Целта на оваа Директива е да осигура развој и подобрување на безбедноста на железниците во Заедницата и подобрен пристап до пазарот за железнички транспортни услуги преку:

- (а) усогласување на регулаторната структура во земјите-членки;
- (б) дефинирање на одговорностите меѓу учесниците;
- (в) развивање заеднички безбедносни цели и заеднички безбедносни методи со цел што повеќе да се усогласат националните правила;
- (г) барање да се основа, во секоја земја-членка, орган за безбедност и истражно тело кое ќе води истрага за несреќи и за инциденти;
- (д) дефинирање заеднички принципи за управување, регулирање и за надзор на безбедноста на железницата.

### Член 2

#### Домен

1. Оваа Директива се применува кај железничкиот систем во земјите-членки кој може да се подели на структурни и на оперативни потсистеми. Ги опфаќа безбедносните услови за системот како целина, вклучувајќи ги и безбедносното управување со инфраструктурата и сообраќајните операции и интеракцијата помеѓу железничките претпријатија и раководителите на инфраструктурата.

<sup>14</sup> OJ L 184, 17.7.1999 година, стр. 23.

2. Од мерките што ги донесуваат при спроведувањето на оваа Директива, земјите-членки можат да ги изземат:

(а) подземните железници, трамваите и другите лесни железнички системи;

(б) мрежите што се функционално одвоени од преостанатиот дел на железничкиот систем и што се наменети само за локални, градски или приградски патнички услуги, како и железничките претпријатија што работат исклучително на овие мрежи;

(в) железничките инфраструктури во приватна сопственост кои ги користи исклучително сопственикот на инфраструктурата за сопствени товарни транспортни операции.

### Член 3

#### Дефиниции

За целта на оваа Директива, се применуваат следниве дефиниции:

(а) железнички систем 'целосноста на структурните и на оперативните потсистеми, онака како што е дефинирана во Директивата 96/48/ЕЗ и во Директивата 2001/16/ЕЗ, како и управувањето и работењето со системот како целина';

(б) раководител на инфраструктура 'секое тело или претпријатие кое е особено одговорно за воспоставување и одржување на една железничка инфраструктура или на нејзин дел, онака како што е дефинирано во членот 3 од Директивата 91/440/ЕЕЗ, што може, исто така, да го вклучува управувањето со системите за контрола и безбедност на инфраструктурата'. Функциите на раководител на инфраструктура на една мрежа или на дел од една мрежа можат да се распределат на различни тела или претпријатија;

(в) железничко претпријатие 'железничко претпријатие онака како што е дефинирано во Директивата 2001/14/ЕЗ и секое друго јавно или приватно претпријатие чија дејност е да овозможи транспорт на производи и/или на патници по пруги, со тоа што претпријатието мора да обезбеди влечење; тука се вклучени и претпријатијата што обезбедуваат самовлечење';

(г) технички спецификации за меѓусебно функционирање (ТСМФ) 'спецификации што го опфаќаат секој потсистем или дел од потсистем за да се исполнат суштинските барања и да се обезбеди меѓусебното функционирање на трансевропските експресни и конвенционални железнички системи, онака како што е дефинирано во Директивата 96/48/ЕЗ и во Директивата 2001/16/ЕЗ';

(д) заеднички безбедносни цели (ЗБЦ) 'степен на безбедност што мораат да го постигнат барем одредени делови од железничкиот систем (како што се конвенционалниот железнички систем, експресниот железнички систем, долгите железнички тунели или линии што се користат исклучително за товарен транспорт) и системот како целина, изразен во критериум за прифатлив ризик';

(ѓ) заеднички безбедносни методи (ЗБМ) 'методи што треба да се развијат за да се објасни како се проценуваат степенот на безбедност и постигнатите безбедносни цели и исполнувањето на другите безбедносни услови';

(е) орган за безбедност 'национално тело на кое му се доверени задачите поврзани со безбедноста на железницата во согласност со оваа Директива или секое бинационално тело на кое земјите-членки му ги довериле овие задачи за да се обезбеди унифициран безбедносен режим за специјализирани прекугранични инфраструктури';

(ж) национални безбедносни правила 'сите правила што содржат услови за безбедност на железницата кои се бараат на ниво на една земја-членка и кои можат да се применат на повеќе од едно железничко претпријатие, без разлика на тоа кое тело ги донесува';

(з) систем за безбедносно управување 'организација и подготовки утврдени од раководител на инфраструктура или од железничко претпријатие за да се осигура безбедното управување со операциите';

(с) одговорен следник 'лице одговорно за организирање, водење и за контролирање истражна процедура';

(и) не среќа 'непосакуван или ненамерен ненадеен настан или посебна редица такви настани кои имаат штетни последици; несреќите се делат во следниве категории: судири, излегување од шини, несреќи на премин преку пруга, несреќи на лица предизвикани од железнички возен парк во движење, пожари и друго';

(ј) сериозна не среќа 'секој судир на возови или излегување од шини кое резултира со смрт на најмалку едно лице или сериозни повреди на пет или повеќе лица или големи оштетувања на железнички возен парк, на инфраструктурата или на околината и секоја друга слична несреќа која очигледно влијае врз прописите за безбедност на железницата или врз управувањето со безбедноста'; големи оштетувања 'оштетувања за кои истражното тело може веднаш да процени дека изнесуваат најмалку 2 милиони евра вкупно';

(к) инцидент 'секој настан, освен несреќа или сериозна несреќа, поврзан со работењето на возовите, кој влијае на безбедноста на работењето';

(л) истражна процедура 'процес што се води со цел да се спречат несреќи и инциденти и што вклучува собирање и анализирање информации, извлекување заклучоци, како и определување на причините и, кога е соодветно, давање препораки за безбедност';

(м) причини 'дејства, пропусти, настани или услови, или нивна комбинација, кои довеле до несреќа или до инцидент';

(н) Агенција 'Европската агенција за железници, Агенција на Заедницата за безбедност на железницата и меѓусебно функционирање';

(њ) овластени органи 'органи што се одговорни за оценување на сообразноста или на соодветноста за употреба на составните делови за меѓусебно функционирање или за оценување на процедурата на ЕЗ за верификација на потсистемите, онака како што е дефинирано во Директивата 96/48/ЕЗ и во Директивата 2001/16/ЕЗ';

(о) составни делови за меѓусебно функционирање 'секоја елементарна компонента, група компоненти, подзбир или целосен збир на опрема инкорпорирана или наменета да биде инкорпорирана во еден потсистем од кој директно или индиректно зависи меѓусебното функционирање на експресниот или на конвенционалниот железнички систем, онака како што е дефинирано во Директивата 96/48/ЕЗ и 2001/16/ЕЗ'. Концептот на „составни делови“ ги опфаќа и материјалните и нематеријалните објекти, како што е софтверот.

## ПОГЛАВЈЕ II

### РАЗВОЈ И УПРАВУВАЊЕ СО БЕЗБЕДНОСТА

#### Член 4

##### Развој и подобрување на безбедноста на железницата

1. Земјите-членки ќе се погрижат за тоа безбедноста на железницата главно да се одржува и, таму каде што може тоа да се спроведе во пракса, постојано да се подобрува, земајќи го предвид развојот на законодавството на Заедницата и техничкиот и научниот напредок и давајќи му приоритет на спречувањето сериозни несреќи.

Земјите-членки ќе се погрижат за тоа безбедносните правила да бидат утврдени, применети и во сила на отворен и недискриминациски начин, поттикнувајќи развој на единствен европски железнички транспортен систем.

2. Земјите-членки ќе се погрижат за тоа мерките за развивање и подобрување на безбедноста на железницата да ја имаат предвид потребата од природ кој се базира на системот.

3. Земјите-членки ќе се погрижат за тоа одговорноста за безбедното работење на железничкиот систем и контролата на ризиците поврзани со тоа да им се наметнат на раководителите на инфраструктурата и на железничките претпријатија, што ќе ги обврзе да ги спроведат потребните мерки за контрола на ризикот, таму каде што е соодветно во меѓусебна соработка, да применат национални безбедносни правила и стандарди и да воспостават системи за безбедносно управување во согласност со оваа Директива.

Не доведувајќи ја во прашање граѓанската одговорност, во согласност со правните барања на земјите-членки, секој раководител на инфраструктура и секое железничко претпријатие ќе бидат одговорни за својот дел од системот и за неговото безбедно работење, вклучувајќи го и снабдувањето со материјали и договарањето услуги, визави корисниците, потрошувачите, засегнатите работници и третите страни.

4. Ова нема да биде во спротивност со одговорноста на секој производител, секоја служба за одржување, секој чувар на товарни вагони, секој давател на услуги и служба за јавни набавки да осигура дека железничкиот возен парк, инсталациите, помошните уреди и опремата и услугите што ги даваат да ги исполнуваат наведените барања и услови за користење, за тие да можат да бидат безбедно ставени во употреба од страна на железничкото претпријатие и/или на раководителот на инфраструктурата.

## Член 5

### Заеднички безбедносни показатели

1. За да се овозможи процена на остварувањето на ЗБЦ и за да се обезбеди надзор над општиот развој на безбедноста на железницата, земјите-членки собираат информации за заедничките безбедносни показатели (ЗБП) преку годишните извештаи од органи за безбедност, онака како што е наведено во членот 18.

Првата референтна година за ЗБП ќе биде —\*; тие ќе бидат содржани во годишниот извештај од наредната година.

ЗБП се изработуваат онака како што е утврдено во Анексот I.

2. До .....\*\*, Анексот I ќе биде ревидиран во согласност со процедурата наведена во членот 27(2), особено за да ги вклучи заедничките дефиниции за ЗБП и заедничките методи за пресметување на тоа колку чинат несреќите.

## Член 6

### Заеднички безбедносни методи

1. Првиот збир ЗБМ, што ги опфаќаат барем методите опишани во ставот 3(a), ќе бидат усвоени од Комисијата до .....\*\*\*, во согласност со процедурата наведена во членот 27(2). Тие ќе бидат објавени во Службениот весник на Европската унија. Вториот збир ЗБМ, што го опфаќаат преостанатиот дел од методите онака како што се опишани во ставот 3, ќе бидат усвоени од Комисијата до .....\*\*\*\*, во согласност со процедурата наведена во членот 27(2). Тие ќе бидат објавени во Службениот весник на Европската унија.

2. Нацрт-ЗБМ и нацртот на ревидираните ЗБМ ги подготвува Агенцијата под мандати што се усвојуваат во согласност со процедурата наведена во членот 27(2). Нацрт-ЗБМ ќе се базираат на истражувањата на постојните методи во земјите-членки.

3. ЗБМ опишуваат како се проценети степенот на безбедност и постигнатите безбедносни цели и исполнувањето на другите безбедносни услови преку образложување и дефинирање на:

(а) методите за проценување и оценување на ризикот,

(б) методите за оценување на сообразноста со условите во сертификатите за безбедност и во безбедносните одобренја што се издадени во согласност со членовите 10 и 11, и

(в) бидејќи сè уште не се опфатени со ТСМФ, методите за проверка на тоа дали структурните потсистеми на трансевропските експресни и конвенционални железнички системи се управувани и одржувани во согласност со релевантните суштински услови.

---

\* Две години по годината на влегување во сила на оваа Директива.

\*\* Пет години по влегувањето во сила на оваа Директива.

\*\*\* Четири години по влегувањето во сила на оваа Директива.

\*\*\*\* Шест години по влегувањето во сила на оваа Директива.



4. ЗБМ се ревидираат во редовни интервали, во согласност со процедурата наведена во членот 27(2), водејќи сметка за искуството добиено од нивната примена и глобалниот развој на безбедноста на железницата и обврските на земјите-членки утврдени во членот 4(1).

5. Земјите-членки ги прават сите потребни измени и дополнувања на нивните национални безбедносни правила во смисла на усвојување на ЗБМ и на нивните ревидирани верзии.

## Член 7

### Заеднички безбедносни цели

1. ЗБЦ се развиваат, се усвојуваат и се ревидираат следејќи ги процедурите утврдени во овој член.

2. Нацрт-ЗБЦ и нацртот на ревидираните ЗБЦ ги подготвува Агенцијата под мандати што се усвојуваат во согласност со процедурата наведена во членот 27(2).

3. Првиот збир нацрт-ЗБЦ ќе се базира на истражувањата на постојните цели и безбедносни резултати во земјите-членки и ќе се погрижи за тоа моменталните безбедносни резултати на железничкиот систем да не се намалуваат во ни една земја-членка. Нив ги усвојува Комисијата до ..... \*, во согласност со процедурата спомената во членот 27(2), и се објавуваат во Службениот весник на Европската унија.

Вториот збир нацрт-ЗБЦ ќе се базира на искуствата стекнати од првиот збир ЗБЦ и неговото спроведување. Тие ги отсликуваат сите приоритетни области во кои треба уште да се подобри безбедноста. Нив ги усвојува Комисијата до ..... \*, во согласност со процедурата спомената во членот 27(2), и се објавуваат во Службениот весник на Европската унија.

Сите предлози за нацрт-ЗБЦ и за ревидираните ЗБЦ ги отсликуваат обврските на земјите-членки утврдени во членот 4(1). Тие предлози се придружени со процена на претпоставените трошоци и приходи, наведувајќи го нивното можно влијание врз сите оператори и стопански субјекти што се инволвирани и нивното влијание врз прифаќањето на ризикот од страна на општеството. Тие содржат распоред за постепено спроведување, таму каде што е неопходно, особено за да се земе предвид природата и големината на инвестициите што се потребни за да се применат. Тие го анализираат можното влијание врз ТСМФ за потсистемите и содржат, таму каде што е соодветно, предлози за измени и дополнувања на ТСМФ што произлегуваат од тоа.

4. ЗБЦ го дефинираат степенот на безбедност што мораат да го постигнат одредени делови од железничкиот систем и системот како целина во секоја земја-членка, изразен во критериум за прифатлив ризик за:

(а) поединечни ризици поврзани со патниците, персоналот, вклучувајќи го и персоналот на изведувачите, корисниците на премините преку пруга и други, и, без да е во спротивност со постојните национални и меѓународни правила за одговорност, поединечните ризици поврзани со неовластени лица што се наоѓаат на објекти на железницата;

(б) општествени ризици.

5. ЗБЦ се ревидираат во редовни интервали, во согласност со процедурата наведена во членот 27(2), водејќи сметка за глобалниот развој на безбедноста на железницата.

6. Земјите-членки ги прават сите потребни измени и дополнувања на нивните национални безбедносни правила со цел да ги постигнат барем ЗБЦ и сите нивни ревидирани верзии, во согласност со распоредот за спроведување што ги придружува. Овие правила ѝ ги доставуваат на Комисијата во согласност со членот 8(3).

## Член 8

### Национални безбедносни правила

---

\* Пет години по влегувањето во сила на оваа Директива.

\*\* Седум години по влегувањето во сила на оваа Директива.

1. Во примената на оваа Директива, земјите-членки ги утврдуваат обврзувачките национални безбедносни правила и осигуруваат тие да бидат објавени и да им бидат ставени на располагање на сите раководители на инфраструктурата, железничките претпријатија, подносителите на барање за сертификат за безбедност и на подносителите на барање за безбедносно одобрение на јасен јазик, кој можат да го разберат сите засегнати страни.

2. До .....\*, земјите-членки ја известуваат Комисијата за сите релевантни национални безбедносни правила што се во сила, онака како што е утврдено во Анексот II, и ја наведуваат нивната област на примена. Понатаму, известувањето дава информации за основната содржина на правилата, со референции за правните текстови, за формата на легислативата и за тоа кое тело или организација е одговорно за неговото објавување.

3. Најдоцна четири години по влегувањето во сила на оваа Директива, Агенцијата го оценува начинот на кој националните безбедносни правила се објавени и ставени на располагање во согласност со ставот 1. Таа, исто така, дава соодветни препораки до Комисијата за објавувањето на тие правила за да може релевантната информација да биде достапна.

4. Земјите-членки веднаш ја известуваат Комисијата за сите измени и дополнувања на објавените национални безбедносни правила и за секое ново правило што може да се донесе, доколку правилото не е целосно поврзано со спроведувањето на ТСМФ.

5. Со цел воведувањето нови конкретни национални правила да се одржи на минимум и на тој начин да се спречи создавањето нови пречки и со цел постепено да се усогласат безбедносните правила, Комисијата го следи воведувањето нови национални правила од страна на земјите-членки.

6. Доколку, по усвојувањето на ЗБЦ, една земја-членка има намера да воведо ново национално безбедносно правило кое бара поголем степен на безбедност отколку ЗБЦ или доколку една земја-членка има намера да воведо ново национално безбедносно правило кое може да влијае на работењето на железничките претпријатија од други земји-членки на територијата на конкретната земја-членка, земјата-членка навреме се консултира со сите заинтересирани страни и се применува процедурата од ставот 7.

7. Земјата-членка ѝ го доставува на разгледување нацрт-безбедносното правило на Комисијата, наведувајќи ги причините за неговото воведување.

Доколку Комисијата констатира дека нацрт-безбедносното правило не е компатибилно со ЗБМ или барем со остварувањето на ЗБЦ, или дека претставува средство за произволна дискриминација или прикриено ограничување за железничките сообраќајни операции помеѓу земјите-членки, се донесува Одлука, адресирана до конкретната земја-членка, во согласност со процедурата наведена во членот 27(2).

Доколку сериозно се сомнева во компатибилноста на нацрт-безбедносното правило со ЗБМ или барем со остварувањето на ЗБЦ, или смета дека тоа претставува средство за произволна дискриминација или прикриено ограничување за железничките сообраќајни операции помеѓу земјите-членки, Комисијата веднаш ја известува конкретната земја-членка, која го суспендира усвојувањето, влегувањето во сила или спроведувањето на правилото сè додека не се донесе Одлука, во рок од шест месеци, во согласност со процедурата наведена во членот 27(2).

## Член 9

### Систем за безбедносно управување

1. Раководителите на инфраструктурата и железничките претпријатија ги утврдуваат нивните системи за безбедносно управување за да се осигура дека железничкиот систем може да ги постигне барем ЗБЦ, дека е во сообразност со националните безбедносни правила наведени во членот 8 и во Анексот II и со безбедносните услови утврдени во ТСМФ и дека се применуваат релевантните делови од ЗБМ.

2. Системот за безбедносно управување ги исполнува условите и ги содржи елементите утврдени во Анексот III, прилагодени на карактерот, размерот и на другите услови од дејноста што се врши. Тој ја обезбедува контролата на сите ризици поврзани со активноста на раководителите на

---

\* Дванаесет месеци по влегувањето во сила на оваа Директива.

инфраструктурата или онаа на железничките претпријатија, вклучувајќи го и обезбедувањето материјали и одржувањето и ангажирањето изведувачи.

Без да е во спротивност со постојните национални и меѓународни правила за одговорност, системот за безбедносно управување, исто така, ги зема предвид, таму каде што е соодветно и разумно, ризиците што произлегуваат од активностите на другите страни.

3. Системот за безбедносно управување на секој раководител на инфраструктура води сметка за ефектите од работењето на различни железнички претпријатија на мрежата и им овозможува на сите железнички претпријатија да работат во согласност со ТСМФ и со националните безбедносни правила и со условите утврдени во нивниот сертификат за безбедност. Тој и понатаму ќе се развива со цел да се координираат процедурите за итни случаи на раководителот на инфраструктура со сите железнички претпријатија што работат на неговата инфраструктура.

4. Секоја година, до 30 јуни, сите раководители на инфраструктурата и сите железнички претпријатија поднесуваат годишен безбедносен извештај, кој се однесува на претходната календарска година до органот за безбедност. Безбедносниот извештај ги содржи:

(а) информациите за тоа како се исполнуваат корпоративните безбедносни цели на организацијата и резултати од безбедносните планови;

(б) развојот на националните безбедносни показатели и на ЗБП утврдени во Анексот I, доколку е релевантен за организацијата што поднесува извештај;

(в) резултатите од внатрешната безбедносна ревизија;

(г) недостатоците и дефектите забележани при железничките операции и раководењето со инфраструктурата кои можат да бидат релевантни за органот за безбедност.

### ПОГЛАВЈЕ III

## ИЗДАВАЊЕ ОДОБРЕНИЈА И СЕРТИФИКАТИ ЗА БЕЗБЕДНОСТ

### Член 10

#### Сертификати за безбедност

1. За да му се дозволи пристап до железничката инфраструктура, едно железничко претпријатие мора да има сертификат за безбедност, онака како што е предвидено во ова Поглавје. Сертификатот за безбедност може да ја опфаќа целата железничка мрежа на една земја-членка или само одреден дел од истата.

Целта на сертификатот за безбедност е да обезбеди доказ дека железничкото претпријатие има утврдено свој систем за безбедносно управување и дека може да ги исполни условите утврдени во ТСМФ и во другите акти од релевантното законодавство на Заедницата и во националните безбедносни правила за да ги контролира ризиците и да работи безбедно на мрежата.

2. Сертификатот за безбедност се состои од:

(а) сертификат со кој се потврдува прифаќањето на системот за безбедносно управување на железничкото претпријатие, онака како што е опишано во членот 9 и во Анексот III, и

(б) сертификат со кој се потврдува прифаќањето на одредбите усвоени од железничкото претпријатие за исполнување на посебните услови потребни за безбедно работење на релевантната мрежа. Условите можат да вклучуваат примена на ТСМФ и на национални безбедносни правила, прифаќање на сертификатите на персоналот и на одобренјата за ставање во употреба на железничкиот возен парк што го користи железничкото претпријатие. Издавањето сертификат се базира на документацијата што ја доставило железничкото претпријатие, онака како што е опишано во Анексот IV.

3. Органот за безбедност во земјата-членка каде што железничкото претпријатие за првпат го започнува работењето издава сертификат во согласност со ставот 2. Сертификатот издаден во согласност со ставот 2 мора да ги наведе типот и размерот на железничките операции што се

опфатени. Сертификатот издаден во согласност со ставот 2(а) е валиден во целата Заедница за истоветни железнички транспортни операции.

4. Органот за безбедност во земјата-членка каде што железничкото претпријатие планира да работи со дополнителни железнички транспортни услуги го издава потребниот дополнителен национален сертификат во согласност со ставот 2(б).

5. Сертификатот за безбедност се обновува при поднесување на барањето од страна на железничкото претпријатие во интервали не подолги од пет години. Се ажурира целосно или делумно секогаш кога видот или размерот на работењето е значително изменето.

Имателот на сертификатот за безбедност веднаш го известува надлежниот орган за безбедност за сите големи измени во условите на релевантниот дел од сертификатот за безбедност. Понатаму, го известува надлежниот орган за безбедност секогаш кога се воведуваат нови категории персонал или нови видови железнички возен парк.

Органот за безбедност може да бара релевантниот дел од сертификатот за безбедност да се ревидира по некои суштински измени во безбедносната регулаторна рамка.

Ако органот за безбедност констатира дека имателот на сертификатот за безбедност веќе не ги задоволува условите за дозволата што ја има издадено, го поништува делот (а) и/или (б) од сертификатот, образложувајќи ја својата одлука. Органот за безбедност што го поништил дополнителниот национален сертификат издаден во согласност со ставот 4 веднаш го известува органот за безбедност што го издал сертификатот според ставот 2(а) од Одлуката.

Исто така, органот за безбедност мора да поништи сертификат за безбедност доколку е очигледно дека имателот на сертификатот за безбедност не го употребил според намената во годината по издавањето.

6. Органот за безбедност во рок од еден месец ја известува Агенцијата за сертификатите за безбедност наведени во ставот 2(а) што се издадени, обновени, изменети или поништени. Го наведува името и адресата на железничкото претпријатие, датумот на издавање, доменот и валидноста на сертификатот за безбедност и, во случај на поништување, причините за својата одлука.

7. До ..... \*, Агенцијата го оценува развојот на издавањето сертификатите за безбедност и поднесува извештај до Комисијата со препораки за стратегија за префрлување кон единствен сертификат за безбедност на Заедницата. Комисијата презема соодветни активности по примањето на препораките.

## Член 11

### Издавање безбедносни одобренија на раководители на инфраструктура

1. За да му се дозволи да управува и да работи со железничка инфраструктура, раководителот на инфраструктурата мора да добие безбедносно одобрение од органот за безбедност во земјата-членка во која е основан.

Безбедносното одобрение се состои од:

(а) одобрение со кое се потврдува прифаќањето на системот за безбедносно управување на раководителот на инфраструктурата, онака како што е опишано во членот 9 и во Анексот III, и

(б) одобрение со кое се потврдува прифаќањето на одредбите усвоени од раководителот на инфраструктурата за исполнување на посебните услови потребни за безбедно проектирање, одржување и работење на железничката инфраструктура, вклучувајќи ги и, таму каде што е соодветно, одржувањето и ракувањето со системот за сообраќајна контрола и сигнализирање.

2. Безбедносното одобрение се обновува при поднесување на барањето од страна на раководителот на инфраструктурата во интервали не подолги од пет години. Се ажурира целосно или делумно секогаш кога се прават суштински измени на инфраструктурата, сигнализацијата или на енергетиката

---

\* Пет години по влегувањето во сила на оваа Директива.

или на основите на нејзиното работење или одржување. Импелот на безбедносното одобрение веднаш го известува органот за безбедност за сите тие измени.

Органот за безбедност може да бара безбедносното одобрение да се ревидира откако ќе се извршат некои суштински измени на безбедносната регулаторна рамка.

Ако органот за безбедност констатира дека овластениот раководител на инфраструктурата веќе не ги задоволува условите за безбедно одобрение, го поништува одобрението, образложувајќи ја својата одлука.

3. Органот за безбедност во рок од еден месец ја известува Агенција за безбедносните одобренија што се издадени, обновени, изменети или поништени. Го наведува името и адресата на раководителот на инфраструктурата, датумот на издавање, доменот и валидноста на безбедносното одобрение и, во случај на поништување, причините за својата одлука.

## Член 12

Услови за поднесување барање поврзани со издавањето сертификат за безбедност и безбедно одобрение

1. Органот за безбедност донесува одлука во врска со барањето за издавање сертификат за безбедност или безбедно одобрение без одлагање и, секако, во рок од четири месеци откако на барање на органот за безбедност се доставени сите потребни информации и сите дополнителни информации.

Доколку од подносителот на барање се бара да достави дополнителни информации, тие информации ги доставуваат веднаш.

2. За да се овозможи основање нови железнички претпријатија и поднесување барања од страна на железнички претпријатија од други земји-членки, органот за безбедност дава детални упатства за тоа како да се добие сертификат за безбедност. Ги наведува сите услови што се утврдени за целите на членот 10(2) и на подносителот на барање му ги става на располагање сите релевантни документи.

Посебни упатства им се даваат на железнички претпријатија што поднесуваат барање за сертификат за безбедност за услуги на одреден ограничен дел од инфраструктурата, посебно наведувајќи ги правилата што важат за тој конкретен дел.

3. Документ со упатства за поднесување барање во кој се опишани и објаснети условите за сертификатите за безбедност и во кој се наведени документите што мораат да се достават, им се става на располагање на подносителите на барање бесплатно. Сите барања за сертификатите за безбедност се поднесуваат на јазикот што го бара органот за безбедност.

## Член 13

Пристап до објектите за обука

1. Земјите-членки ќе се погрижат за тоа железничките претпријатија што поднесуваат барање за сертификат за безбедност да имаат правичен и недискриминациски пристап до објектите за обука на машиновозачите и на придружниот персонал во возот секогаш кога таа обука е потребна за да се исполнат условите за добивање сертификат за безбедност.

Понудените услуги мораат да вклучуваат обука за неопходното познавање на делницата, оперативните правила и постапки, контролниот и сигналниот команден систем и на процедурите за итни случаи што се применуваат на делниците на кои се работи.

Земјите-членки исто така ќе се погрижат раководителите на инфраструктурата и нивниот персонал што извршува витални безбедносни задачи да имаат правичен и недискриминациски пристап до објектите за обука.

Доколку услугите за обука не вклучуваат испити и издавање сертификати, земјите-членки ќе се погрижат за тоа железничките претпријатија да можат да ги добијат тие сертификати доколку тоа е услов за сертификатот за безбедност.

Органот за безбедност ќе се погрижи за тоа обезбедувањето услуги за обука или, таму каде што е соодветно, издавањето сертификати да ги исполнува безбедносните услови утврдени во ТСМФ или националните безбедносни правила наведени во членот 8 и во Анексот II.

2. Доколку објектите за обука се достапни само преку услугите на едно единствено железничко претпријатие или преку раководителот на инфраструктурата, земјите—членки ќе се погрижат за тоа тие да им бидат достапни на другите железнички претпријатија по разумна и недискриминациска цена, цена која одговара и може да вклучува профитна маржа.

3. Кога се избираат нови машиновозачи, персонал за во возовите и персонал што извршува витални безбедносни задачи, железничките претпријатија мораат да можат да ја земат предвид секоја обука, секое искуство и сите квалификации добиени претходно од други железнички претпријатија. За таа цел, тие членови на персоналот имаат право на пристап до сите документи со кои се потврдува нивната обука, квалификации и искуство, да добијат копии од нив и да ги проследат понатаму.

4. Во секој од случаите, секое железничко претпријатие и секој раководител на инфраструктура е одговорен за степенот на обука и квалификации на својот персонал што ја извршува работата поврзана со безбедноста, онака како што е утврдено во членот 9 и во Анексот III.

#### Член 14

Ставање во употреба на железнички возен парк што веќе се користи

1. Железничкиот возен парк што има одобрение за да се стави во употреба во една земја-членка во согласност со членот 10(2)(б) и не е целосно опфатен со релевантните ТСМФ, има одобрение да се стави во употреба во друга земја-членка или во другите земји-членки во согласност со овој член доколку во земјата-членка или земјите-членки се бара одобрение.

2. Железничкото претпријатие што поднесува барање за одобрување за тоа железничкиот возен парк да го стави во употреба во друга земја-членка доставува техничко досие за железничкиот возен парк или типот на железничкиот возен парк до релевантниот орган за безбедност, наведувајќи ја неговата планирана употреба на мрежата. Досието ги содржи следниве информации:

(а) доказ дека железничкиот возен парк има одобрение за да се стави во употреба во друга земја-членка и евиденција што ја покажува историјата на неговото работење, одржување и, по потреба, техничките измени направени по добивањето одобрение;

(б) релевантните технички податоци, програмата за одржување и оперативните карактеристики што ги бара органот за безбедност и што се потребни за добивање дополнително одобрение;

(в) доказ за техничките и за оперативните карактеристики што покажуваат дека железничкиот возен парк е во сообразност со системот за енергетика, со сигнализацискиот и контролниот команден систем, шинските колосеци и инфраструктурните колосеци, максималното дозволено оптоварување на оската и со другите ограничувања на мрежата;

(г) информации за исклучоците од националните безбедносни правила што се потребни за да се издаде одобрение и доказ, базиран на процена на ризикот, кој покажува дека прифаќањето на железничкиот возен парк не носи непотребни ризици за мрежата.

3. Органот за безбедност може да бара да се извршат пробни возења на мрежата за да се потврди сообразноста со рестриктивните параметри наведени во ставот 2(в) и во тој случај ги пропишува нивните размери и содржина.

4. Органот за безбедност ја донесува својата одлука во врска со барањето во согласност со овој член без одлагање и во рок од четири месеци откако е доставено целосното техничко досие, вклучувајќи ја и документацијата за пробните возења. Одобрението може да содржи услови за користење и други ограничувања.

#### Член 15

Усогласување на сертификатите за безбедност

1. До ..... \*, се донесуваат одлуки за заеднички усогласени услови во согласност со членот 10(2)(б) и со Анексот IV и за заеднички образец за документите-упатства за поднесување на барањата во согласност со процедурата наведена во членот 27(2).

2. Агенцијата препорачува заеднички усогласени услови и заеднички образец за документите-упатства за поднесување на барањата под мандатот што е добиен во согласност со процедурата наведена во членот 27(2).

## ПОГЛАВЈЕ IV БЕЗБЕДНОСЕН ОРГАН

### Член 16

#### Задачи

1. Секоја земја-членка формира орган за безбедност. Овој орган може да биде министерството што е одговорно за транспортни прашања и е независно по својата организација, правна структура и донесување одлуки од секое железничко претпријатие, раководител на инфраструктура, подносител на барање и служба за јавна набавка.

2. На органот за безбедност му се доверуваат најмалку следниве задачи:

(а) издавање дозволи за ставање во употреба на структурните потсистеми од кои се состои трансевропскиот експресен железнички систем, во согласност со членот 14 од Директивата 96/48/ЕЗ, и вршење проверка за тоа дали функционираат и дали се одржуваат во согласност со релевантните суштински услови;

(б) издавање дозволи за ставање во употреба на структурните потсистеми од кои се состои трансевропскиот конвенционален железнички систем, во согласност со членот 14 од Директивата 2001/16/ЕЗ, и вршење проверка за тоа дали функционираат и дали се одржуваат во согласност со релевантните суштински услови;

(в) контролирање на тоа дали составните делови за меѓусебно функционирање се во сообразност со суштинските услови, онака како што се бара во членот 12 од Директивата 96/48/ЕЗ и од Директивата 2001/16/ЕЗ;

(г) издавање дозволи за ставање во употреба на нов и значително изменет железнички возен парк кој сè уште не е опфатен со ТСМФ;

(д) издавање, обновување, изменување и укинување на релевантните делови од сертификатите за безбедност и од безбедносните одобренија издадени во согласност со членовите 10 и 11 и проверување на тоа дали условите и барањата утврдени во нив се исполнети и дали раководителите на инфраструктурата и железничките претпријатија работат според условите од националното законодавство или од законодавството на Заедницата;

(ѓ) следење, поттикнување и, таму каде што е соодветно, спроведување и развивање на безбедносната регулаторна рамка, вклучувајќи го и системот на национални безбедносни правила;

(е) контролирање на тоа дали железничкиот возен парк е уредно регистриран и дали информациите во националниот регистар поврзани со безбедноста, утврдени во согласност со членот 14 од Директивата 96/48/ЕЗ и од Директивата 2001/16/ЕЗ, се точни и ажурирани.

3. Задачите наведени во ставот 2 не можат да се пренесат или да се префрлат со поддоговор на ниеден раководител на инфраструктура, железничко претпријатие или служба за јавни набавки.

---

\* Пет години по влегувањето во сила на оваа Директива.

## Член 17

### Принципи на донесување одлуки

1. Органот за безбедност ги извршува своите задачи на отворен, недискриминациски и транспарентен начин. Особено им дозволува на сите страни да бидат сослушани и ги образложува своите одлуки. Бру реагира на барањата и на пријавите, без одлагање ги проследува барањата за информации и ги донесува сите свои одлуки во рок од четири месеци откако се доставени сите потребни информации. Може во секое време да побара техничка помош од раководителите на инфраструктурата и од железничките претпријатија или од други квалификувани тела кога ги извршува задачите наведени во членот 16. Во процесот на развивање национална регулаторна рамка, органот за безбедност се консултира со сите инволвирани лица и заинтересирани страни, вклучувајќи ги и раководителите на инфраструктурата, железничките претпријатија, производителите и службите за одржување, корисниците и претставниците на персоналот.
2. Органот за безбедност има слобода да ги спроведува сите инспекции и истраги што се потребни за реализирање на неговите задачи и им се дава пристап до сите релевантни документи и простории, инсталации и опрема на раководителите на инфраструктурата и на железничките претпријатија.
3. Земјите—членки ги преземаат неопходните мерки за да осигурат дека одлуките донесени од органот за безбедност подлежат на судско разгледување.
4. Органите за безбедност водат активна размена на погледи и на искуства со цел да ги усогласат нивните критериуми за донесување одлуки во целата Заедница. Нивната соработка е насочена особено кон овозможување и координирање на издавањето сертификати за безбедност на железнички претпријатија на кои им се дадени меѓународни железнички траси во согласност со процедурата утврдена во членот 15 од Директивата 2001/14/ЕЗ.

Агенцијата ги поддржува органите за безбедност во овие задачи.

## Член 18

### Годишен извештај

Секоја година органот за безбедност објавува годишен извештај за своите активности од претходната година и ѝ го испраќа на Агенцијата најдоцна до 30 септември. Извештајот содржи информации за:

- (а) развојот на безбедноста на железницата, вклучувајќи и збир на ЗБП на ниво на една земја-членка, утврдени во Анексот I;
- (б) важните измени во законодавството и во регулативите за безбедноста на железницата;
- (в) развојот на издавањето сертификати за безбедност и безбедносни одобренија;
- (г) резултатите од надзорот на раководителите на инфраструктурата и на железничките претпријатија и искуствата во врска со тоа.

## ПОГЛАВЈЕ V

### ИСТРАЖУВАЊЕ НЕСРЕЌИ И ИНЦИДЕНТИ

## Член 19

### Обврска за водење истрага

1. Земјите-членки ќе се погрижат за тоа истражното тело наведено во членот 21 да спроведе истрага по сериозни несреќи на железничкиот систем, чија цел е подобрување на безбедноста на железницата и спречување несреќи.
2. Освен сериозните несреќи, истражното тело наведено во членот 21 може да ги истражува оние несреќи и инциденти што под малку поинакви услови можеле да доведат до сериозни несреќи, вклучувајќи ги и техничките слабости на структурниот потсистем или на составните делови за



меѓусебно функционирање на трансевропските експресни или конвенционални железнички системи. Истражното тело, според своето дискрециско право, одлучува дали ќе се спроведе истрага за една таква несреќа или инцидент. Во својата одлука ги зема предвид:

- (а) сериозноста на несреќата или на инцидентот;
- (б) дали претставува дел од серија несреќи или инциденти што се релевантни за системот како целина;
- (в) нејзиното влијание врз безбедноста на железницата на ниво на Заедницата, и
- (г) барањата од раководителите на инфраструктурата, железничките претпријатија, органот за безбедност или од земјите-членки.

3. Размерот на истражните постапки и процедурата што треба да се следи при водењето такви истраги ги определува истражното тело, водејќи сметка за начелата и за целите од членовите 20 и 22 и во зависност од поуките што очекува да ги извлече од несреќата или од инцидентот за подобрување на безбедноста.

4. Истрагата во никој случај нема да се занимава со еднакво распределување на вината или на одговорноста.

## Член 20

### Статус на истрагите

1. Земјите—членки го определуваат, во рамките на нивниот правен систем, правниот статус на истрагата што ќе им овозможи на одговорните иследници да ја извршат својата задача на најефикасен начин и во најкраток рок.

2. Во согласност со законодавството што е во сила во земјите-членки и, таму каде што е соодветно, во соработка со органите одговорни за судската истрага, на иследниците, што е можно побргу:

- (а) им се овозможува пристап до местото на несреќата или на инцидентот, како и до железничкиот возен парк за кој се работи, поврзаната инфраструктура и сообраќајните контролни и сигнални инсталации;
- (б) им се дава правото на непосредно запишување на доказите и контролирано отстранување на остатоците, инфраструктурните инсталации или компоненти за истражни или аналитички цели;
- (в) им се овозможува пристап до и користење на содржината од инструментите за регистрирање што се наоѓаат во возот и од опремата за снимање вербални пораки и евидентирање на работата на сигналниот и на сообраќајниот контролен систем;
- (г) им се овозможува пристап до резултатите од извршениот преглед на телата на жртвите;
- (д) им се овозможува пристап до резултатите од извршениот преглед на персоналот на возот и на другиот персонал на железницата што е инволвиран во несреќата или во инцидентот;
- (ѓ) им се дава можност да го испрашуваат персонал на железницата што е инволвиран во тоа и другите сведоци;
- (е) им се овозможува пристап до сите релевантни информации или записи што ги имаат раководителот на инфраструктурата, инволвираните железнички претпријатија и органот за безбедност.

3. Истрагата се реализира независно од која било судска истрага.

## Член 21

### Истражно тело

1. Секоја земја-членка ќе се погрижи за тоа истрагата на несреќите и на инцидентите наведена во членот 19 да ја спроведува постојано тело, кое ќе се состои од најмалку еден иследник што може да ја врши функцијата одговорен иследник во случај на несреќа или на инцидент. Ова тело е независно по својата организација, правна структура и донесување одлуки од секој раководител на

инфраструктура, железничко претпријатие, тело за наплата, тело за распределба и овластено тело и од секоја страна чии интереси можат да бидат во конфликт со задачите што му се доверени на истражното тело. Понатаму, тоа е функционално независно од органот за безбедност и од секој регулатор на железниците.

2. Истражното тело ги извршува своите задачи независно од организациите наведени во ставот 1 и има доволно средства за тоа. На неговите иследници им се обезбедува статус кој им ги дава потребните гаранции за независност.

3. Земјите-членки ќе се погрижат за тоа железничките претпријатија, раководителите на инфраструктурата и, таму каде што е соодветно, органот за безбедност да бидат обврзани веднаш да го известат истражното тело за несреќите и за инцидентите наведени во членот 19. На истражното тело му се овозможува да реагира на тие извештаи и да ги направи потребните подготовки за започнување истрага во рок од една недела по примањето на извештајот за несреќата или за инцидентот.

4. Истражното тело може да ги комбинира своите задачи според оваа Директива со работата на истражување на настани што не се железнички несреќи и инциденти сè додека тие истраги не ја загрозуваат неговата независност.

5. Доколку е потребно, истражното тело може да побара помош од истражни тела од други земји-членки или од Агенцијата, кои би обезбедиле експертиза или би вршеле техничка контрола, анализи или процени.

6. Земјите-членки можат да му ја доверат на истражното тело задачата за водење истраги за железнички несреќи и за инциденти што не спаѓаат во оние што се наведени во членот 19.

7. Истражните тела водат активна размена на погледи и на искуства со цел се развијат заеднички истражни методи, да се изготват заеднички принципи за следење на препораките за безбедност и да се прилагодат кон техничкиот и научниот прогрес.

Агенцијата ги поддржува истражните органи во оваа задача.

## Член 22

### Истражна процедура

1. Несреќата или инцидентот наведена/наведен во членот 19 ја/го истражува истражно тело на земјата-членка во која се случила/случил. Доколку не може да се утврди во која земја-членка се случила/случил или доколку се случила/случил на или блиску до граничната инсталација помеѓу две земји-членки, релевантните тела се договараат кое од нив ќе ја спроведе истрагата или се договараат да ја спроведат во меѓусебна соработка. Во првиот случај, на другото тело му се дозволува да учествува во истрагата и целосно да ги споделува резултатите од неа. Истражните тела од друга земја-членка се повикуваат да учествуваат во истрагата секогаш кога во несреќата или инцидентот е вклучено железничко претпријатие основано и овластено во таа земја-членка.

Овој став не ги спречува земјите-членки да се договорат за тоа релевантните тела да ги водат истрагите во меѓусебна соработка и во други околности.

2. За секоја несреќа или инцидент, телото одговорно за истрагата обезбедува соодветни средства што ќе ја содржат потребната оперативна и техничка експертиза за водење истрага. Експертизата може да се добие од внатрешно или од надворешно тело, во зависност од карактерот на несреќата или на инцидентот што треба да се истражи.

3. Истрагата се води колку што е можно поотворено за да можат сите страни да бидат сослушани и да ги споделат резултатите. Релевантниот раководител на инфраструктурата и железничките претпријатија, органот за безбедност, жртвите и нивните роднини, сопствениците на оштетениот имот, производителите, службите за итни случаи што се инволвирани и претставниците на персоналот и корисниците редовно се известуваат за истрагата и за нејзиното напредување и, доколку тоа може да се примени, им се дава можност да ги достават нивните мислења и погледи во врска со истрагата и им се дозволува да се произнесат во врска со информациите во нацрт-извештаите.

4. Истражното тело го завршува истражувањето на местото на несреќата во што е можно пократок рок за да му овозможи на раководителот на инфраструктурата што е можно побргу да ја обнови инфраструктурата и да ја отвори за железнички транспортни услуги.

#### Член 23

##### Извештаи

1. Истрага на несреќа или на инцидент наведена/наведен во членот 19 е предмет на извештаи во облик соодветен на типот и сериозноста на несреќата или инцидентот и на релевантноста на истражните наоди. Извештаите ги наведуваат целите на истражните дејства онака како што е наведено во членот 19(1) и содржат, таму каде што е соодветно, препораки за безбедноста.

2. Истражното тело го објавува конечниот извештај во најкраток можен рок и обично не подоцна од 12 месеци по датумот на настанот. Извештајот ја следи, колку што е можно, структурата на известување утврдена во Анексот V. Извештајот, вклучувајќи ги и препораките за безбедност, се проследува до релевантните страни наведени во членот 22(3) и до засегнатите тела и страни во другите земји-членки.

3. Секоја година, најдоцна до 30 септември, истражното тело објавува годишен извештај во кој се наведени истрагите што се воделе во претходната година, препораките за безбедност што се дадени и дејствата преземени во согласност со препораките што се дадени претходно.

#### Член 24

##### Информации што треба да ѝ се испратат на Агенцијата

1. Во рок од една недела по донесувањето одлука да се отвори истрага, истражното тело ја известува Агенцијата за тоа. Информациите ги содржат датумот, времето и местото на настанот, како и видот и последиците од него во однос на смртни случаи, повреди и материјална штета.

2. Истражното тело ѝ испраќа на Агенцијата копија од конечниот извештај наведен во членот 23(2) и од годишниот извештај наведен во членот 23(3).

#### Член 25

##### Препораки за безбедност

1. Препораката за безбедност издадена од истражно тело во никој случај не значи претпоставка за можна вина или одговорност за несреќа или за инцидент.

2. Препораките се упатуваат до органот за безбедност и, таму каде што е потребно поради карактерот на препораката, до други тела или органи во земјата-членка или до други земји-членки. Земјите-членки и нивните органи за безбедност ги преземаат неопходните мерки за да осигурат дека препораките за безбедност дадени од страна на истражните тела се уредно земени предвид и, таму каде што е соодветно, дека се дејствувало според нив.

3. Органот за безбедност и другите органи или тела или, кога е соодветно, другите земји-членки до кои биле упатени препораките, најмалку еднаш годишно го известуваат истражното тело за мерките што се преземени или планирани како последица на препораките.

### ПОГЛАВЈЕ VI

### ОВЛАСТУВАЊА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ

#### Член 26

##### Прилагодување на анексите

Анексите се прилагодуваат на техничкиот и научниот напредок, во согласност со процедурата спомената во членот 27(2).

## Член 27

### Процедура на Комитетот

1. На Комисијата ѝ помага Комитетот формиран според членот 21 од Директивата 96/48/ЕЗ.
2. Таму каде што се прави повикување на овој став, се применуваат членовите 5 и 7 од Одлуката 1999/468/ЕЗ, имајќи ги предвид одредбите на членот 8 од неа.  
Периодот утврден во член 5(6) од Одлуката 1999/468/ЕЗ се одредува на три месеци.
3. Таму каде што се прави повикување на овој став, се применуваат членовите 3 и 7 од Одлуката 1999/468/ЕЗ, имајќи ги предвид одредбите на членот 8 од неа.
4. Комитетот ги донесува своите процедурални правила.

## Член 28

### Мерки за спроведување

1. Земјите-членки можат да го свртат вниманието на Комисијата на кои било мерки што се однесуваат на спроведувањето на оваа Директива. Се донесуваат соодветни одлуки во согласност со процедурата спомената во членот 27(2).
2. На барање на земја-членка или на сопствена иницијатива, Комисијата, во посебни случаи, ги разгледува примената и спроведувањето на одредбите што се однесуваат на издавањето сертификат за безбедност и безбедносно одобрение и во рок од два месеци од примањето на таквото барање донесува одлука во согласност со процедурата наведена во членот 27(2) за тоа дали конкретната мерка може да продолжи да се применува.

Комисијата ја проследува својата одлука до Европскиот парламент, до Советот и до земјите-членки.

## ПОГЛАВЈЕ VII

### ОПШТИ И ЗАВРШНИ ОДРЕДБИ

## Член 29

### Измени и дополнувања на Директивата 95/18/ЕЗ

Со ова се менува Директивата 95/18/ЕЗ како што следува:

- 1) Членот 8 се заменува со следново:

„Член 8

Условите поврзани со професионалната способност се исполнети кога железничкото претпријатие-барател има или ќе има раководна организација која поседува знаење и/или искуство потребно за извршување безбедна и сигурна оперативна контрола и надзор на видот операции назначени во дозволата“.

- 2) Во Анексот, се брише делот II.

## Член 30

### Измени и дополнувања на Директивата 2001/14/ЕЗ

Со ова се менува Директивата 2001/14/ЕЗ како што следува:

1) **Насловот** се заменува со следново:

„Директива 2001/14/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 26 февруари 2001 година за распределување на капацитетите на железничката инфраструктура и наплатување такси за користењето на железничката инфраструктура“.

2) Во **членот 30(2)**, точката (f) се заменува со следново:

„(f) договори за пристап во согласност со членот 10 од Директивата 91/440/ЕЕЗ на Советот од 29 јули 1991 година за развојот на железниците на Заедницата \* онака како што е изменета и дополнета со Директивата 2004/51/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од ... што ја изменува и ја дополнува Директивата 91/440/ЕЕЗ на Советот за развојот на железниците на Заедницата \*\*.

---

\* ОЈ L 237, 24.8.1991 година, стр. 25.

\*\* ОЈ L “

3) **Членот 32 се брише.**

4) Во **членот 34, ставот 2** се заменува со следново:

„2. На барање на земја-членка или на сопствена иницијатива, Комисијата, во посебни случаи, ги разгледува примената и спроведувањето на одредбите што се однесуваат на наплатување, распределување на капацитетите и во рок од два месеци од примањето на таквото барање донесува одлука во согласност со процедурата наведена во членот 35(2) за тоа дали конкретната мерка може да продолжи да се применува. Комисијата ја проследува својата одлука до Европскиот парламент, до Советот и до земјите-членки“.

## Член 31

### Извештај и понатамошни акции на Заедницата

Комисијата поднесува извештај за спроведувањето на оваа Директива до Европскиот парламент и до Советот до ..... \* и на секои пет години потоа. Извештајот, таму каде што е неопходно, е придружен со предлози за понатамошните акции на Заедницата.

## Член 32

### Казни

Земјите-членки ги утврдуваат правилата за казнување што се применуваат при прекршување на националните одредби донесени во согласност со оваа Директива и ги преземаат сите неопходни мерки за да осигурат дека тие се спроведуваат. Предвидените казни мораат да бидат ефикасни, сразмерни, недискриминациски и обесхрабрувачки.

Земјите-членки, до датумот наведен во членот 33, ја известуваат Комисијата за тие правила и, без одлагање, ја известуваат за сите последователни измени што влијаат на нив.

## Член 33

### Спроведување

---

\* Три години по влегувањето во сила на оваа Директива.

Земјите-членки ги ставаат во сила законите, регулативите и административните одредби потребни за усогласување со оваа Директива најдоцна до ..... \*За ова, тие веднаш ја информираат Комисијата.

Кога земјите-членки ги донесуваат овие мерки, тие содржат упатување до оваа Директива или се придружени со таков упат при нивното објавување. Начините за изработка на таквите упати ги утврдуваат земјите-членки.

#### Член 34

##### Влегување во сила

Оваа Директива влегува во сила на денот на нејзиното објавување во Службениот весник на Европската унија.

#### Член 35

##### Адресати

Оваа Директива е наменета за земјите-членки.

Стразбур, 29 април 2004 година

За Европскиот парламент

Претседател

П. КОКС

За Советот

Претседател

М. МЕКДАУЕЛ

---

\*\* Две години по влегувањето во сила на оваа Директива.



## АНЕКС I

### Заеднички безбедносни показатели

Заедничките безбедносни показатели за кои органите за безбедност треба да поднесат извештај:

Показатели поврзани со активностите наведени во членот 2(2), (а) и (б), треба одделно да се наведат, доколку се доставуваат.

Доколку се откријат нови факти или грешки по поднесувањето на извештајот, органот за безбедност ги менува или ги поправа показателите за конкретната година во првата погодна пригода и најдоцна до наредниот годишен извештај.

За показателите поврзани со несреќите наведени во насловот 1 подолу се применува Регулативата (ЕЗ) бр. 91/2003 на Европскиот парламент и на Советот од 16 декември 2002 година за железничката транспортна статистика,<sup>1</sup> доколку тие информации се достапни.

#### (1) Показатели поврзани со несреќи

1. Вкупниот и релативниот (за воз–километри) број несреќи и преглед на следниве видови несреќи:

- судари со возови, вклучувајќи и судари со пречки во самото растојание на шините;
- излегување на возови од шини;
- несреќи на премин преку пруга, вклучувајќи и несреќи со пешаци на премин преку пруга;
- несреќи на лица предизвикани од железнички возен парк во движење, со исклучок на самоубиства;
- самоубиства;
- пожари во железнички возен парк;
- друго.

Секоја несреќа се пријавува под типот на првичната несреќа, дури и ако последиците од вторичната несреќа се потешки, на пример, пожар по излегување од шини.

2. Вкупниот и релативниот (за воз–километри) број лица што се сериозно повредени и настрадани во несреќа од следниве категории:

- патници (исто така во однос на вкупниот број патници–километри);
- вработени лица, вклучувајќи го и персоналот на изведувачите;
- корисници на премин преку пруга;
- неовластени лица на објекти на железницата;
- друго.

#### (2) Показатели поврзани со инциденти и со пропусти

1. Вкупниот и релативниот (за воз–километри) број недостатоци како скршени пруги, издадени делови на шини и сигнализација на погрешна страна.

2. Вкупниот и релативниот (за воз–километри) број сигнали испратени при опасност.

3. Вкупниот и релативниот (за воз–километри) број скршени тркала и оски на железничкиот возен парк што е во употреба.

#### (3) Показатели поврзани со последици од несреќи

1. Вкупната и релативната (за воз–километри) сума за отштета во евра за сите несреќи при кои, доколку е можно, треба да се пресметаат и да се вклучат следниве отштети:

- смрт и повреди;
- надомест за губиток или за оштетување на имотот на патниците, персоналот или на трети лица, вклучувајќи ја и штетата нанесена на околината;

---

<sup>1</sup> OJ L 14, 21.1.2003 година, стр. 1.



- замена или поправка на оштетен железнички возен парк и железнички инсталации;
- одложувања, нарушувања и пренасочувања на сообраќајот, вклучувајќи ги дополнителните трошоци за персонал и губењето на идните приходи.

Од горенаведените трошоци се одзема отштетата или надоместот што се добива или се проценува дека треба да се добие од трети лица, како што се сопственици на моторни возила инволвирани во несреќи на премин преку пруга. Отштетата што се добива преку полиси за осигурување што ги имаат железничките претпријатија или раководителите на инфраструктура не се одзема.

2. Вкупниот и релативниот (во однос на бројот работни часови) број работни часови на персоналот и на изведувачите што се изгубени како последица на несреќи.

(4) Показатели поврзани со техничката безбедност на инфраструктурата и нејзината примена

1. Процент од колосеци каде што има Автоматска заштита на возови (АЗВ), процент од воз-километри кај што се користат оперативни АЗВ системи.

2. Број на премини преку пруга (вкупно и на линија-километар). Процент од премини преку пруга со автоматска или со рачна заштита.

(5) Показатели поврзани со управувањето со безбедноста

Внатрешни ревизии извршени од раководители на инфраструктура и од железнички претпријатија онака како што е наведено во документацијата за системот за безбедносно управување. Вкупен број извршени ревизии и процент од потребните (и/или планираните) ревизии.

(6) Дефиниции

Органите што поднесуваат извештај можат да користат национално применети дефиниции на показателите и на методите за пресметка на трошоците кога се доставуваат податоци во согласност со овој Анекс. Сите дефиниции и методи на пресметување што се користат се објаснуваат во Анексот од годишниот извештај наведен во членот 18.

## АНЕКС II

### Известување за националните безбедносни правила

Националните безбедносни правила за кои треба да се извести Комисијата според процедурата наведена во членот 8 вклучуваат:

1. правила што се однесуваат на постојните национални безбедносни цели и безбедносни методи;
2. правила што се однесуваат на условите за системите за безбедносно управување и на издавањето сертификати за безбедност на железничките претпријатија;
3. правила што се однесуваат на условите за давање одобренија за ставање во употреба и за одржување на нов и значително изменет железнички возен парк кој сè уште не е опфатен со ТСМФ. Известувањето вклучува и правила за размена на железнички возен парк помеѓу железнички претпријатија, системи за регистрирање и услови за процедури за тестирање;
4. заеднички оперативни правила на железничката мрежа кои сè уште не се опфатени со ТСМФ, вклучувајќи ги и правилата во врска со системот за управување со сигнализацијата и со сообраќајот;

5. правила со кои се пропишуваат услови за дополнителни внатрешни оперативни правила (правила на компанијата) кои мораат да ги утврдат раководителите на инфраструктурата и железничките претпријатија;

6. правила што се однесуваат на условите за персоналот што ги врши безбедносно критичните задачи, вклучувајќи го и критериумот за селекција, здравствената состојба и стручната подготовка и издавањето сертификати доколку сè уште не се опфатени со ТСМФ;

7. правила што се однесуваат на истражувањето несреќи и инциденти.

---

### **АНЕКС III**

#### **Системи за безбедносно управување**

##### **1. Услови за системот за безбедносно управување**

Системот за безбедносно управување мора да се документира во сите релевантни делови и, особено, да ја опишува распределбата на одговорностите во рамките на организацијата на раководителот на инфраструктурата или во рамките на железничкото претпријатие. Покажува како се обезбедува контролата од страна на раководството на различни нивоа, како се вклучени персоналот и неговите претставници на сите нивоа и како се осигурува подобрувањето на системот за безбедносно управување.

##### **2. Основни елементи на системот за безбедносно управување**

Основните елементи на системот за безбедносно управување се:

(а) безбедносна политика одобрена од извршниот директор на организацијата и проследена до целиот персонал;

(б) квалитативни и квантитавни цели на организацијата за одржувањето и зголемувањето на безбедноста и планови и постапки за постигнување на тие цели;

(в) постапки за исполнување на постојните, новите и на изменетите технички и оперативни стандарди или други пропишани услови онака како што се утврдени

– во ТСМФ, или

– во националните безбедносни правила наведени во членот 8 и во Анексот II, или

– во други релевантни правила, или

– во одлуките на органите

и постапки за обезбедување сообразност со стандардите и со другите пропишани услови во текот на целиот циклус на употреба на опремата и операциите;

(г) постапки и методи за изведување процена на ризици и спроведување мерки за контрола на ризиците секогаш кога промената на оперативните услови или новите материјали претставуваат нови ризици за инфраструктурата или за операциите;

(д) обезбедување програми за обука на персоналот и системи за да се осигура дека компетентноста на персоналот е задржана и дека задачите се извршуваат соодветно на тоа;

(ф) договори за прибирање доволно информации во самата организација и, таму каде што е соодветно, меѓу организациите што работат на истата инфраструктура;

(е) процедури и обрасци за тоа како треба да се документираат безбедносните информации и определување процедура за контрола на конфигурацијата на виталните безбедносни информации;

(ж) процедури за да се осигура дека за несреќите, инцидентите, пропустите и за другите опасни настани се поднесува извештај, дека тие се истражуваат и се анализираат и дека се преземаат потребните превентивни мерки;

(з) обезбедување планови за акција и тревога и за информирање при итни случаи, за што бил постигнат договор со соодветните државни органи;

(с) одредби за периодична внатрешна ревизија на системот за безбедносно управување.

---

#### **АНЕКС IV**

##### Декларации за конкретен дел од сертификатот за безбедност на мрежата

За да може органот за безбедност да издаде сертификат за безбедност за конкретен дел од мрежата, мораат да се достават следниве документи:

– документација од железничкото претпријатие за ТСМФ или за делови од ТСМФ и, каде што е релевантно, за национални безбедносни правила и други правила што се однесуваат на неговите операции, неговиот персонал и на неговиот железнички возен парк и за тоа како се осигурува сообразност со системот за безбедносно управување,

– документација од железничкото претпријатие за различните категории на персоналот што е вработен или ангажиран за работењето, вклучувајќи ги и условите од ТСМФ или од националните правила што ги исполнува и тоа дека има уредни дозволи,

– документација од железничкото претпријатие за различните типови железнички возен парк што се користат во работењето, вклучувајќи и доказ дека ги исполнуваат условите од ТСМФ или од националните правила и дека имаат уредни дозволи.

За да се избегне дуплирањето на работата и за да се намали обемот на информации, треба да се достават само кратките извештаи што се однесуваат на елементите во сообразност со ТСМФ и со другите услови од Директивата 96/48/EЗ и од Директивата 2001/16/EЗ.

---

## АНЕКС V

### Основна содржина на истражен извештај за несреќи и за инциденти

#### (1) Краток извештај

Краткиот извештај содржи краток опис на настанот, кога и каде се случил и последиците од него. Ги наведува директните причини, како и факторите што придонеле тој да се случи и индиректните причини утврдени со истрагата. Ги наведува главните препораки и ги дава информациите за адресатите.

#### (2) Непосредни факти за настанот

##### 1. Настанот:

- датум, точно време и место на настанот;
- опис на случувањата и на местото на несреќата, вклучувајќи ги и напорите за спасување и услугите за итни случаи;
- одлуката да се отпочне истрага, составот на тимот истражници и водењето на истрагата.

##### 2. Заднина на настанот:

- персоналот и изведувачите што се инволвирани и другите страни и сведоци;
- возовите и нивниот состав, вклучувајќи ги и броевите од регистрацијата на артиклите во железничкиот возен парк за кој станува збор;
- опис на инфраструктурниот и сигналниот систем – тип на шини, прекинувачи, блокирање, сигнали, заштита на возовите;
- средства за комуникација;
- работи што се извршуваат до или во близината на местото;
- активирање на планот за итни случаи во железницата и како се одвивало тоа;
- активирање на планот за итни случаи на јавните служби за спасување, на полицијата и на медицинските служби и како се одвивало тоа.

##### 3. Смртни случаи, повреди и материјални штети:

- патници и трети страни, персонал, вклучувајќи ги и изведувачите;
- товар, багаж и друг имот;
- железнички возен парк, инфраструктура и околина.

##### 4. Надворешни околности:

- временски услови и географски референции.

#### (3) Досие за истражните дејства и за истрагата

1. Краток извештај од сведоштвата (предмет на заштита на идентитетот на лицата):

- железнички персонал, вклучувајќи ги и изведувачите;
- други сведоци.

2. Систем за безбедносно управување:

- рамковна организација и како се даваат и се извршуваат наредби;
- услови за персоналот и како се спроведуваат;
- рутини на внатрешни проверки и ревизии и резултатите од нив;
- делови што ги поврзуваат различните учесници кои работат со инфраструктурата.

3. Правила и прописи:

- релевантни правила и прописи на Заедницата и национални правила и прописи;
- други правила, како што се оперативни правила, локални упатства, услови за персоналот, препораки за одржување и стандарди што можат да се применат.

4. Функционирање на железнички возен парк и на техничките инсталации:

- сигнален и контролен команден систем, вклучувајќи го и бележењето од инструментите за регистрирање автоматски податоци;
- инфраструктура;
- опрема за комуникација;
- железнички возен парк, вклучувајќи го и бележењето од инструментите за регистрирање автоматски податоци.

5. Документација за оперативниот систем:

- мерки за сообраќајна контрола и сигнализација преземени од персоналот,
- размена на вербални пораки поврзани со настанот, вклучувајќи ја и документацијата од записите,
- мерки преземени за заштита и обезбедување на местото на настанот.

6. Делови што ја поврзуваат работата на човекот, машината и на организацијата:

- работно време што важи за персоналот за кој станува збор;
- здравствени и лични фактори што влијаат на настанот, вклучувајќи го и постоењето на физички или на психолошки стрес,
- проектирање на опремата што влијае врз деловите што ја поврзуваат работата на човекот и на машината.

7. Претходни настани од сличен карактер.

(4) Анализи и заклучоци

1. Конечен извештај од редицата настани:

- донесување заклучоци во врска со настанот, базирани на фактите што се утврдени во насловот (3).

2. Дискусија:

- анализа на фактите што се утврдени во насловот (3) со цел да се извлечат заклучоци во врска со причините за настанот и со резултатите на службите за спасување.

3. Заклучоци:

- директни и непосредни причини за настанот, вклучувајќи ги и факторите што придонеле тој да се случи, а се поврзани со дејствата преземени од лицата што се инволвирани или состојбата на железничкиот возен парк или од техничките инсталации;
- индиректни причини поврзани со обученоста, постапките и со одржувањето;

– суштински причини поврзани со условите од регулаторната рамка и со примената на системот за безбедносно управување.

4. Дополнителни забелешки:

– недостатоци и негативности утврдени за време на истрагата што не се релевантни за заклучоците за причините.

(5) Мерки што се преземени

– Досие за мерките што се веќе преземени или усвоени како последица на настанот.

(6) Препораки