

Οδηγός

Μοντέλο διαχείρισης της επιβολής της νομοθεσίας

	<i>Συντάχθηκε από</i>	<i>Επικυρώθηκε από</i>	<i>Εγκρίθηκε από</i>
<i>Όνοματεπώνυμο</i>	S. D'ALBERTANSON	M. SCHITTEKATTE	C. CARR
<i>Ιδιότητα</i>	Μέλος ομάδας έργου	Υπεύθυνος έργου	Προϊστάμενος Μονάδας
<i>Ημερομηνία</i>	29/06/2018	29/06/2018	29/06/2018
<i>Υπογραφή</i>			

Ιστορικό εγγράφου

<i>Έκδοση</i>	<i>Ημερομηνία</i>	<i>Παρατηρήσεις</i>
1.0	29/06/2018	Τελική έκδοση για δημοσίευση

Το παρόν έγγραφο αποτελεί νομικώς μη δεσμευτικό οδηγό του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων. Δεν θίγει τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων που προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία της ΕΕ. Επιπλέον, η δεσμευτική ερμηνεία του δικαίου της ΕΕ αποτελεί αποκλειστική αρμοδιότητα του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

1 Εισαγωγή

Σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας μπορεί να εκδίδεται από εθνική αρχή ασφάλειας (ΕΑΑ) ή από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων (ο Οργανισμός). Οι εγκρίσεις ασφάλειας εκδίδονται από ΕΑΑ. Τα ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας ή οι εγκρίσεις ασφάλειας που εκδίδονται από τον Οργανισμό ή από ΕΑΑ ελέγχονται πάντοτε από ΕΑΑ κατά τη διάρκεια ισχύος τους στο πλαίσιο της εποπτείας του εκάστοτε οργανισμού από την ΕΑΑ. Αυτό συνεπάγεται ότι, σε περίπτωση διαπίστωσης περιπτώσεων μη συμμόρφωσης, υπεύθυνες για τη λήψη των κατάλληλων μέτρων είναι οι ΕΑΑ, οι οποίες επιλαμβάνονται του ζητήματος σε πρώτο βαθμό, στο πλαίσιο της άσκησης των ρυθμιστικών τους εξουσιών. Είναι, επίσης, σαφές ότι, εάν αποβούν άκαρπες οι προσπάθειες της ΕΑΑ να επανορθώσει την κατάσταση, είτε η ΕΑΑ είτε ο Οργανισμός κατόπιν διαβούλευσης με την ΕΑΑ μπορεί να ανακαλέσει ή να περιορίσει το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας της επιχείρησης ή, στην περίπτωση των εγκρίσεων ασφάλειας, η ΕΑΑ μπορεί να περιορίσει ή να ανακαλέσει την έγκριση ασφάλειας.

Τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ακολουθούν διαφορετικές προσεγγίσεις όσον αφορά τη ρυθμιστική εποπτεία των σιδηροδρόμων. Ορισμένες εθνικές αρχές που είναι επιφορτισμένες με την εποπτεία των σιδηροδρόμων έχουν περιορισμένες εξουσίες επιβολής της νομοθεσίας για την ασφαλή λειτουργία των σιδηροδρόμων, ενώ σε άλλα κράτη μέλη η εθνική αρχή ασφάλειας (ΕΑΑ) έχει άμεση εξουσία παρέμβασης. Δεδομένου ότι οι εθνικές νομικές εξουσίες είναι περιορισμένες βάσει του εθνικού δικαίου, ορισμένα κράτη μέλη χρησιμοποιούν διατάξεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, όπως τις διατάξεις της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 και της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Επί του παρόντος δεν υπάρχουν κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με τις περιστάσεις στις οποίες μια ΕΑΑ μπορεί να ασκήσει τις εξουσίες αυτές, πέραν των οριζόμενων στην οδηγία (ΕΕ) 2016/798. Στο άρθρο 17 παράγραφος 5 προβλέπεται ότι, εάν μια ΕΑΑ κρίνει ότι κάτοχος ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας δεν πληροί πλέον τους όρους πιστοποίησης, αποφασίζει να ανακαλέσει ή να περιορίσει το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας ή, εάν το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας έχει εκδοθεί από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής «ο Οργανισμός»), ζητεί από τον Οργανισμό να το πράξει. Σε κάθε περίπτωση, η απόφαση αυτή πρέπει να είναι αιτιολογημένη. Η διάταξη που επιτρέπει σε μια ΕΑΑ να ανακαλέσει ή να περιορίσει ένα ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας βάσει αποδεικτικών στοιχείων που προκύπτουν κατά την εποπτεία θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως μέσο για την επιβολή αλλαγών.

Πέραν των ανωτέρω, υπάρχουν επίσης διαφορές μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά το ποιος είναι αρμόδιος για τη δίωξη των οργανισμών σε περιπτώσεις παραβιάσεων ασφάλειας και υπό ποιες συνθήκες κινούνται τέτοιου είδους διαδικασίες. Σε ορισμένα κράτη μέλη, τη διερεύνηση σοβαρών συμβάντων αναλαμβάνουν οι κρατικές εισαγγελικές αρχές και όχι η ΕΑΑ. Σε κάποια κράτη μέλη, είναι δυνατή η άσκηση δίωξης σε βάρος οργανισμών για παραβάσεις της νομοθεσίας σχετικά με την ασφαλή λειτουργία των σιδηροδρόμων ακόμη και εάν δεν έχει σημειωθεί σοβαρό ατύχημα. Σε άλλα κράτη μέλη, δίωξη ασκείται μόνο σε περιπτώσεις που έχουν συμβεί σοβαρά ατυχήματα. Οι εν λόγω διαφορές ως προς τις προσεγγίσεις των κρατών μελών συνεπάγονται προκλήσεις τόσο για το ρυθμιστικό πλαίσιο της ΕΕ για τους σιδηροδρόμους όσο και για τις ΕΑΑ που εφαρμόζουν την ενωσιακή νομοθεσία. Τέλος, σε ορισμένα κράτη μέλη, η εθνική νομοθεσία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων καλύπτει επίσης ζητήματα ασφάλειας στην

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

εργασία. Στην πλειονότητα των κρατών μελών, αρμόδια για αυτού του είδους τα θέματα δεν είναι η ΕΑΑ, αλλά άλλη αρχή η οποία λειτουργεί υπό διαφορετικό νομικό καθεστώς. Ζητήματα σχετικά με την επιβολή της νομοθεσίας ενδέχεται επίσης να ανακύψουν και σε συνθήκες διασυνοριακής κυκλοφορίας, δεδομένου ότι η ΕΑΑ του εκάστοτε κράτους μέλους λειτουργεί εντός διαφορετικού νομικού πλαισίου και έχει διαφορετικές εξουσίες παρέμβασης για την επιβολή μέτρων βελτίωσης της ασφάλειας.

Η ορθή εφαρμογή των αρχών εποπτείας αναμένεται να έχει ως αποτέλεσμα τη συνεκτική και δίκαιη άσκηση της εποπτείας εκ μέρους των ΕΑΑ, συμπεριλαμβανομένων των δραστηριοτήτων τους για την επιβολή της νομοθεσίας. Ο Οργανισμός πιστεύει ότι θα μπορούσε να συνδράμει τις ΕΑΑ παρέχοντάς τους κατευθυντήριες οδηγίες για την ευρύτερη εφαρμογή των αρχών αυτών ως βάση μιας συνεκτικής προσέγγισης στο ζήτημα της επιβολής της νομοθεσίας στα κράτη μέλη.

1.1 Σκοπός του οδηγού

Το παρόν έγγραφο κατευθυντήριων οδηγιών παρέχει στις ΕΑΑ ένα απλό Μοντέλο διαχείρισης της επιβολής της νομοθεσίας (ΜΔΕΝ), το οποίο θα τους χρησιμεύσει ως βοήθημα στη λήψη αποφάσεων σχετικά με την επιβολή της νομοθεσίας σε περίπτωση μη συμμόρφωσης των οργανισμών προς το εθνικό ή το ενωσιακό δίκαιο. Στόχος του μοντέλου αυτού είναι να κατηγοριοποιήσει, με τη βοήθεια ενός απλού πίνακα, το επίπεδο αδυναμίας ελέγχου μιας απόκλισης κινδύνου που παρατηρείται κατά την εποπτεία.

Στο σημείο αυτό αναφέρεται η σχέση μεταξύ των εθνικών εκτελεστικών εξουσιών και των εξουσιών που προβλέπονται στην Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 σε σχέση με ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας, με σκοπό να διασφαλιστεί η ύπαρξη ισότιμων όρων ως προς την αντιμετώπιση περιπτώσεων μη συμμόρφωσης και παραβιάσεων της νομοθεσίας για τους αιτούντες πιστοποιητικών ασφάλειας και για όσους υπόκεινται στην εποπτεία των εθνικών εποπτικών αρχών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο ΜΔΕΝ είναι ένα εργαλείο στη διάθεση των Εθνικών Αρχών Ασφάλειας (ΕΑΑ) που βοηθάει να επιτευχθεί συνέπεια ως προς την επιβολή των νόμων που επιτρέπουν την επιβολή ποινών ή προειδοποιήσεων για βελτίωση ορισμένων πτυχών στο σύστημα του ελέγχου των κινδύνων ενός οργανισμού. Στόχος του εργαλείου είναι να παράσχει στις ΕΑΑ ένα μέσο συμμόρφωσης προς το άρθρο 7 παράγραφος 1 της κοινής μεθόδου ασφάλειας (ΚΜΑ) για την εποπτεία. Για τον σκοπό αυτό, οι ΕΑΑ πρέπει να εφαρμόζουν κριτήρια λήψης αποφάσεων σχετικά με τον τρόπο χειρισμού των περιπτώσεων μη συμμόρφωσης που εντοπίζονται. Στις αιτιολογικές σκέψεις 5, 6, 7 και 8 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2018/761 της Επιτροπής [ΚΜΑ για την εποπτεία] καθίσταται επίσης σαφές ότι οι ΕΑΑ θα πρέπει να ασκούν τις εποπτικές τους δραστηριότητες με στόχο τη βελτίωση της αμοιβαίας εμπιστοσύνης στις προσεγγίσεις τους για τη λήψη αποφάσεων και να ενεργούν κατά τρόπο αναλογικό, καθώς επίσης και να μεριμνούν ώστε οι ενéργειές τους να στοχεύουν τους τομείς που ενέχουν τον μεγαλύτερο κίνδυνο και να λογοδοτούν για τις αποφάσεις τις οποίες λαμβάνουν. Το μοντέλο επιβολής αποτελεί μέσο για την επίτευξη και αυτών των σκοπών.

1.2 Σε ποιους απευθύνεται ο παρών οδηγός;

Το παρόν έγγραφο απευθύνεται:

- στις ΕΑΑ κατά την αξιολόγηση που διενεργούν, στο πλαίσιο της εποπτείας τους, σχετικά με το σύστημα διαχείρισης ασφάλειας (ΣΔΑ) των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής·
- στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και στους διαχειριστές υποδομής, ως οδηγός σχετικά με τα πιθανά επακόλουθα σε περίπτωση μη τήρησης των νομικών απαιτήσεων.

1.3 Πεδίο εφαρμογής

Ένα ΜΔΕΝ όπως αυτό:

- Μπορεί να προσφέρει βοήθημα για όσους ασκούν εποπτικές δραστηριότητες, παρέχοντάς τους ένα πλαίσιο για τη λήψη συνεκτικών αποφάσεων επιβολής·
- βοηθά τις ΕΑΑ να παρακολουθούν κατά πόσον είναι δίκαιες και συνεκτικές οι αποφάσεις επιβολής τις οποίες λαμβάνουν οι υπεύθυνοι για την άσκηση της εποπτείας·
- μπορεί να διευκολύνει τον χειρισμό πιο περίπλοκων υποθέσεων·
- μπορεί να καταδείξει ότι η ΕΑΑ ενεργεί με τρόπο στοχευμένο, δίκαιο, διαφανή και αναλογικό, εάν το ΜΔΕΝ δημοσιοποιηθεί από την ΕΑΑ που το χρησιμοποιεί.

Το παρόν έγγραφο δεν καλύπτει την επιβολή της νομοθεσίας από άλλες ρυθμιστικές αρχές πλην των ΕΑΑ.

1.4 Δομή των κατευθυντήριων οδηγιών

Το παρόν έγγραφο αποτελεί μέρος του εγχειριδίου κατευθυντήριων οδηγιών του Οργανισμού που υποστηρίζει τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τους διαχειριστές υποδομής, τις εθνικές αρχές ασφάλειας και τον Οργανισμό, για την εκπλήρωση των ρόλων τους και την εκτέλεση των καθηκόντων τους σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/798.

Error! Reference source not found.
Error! Reference source not found.0



Σχήμα 1: Εγχειρίδιο κατευθυντήριων οδηγιών του Οργανισμού

Κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, οι ΕΑΑ θα πρέπει να συνεργάζονται με άλλους ρυθμιστικούς οργανισμούς, όπως προβλέπεται στην ενωσιακή και στην εθνική νομοθεσία. Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τις περιπτώσεις στις οποίες είναι σκόπιμη η συνεργασία με άλλους οργανισμούς παρέχονται στην έκδοση με τίτλο *Agency guide on supervision* (Οδηγός του Οργανισμού για την εποπτεία).

Είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι το μοντέλο θα πρέπει να χρησιμοποιείται από πρόσωπα με επαρκείς ικανότητες σε θέματα εποπτείας [βλέπε επίσης την έκδοση με τίτλο *Agency guide on competence management framework* (Οδηγός του Οργανισμού σχετικά με το πλαίσιο διαχείρισης της επάρκειας)] ως βοήθημα και όχι ως υποκατάστατο της επαγγελματικής κρίσης.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

Περιεχόμενα

1	Εισαγωγή	2
1.1	Σκοπός του οδηγού	3
1.2	Σε ποιους απευθύνεται ο παρών οδηγός;	3
1.3	Πεδίο εφαρμογής	3
1.4	Δομή των κατευθυντήριων οδηγιών	4
2	Το μοντέλο διαχείρισης της επιβολής της νομοθεσίας	7
2.1	Περιορισμοί	7
2.2	Προτεραιότητες επιβολής	7
2.3	Ανάλυση απόκλισης κινδύνου	8
	Παράρτημα 1 – Διάγραμμα ροής	15
	Παράρτημα 2 – Παραδείγματα	16
	Παράδειγμα 1: Παράβαση – «Ακραία» απόκλιση κινδύνου	16
	Παράδειγμα 2: Παράβαση – «Σημαντική» απόκλιση κινδύνου	16
	Παράδειγμα 3: Παράβαση – «Μέτρια» απόκλιση κινδύνου	18
	Παράδειγμα 4: Καμία – «Καμία» απόκλιση κινδύνου	18

2 Το μοντέλο διαχείρισης της επιβολής της νομοθεσίας

2.1 Περιορισμοί

Η αξιολόγηση του κινδύνου και της συμμόρφωσης προς την εθνική νομοθεσία μπορεί να είναι από πολύ απλή έως πολύ σύνθετη. Κατά τη διενέργεια αξιολογήσεων και ελέγχων της συμμόρφωσης προς τη νομοθεσία δεν είναι πάντοτε εύκολο να προσδιοριστούν με σαφήνεια οι περιπτώσεις μη συμμόρφωσης. Επιπλέον, είναι συχνό φαινόμενο να διαπιστώνονται κατά την εποπτεία διάφορες παραλείψεις με διαφορετικό βαθμό σοβαρότητας. Το αν ένας νόμος έχει πράγματι παραβιαστεί και ποιοι οργανισμοί ή πρόσωπα θα πρέπει να καταστούν υπόλογα, καθώς και ο τρόπος αποκατάστασης τυχόν παράβασης ή παραβάσεων του νόμου αποτελούν ζητήματα στα οποία είναι συχνά δύσκολο να δοθούν λύσεις.

Το μοντέλο διαχείρισης της επιβολής της νομοθεσίας αποτελεί ένα βοήθημα για τη λήψη αποφάσεων από υπαλλήλους των ΕΑΑ οι οποίοι θα πρέπει να διαθέτουν επαρκείς ικανότητες για τη χρήση του. Επιπλέον, δεν πρόκειται για ένα μοντέλο το οποίο καλύπτει όλες τις πιθανές επιμέρους περιπτώσεις που μπορεί να συναντήσει κάποιος που ασκεί εποπτική δραστηριότητα ούτε παρέχει αυτομάτως τη «σωστή απάντηση». Αυτό συμβαίνει επειδή η εποπτική δραστηριότητα αυτή καθαυτή προϋποθέτει ότι το πρόσωπο που την ασκεί χρησιμοποιεί την κρίση του για την εκτίμηση του κινδύνου. Ειδικότερα, οι επόπτες θα κληθούν να κρίνουν το μέγεθος της «απόκλισης κινδύνου», όπως ορίζεται στο μοντέλο, στοιχείο το οποίο έχει κρίσιμη σημασία για τη χρήση του μοντέλου αυτού. Επομένως, το μοντέλο θα πρέπει να χρησιμοποιείται ως βοήθημα για τη λήψη αποφάσεων από όσους είναι επιφορτισμένοι με εποπτικά καθήκοντα και δεν θα πρέπει να γίνεται αντιληπτό ως ένα μέσο που τους περιορίζει. Οι χρήστες του συγκεκριμένου πλαισίου θα πρέπει να λάβουν κατάλληλη κατάρτιση όσον αφορά τη χρήση του καθώς και τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να αξιολογούν τον σχετικό κίνδυνο και να ελέγχουν με κριτική σκέψη αν μια περίπτωση συμμορφώνεται προς τη νομοθεσία.

Το μοντέλο αυτό μπορεί να εφαρμοστεί εντός διαφορετικών νομικών πλαισίων και διαφορετικών κρατών μελών. Η εκάστοτε ΕΑΑ θα πρέπει, ωστόσο, να μεριμνά ώστε η χρήση του παρόντος μοντέλου να συνάδει με το αντίστοιχο ισχύον εθνικό ρυθμιστικό πλαίσιο. Το διάγραμμα ροής στο Παράρτημα 1 υποδεικνύει το στάδιο στο οποίο χρησιμοποιείται το μοντέλο και τον τρόπο με τον οποίο αξιοποιείται για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με την άσκηση δίωξης ή τον περιορισμό ή την ανάκληση ενός ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας ή μιας έγκρισης ασφάλειας.

Το συγκεκριμένο μοντέλο περιλαμβάνει ένα επιπλέον στάδιο που αφορά το ζήτημα του αν ένα ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας θα πρέπει να ανακληθεί ή να περιοριστεί.

2.2 Προτεραιότητες επιβολής

Οι ΕΑΑ ασκούν εποπτεία με σκοπό να ελέγχουν αν μια επιχείρηση πληροί τους όρους υπό τους οποίους της χορηγήθηκε ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας. Στην πράξη αυτό σημαίνει ότι για τη χορήγηση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας, η αρμόδια για την αξιολόγηση αρχή έχει καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η επιχείρηση έχει προσκομίσει επαρκείς πληροφορίες που καταδεικνύουν ότι έχει ή θα έχει στη διάθεσή της

λειτουργικό σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας (ΣΔΑ) το οποίο ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των κοινών μεθόδων ασφάλειας ως προς τα αποδεικτικά στοιχεία για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης.

Τα ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας ή οι εγκρίσεις ασφάλειας ισχύουν για διάστημα έως 5 ετών κατ' ανώτατο όριο, και στη διάρκεια της περιόδου αυτής τελούν υπό την εποπτεία μιας ΕΑΑ, σκοπός της οποίας είναι να διασφαλίζει ότι οι όροι του ΣΔΑ που καθορίστηκαν στην αρχική αίτηση εξακολουθούν να πληρούνται στην πράξη κατά τη διάρκεια ισχύος του πιστοποιητικού.

Εάν η ΕΑΑ διαπιστώσει περιπτώσεις μη συμμόρφωσης, θα πρέπει να εξετάσει τρόπους αντιμετώπισής τους. Ένας τρόπος για να αξιολογήσει η ΕΑΑ το ΣΔΑ σε οποιαδήποτε περίπτωση είναι να χρησιμοποιήσει μοντέλο ικανότητας ή ωριμότητας διαχείρισης το οποίο παρέχει μια μέθοδο για την αξιολόγηση της ωριμότητας του ΣΔΑ ενός οργανισμού [βλέπε επίσης την έκδοση με τίτλο *Agency guide on management maturity model* (Οδηγός του Οργανισμού σχετικά με το μοντέλο ωριμότητας διαχείρισης)].

Επιπλέον, η ΕΑΑ κάθε κράτους μέλους θα πρέπει να εφαρμόζει στρατηγική εποπτείας και σχέδια εποπτείας. Τα έγγραφα αυτά απαιτούνται βάσει της κοινής μεθόδου ασφάλειας για την εποπτεία. Η στρατηγική εποπτείας εστιάζει στις βασικές προτεραιότητες της ΕΑΑ στο πλαίσιο της εποπτείας, της προώθησης και της ενθάρρυνσης της σιδηροδρομικής ασφάλειας. Κάθε ΕΑΑ θα πρέπει, επομένως, να γνωρίζει επακριβώς ποιο είναι το σημείο του σιδηροδρομικού συστήματος στο οποίο εντοπίζονται οι σοβαροί κίνδυνοι και ποια είναι η διαχειριστική ικανότητα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, όπως προκύπτει από την εποπτική δραστηριότητα, και να διοχετεύσει αναλόγως τους πόρους της. Μολονότι η ΕΑΑ μπορεί να πραγματοποιεί έρευνες ή να λαμβάνει μέτρα σε οποιονδήποτε τομέα εντός του πεδίου αρμοδιοτήτων της, θα πρέπει, μέσω της στρατηγικής εποπτείας και του σχεδίου ή σχεδίων εποπτείας που εφαρμόζει, να επικεντρώνει σαφώς τη δράση της σε συγκεκριμένους τομείς. Αναμένεται, επομένως, ότι οι αρχές που ασκούν εποπτική δραστηριότητα θα επικεντρώνονται σε συγκεκριμένους τομείς και ότι η προσέγγιση του ΜΔΕΝ θα υποστηρίζει τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν στις περιπτώσεις που φαίνεται ότι έχουν σημειωθεί παραβάσεις της νομοθεσίας. Τέλος, στη στρατηγική και στο σχέδιο ή στα σχέδια των ΕΑΑ θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη και το έργο άλλων ρυθμιστικών φορέων ή αρμόδιων για την επιβολή της νομοθεσίας οργανισμών, όπως η αστυνομία, για παράδειγμα, σε τομείς όπως η ασφάλεια του περιβάλλοντος ή των εργαζομένων, ανάλογα με την περίπτωση.

2.3 Ανάλυση απόκλισης κινδύνου

Κατά τη διάρκεια των εποπτικών δραστηριοτήτων, οι ΕΑΑ θα πρέπει να συλλέγουν πληροφορίες σχετικά με την επικινδυνότητα, τους σχετικούς κινδύνους και την επάρκεια των μέτρων ελέγχου. Τα στοιχεία αυτά χρησιμοποιούνται για μια αρχική εκτίμηση του πραγματικού κινδύνου σε σύγκριση με το επίπεδο κινδύνου που επιτρέπεται από τη νομοθεσία, τα πρότυπα ή τις κατευθυντήριες οδηγίες (κίνδυνος αναφοράς). Η διαφορά μεταξύ του κινδύνου αναφοράς και της πραγματικής κατάστασης του οργανισμού είναι η «**απόκλιση κινδύνου**».

Ανάλογα με τη διαφορά μεταξύ της πραγματικής και της προσδοκώμενης κατάστασης, η απόκλιση αυτή μπορεί να χαρακτηριστεί, με βάση το σχετικό της μέγεθος, ως εξής:

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

Error! Reference source not found.
Error! Reference source not found.0

- **«Ακραία»**, σε περίπτωση σοβαρής έλλειψης συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις της ενωσιακής και/ή της εθνικής νομοθεσίας. Για παράδειγμα, η παντελής απουσία ελέγχων ασφάλειας μπορεί να έχει ως άμεσο αποτέλεσμα ένα επικίνδυνο συμβάν, δηλαδή η απόκλιση κινδύνου είναι μεγάλη. Κάτι τέτοιο σημαίνει, κατ' επέκταση, ότι στο ΣΔΑ δεν έχουν τεθεί σε εφαρμογή διαδικασίες για τον έλεγχο των κινδύνων σε πολλαπλά επίπεδα ή ότι οι κίνδυνοι δεν ελήφθησαν καθόλου υπόψη στο ΣΔΑ κατά τη διαδικασία εκτίμησης κινδύνων.
- **«Σημαντική»**, σε περίπτωση σοβαρής έλλειψης συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις της ενωσιακής και/ή της εθνικής νομοθεσίας, για παράδειγμα συνεχής ή εσκεμμένη παράλειψη συντήρησης της εγκεκριμένης διαλειτουργικής υποδομής κατά τα προβλεπόμενα στις συμφωνηθείσες τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), ενδεχομένως για σκοπούς οικονομικού οφέλους. Κάτι τέτοιο θα μπορούσε επίσης να επηρεάσει τις επιδόσεις είτε του τροχαίου υλικού είτε της υποδομής και να έχει επιπτώσεις και σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Η απόκλιση κινδύνου δεν είναι τόσο μεγάλη όσο στην ακραία περίπτωση, αλλά παραμένει σημαντική. Η κατάσταση αυτή μπορεί επίσης να υποδεικνύει ότι η πιθανή αστοχία δεν ελήφθη επαρκώς υπόψη στο ΣΔΑ κατά τη διαδικασία εκτίμησης κινδύνων.
- **«Μέτρια»**, όταν εντοπίζεται μη αποδεκτή απόκλιση στο ΣΔΑ, αλλά η εν λόγω αστοχία δεν είναι σοβαρή στο πλαίσιο του ελέγχου των κινδύνων και δεν είναι πιθανό να έχει δυσμενείς επιπτώσεις στην ασφάλεια. Για παράδειγμα, ενδέχεται να υπάρχουν κατασκευαστικά στοιχεία τα οποία, παρότι λειτουργούν επαρκώς, δεν συμμορφώνονται προς τους κανόνες διαλειτουργικότητας ή προσβασιμότητας. Στην περίπτωση αυτή, η απόκλιση δεν οφείλεται στην επιδίωξη ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος, αλλά στην ανεπάρκεια των ελέγχων. Η απόκλιση κινδύνου είναι σχετικά μικρή και οι επιπτώσεις δεν είναι αρκετά εκτεταμένες ώστε να προκαλέσουν σοβαρές ανησυχίες. Στις περιπτώσεις που επιτρέπεται από την εθνική νομοθεσία, η ΕΑΑ μπορεί να επιβάλει κυρώσεις ως διορθωτικά μέτρα.
- **«Οριακή»**, όταν η απόκλιση στο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας είναι ήσσονος σημασίας και μπορεί εύκολα να διορθωθεί. Στην περίπτωση αυτή, τα προβλήματα συμμόρφωσης με την εθνική και την ευρωπαϊκή νομοθεσία δεν είναι σοβαρά. Η απόκλιση κινδύνου δεν είναι σημαντική και τυχόν ζητήματα που ανακύπτουν μπορούν εύκολα να διευθετηθούν.

Η απόκλιση κινδύνου μπορεί να χρησιμοποιηθεί με δύο τρόπους:

- αφενός, για να αποφασιστεί ποιες είναι οι ενδεδειγμένες ενέργειες στις οποίες θα πρέπει να προβεί η ΕΑΑ προκειμένου να διασφαλίσει τη συμμόρφωση του οργανισμού με τη νομοθεσία· και
- αφετέρου, για να προσδιοριστεί αν θα πρέπει να ληφθούν μέτρα επιβολής σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους μέλους, όπως είναι η άσκηση δίωξης ή η έκδοση ειδοποιήσεων.

Εάν σε έναν συγκεκριμένο τομέα υπάρχουν πολλαπλές «αποκλίσεις κινδύνου», τότε αυτές θα πρέπει να εξεταστούν χωριστά. Στην περίπτωση αυτή, υπάρχουν δύο πιθανές προσεγγίσεις:

- Οι αποκλίσεις κινδύνου μπορούν να αντιμετωπιστούν χωριστά με συγκεκριμένα μέτρα ειδικά για την καθεμία, εφόσον η εθνική νομοθεσία παρέχει στην ΕΑΑ επαρκείς εξουσίες εν προκειμένω. Για παράδειγμα, σε περίπτωση μέτριας απόκλισης κινδύνου θα ήταν δυνατόν να συνταχθεί επιστολή

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

με την οποία ζητείται η εφαρμογή διορθωτικών μέτρων ή η κατάρτιση σχεδίου δράσης από τον οργανισμό για την επίλυση του προβλήματος και ταυτόχρονα, εάν στον ίδιο τομέα διαπιστώνεται ακραία απόκλιση κινδύνου, θα μπορούσε να εξεταστεί το ενδεχόμενο επιβολής αυστηρότερων κυρώσεων, όπως είναι η ειδοποίηση επιβολής μέτρων ή η άσκηση δίωξης·

- Τα «κενά κινδύνου» συλλέγονται σε έναν συγκεκριμένο τομέα και στη συνέχεια εξετάζονται ως συνολικά στοχευμένη δράση στο υψηλότερο δυνατό επίπεδο. Η προσέγγιση αυτή περιλαμβάνει επίσης την κατάρτιση σχεδίου δράσης για την αντιμετώπιση των υπολοίπων ανεπαρκειών χαμηλότερου επιπέδου. Για παράδειγμα, εάν υπάρχουν 5 «αποκλίσεις κινδύνου» εκ των οποίων τρεις είναι μέτριες, μία σημαντική και μία ακραία, τότε θα πρέπει να ληφθούν τα μέτρα που αντιστοιχούν στην ακραία απόκλιση κινδύνου και να συμφωνηθεί με τον ενδιαφερόμενο οργανισμό η κατάρτιση σχεδίου δράσης με καθορισμένη προθεσμία για την αντιμετώπιση όλων των υπολοίπων ανεπαρκειών που εντοπίστηκαν. Εάν διαπιστώνονται αρκετές αποκλίσεις κινδύνου στο επίπεδο της σημαντικής ή μέτριας απόκλισης, ίσως είναι σκόπιμο να χρησιμοποιηθεί το αμέσως ανώτερο επίπεδο απόκλισης κινδύνου, ώστε να αποτυπωθεί ο συνδυασμένος συνολικός κίνδυνος και να καταρτιστεί, και σε αυτή την περίπτωση, σχέδιο δράσης για την αντιμετώπιση των ζητημάτων χαμηλότερου επιπέδου. Θα πρέπει, ωστόσο, να λαμβάνεται μέριμνα ώστε η ενέργεια αυτή να πραγματοποιείται με τρόπο αναλογικό και διαφανή, και όχι αυθαίρετο.

Κατά τον προσδιορισμό του πραγματικού κινδύνου, οι υπεύθυνοι για την άσκηση της εποπτείας θα πρέπει να βασίζονται στην εκτίμησή τους σε πληροφορίες σχετικά με την επικινδυνότητα και τα μέτρα ελέγχου αξιοποιώντας την επάρκεια ικανοτήτων, την κατάρτιση και την πείρα τους, καθώς και τις κατευθυντήριες οδηγίες και άλλες σχετικές πηγές πληροφοριών. Η απόφαση θα πρέπει να βασίζεται στην πιθανότητα βλάβης και όχι στο τι έχει (ενδεχομένως) συμβεί στην πραγματικότητα.

Για τον προσδιορισμό του κινδύνου και, κατ' επέκταση, της απόκλισης κινδύνου (δηλαδή της διαφοράς μεταξύ του πραγματικού κινδύνου και του κινδύνου αναφοράς) από την οπτική της εποπτείας, η απλούστερη προσέγγιση είναι να χρησιμοποιηθούν τρεις παράμετροι εκτίμησης του κινδύνου. Οι τρεις παράμετροι είναι οι συνέπειες, η πιθανότητα και η έκταση.

- **Οι συνέπειες** είναι η φύση της βλάβης που είναι ευλόγως αναμενόμενο να επέλθει.
- **Η πιθανότητα** είναι το ενδεχόμενο επέλευσης του συμβάντος που μπορεί να προξενήσει βλάβη, και όχι η δραστηριότητα αυτή καθαυτή.
- **Ως έκταση** νοείται ο αριθμός των ατόμων που είναι πιθανό να επηρεαστούν ή ο βαθμός ζημίας που προξενείται.

Κατά την άσκηση της εποπτείας θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι είναι δυνατόν να τεθούν σε εφαρμογή ορισμένα μέτρα ελέγχου με σκοπό: να περιοριστούν οι συνέπειες ή η έκταση ενός συμβάντος, να ληφθεί υπόψη η πιθανότητα επέλευσης ενός συμβάντος ή να συνεκτιμηθούν και οι τρεις παράμετροι. Η διαφορά μεταξύ του γενικού συμπεράσματος των εκτιμήσεων σχετικά με τις τρεις παραμέτρους στην πράξη και της κατάστασης αναφοράς (δηλαδή της κατάστασης στην οποία θα έπρεπε να βρίσκεται ένας οργανισμός εάν εφάρμοζε όλα τα μέτρα ελέγχου που προβλέπονται από τη νομοθεσία, τα πρότυπα και τις κατευθυντήριες οδηγίες) αντιστοιχεί στην απόκλιση κινδύνου. Αυτό σημαίνει ότι οι ΕΑΑ που ασκούν εποπτεία θα πρέπει να

έχουν σαφή εικόνα της κατάστασης αναφοράς που θεωρείται ότι θα έπρεπε να επικρατεί και να μπορούν να τη συγκρίνουν με την πραγματική κατάσταση προκειμένου να προσδιορίσουν την απόκλιση κινδύνου.

Κατά γενικό κανόνα, θα πρέπει να αναμένεται αυστηρότερο επίπεδο επιβολής όταν η κατάσταση αναφοράς, η νομοθεσία, τα πρότυπα ή οι κατευθυντήριες οδηγίες είναι γνωστές και καθιερωμένες και ο οργανισμός λειτουργεί σε σαφώς χαμηλότερο επίπεδο.

Ορισμένες νομικές απαιτήσεις έχουν σε μεγάλο βαθμό διοικητικό χαρακτήρα και δεν επηρεάζουν άμεσα τον κίνδυνο. Για τα εν λόγω είδη ζητημάτων, όταν επιτρέπεται από της νομικές ρυθμίσεις των Κρατών Μελών, δεν ενδείκνυται κατά κανόνα η δίωξη του σχετικού οργανισμού ή η υποβολή φακέλου σε δικαστική αρχή, αν και μπορούν να επιβληθούν άλλες κυρώσεις. Οι διαθέσιμες κυρώσεις πριν από την εξέταση της επιλογής της δίωξης ποικίλλουν από το ένα Κράτος Μέλος στο άλλο, αλλά θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, είτε μια επίσημη προειδοποίηση-όχληση για επανόρθωση της ανεπάρκειας εντός συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος είτε κάποιου είδους περιορισμό των δραστηριοτήτων του φορέα. Για τις περιπτώσεις στις οποίες ενδείκνυται η άσκηση δίωξης και τούτο επιτρέπεται από το νομικό σύστημα των Κρατών Μελών, θα πρόκειται συνήθως ένας συνδυασμός υψηλού κινδύνου μαζί με εξαιρετική αποτυχία ή ενόψει ενός σαφώς καθορισμένου ή σαφώς καθορισμένου προτύπου, το οποίο είναι πολύ γνωστό και προφανές.

Περιπτώσεις που το περιστατικό που οδήγησε σε πιθανή νομική εκτέλεση αφορά σε αποτυχία ενός προσώπου να συμμορφωθεί με κάποιον διοικητικό κανόνα ή διαδικασία που έχει δημιουργηθεί βάσει του δικαίου της ΕΕ, αλλά συνυπάρχουν και ευρύτερες οργανωτικές αστοχίες. Θα πρέπει να θεωρείται ως ασύνηθες το γεγονός ότι η νομική εκτέλεση στρέφεται αποκλειστικά εναντίον ενός φυσικού προσώπου, εκτός εάν υπάρχουν στοιχεία ότι το φυσικό πρόσωπο σκοπίμως και εν γνώσει του δεν ακολούθησε την κατάλληλη διαδικασία. Οι ΕΑΑ που έχουν τη νομική δυνατότητα να μπορούν να στρέφονται νομικά κατά φυσικά πρόσωπα θα πρέπει να γνωρίζουν ότι η δίωξη ενός προσώπου και η μη εξέταση της όλης κατάστασης όσον αφορά ένα οργανισμό-οργάνωση σημαίνει ότι μπορεί να παραλειφθούν αστοχίες στα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας. Ο κίνδυνος να επαναληφθεί το περιστατικό από άλλο φυσικό πρόσωπο στο μέλλον συνεχίζει να υφίσταται.

Κατά την εξέταση δυνατοτήτων δράσης, η ΕΑΑ θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη μια σειρά παραγόντων. Σε αυτούς μπορούν να περιλαμβάνονται παράγοντες που μειώνουν την πιθανότητα ανάληψης δράσης από την ΕΑΑ ή ενδέχεται να μειώσουν την αναληφθείσα δράση. Εναλλακτικά, οι παράγοντες αυτοί θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν ζητήματα με τα οποία λαμβάνεται μέριμνα για την αύξηση της σοβαρότητας της δράσης των ΕΑΑ ή του τύπου της. Στους παράγοντες που θα μπορούσαν να συμβάλουν στον μετριασμό ή την αύξηση της δράσης που πρέπει να εξεταστεί σε σχέση με τον οργανισμό που υπόκειται στην επιβολή της νομοθεσίας και οι οποίοι ενδέχεται, ως εκ τούτου, να επηρεάσουν τη δράση που πρέπει να αναληφθεί από την ΕΑΑ, περιλαμβάνουν τα εξής, χωρίς να περιορίζονται σε αυτά:

- *το ιστορικό του σχετικού συμβάντος·*
- *προηγούμενα σχετικά μέτρα επιβολής, μεταξύ άλλων και από άλλους ρυθμιστικούς φορείς, όπως π.χ. η εθνική αστυνομία·*

- προηγούμενες προειδοποιήσεις και ειδοποιήσεις, μεταξύ άλλων και όσον αφορά πολλαπλές περιπτώσεις μη συμμόρφωσης (διοικητικής φύσεως) ή σσονος σημασίας·
- το αν η μη τήρηση της νομοθεσίας ή των απαιτήσεων για την ασφάλεια ήταν εσκεμμένη και στόχευε στην αποκόμιση οικονομικού οφέλους·
- το επίπεδο πραγματικής βλάβης·
- το ιστορικό βάσει προηγούμενων επιθεωρήσεων· και
- το συνολικό επίπεδο συμμόρφωσης εντός του οργανισμού.

Άλλα στρατηγικά ζητήματα τα οποία η ΕΑΑ θα μπορούσε επίσης να λάβει υπόψη κατά τη λήψη απόφασης σχετικά με πιθανή δράση επιβολής της νομοθεσίας είναι μεταξύ άλλων κατά πόσον η δράση:

- εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον·
- είναι αναγκαία για την προστασία ευάλωτων ομάδων (π.χ. παιδιών ή ηλικιωμένων)·
- έχει ως αποτέλεσμα τη διασφάλιση διαρκούς συμμόρφωσης·
- έχει επιπτώσεις σε άλλους οργανισμούς εντός ή εκτός του σιδηροδρομικού τομέα· και
- έχει ως αποτέλεσμα την εξάλειψη της απόκλισης κινδύνου και την επίτευξη της κατάστασης αναφοράς.

Σημείωση: καμία διάταξη των προηγούμενων παραγράφων δεν περιορίζει την ικανότητα των ΕΑΑ να λαμβάνουν μέτρα επιβολής της νομοθεσίας στο πλαίσιο των νομικών εξουσιών και αρμοδιοτήτων τους. Οι ανωτέρω παράγοντες είναι ζητήματα τα οποία μπορεί να λάβει υπόψη η ΕΑΑ εάν το επιτρέπει το νομικό σύστημα του Κράτους Μέλους.

Κατόπιν αυτής της αξιολόγησης, η ΕΑΑ θα πρέπει να λάβει υπόψη τις ακόλουθες αρχές κατά την εξαγωγή του συμπεράσματός της σχετικά με τη λήψη μέτρων επιβολής:

- Αντιμετωπίζει το προτεινόμενο μέτρο επιβολής τους κινδύνους με σειρά προτεραιότητας κατά τρόπο ώστε οι σοβαρότεροι κίνδυνοι να αντιμετωπίζονται πρώτοι;
- Αντιμετωπίζει το προτεινόμενο μέτρο επιβολής την αιτία του κινδύνου;
- Αντιμετωπίζει το προτεινόμενο μέτρο επιβολής τις άμεσες αστοχίες ελέγχου του κινδύνου ή τις παραλείψεις συμμόρφωσης προς τη νομοθεσία;
- Αντιμετωπίζει το προτεινόμενο μέτρο επιβολής τα βαθύτερα προβλήματα;
- Εξετάστηκαν επαρκώς τα ζητήματα σε επίπεδο οργανισμού και όχι σε ατομικό επίπεδο;

Στον πίνακα που ακολουθεί παρέχονται κατευθυντήριες οδηγίες λήψης αποφάσεων, χωρίς ωστόσο αυτές να αποτελούν τον απόλυτο γνώμονα των ενδεδειγμένων ενεργειών σε όλες τις δυνατές περιπτώσεις, οι ΕΑΑ πρέπει επίσης να εξετάσουν τον τρόπο με τον οποίο οποιαδήποτε ενέργεια που θα αναληφθεί μπορεί να εφαρμοστεί στο πλαίσιο του νομικού συστήματος που λειτουργεί σε αυτό το κράτος μέλος

Error! Reference source not found.
Error! Reference source not found.0

Απόκλιση από τις νομικές απαιτήσεις που περιλαμβάνει το ΣΔΑ	Αρχική απόκλιση κινδύνου	Αρχικό αναμενόμενο μέτρο επιβολής		
Παράβαση	Ακραία	Ενέργεια μετριασμού του κινδύνου Εάν ναι, να γίνει μετάβαση σε χαμηλότερη απόκλιση κινδύνου	Εφαρμόζεται η εθνική νομοθεσία για την αντιμετώπιση του κινδύνου για την ασφάλεια	Πιθανή ενέργεια σχετικά με το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας / την έγκριση ασφάλειας
		Όχι	Ναι	Ανάκληση (Να γίνει αιτιολογημένη παραπομπή στον ERA εάν η πιστοποίηση χορηγήθηκε από τον ERA ως φορέα πιστοποίησης ασφάλειας)
	Ναι	Ναι	Καμία ενέργεια σε σχέση με το πιστοποιητικό ασφάλειας Εάν ο ERA είναι ο φορέας πιστοποίησης ασφάλειας, να ειδοποιηθεί σχετικά με οποιαδήποτε ενέργεια της ΕΑΑ που αφορά τον υπό εξέταση οργανισμό	
	Σημαντική	Όχι	Ναι	Περιορισμός (Να γίνει αιτιολογημένη παραπομπή στον ERA εάν η πιστοποίηση χορηγήθηκε από τον ERA)
		Ναι	Όχι	Καμία ενέργεια σε σχέση με το πιστοποιητικό ασφάλειας Εάν ο ERA είναι ο φορέας πιστοποίησης ασφάλειας, να ειδοποιηθεί σχετικά με οποιαδήποτε ενέργεια της ΕΑΑ που αφορά τον υπό εξέταση οργανισμό
Μέτρια	Όχι	Ναι	Καμία ενέργεια σε σχέση με το πιστοποιητικό ασφάλειας. (Εάν ο ERA είναι ο φορέας πιστοποίησης ασφάλειας, να του διαβιβαστεί αιτιολογημένη ειδοποίηση σχετικά με οποιαδήποτε ενέργεια της ΕΑΑ που αφορά τον υπό εξέταση οργανισμό)	

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

Error! Reference source not found.
Error! Reference source not found.0

		Ναι	Όχι	Καμία ενέργεια σε σχέση με το πιστοποιητικό ασφάλειας
	Οριακή	Όχι	Εάν είναι αναγκαίο	Καμία ενέργεια σε σχέση με το πιστοποιητικό ασφάλειας
		Ναι	Καμία ενέργεια	Καμία ενέργεια σε σχέση με το πιστοποιητικό ασφάλειας
Καμία	Καμία	Όχι	Όχι	Καμία ενέργεια

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

Error! Reference source not found.
Error! Reference source not found.

Όπου:

Στην **πρώτη στήλη**, ως παράβαση νοείται η παράβαση της νομοθεσίας. Επομένως, το σημείο αφετηρίας είναι ότι έχει σημειωθεί παράβαση της νομοθεσίας (της εθνικής ή της ενωσιακής ή και των δύο).

Στη **δεύτερη στήλη**, η αρχική απόκλιση κινδύνου είναι η διαφορά μεταξύ του επιπέδου κινδύνου που επιτρέπεται από τη νομοθεσία, τα πρότυπα ή τις κατευθυντήριες οδηγίες (όταν αυτά χρησιμοποιούνται ως βάση της συμμόρφωσης προς τις κείμενες διατάξεις) για την υπό διερεύνηση δραστηριότητα και της πραγματικής κατάστασης κινδύνου στην πράξη, **πριν** από τη λήψη οποιουδήποτε μέτρου για τον μετριασμό του κινδύνου. Αυτή η απόκλιση χαρακτηρίζεται, με βάση το σχετικό μέγεθός της, ως «Ακραία», «Σημαντική», «Μέτρια» ή «Οριακή» ανάλογα με τη διαφορά μεταξύ της πραγματικής και της προσδοκώμενης κατάστασης.

Στην **τρίτη στήλη**, η ΕΑΑ επιχειρεί να αντιμετωπίσει το διαπιστωθέν κενό κινδύνου. Η ΕΑΑ θα επιχειρήσει να εξασφαλίσει τη συμμετοχή του οργανισμού για την επίλυση του προβλήματος. Είτε ο οργανισμός προβαίνει σε ενέργειες για την επίλυση ή τον μετριασμό του άμεσου κινδύνου, οπότε η απάντηση είναι «ναι» ή όχι, οπότε η απάντηση είναι «όχι». Πρέπει να σημειωθεί ότι εναπόκειται στην ΕΑΑ να πεισθεί ότι η προτεινόμενη από τον οργανισμό δράση είναι επαρκής ή όχι. Εάν δεν είναι, μπορούν να χρησιμοποιήσουν περαιτέρω το μοντέλο για να κλιμακώσουν τα πιθανά μέτρα επιβολής.

Στην **τέταρτη στήλη**, η εφαρμογή της ισχύουσας εθνικής νομοθεσίας από την ΕΑΑ για την αντιμετώπιση του κινδύνου για την ασφάλεια σημαίνει ότι η ΕΑΑ ασκεί τις εξουσίες που διαθέτει για την αντιμετώπιση των ανεπαρκειών ως προς τις εθνικές νομικές διατάξεις για την ασφάλεια. Αυτό σημαίνει επίσης ότι η ΕΑΑ αντιμετωπίζει τις ελλείψεις ως προς τη συμμόρφωση με τις διατάξεις του ευρωπαϊκού δικαίου, στις περιπτώσεις που αυτές έχουν μεταφερθεί στο εθνικό δίκαιο, όπως και ότι, εφόσον επιτρέπεται από την εθνική νομοθεσία, η ΕΑΑ μπορεί να ασκήσει δίωξη ή να παραπέμψει το ζήτημα στις κρατικές εισαγγελικές αρχές, ανάλογα με την περίπτωση. Επομένως, και σε αυτή την περίπτωση, η απάντηση είναι «ναι» ή «όχι».

Στην **πέμπτη στήλη** εξετάζονται οι ενέργειες που μπορούν να πραγματοποιηθούν σε σχέση με το πιστοποιητικό ασφάλειας του αιτούντος. Κατά γενικό κανόνα, εάν ο αιτών δεν είναι συνεργάσιμος και η ΕΑΑ χρειάστηκε να εφαρμόσει την εθνική νομοθεσία για την αντιμετώπιση μιας ακραίας απόκλισης κινδύνου, είναι σκόπιμο να εξετάζεται το ενδεχόμενο ανάκλησης ή περιορισμού του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας ή της έγκρισης ασφάλειας.

Η ανάκληση του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας ή της έγκρισης ασφάλειας είναι η ενδεδειγμένη ενέργεια όταν ένας οργανισμός διαχειρίζεται τους κινδύνους με τρόπο ο οποίος δεν είναι καθόλου ικανοποιητικός και θέτει το ταξιδιωτικό κοινό ή άλλους σε σοβαρό κίνδυνο βλάβης. Αυτή είναι μια περίπτωση ακραίας απόκλισης κινδύνου. Η ανάκληση ενός πιστοποιητικού δημιουργεί επίσης προβλήματα, καθώς συνεπάγεται τη διακοπή του σιδηροδρομικού δρομολογίου. Θεωρείται, ως εκ τούτου, ότι η ανάκληση είναι κάτι που θα πρέπει να γίνεται μόνο όταν όλες οι άλλες λύσεις ή επιλογές επιβολής έχουν αποτύχει ή υπάρχει προσδοκία ότι οι λύσεις αυτές δεν θα οδηγήσουν στο επιθυμητό αποτέλεσμα.

Στην περίπτωση περιορισμού ενός ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας ή μιας έγκρισης ασφάλειας, θα πρέπει απαραίτητα να καθορίζεται με ιδιαίτερη σαφήνεια τόσο το πεδίο εφαρμογής του περιορισμού όσο και τυχόν όροι που πρέπει να εκπληρωθούν για την άρση του. Για παράδειγμα, μπορεί να είναι σκόπιμο να απαγορευτεί σε μια μεταφορική εταιρεία η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, εάν η εταιρεία δεν είναι σε θέση να αποδείξει ότι συμμορφώνεται πλήρως με την ενωσιακή νομοθεσία για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων. Κάτι τέτοιο συνεπάγεται ότι η μόλις η επιχείρηση μπορέσει να αποδείξει τη συμμόρφωσή

της, θα είναι σε θέση να υποβάλει αίτηση για αναπροσαρμοσμένο πιστοποιητικό ώστε να αρθεί ο περιορισμός.

Στην πράξη, όπως και στα παραδείγματα που παρουσιάζονται στο Παράρτημα 2, η ΕΑΑ καλείται να λαμβάνει υπόψη διάφορους άλλους ελαφρυντικούς ή επιβαρυντικούς παράγοντες κατά τη λήψη της απόφασής της σχετικά με τις ενέργειες στις οποίες θα προβεί. Οι παράγοντες αυτοί περιλαμβάνουν ενδεικτικά:

- *το προηγούμενο ιστορικό του οργανισμού σε θέματα ασφάλειας·*
- *το κατά πόσον τρίτα μέρη τα οποία εκφεύγουν του ελέγχου του σιδηροδρομικού οργανισμού είχαν μεγαλύτερη ευθύνη από ό,τι ο ίδιος ο οργανισμός για το συμβάν, π.χ. περιπτώσεις παρείσφρησης στον σιδηρόδρομο·*
- *το αν ο οργανισμός έχει λάβει ποτέ συμβουλές από την ΕΑΑ ή αν έχουν κινηθεί εναντίον του στο παρελθόν διαδικασίες από την ΕΑΑ σε τομείς οι οποίοι σχετίζονται με τον τομέα στον οποίο επήλθε το συμβάν·*
- *το κατά πόσον η παράλειψη εκπλήρωσης των απαιτήσεων ασφάλειας και των διαχειριστικών καθηκόντων του οργανισμού στο πλαίσιο του ΣΔΑ στόχευε στην αποκόμιση οικονομικού οφέλους·*
- *Ποια θα ήταν η πραγματική ζημία ή πιθανή ζημία*
- *τη στάση του οργανισμού, δηλαδή αν επιζητεί έμπρακτα τη διόρθωση της κατάστασης ή αν, αντιθέτως, είναι πρόδηλη η έλλειψη ενδιαφέροντος εκ μέρους του όσον αφορά τα θέματα ασφάλειας.*

Η ΕΑΑ μπορεί να λάβει υπόψη ορισμένους στρατηγικούς παράγοντες κατά τη λήψη απόφασης σχετικά με τα μέτρα επιβολής που πρέπει να ληφθούν, προκειμένου να σταθμιστεί κανείς με τις εξουσίες που πρέπει να αναλάβει και τις νομικές του αρμοδιότητες. Σε αυτά περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

- *κοινωνικές και πολιτικές παραμέτρους,*
- *την κουλτούρα ασφάλειας εντός του οργανισμού και την ταχύτητα με την οποία ο οργανισμός μπορεί να διορθώσει την ανεπάρκεια/παρατυπία,*
- *το δημόσιο συμφέρον,*
- *τον αντίκτυπο της προτεινόμενης ενέργειας στον οργανισμό και στην ευρύτερη κοινωνία, όσον αφορά το παράδειγμα που θέτει καθώς και τις επιπτώσεις στην ικανότητα των οργανισμών να συνεχίσουν τη λειτουργία τους.*

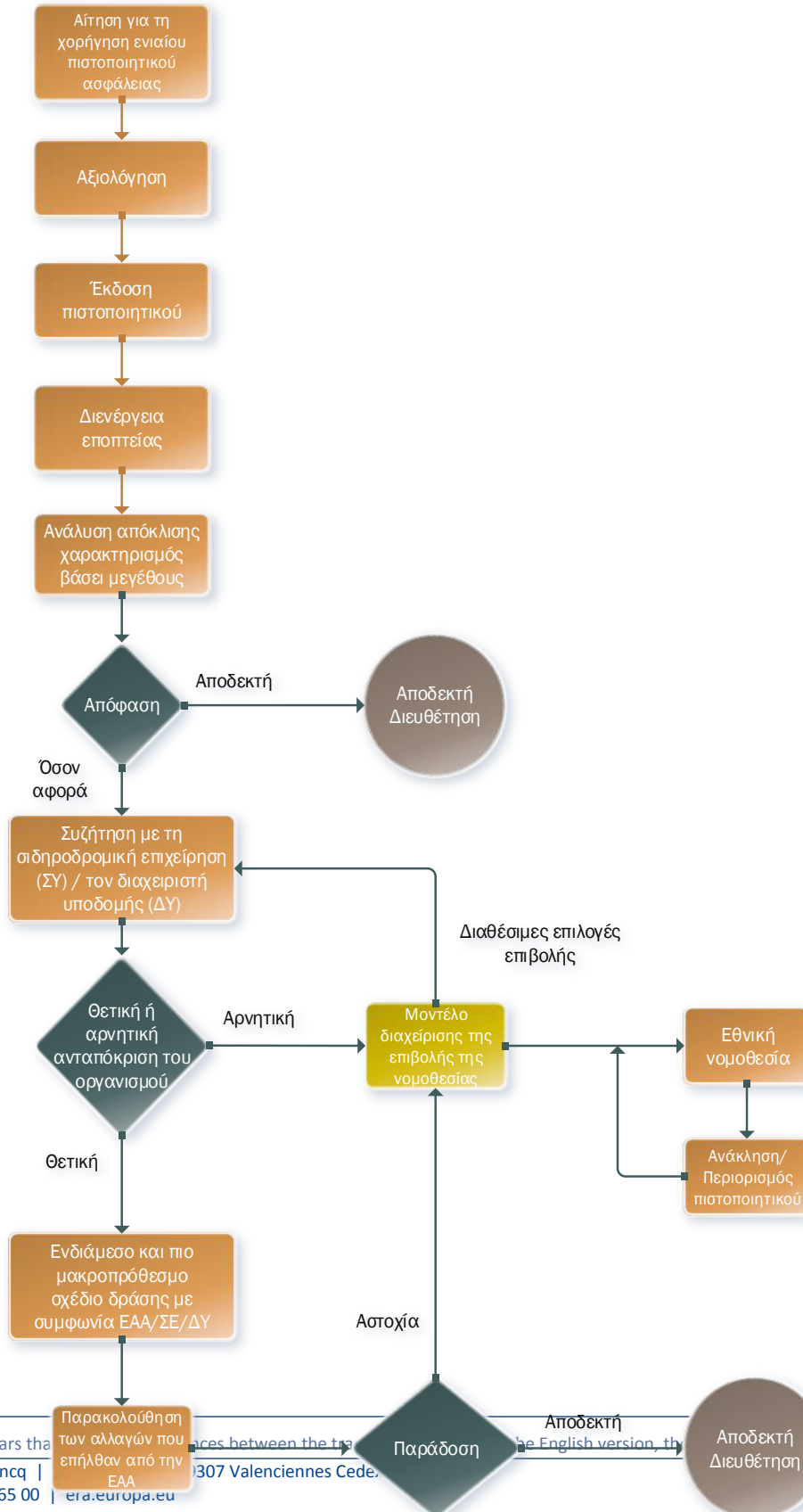
Η ΕΑΑ μπορεί να χρησιμοποιήσει το αποτέλεσμα του πίνακα ως οδηγό για το αναμενόμενο μέτρο επιβολής και στη συνέχεια να λάβει υπόψη τους προαναφερθέντες παράγοντες προκειμένου να τη βοηθήσουν στην επιλογή της ενδεδειγμένης ενέργειας σε μια δεδομένη περίπτωση.

Δεδομένου ότι κάθε απόφαση που λαμβάνεται από την ΕΑΑ πρέπει να αιτιολογείται και να διαβιβάζεται στον ενδιαφερόμενο οργανισμό (αρχή της διαφάνειας), συνιστάται οι λόγοι για την αλλαγή προσέγγισης να καταγράφονται στην έκθεση και να συμπεριλαμβάνονται στην περιγραφή της κατάστασης που οδήγησε στην εισήγηση περί κίνησης ή μη νομικής διαδικασίας ή δίωξης.

Error! Reference source not found.
Error! Reference source not found.

Παράρτημα 1 – Διάγραμμα ροής

Error! Reference source not found.
Error! Reference source not found.



Παράρτημα 2 – Παραδείγματα

Παράδειγμα 1: Παράβαση – «Ακραία» απόκλιση κινδύνου

Μια σιδηροδρομική επιχείρηση δηλώνει ότι το ΣΔΑ που εφαρμόζει περιλαμβάνει ολοκληρωμένο πρόγραμμα κατάρτισης και διαχείρισης οδηγών, το οποίο προβλέπει τη χρήση προσομοιωτών, την προληπτική χρήση συσκευών καταγραφής δεδομένων αμαξοστοιχίας και την επίβλεψη των δραστηριοτήτων των οδηγών μέσω συστήματος διαχείρισης οδηγών.

Από τις δραστηριότητες εποπτείας προκύπτει ότι ο προσομοιωτής δεν έχει λειτουργήσει επί σειρά μηνών και ότι τους τελευταίους 6 μήνες δεν έχει γίνει λήψη δεδομένων από τις συσκευές καταγραφής για την παρακολούθηση της συμπεριφοράς των οδηγών. Λόγω ασθενειών και συνταξιοδοτήσεων, η επίβλεψη της συμπεριφοράς των οδηγών μέσω συστήματος διαχείρισης είτε δεν πραγματοποιείται καθόλου είτε πραγματοποιείται εκτός των χρονικών ορίων που προβλέπει το σχετικό πρότυπο της επιχείρησης.

Επιπλέον, σημειώνεται ότι πραγματοποιήθηκαν προσλήψεις νέων οδηγών στην επιχείρηση και κατά το διάστημα έως την έναρξη της εποπτείας σημειώθηκε αύξηση του αριθμού των προκαλούμενων από τον οδηγό συμβάντων, των παραβιάσεων σηματοδότη, των περιπτώσεων υπέρβασης του σημείου στάσης και συμβάντων ελευθέρωσης θυρών.

Βάσει του πίνακα, η απόκλιση κινδύνου χαρακτηρίζεται ως «ακραία» καθώς, πρώτον, υπάρχουν σαφείς ενδείξεις αστοχίας σε ό,τι αφορά τη διαχείριση της επάρκειας ικανοτήτων των οδηγών και, δεύτερον, υπάρχει σαφής και αυξανόμενη σύνδεση μεταξύ της αδυναμίας διαχείρισης της δραστηριότητας των οδηγών και της αύξησης του αριθμού των συμβάντων ασφάλειας που σχετίζονται με τους οδηγούς. Η ΕΑΑ θα πρέπει να κινηθεί νομικές διαδικασίες ώστε να διευθετηθεί το ζήτημα με τη σιδηροδρομική επιχείρηση. Δεδομένης της σοβαρότητας του αυξημένου αριθμού των συμβάντων, είναι προφανές ότι το μέγεθος της απόκλισης κινδύνου είναι μεγάλο.

Στην περίπτωση αυτή, είναι πιθανό ένα συμβάν με πολλαπλά θανατηφόρα ατυχήματα να αφορά σε κίνδυνο να συμβεί εάν δεν αντιμετωπιστεί η κατάσταση. Η υπηρεσία που διενεργεί την εποπτεία θα πρέπει να εξετάζει μέτρα επιβολής για την αδυναμία ελέγχου του κινδύνου στους οργανισμούς, το προσωπικό και τους επιβάτες και άλλους, εάν το επιτρέπει η νομοθεσία του Κράτους Μέλους. Τα μέτρα επιβολής της νομοθεσίας θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν την επίσημη απαίτηση από την ΕΑΑ με επιστολή ή ειδοποίηση ότι οι ελλείψεις πρέπει να αποκατασταθούν σύμφωνα με ένα χρονοδιάγραμμα για τη λήψη μέτρων. Εάν οι ελλείψεις και οι απορρέοντες κίνδυνοι είναι αρκετά σοβαροί, αυτό μπορεί να περιλαμβάνει και δίωξη ή αναφορά σε εισαγγελικό όργανο. Εάν μετά την ανάληψη δράσης από την ΕΑΑ για τη βελτίωση της κατάστασης εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικά ζητήματα που δεν έχουν διορθωθεί, τότε η ΕΑΑ μπορεί να αποφασίσει να ανακαλέσει το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας ή την έγκριση ασφάλειας του οργανισμού ή να παραπέμψει το ζήτημα (με τους λόγους για τους οποίους είναι αναγκαία η εν λόγω ενέργεια) στον Οργανισμό όπου αυτός είναι ο οργανισμός πιστοποίησης της ασφάλειας. Εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση ενεργεί για τη διόρθωση των ελλείψεων, η ΕΑΑ μπορεί να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι ενδείκνυται περιορισμός (όπως ο περιορισμός της περιόδου ισχύος) του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας, έως ότου μπορέσει να πεισθεί ότι ο οργανισμός μπορεί να διατηρήσει τον έλεγχο της κατάστασης, καθώς και/ή να εφαρμόσει το εθνικό δίκαιο ως κατασταλακτικό μέτρο.

Παράδειγμα 2: Παράβαση – «Σημαντική» απόκλιση κινδύνου

Ένας διαχειριστής υποδομής δηλώνει ότι εφαρμόζει σύστημα διαχείρισης της επάρκειας το οποίο καλύπτει τις απαιτήσεις σε επίπεδο ικανοτήτων για το εσωτερικό του προσωπικό και για το προσωπικό που εκτελεί εργασίες για λογαριασμό του βάσει σύμβασης. Θεωρητικά το σύστημα φαίνεται πλήρες. Από τις επιτόπιες επισκέψεις προκύπτει, ωστόσο, ότι στις εγκαταστάσεις απασχολείται προσωπικό που έχει προσληφθεί από τον κύριο εργολήπτη στο πλαίσιο υπεργολαβίας και δεν καλύπτεται από το σύστημα διαχείρισης της επάρκειας. Κατόπιν έρευνας σχετικά με την απασχόληση τέτοιου είδους υπεργολάβων διαπιστώνεται ότι η πρακτική της υπεργολαβίας είναι ευρέως διαδεδομένη και ότι πολλοί από αυτούς δεν διαθέτουν τις ικανότητες που υποτίθεται ότι πρέπει να έχουν. Διαπιστώθηκε επίσης ότι η δραστηριότητα συντήρησης ήταν χαμηλής ποιότητας, με αποτέλεσμα να χρειαστεί να επαναληφθεί η εκτέλεση ορισμένων εργασιών. Ορισμένες από τις εν λόγω δραστηριότητες έχουν κρίσιμη σημασία από άποψη ασφάλειας. Η απόκλιση κινδύνου στην περίπτωση αυτή είναι «σημαντική». Εάν ο διαχειριστής υποδομής λάβει μέτρα για τη διευθέτηση των ζητημάτων, είτε με δική του πρωτοβουλία είτε κατόπιν επίσημης σχετικής σύστασης από την ΕΑΑ, τότε είναι δυνατόν να εφαρμοστεί ως κύρωση η εθνική νομοθεσία, αλλά δεν αναμένεται να πραγματοποιηθεί κάποια ενέργεια σε σχέση με την έγκριση ασφάλειας. Εάν ο διαχειριστής υποδομής δεν προβεί στις αναμενόμενες ενέργειες για τη διόρθωση των ανεπαρκειών, τότε εφαρμόζεται η εθνική νομοθεσία και η ΕΑΑ θα πρέπει να εξετάσει τη σκοπιμότητα περιορισμού της έγκρισης ασφάλειας.

Παράδειγμα 3: Παράβαση – «Μέτρια» απόκλιση κινδύνου

Μια σιδηροδρομική επιχείρηση εφαρμόζει διαδικασία εκτίμησης κινδύνων η οποία είναι, θεωρητικά, πλήρης και εκ πρώτης όψεως το προσωπικό συμμετέχει σε αυτήν και την κατανοεί. Κατά τον έλεγχο / την επιθεώρηση προκύπτει, ωστόσο, ότι η διαδικασία εκτίμησης κινδύνων δεν εφαρμόζεται ορθά, διότι δεν έχουν υλοποιηθεί όλα τα μέτρα ελέγχου που προσδιορίζονται στις εκτιμήσεις κινδύνου λόγω ελλείψεων στην επαλήθευση της διαδικασίας. Οι συνέπειες αυτής της παράλειψης σε επίπεδο εφαρμογής δεν είναι ιδιαίτερος σημαντικές, καθώς οι κίνδυνοι που δεν έχουν μετριάσει δεν είναι σοβαροί.

Βάσει του πίνακα, διαπιστώνεται ότι υπάρχει παράβαση και ότι η απόκλιση κινδύνου στη συγκεκριμένη περίπτωση είναι μέτρια επειδή, αν και η διαδικασία εκτίμησης κινδύνων δεν εφαρμόστηκε ορθά, οι συνέπειες δεν είναι σοβαρές. Επομένως, στην προκειμένη περίπτωση η απόφαση σχετικά με την ενδεδειγμένη ενέργεια είναι οριακή και θα μπορούσε να εξαρτάται από τις επιλογές επιβολής που έχει στη διάθεσή της η ΕΑΑ. Για ορισμένες ΕΑΑ, η αποστολή επιστολής ή ειδοποίησης επιβολής μέτρων μπορεί να επαρκεί για την αποκατάσταση των προβλημάτων στη διαδικασία εκτίμησης κινδύνων, ιδίως εάν από το ιστορικό δεν προκύπτουν ενδείξεις παρόμοιων ζητημάτων στην ίδια επιχείρηση. Τα προβλήματα σε σχέση με τη διαδικασία εκτίμησης κινδύνων που εφαρμόζει η επιχείρηση ενδέχεται να απαιτούν τροποποίηση του ΣΔΑ, η οποία θα πρέπει ενδεχομένως να κοινοποιηθεί στην ΕΑΑ.

Παράδειγμα 4: Καμία – «Καμία» απόκλιση κινδύνου

Μια σιδηροδρομική επιχείρηση εφαρμόζει διαδικασία συντήρησης του τροχαίου υλικού της. Από τον έλεγχο / την επιθεώρηση προκύπτει ότι η διαδικασία εφαρμόζεται και από τις συνεντεύξεις με το προσωπικό διαπιστώνεται ότι οι υπάλληλοι κατανοούν τους ρόλους και τις υποχρεώσεις τους στο πλαίσιο της διαδικασίας. Κατά τη διερεύνηση συμβάντων δεν διαπιστώνονται συμβάντα τα οποία θα μπορούσαν να οφείλονται σε πλημμελή συντήρηση ή παρανόηση κάποιας διαδικασίας συντήρησης. Σύμφωνα με τον πίνακα δεν υπάρχει απόκλιση κινδύνου και, επομένως, δεν απαιτείται καμία ενέργεια εκ μέρους της ΕΑΑ.