

Πρωτ. _____
Αριθ. _____
Διεκπ. _____

Από τα επίσημα Πρακτικά της ΡΜ΄, 15 Ιουνίου 2022,
Συνεδρίασης της Ολομέλειας της Βουλής, στην οποία
ψηφίστηκε το παρακάτω σχέδιο νόμου:

***Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης
της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας για τη ρύθμιση της σιδηροδρομικής διασυνοριακής κυκλοφορίας***

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

**Άρθρο πρώτο
Κύρωση Συμφωνίας**

Άρθρο πρώτο Κύρωση Συμφωνίας
Συμφωνία μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας για τη ρύθμιση της σιδηροδρομικής διασυνοριακής κυκλοφορίας
Άρθρο 1 Πεδίο εφαρμογής
Άρθρο 2 Ορισμοί
Άρθρο 3 Γενικές διατάξεις, στόχοι και αρχές
Άρθρο 4 Η ζώνη
Άρθρο 5 Επιτροπή Συνοριακής Διέλευσης
Άρθρο 6 Θέματα του ρυθμιστικού φορέα
Άρθρο 7 Διερεύνηση ατυχημάτων και ευθύνη για ζημιές
Άρθρο 8 Εγκυρότητα
Άρθρο 9 Τροποποίηση της Συμφωνίας
Άρθρο 10 Έναρξη ισχύος
Άρθρο δεύτερο Έναρξη ισχύος

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει η παρ. 1 του άρθρου 28 του Συντάγματος, η Συμφωνία μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας για τη ρύθμιση της σιδηροδρομικής διασυνοριακής κυκλοφορίας, που υπογράφηκε στην Αλεξανδρούπολη στις 26 Φεβρουαρίου 2020, το πρωτότυπο κείμενο της οποίας, στην ελληνική και την αγγλική γλώσσα, έχει ως εξής:

**ΣΥΜΦΩΝΙΑ
ΜΕΤΑΞΥ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΑΙ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΣ
ΓΙΑ ΤΗ ΡΥΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ**

Προοίμιο

Η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας και η Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας, στο εξής θα αναφέρονται ως τα Συμβαλλόμενα Μέρη:

Σκοπεύοντας στη δημιουργία μιας Συμφωνίας, η οποία θα θέτει τις αρχές για την ανοικτή πρόσβαση διέλευσης των συνόρων μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών με την προσαρμογή των υφιστάμενων συμφωνιών διέλευσης συνόρων στις απαιτήσεις της αγοράς, με στόχο την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών στην περιοχή, έχουν υιοθετήσει την ακόλουθη συμφωνία, η οποία θα αποτελέσει τη βάση των μετέπειτα συμφωνιών διασυνοριακής σιδηροδρομικής διέλευσης μεταξύ των Διαχειριστών Υποδομής ή/και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων.

Η **Συμφωνία σχετίζεται** με τη δημιουργία σιδηροδρομικού δικτύου υψηλών επιδόσεων στην Νοτιοανατολική Ευρώπη, που υπογράφηκε στη Θεσσαλονίκη στις 4 Μαΐου του 2006, και συγκεκριμένα με το άρθρο 7 αυτής:

Λαμβάνοντας υπόψη τη συμφωνία μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας για τον κοινό έλεγχο σε σχέση με τη Διασυνοριακή Κυκλοφορία, η οποία υπογράφηκε στη Σόφια στις 29 Απριλίου 2008 από τους Υπουργούς Εσωτερικών, και την ένταξη της Βουλγαρίας στη Συνθήκη Σένγκεν,

Έχοντας υπόψη το άρθρο 14 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21^{ης} Νοεμβρίου 2012, για τη θέσπιση ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου.

Λαμβάνοντας υπόψη το Ευρωπαϊκό Κεκτημένο,

Συμφωνούν στα ακόλουθα:

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

Ο στόχος της παρούσας Συμφωνίας είναι να δημιουργηθεί ένα πλαίσιο, το οποίο θα διευκολύνει και θα επιταχύνει τη διασυνοριακή συνεργασία μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και θα ρυθμίζει τη σιδηροδρομική διασυνοριακή κυκλοφορία και τις σχετικές διαδικασίες για όλες τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις που έχουν πρόσβαση στην συγκεκριμένη σιδηροδρομική υποδομή, σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Κεκτημένο και την Εθνική νομοθεσία των Συμβαλλομένων Μερών.

Άρθρο 2 Ορισμοί

Για το σκοπό της παρούσας Συμφωνίας, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι ορισμοί:

1. **"Συνοριακή Διέλευση"** νοείται η εφαρμογή όλων των κανόνων και των κανονισμών του Ευρωπαϊκού Κεκτημένου και της Εθνικής Νομοθεσίας των Συμβαλλομένων Μερών, που ισχύουν για τη σιδηροδρομική διέλευση των συνόρων για τη μεταφορά επιβατών, καθώς και για την εισαγωγή, την εξαγωγή και τη διαμετακόμιση εμπορευμάτων.
2. **"Συνοριακή Δήλωση Δικτύου"** νοείται η δήλωση με την οποία καθορίζονται λεπτομερώς οι γενικοί κανόνες, οι προθεσμίες, οι διαδικασίες και τα κριτήρια σχετικά με τα συστήματα χρέωσης και κατανομής της υποδομής στη ΖΩΝΗ. Πρέπει επίσης να περιέχει τις λοιπές πληροφορίες που απαιτούνται για την υποβολή αιτήσεων για χωρητικότητα υποδομής.
3. **"Συνοριακή σιδηροδρομική γραμμή"** νοείται η γραμμή των συνόρων μεταξύ των δικτύων υποδομής των Συμβαλλομένων Μερών.
4. **"Διασυνοριακό Τμήμα"** νοείται το τμήμα του δικτύου μεταξύ των μεθοριακών σταθμών και η συνοριακή σιδηροδρομική γραμμή των Συμβαλλομένων Μερών.
5. **"Συνοριακός Σταθμός"** νοείται κάθε σιδηροδρομικός σταθμός στη ΖΩΝΗ.
6. **"Κράτος Υποδοχής"** νοείται το έδαφος του Συμβαλλόμενου Μέρους, όπου οι διαδικασίες διασυνοριακής διέλευσης εκτελούνται από το επίσημο προσωπικό του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.
7. **"Διαχειριστής Υποδομής"** νοείται κάθε φορέας ή επιχείρηση που ευθύνεται κυρίως για την εγκατάσταση, τη διαχείριση και τη συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης της κυκλοφορίας και του ελέγχου-χειρισμού και της σηματοδότησης. Τα καθήκοντα του διαχειριστή της υποδομής δικτύου ή μέρους δικτύου είναι δυνατόν να ανατίθενται σε διαφορετικούς φορείς ή επιχειρήσεις (άρθρο 3 της οδηγίας 2012/34 / ΕΕ).
8. **"Κοινός Συνοριακός Σταθμός"** νοείται ο συνοριακός σταθμός στη ζώνη όπου διεκπεραιώνονται οι διαδικασίες συνοριακής διέλευσης.
9. **"Γειτονικό κράτος"** νοείται η επικράτεια του Αντισυμβαλλόμενου Μέρους.
10. **"Δίκτυο"** νοείται το σύνολο της σιδηροδρομικής υποδομής το οποίο διαχειρίζεται ένας διαχειριστής υποδομής (Άρθρο 3 της οδηγίας 2012/34 / ΕΕ).
11. **"Σιδηροδρομικό Προσωπικό"** νοείται το σύνολο του προσωπικού της σιδηροδρομικής επιχείρησης και του Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής στη διαδικασία σιδηροδρομικής διέλευσης των συνόρων.
12. **"Σιδηροδρομική Επιχείρηση"** νοείται κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, η οποία έχει λάβει άδεια σύμφωνα με το εφαρμοστέο Ευρωπαϊκό Δίκαιο, η κύρια δραστηριότητα της οποίας είναι η εκτέλεση σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ή/και επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή εξασφαλίζει και την έλξη. Ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει επίσης και τις επιχειρήσεις που παρέχουν μόνον έλξη (Άρθρο 3 της οδηγίας 2012/34 / ΕΕ).
13. **"Ρυθμιστικός φορέας"** νοείται κάθε ανεξάρτητος εθνικός φορέας, ο οποίος σύμφωνα με το άρθρο 55, εκτελεί τα καθήκοντα που προβλέπονται στο άρθρο 56 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη δημιουργία Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου.
14. **"Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων"** νοείται το μόνιμο εθνικό όργανο, το οποίο περιλαμβάνει τουλάχιστον έναν διερευνητή ο οποίος επιτελεί το έργο του Επικεφαλής διερευνητή σε περίπτωση σοβαρών ατυχημάτων, ατυχημάτων ή περιστατικών. Η διερεύνηση των ατυχημάτων και / ή περιστατικών εκτελείται κατά την κρίση του (Οδηγία 2016/798 / ΕΕ).
15. **"Ζώνη"** νοείται το τμήμα της επικράτειας του Κράτους Υποδοχής, στο οποίο πραγματοποιείται η συνοριακή διέλευση από το επίσημο προσωπικό του γειτονικού κράτους.
16. **"One-stop-shop"** νοείται το ένα και μοναδικό σημείο επαφής. Το OSS στοχεύει στην παροχή αρμόδιας και αποτελεσματικής συνδρομής στα σύνορα, με βάση διαφανείς, εμπιστευτικές και αμερόληπτες διαδικασίες.
17. **"Ατύχημα"** νοείται κάθε ακούσιο ή ανεπιθύμητο και αιφνίδιο περιστατικό ή ειδική αλληλουχία τέτοιων περιστατικών με επιζήμιες συνέπειες: τα ατυχήματα διακρίνονται στις εξής κατηγορίες: συγκρούσεις, εκτροχιασμοί, ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις, ατυχήματα που προκαλούνται σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό, πυρκαγιές και άλλα. (Οδηγία 2016/798 / ΕΕ).
18. **"Συμβάν"** νοείται κάθε περιστατικό, πλην ατυχήματος ή σοβαρού ατυχήματος, το οποίο επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία των σιδηροδρόμων: κάθε περιστατικό, εκτός από ατύχημα ή σοβαρό ατύχημα, που επηρεάζει την ασφάλεια των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. (Οδηγία 2016/798 / ΕΕ)
19. **"Σοβαρό ατύχημα"** νοείται κάθε σύγκρουση ή εκτροχιασμός αμαξοστοιχιών, με τουλάχιστον ένα νεκρό ή πέντε ή περισσότερους σοβαρά τραυματισμένους, ή εκτεταμένες ζημιές στο τροχαίο υλικό, τις υποδομές ή το περιβάλλον, καθώς και κάθε άλλο ατύχημα με τις ίδιες συνέπειες και με προφανείς

επιπτώσεις στη ρύθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων ή τη διαχείριση της ασφάλειας· ως «εκτεταμένες ζημίες» νοούνται οι ζημίες οι οποίες μπορούν να εκτιμηθούν αμέσως από τον φορέα διερεύνησης ότι κοστίζουν συνολικά τουλάχιστον 2 εκατ. EUR· (Οδηγία 2016/798 / ΕΕ)

20. **“Επίσημο Προσωπικό”** νοείται το προσωπικό που είναι υπεύθυνο για τη Συνοριακή Διέλευση εκ μέρους των Συμβαλλόμενων Μερών στην επικράτειά τους και στην επικράτεια του Γειτονικού Κράτους, καθώς και το προσωπικό των τρένων που διασχίζουν τα σύνορα.

Άρθρο 3

Γενικές Διατάξεις, Στόχοι και Αρχές

Στόχος της συμφωνίας είναι να απλουστευθεί η συνοριακή διέλευση και να μειωθούν οι χρόνοι αναμονής στα σημεία συνοριακής διέλευσης μέσω:

- α) θέσπισης των κανόνων που θα ρυθμίζουν τον έλεγχο της διασυνοριακής σιδηροδρομικής κυκλοφορίας·
- β) εξουσιοδότησης της δυνατότητας διεξαγωγής των διαδικασιών συνοριακής διέλευσης του Συμβαλλόμενου Μέρους στην επικράτεια του αντισυμβαλλόμενου μέρους·
- γ) επιτρέποντας στους Διαχειριστές Υποδομής να καθορίσουν τους κανόνες της συνοριακής διέλευσης του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους στα τρένα που κινούνται στην επικράτεια του Αντισυμβαλλόμενου Μέρους.

Στο πλαίσιο αυτό:

1. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη εγγυώνται:

- α) ανοικτή πρόσβαση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που επιθυμούν να εισέλθουν στη Ζώνη με σκοπό τη διέλευση των συνόρων, εφόσον διαθέτουν τα έγκυρα έγγραφα που απαιτούνται από τη νομοθεσία της ΕΕ, καθώς και κάθε άλλο έγγραφο που απορρέει από διεθνείς συμβάσεις (π.χ. COTIF - CIM - CIV / SMGS) .
- β) την τήρηση της αρχής της μη διάκρισης και του θεμιτού ανταγωνισμού αναφορικά με την ανοικτή πρόσβαση·
- γ) την ελευθερία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να οργανώνουν τις δικές τους διαδικασίες διέλευσης των σιδηροδρομικών συνόρων με τη σύναψη μεταγενέστερων συμφωνιών.

2. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν ότι οι Διαχειριστές της Σιδηροδρομικής Υποδομής θα κάνουν μια συμφωνία καθορισμού:

- α) των συνοριακών σταθμών και των κοινών συνοριακών σταθμών, οι οποίοι αποτελούν τη ζώνη·
- β) των διαδικασιών συνοριακής διέλευσης των επιβατικών και εμπορευματικών τρένων στη Ζώνη
- γ) την προώθηση της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων με οικονομικά αποδοτικό τρόπο·
- δ) των διαδικασιών για την αποκατάσταση της σιδηροδρομικής υποδομής και της κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών μετά από ατυχήματα και συμβάντα·
- ε) την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις εγκαταστάσεις συνοριακής διέλευσης.

3. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν ότι οι Διαχειριστές της Σιδηροδρομικής Υποδομής τους θα συντάξουν μια συνοπτική δήλωση δικτύου που θα περιέχει:

- α) την παροχή διαδικασιών πρόσβασης με την αρχή της μη διάκρισης στο δίκτυο για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εισέρχονται στη Ζώνη
- β) τις διαδικασίες one-stop-shop προκειμένου να απλοποιηθεί η πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών υποδομής
- γ) τις διαδικασίες κατανομής χωρητικότητας
- δ) τις διαδικασίες χρέωσης τελών υποδομής και τιμολόγησης χωρίς διακρίσεις, που θα εξασφαλίζουν θεμιτό ανταγωνισμό και θα παρέχουν τη δυνατότητα εύκολης πληρωμής από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

4. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν να δημοσιεύουν στους δικτυακούς τόπους των διαχειριστών υποδομής όλες τις απαιτήσεις διέλευσης των συνόρων, τη δήλωση του συνοριακού δικτύου, τις ώρες λειτουργίας, άλλα έγγραφα, πληροφορίες και διαδικασίες που απαιτούνται για την ομαλή διέλευση των συνόρων.

5. Όλες οι συμφωνίες, πρωτόκολλα ή άλλα έγγραφα, βάσει της διμερούς αυτής συμφωνίας, θα ολοκληρωθούν σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις της νομοθεσίας της ΕΕ.

Άρθρο 4 **Η Ζώνη**

1. Η ΖΩΝΗ ορίζεται για κάθε σημείο συνοριακής διέλευσης από τους Διαχειριστές Υποδομής του αντίστοιχου Συμβαλλόμενου Μέρους, με την επιφύλαξη των σχετικών διατάξεων της Συμφωνίας για τον κοινό έλεγχο σχετικά με τη συνοριακή διέλευση που υπεγράφη στη Σόφια στις 29 Απριλίου 2008.
2. Η ΖΩΝΗ περιλαμβάνει τις εγκαταστάσεις, όπου το επίσημο προσωπικό του γειτονικού κράτους μπορεί να εκτελεί τις λειτουργίες του, τις ράγες και τις γραμμές, τους εμπορευματικούς και επιβατικούς σιδηροδρομικούς σταθμούς, αποθήκες, τις εγκαταστάσεις αναμονής για τους επιβάτες και άλλα κτίρια και εγκαταστάσεις.
3. Οι γενικές διατάξεις, οι στόχοι και οι αρχές που απαριθμούνται στο Άρθρο 3 ισχύουν στη Ζώνη.
4. Οι Συνοριακοί Σταθμοί και οι Κοινοί Συνοριακοί Σταθμοί, οι οποίοι αποτελούν τη Ζώνη, θα καθορίζονται από τη συμφωνία μεταξύ των Διαχειριστών Υποδομής των Συμβαλλόμενων Μερών, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 3.2 της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 5 **Επιτροπή Συνοριακής Διέλευσης**

1. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν να συγκροτήσουν μία ανεξάρτητη επιτροπή - Επιτροπή Συνοριακής Διέλευσης. Η επιτροπή αυτή θα απαρτίζεται από εκπροσώπους των ακόλουθων φορέων:
 - α) Σιδηροδρομικών Ρυθμιστικών Φορέων των συμβαλλομένων μερών·
 - β) Διαχειριστών Υποδομής στη ΖΩΝΗ.
2. Οι Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στη ΖΩΝΗ θα συμμετέχουν ως παρατηρητές στην Επιτροπή Συνοριακής Διέλευσης, χωρίς δικαίωμα ψήφου.
3. Αυτή η Επιτροπή προωθεί τον συντονισμό μεταξύ των αρχών και τα κύρια καθήκοντά της είναι να εξασφαλίζει:
 - α) την χωρίς διακρίσεις πρόσβαση και τον θεμιτό ανταγωνισμό για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μέσα στη ΖΩΝΗ
 - β) τη διαμεσολάβηση μεταξύ των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων αναφορικά με τη συνοριακή δήλωση δικτύου
 - γ) τη διαμεσολάβηση μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που χρησιμοποιούν διασυνοριακές σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις ·
 - δ) τη βελτίωση των συνοριακών υπηρεσιών.
4. Το έργο της Επιτροπής Συνοριακής Διέλευσης δεν θίγει τις αρμοδιότητες των εθνικών ρυθμιστικών φορέων σύμφωνα με το Άρθρο 56 της οδηγίας 2012/34 / ΕΕ.
5. Οι δραστηριότητες της Επιτροπής Συνοριακής Διέλευσης δεν αποκλείουν οποιαδήποτε διπλωματική παρέμβαση ή διαδικασία επίλυσης διαφορών μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών. Η Επιτροπή Συνοριακής Διέλευσης θα συνεδριάζει τουλάχιστον μία φορά το χρόνο και στα μέλη της θα ανατεθούν καθήκοντα που σχετίζονται με τον τομέα σχετικής επαγγελματικής εμπειρίας τους. Τα μέλη αυτής της Επιτροπής διορίζονται από τους φορείς που αναφέρονται στην παράγραφο 1 τριάντα (30) ημέρες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας Συμφωνίας. Η αγγλική γλώσσα θα είναι η γλώσσα που χρησιμοποιείται για όλους τους σκοπούς. Μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας Συμφωνίας, η Επιτροπή Συνοριακής Διέλευσης θα συνεδριάζει για πρώτη φορά σε ημερομηνία που θα συμφωνηθεί αμοιβαίως από τα Συμβαλλόμενα Μέρη. Οι κανόνες και οι κανονισμοί των εργασιών της Επιτροπής Συνοριακής Διέλευσης θα αποφασιστούν κατά την πρώτη συνεδρίασή της.

Άρθρο 6 **Θέματα του ρυθμιστικού φορέα**

Επιπλέον της συμμετοχής τους στην Επιτροπή Συνοριακής Διέλευσης (Άρθρο 5), οι Ρυθμιστικοί Φορείς των Συμβαλλόμενων Μερών θα ανταλλάσσουν πληροφορίες και θα συνεργάζονται, προκειμένου να διασφαλίζουν την αποτελεσματική και συνεπή εφαρμογή των κανόνων του Ευρωπαϊκού κεκτημένου και της εθνικής νομοθεσίας σχετικά με τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς και τον θεμιτό ανταγωνισμό στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες.

Άρθρο 7 **Διερεύνηση ατυχημάτων και ευθύνη για ζημιές**

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν ότι οι Εθνικές Επιτροπές Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων θα καταρτίσουν ένα σύνολο ξεχωριστών πρωτοκόλλων για τη ρύθμιση του πλαισίου των διαδικασιών και της συνεργασίας μεταξύ των αρμόδιων Φορέων αναφορικά με τη διερεύνηση κατά την κρίση τους σοβαρών ατυχημάτων ή/και τυχόν ατυχημάτων και περιστατικών τα οποία συνέβησαν στη Ζώνη, σύμφωνα με την Οδηγία 2016/789/ΕΕ.

Άρθρο 8 **Εγκυρότητα**

1. Η παρούσα Συμφωνία συνάπτεται για αόριστο χρονικό διάστημα. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος έχει το δικαίωμα να την τερματίσει.
2. Η παρούσα Συμφωνία παύει να ισχύει έξι (6) μήνες από την παραλαβή της διπλωματικής διακοίνωσης, με την οποία το Αντισυμβαλλόμενο Μέρος γνωστοποιεί τις προθέσεις του να τερματίσει τη Συμφωνία.
3. Με την έναρξη ισχύος της παρούσας Συμφωνίας, η διμερής Συμφωνία σχετικά με τη βελτίωση των σιδηροδρομικών μεταφορών μεταξύ του Βασιλείου της Ελλάδας και της Λαϊκής Δημοκρατίας της Βουλγαρίας του 1964 παύει να ισχύει.

Άρθρο 9 **Τροποποίηση της Συμφωνίας**

1. Η Συμφωνία μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο τροποποίησης μετά την παραλαβή επίσημης αίτησης από ένα εκ των Συμβαλλόμενων Μερών.
2. Εντός 90 (ενενήντα) ημερών από την παραλαβή της σχετικής αίτησης, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα συνεδριάσουν για πρώτη φορά προκειμένου να ασχοληθούν με το θέμα.
3. Το αποτέλεσμα των διαπραγματεύσεων θα γνωστοποιηθεί στις Κυβερνήσεις, οι οποίες θα αποφασίσουν για την πρόταση τροποποίησης.
4. Αφού συμφωνηθεί μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών, η πρόταση τροποποίησης θα τεθεί σε ισχύ, σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 10.

Άρθρο 10 **Έναρξη Ισχύος**

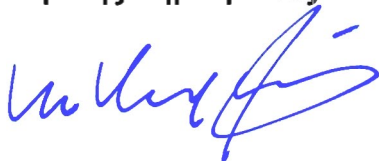
Η Συμφωνία υπόκειται σε κύρωση και τίθεται σε ισχύ 30 (τριάντα) ημέρες αφότου τα Συμβαλλόμενα Μέρη έχουν ενημερώσει το ένα το άλλο, μέσω διπλωματικών διακοινώσεων, ότι η προβλεπόμενη κύρωση έχει πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας τους.

ΣΕ ΠΙΣΤΩΣΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ, οι υπογράφωντες, δεόντως εξουσιοδοτημένοι από τις Κυβερνήσεις τους, υπέγραψαν την παρούσα Συμφωνία.

Υπογράφηκε στην Αλεξανδρούπολη, Ελληνική Δημοκρατία, στις 26 Φεβρουαρίου 2020 σε δύο (2) πρωτότυπα αντίγραφα στην Ελληνική, Βουλγαρική και Αγγλική γλώσσα, όλα τα κείμενα είναι εξίσου αυθεντικά.

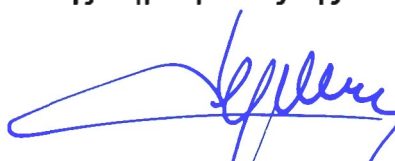
Σε περιπτώσεις διαφωνιών στην ερμηνεία, το Αγγλικό κείμενο θα υπερισχύει.

Για την Κυβέρνηση
της Ελληνικής Δημοκρατίας



Κωνσταντίνος Καραμανλής
Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών

Για την Κυβέρνηση
της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας



Ρόσεν Ζελιάσκοφ
Υπουργός Μεταφορών, Τεχνολογίας
Πληροφορικής και Επικοινωνιών

**AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE HELLENIC REPUBLIC
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF BULGARIA
REGULATING RAILWAY TRANS-BORDER TRAFFIC**

Preamble

The Government of the Hellenic Republic and the Government of the Republic of Bulgaria, hereinafter referred to as the Contracting Parties.

Having the intention to establish an Agreement setting out the principles of open access for border crossing between the Contracting Parties by adapting their existing Border Crossing Agreement to the market requirements with the aim of increasing the competitiveness of the railway services in the Region, have adopted the following Agreement, which shall be the basis of subsequent railway border-crossing agreements between the Infrastructure Managers and/or Railway Undertakings.

Regarding the Agreement on the establishment of a High Performance Railway Network in South East Europe, signed in Thessaloniki on 4th May 2006, in particular Article 7 thereof:

Taking into consideration the Agreement between the Government of the Republic of Bulgaria and the Government of the Hellenic Republic and on Joint Control in regard to Border Crossing, signed in Sofia on 29th April 2008 by the Ministers of Interior, and the membership of Bulgaria in the Schengen Agreement,

Having regard to Article 14 of the Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area.

Regarding European acquis,

Have agreed as follows:

Article 1

Scope

The aim of this Agreement is to establish a framework, which will facilitate and accelerate the railway border crossing cooperation between the Hellenic Republic and the Republic of Bulgaria and will regulate trans-border railway traffic and related procedures for all railway undertakings having access to the current railway infrastructure, according to the European acquis and the national legislation of the Contracting Parties.

Article 2

Definitions

For the purpose of the present Agreement, the following definitions are applied:

1. **"Border Dispatching"** means the implementation of all rules and regulations of the European acquis and the national legislation of the Contracting Parties, which apply for the railway border crossing of passengers, as well as for the import, export and transit of goods.
2. **"Border Network Statement"** means the statement that sets out in detail the general rules, deadlines, procedures and criteria concerning the charging and capacity allocation schemes of the infrastructure in the ZONE. It shall also contain such other information as is required to enable applications for infrastructure capacity.
3. **"Border Railway Line"** means the border line between the infrastructure networks of the Contracting Parties.
4. **"Border Section"** means the part of the network between the border station and the border railway line of the Contracting Parties.
5. **"Border Station"** means a railway station in the ZONE.
6. **"Domestic State"** means the territory of the Contracting Party, where the border dispatching shall be performed by the official personnel of the other Contracting Party.
7. **"Infrastructure Manager"** means any body or firm responsible in particular for establishing, managing and maintaining railway infrastructure, including traffic management and control-command and signaling; the functions of the infrastructure manager on a network or part of a network may be allocated to different bodies or firms (Art.3 of Directive 2012/34/EU).
8. **"Joint Border Station"** means the border station in the ZONE where joint border dispatching is carried out.
9. **"Neighboring State"** means the territory of the other Contracting Party.
10. **"Network"** means the entire railway infrastructure managed by an infrastructure manager (Art.3 of Directive 2012/34/EU).
11. **"Railway Personnel"** means all personnel participating on behalf of a railway undertaking and a railway infrastructure manager in the rail border dispatching.
12. **"Railway Undertaking"** means any public or private undertaking licensed according to the applicable European Union Legislation, the principal business of which is to provide services for the transport of goods and/or passengers by rail with a requirement that the undertaking ensure traction; this also includes undertakings which provide traction only (Art.3 of Directive 2012/34/EU).
13. **"Regulatory Body"** means any independent national body, according to Article 55, performing the functions provided in Article 56 of Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council establishing the single European railway area.
14. **"National Investigating Body"** means a permanent national body, which shall comprise at least one investigator performing the function of investigator-in-charge in case of serious accidents, accidents or incidents. The investigation of accidents and/or incidents is at its discretion (Directive 2016/798/EU).
15. **"Zone"** means the part of the territory of the domestic State, on which the border dispatching is performed by the official personnel of the neighboring State.
16. **"One stop shop"** means a single point of contact. The OSS aims to provide competent and efficient assistance across the borders, based on transparent, confidential and non-discriminatory procedures.
17. **"Accident"** means an unwanted or unintended sudden event or a specific chain of such events which have harmful consequences; accidents are divided into the following categories: collisions; derailments; level crossing accidents; accidents to persons involving rolling stock in motion; fires and others; (Directive 2016/798/EU).
18. **"Incident"** means any occurrence, other than an accident or serious accident, affecting the safety of railway operations (Directive 2016/798/EU).
19. **"Serious accident"** means any train collision or derailment of trains resulting in the death of at least one person or serious injuries to five or more persons or extensive damage to rolling stock, the infrastructure or the environment, and any other accident with the same consequences which has an obvious impact on railway safety regulation or the management of safety; 'extensive damage' means damage that can be immediately assessed by the investigating body to cost at least EUR 2 million in total; (Directive 2016/798/EU).

20. **"Official personnel"** is the staff responsible for border dispatching on behalf of the Contracting Parties on the territory of both the hosting and the neighboring country, as well as the personnel on trains crossing the border.

Article 3

General Provisions, Objectives and Principles

It is the objective of the Agreement to simplify the border dispatching and reduce the waiting times at the Border Crossing Points by:

- a) establishing the rules which will regulate the trans-border railway traffic control;
- b) authorizing the possible carrying out of the border dispatching activities of the Contracting Party on the territory of the other Contracting Party;
- c) permitting the infrastructure managers to establish the rules for the border dispatching of one Contracting Party on trains that are moving on the territory of the other Contracting Party.

In the context:

1. The Contracting Parties guarantee the:
 - a) open access of railway undertakings which wish to enter into the Zone with the aim of crossing the border, provided that they possess the valid documents required by EU legislation, as well as any other document deriving from International Convention (e.g. COTIF-CIM-CIV/SMGS);
 - b) nondiscrimination and fair competition in respect to the open access;
 - c) freedom of railway undertakings to organize their own rail border dispatching procedures by making subsequent agreements.
2. The Contracting Parties agree that their railway infrastructure managers shall make an agreement providing for:
 - a) the Border Stations and the Joint Border Stations, which comprise the Zone;
 - b) the border dispatching procedures for Passenger and Freight trains in the Zone;
 - c) promotion of railway interoperability in a cost of effective manner;
 - d) procedures for restoring the railway infrastructure and train movement after accidents and incidents;
 - e) exchange of information regarding the border dispatching facilities.
3. The Contracting Parties agree that their railway infrastructure managers shall establish a border network statement containing
 - a) non- discriminatory network admission procedures for the railway undertakings entering the Zone;
 - b) one stop shop procedures to render easy purchasing of Infrastructure services;
 - c) path allocation procedures;
 - d) procedures on charging infrastructure fee and invoicing that are non-discriminatory and ensure fair competition and render possibility for easy payments by the railway undertakings.
4. The Contracting Parties agree to publish on the websites of the Infrastructure Managers all border crossing requirements, the border network statement, opening hours, other documents, information and procedures required for a smooth border crossing.
5. All agreements, protocols or other documents on the basis of this bilateral agreement shall be completed in accordance with the relevant provisions of EU legislation.

Article 4

The Zone

1. The Zone is defined for each border crossing point by the Infrastructure Managers of the respective Contracting Party, without prejudice to the relevant provision of the Agreement on joint control in regard to border crossing signed in Sofia on 29 April 2008.
2. The Zone comprises the premises, where the official personnel of the neighboring state can carry out their functions, the tracks and the lines, the railway networks, freight and passenger railway stations, warehouses, waiting facilities for passengers and other buildings and facilities.
3. The general provisions, objectives and principles enumerated in Article 3, are valid in the Zone.
4. The Border Stations and the Joint Border Stations, which comprise the Zone, will be determined by the agreement between the Infrastructure Managers of the Contracting Parties, subject to the provisions of article 3.2 of the present Agreement.

Article 5

Border Crossing Committee

1. The Contracting Parties agree to establish an independent committee –Border Crossing Committee. This Committee is composed of representatives of the following bodies:
 - a) Railway Regulatory Bodies of the Contracting Parties;
 - b) Infrastructure Managers in the Zone;
2. Railway Undertakings operating in the Zone shall participate as observers in the Border Crossing Committee without right to vote.
3. This Committee promotes the coordination among the authorities and its main tasks are to ensure:
 - a) non-discriminatory access and fair competition for the railway undertakings into the Zone;
 - b) mediation between infrastructure managers and railway undertakings concerning the border network statement;
 - c) mediation between railway undertakings using rail border facilities;
 - d) improvement of border services.
4. The work of the Border Crossing Committee is without prejudice to the powers of the national regulatory bodies in accordance with Article 56 of Directive 2012/34/EU.
5. The activities of the Border Crossing Committee do not exclude any diplomatic intervention or solution between the Contracting Parties. The Border Crossing Committee shall meet at least once a year and its members are assigned to deal with matters related to their field of competence. The members of this Committee shall be appointed by the bodies listed in paragraph 1 thirty (30) days after the entering into force of this Agreement. The English language shall be the language used for all purposes. After the entry into force of this Agreement, the Border Crossing Committee shall hold its first meeting on a date mutually agreed upon by the Contracting Parties. The rules and regulations of the work of the Border Crossing Committee shall be decided at its first meeting.

Article 6

Regulatory Body issues

In addition to their participation in the Border Crossing Committee (Art.5), the Regulatory Bodies of the Contracting Parties shall exchange information and shall cooperate, in order to ensure effective and consistent application of the rules of the European acquis and the national legislation regarding the operation of railway market and fair competition in railway services.

Article 7

Investigation of accidents and liability for damages

The Contracting Parties agree that their National Investigating Bodies (NIBs) shall establish a set of separate protocols to regulate the framework of procedures and cooperation between the relevant Bodies, regarding investigation at their discretion of serious accidents or/and any accident and incident, which occurred in the Zone, in accordance with Directive 2016/789/EU.

Article 8

Validity

1. This Agreement is concluded for an indefinite period. Any Contracting Party has the right to terminate it.
2. This Agreement shall be terminated 6 (six) months after the receipt of the diplomatic note, by which the other Contracting Party notifies its intentions to terminate the Agreement.
3. With the entry into force of the present Agreement, the bilateral Agreement pertaining to the improvement of railway transport between the Kingdom of Greece and the People's Republic of Bulgaria as of 1964 shall cease to be in force.

Article 9

Modification of the Agreement

1. The Agreement may be subject to modification upon receipt of a formal request by one of the Contracting Parties.
2. Within 90 (ninety) days upon receipt of such a request, the Contracting Parties shall convene for the first time to deal with it.
3. The result of the negotiations shall be reported to the Governments, which shall decide upon the modification proposal.
4. Once agreed between the Contracting Parties, the modification proposal shall enter into force in accordance with the provisions of Article 10.

Article 10

Entry into force

The Agreement shall be subject to ratification and shall enter into force 30 (thirty) days after the Contracting Parties have informed each other by diplomatic notes that the ratification has been performed in compliance with the provisions of their national legislation.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, duly authorized by their Governments, have signed this Agreement.

Signed in Alexandroupolis, Hellenic Republic, on 26 February 2020, in two (2) original copies in Bulgarian, Greek and English languages, all texts being equally authentic.

In cases of differences in interpretation the English text shall prevail.

For the Government of the
Hellenic Republic



Konstantinos Karamanlis
Minister of Infrastructures and Transport

For the Government of the
Republic of Bulgaria



Rosen Zhelyazkov
**Minister of Transport, Information Technology
and Communications**

Άρθρο δεύτερο
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 10 αυτής.

Αθήνα,

2022

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΝ. ΤΑΣΟΥΛΑΣ

Ο ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

Η ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΥΛΩΝΑΚΗΣ

ΑΝΤΙΓΟΝΗ Κ. ΠΕΡΙΦΑΝΟΥ