

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1078/2012 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 16ης Νοεμβρίου 2012

σχετικά με κοινή μέθοδο ασφάλειας που πρέπει να εφαρμόζουν σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής για την παρακολούθηση μετά τη χορήγηση πιστοποιητικού ασφαλείας ή έγκρισης ασφαλείας, καθώς και φορείς στους οποίους έχει ανατεθεί η συντήρηση

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων και την τροποποίηση της οδηγίας 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας (οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων) <sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 6,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η Επιτροπή πρέπει να εκδώσει τη δεύτερη σειρά κοινών μεθόδων ασφαλείας (ΚΜΑ), η οποία να καλύπτει τουλάχιστον τις μεθόδους που προβλέπονται στο άρθρο 6 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, με βάση σύσταση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων («Ο Οργανισμός»).
- (2) Στις 5 Οκτωβρίου 2009 η Επιτροπή εξέδωσε εντολή προς τον Οργανισμό, σύμφωνα με την οδηγία 2004/49/ΕΚ, να καταρτίσει σχέδιο κοινής μεθόδου ασφαλείας (ΚΜΑ) για τον έλεγχο της συμμόρφωσης της λειτουργίας και συντήρησης των δομικών υποσυστημάτων με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις. Στην εν λόγω ΚΜΑ πρέπει να προσδιορίζονται οι μέθοδοι που πρέπει να χρησιμοποιούνται, αφενός, για να ελέγχεται ότι τα δομικά υποσυστήματα (καθώς και η λειτουργία και η διαχείριση της κυκλοφορίας) λειτουργούν και συντηρούνται σύμφωνα με όλες τις βασικές απαιτήσεις που αφορούν την ασφάλεια και, αφετέρου, να παρακολουθείται εάν τα υποσυστήματα και η ενσωμάτωσή τους στα συστήματα εξακολουθούν να πληρούν τις απαιτήσεις ασφαλείας κατά τη λειτουργία και τη συντήρησή τους. Ο Οργανισμός υπέβαλε στην Επιτροπή τη σύστασή του για την ΚΜΑ, την οποία υποστήριξε με έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων ανταποκρινόμενος στην εντολή της Επιτροπής. Ο παρών κανονισμός βασίζεται στη σύσταση του Οργανισμού.
- (3) Για να εξασφαλισθεί ασφαλής ενσωμάτωση, λειτουργία και συντήρηση των δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος και η εκπλήρωση των βασικών απαιτήσεων κατά τη λειτουργία τους, τα συστήματα διαχείρισης της ασφαλείας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομών, καθώς και τα συστήματα συντήρησης που χρησιμοποιούν οι φορείς στους οποίους έχει ανατεθεί η συντήρηση πρέπει, μεταξύ άλλων, να περιλαμβάνουν όλες τις αναγκαίες ρυθμίσεις, καθώς και διεργασίες, διαδικασίες και τεχνικά, επιχειρησιακά και οργανωτικά μέτρα ελέγχου των κινδύνων. Συνεπώς, η παρακολούθηση της ορθής εφαρμογής και της αποτελεσματικότητας των συστημάτων διαχείρισης της ασφαλείας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομών, καθώς και των συστημάτων συντήρησης που χρησιμοποιούν οι φορείς στους οποίους

έχει ανατεθεί η συντήρηση, πρέπει να περιλαμβάνει τις απαιτήσεις για τα δομικά υποσυστήματα κατά τη λειτουργία τους.

- (4) Με τον παρόντα κανονισμό θα καταστεί δυνατή η αποτελεσματική διαχείριση της ασφαλείας του σιδηροδρομικού συστήματος κατά τις δραστηριότητες λειτουργίας και συντήρησης και, εφόσον είναι αναγκαίο και εύλογα εφικτό, θα βελτιωθεί το σύστημα διαχείρισης.
- (5) Με τον παρόντα κανονισμό πρέπει επίσης να καταστεί δυνατό να εντοπίζονται το ενωρίτερο δυνατόν οι περιπτώσεις μη εφαρμογής του συστήματος διαχείρισης οι οποίες μπορούν να οδηγήσουν σε ατυχήματα, περιστατικά, αποσοβιθέντα ατυχήματα ή άλλα επικίνδυνα συμβάντα. Για την αντιμετώπιση αυτών των μορφών μη συμμόρφωσης κατά τις δραστηριότητες λειτουργίας και συντήρησης πρέπει να χρησιμοποιείται εναρμονισμένη διαδικασία των δραστηριοτήτων παρακολούθησης. Συγκεκριμένα, αυτή η εναρμονισμένη διαδικασία πρέπει να χρησιμοποιείται για να ελέγχεται εάν τα συστήματα διαχείρισης της ασφαλείας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομών επιτυγχάνουν το προσδοκώμενο αποτέλεσμα και εάν τα συστήματα συντήρησης των υπεύθυνων για τη συντήρηση φορέων επιτυγχάνουν το προσδοκώμενο αποτέλεσμα.
- (6) Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομών πρέπει να παρακολουθούν την ορθή εφαρμογή και τα αποτελέσματα των ρυθμίσεων στις οποίες έχουν προβεί μέσω του συστήματος διαχείρισης της ασφαλείας για την ασφαλή λειτουργία του δικτύου και των ειδικών δικτύων.
- (7) Ο παρών κανονισμός θα διευκολύνει την πρόσβαση στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών με την εναρμόνιση της διαδικασίας παρακολούθησης ώστε να εξασφαλισθεί συνεχής επίτευξη των επιδόσεων ασφαλείας του σιδηροδρομικού συστήματος. Επιπλέον, ο παρών κανονισμός θα συμβάλει στη δημιουργία αμοιβαίας εμπιστοσύνης και διαφάνειας μεταξύ των κρατών μελών, με την εναρμονισμένη ανταλλαγή σχετικών με την ασφάλεια πληροφοριών μεταξύ των διαφόρων παραγόντων που εμπλέκονται στον σιδηροδρομικό τομέα ώστε η διαχείριση της ασφαλείας να πραγματοποιείται μέσω των διαφόρων διεπαφών του εν λόγω τομέα και των εναρμονισμένων στοιχείων που θα προκύπτουν από την εφαρμογή της εναρμονισμένης διαδικασίας.
- (8) Για να υποβάλει έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με την αποτελεσματικότητα και την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και, όταν είναι απαραίτητο, συστάσεις βελτίωσής του, ο Οργανισμός πρέπει να συλλέγει τις σχετικές πληροφορίες από τους ενδιαφερόμενους παράγοντες, καθώς και από τις εθνικές αρχές ασφαλείας, τους οργανισμούς πιστοποίησης φορέων υπεύθυνων για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαζών και από άλλους υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 445/2011 της Επιτροπής, της 10ης Μαΐου 2011, για σύστημα πιστοποίησης φορέων υπεύθυνων για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαζών <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44.<sup>(2)</sup> ΕΕ L 122 της 11.5.2011, σ. 22.

- (9) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που μνημονεύεται στο άρθρο 27 παράγραφος 1 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

#### Άρθρο 1

##### Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Με τον παρόντα κανονισμό καθιερώνεται κοινή μέθοδος ασφάλειας (ΚΜΑ) παρακολούθησης, η οποία καθιστά δυνατή την αποτελεσματική διαχείριση της ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος κατά τις δραστηριότητες λειτουργίας και συντήρησης και, όπου είναι αναγκαίο, βελτιώνει το σύστημα διαχείρισης.

2. Ο παρών κανονισμός χρησιμοποιείται:

- α) για να ελέγχεται η ορθή εφαρμογή και η αποτελεσματικότητα όλων των διεργασιών και διαδικασιών του συστήματος διαχείρισης και των τεχνικών, επιχειρησιακών και οργανωτικών μέτρων ελέγχου των κινδύνων. Για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαχειριστές υποδομής θα ελέγχονται τα τεχνικά, λειτουργικά και οργανωτικά στοιχεία που είναι αναγκαία για την έκδοση του πιστοποιητικού/έγκρισης που καθορίζεται στο άρθρο 10 παράγραφος 2 στοιχείο α) και στο άρθρο 11 παράγραφος 1 στοιχείο α) και στις διατάξεις για τη χορήγηση πιστοποίησης/έγκρισης του άρθρου 10 παράγραφος 2 στοιχείο β) και του άρθρου 11 παράγραφος 1 στοιχείο β) της οδηγίας 2004/49/ΕΚ·
- β) για να ελέγχεται η ορθή εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης στο σύνολό του και κατά πόσον το σύστημα διαχείρισης επιτυγχάνει τα αναμενόμενα αποτελέσματα· και
- γ) για να προσδιορίζονται και να εφαρμόζονται κατάλληλα προληπτικά, διορθωτικά μέτρα ή συνδυασμός τους, εφόσον διαπιστώνεται μη συμμόρφωση με τα στοιχεία α) και β).

3. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομών, μετά τη χορήγηση πιστοποιητικού ασφαλείας ή έγκρισης ασφαλείας, καθώς και φορείς στους οποίους έχει ανατεθεί η συντήρηση.

#### Άρθρο 2

##### Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται οι ορισμοί του άρθρου 3 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.

Επιπλέον, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι ορισμοί:

- α) «σύστημα διαχείρισης», είτε τα συστήματα διαχείρισης της ασφαλείας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομών, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 3 στοιχείο θ) της οδηγίας 2004/49/ΕΚ και ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του άρθρου 9 και του παραρτήματος III της εν λόγω οδηγίας, είτε το σύστημα διαχείρισης των φορέων στους οποίους έχει ανατεθεί η συντήρηση και ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του άρθρου 14α παράγραφος 3 της εν λόγω οδηγίας·
- β) «παρακολούθηση», οι ρυθμίσεις στις οποίες προβαίνουν σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαχειριστές υποδομών ή φορείς στους οποίους έχει ανατεθεί η συντήρηση για να ελέγχουν εάν εφαρμόζεται ορθά και αποτελεσματικά το οικείο σύστημα διαχείρισης·
- γ) «διεπαφές», οι διεπαφές όπως ορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 352/2009 της Επιτροπής<sup>(1)</sup>.

#### Άρθρο 3

##### Διαδικασία παρακολούθησης

1. Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστής υποδομής και φορέας στον οποίο έχει ανατεθεί η συντήρηση:

- α) ευθύνεται για τη διεξαγωγή της διαδικασίας παρακολούθησης όπως καθορίζεται στο παράρτημα·
- β) εξασφαλίζει ότι τα μέτρα ελέγχου των κινδύνων που εφαρμόζονται εργολήπτες τους παρακολουθούνται επίσης σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Προς τον σκοπό αυτό, εφαρμόζει τη διαδικασία παρακολούθησης που καθορίζεται στο παράρτημα ή με συμβατικές ρυθμίσεις απαιτεί από τους εργολήπτες την εφαρμογή της διαδικασίας αυτής.

2. Η διαδικασία παρακολούθησης περιλαμβάνει τις κάτωθι δραστηριότητες:

- α) τον καθορισμό στρατηγικής, προτεραιοτήτων και σχεδίου(-ων) παρακολούθησης·
- β) τη συλλογή και την ανάλυση πληροφοριών·
- γ) την κατάρτιση σχεδίου δράσης σε περιπτώσεις απaráδεκτης αδήθησης της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που τίθενται στο σύστημα διαχείρισης·
- δ) την υλοποίηση του σχεδίου δράσης, εφόσον έχει καταρτιστεί τέτοιο σχέδιο·
- ε) την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των μέτρων του σχεδίου δράσης, εφόσον έχει καταρτιστεί τέτοιο σχέδιο.

#### Άρθρο 4

##### Ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ εμπλεκόμενων παραγόντων

1. Σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διαχειριστές υποδομών και φορείς στους οποίους έχει ανατεθεί η συντήρηση εξασφαλίζουν, με συμβατικές ρυθμίσεις, ότι ανταλλάσσουν μεταξύ τους κάθε σχετική με την ασφάλεια πληροφορία που προκύπτει από την εφαρμογή της διαδικασίας παρακολούθησης που καθορίζεται στο παράρτημα, ώστε κάθε μέρος να λαμβάνει τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για να εξασφαλίζεται συνεχής επίτευξη των επιδόσεων ασφαλείας του σιδηροδρομικού συστήματος.

2. Εάν, από την εφαρμογή της διαδικασίας παρακολούθησης, σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διαχειριστές υποδομών και φορείς στους οποίους έχει ανατεθεί η συντήρηση εντοπίσουν κίνδυνο για την ασφάλεια, λόγω ελαττωμάτων και εκ κατασκευής περιπτώσεις μη συμμόρφωσης ή δυσλειτουργιών του τεχνικού εξοπλισμού, και των δομικών υποσυστημάτων, αναφέρουν τον κίνδυνο αυτό στα λοιπά εμπλεκόμενα μέρη, ώστε να είναι σε θέση να λάβουν τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για να εξασφαλισθεί συνεχής επίτευξη των επιδόσεων ασφαλείας του σιδηροδρομικού συστήματος.

#### Άρθρο 5

##### Υποβολή έκθεσης

1. Οι διαχειριστές υποδομών και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υποβάλλουν έκθεση στην εθνική αρχή ασφαλείας για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού μέσω των ετήσιων εκθέσεων ασφαλείας, σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 4 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 108 της 29.4.2009, σ. 4.

2. Η εθνική αρχή ασφαλείας υποβάλλει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τους διαχειριστές υποδομών και, εφόσον είναι ενήμερη, τους φορείς στους οποίους έχει ανατεθεί η συντήρηση, σύμφωνα με το άρθρο 18 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.

3. Η ετήσια έκθεση σχετικά με τη συντήρηση που χρησιμοποιούν οι φορείς που είναι υπεύθυνοι για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαζών, όπως ορίζεται στο σημείο I.7.4 στοιχείο ια) του παραρτήματος III του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 445/2011, περιέχει πληροφορίες για την πείρα που αποκτούν από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού οι φορείς που είναι υπεύθυνοι για τη συντήρηση. Ο Οργανισμός συλλέγει τις πληροφορίες σε συντονισμό με τους σχετικούς φορείς πιστοποίησης.

4. Οι λοιποί υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 445/2011 γνωστοποιούν επίσης στον Οργανισμό την πείρα που αποκτούν από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Ο Οργανισμός συντονίζει τη γνωστοποίηση της πείρας των εν λόγω υπεύθυνων για τη συντήρηση φορέων.

5. Ο Οργανισμός συλλέγει όλες τις πληροφορίες που είναι σχετικές με την πείρα από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού

και, εφόσον είναι αναγκαίο, υποβάλλει στην Επιτροπή συστάσεις για τη βελτίωσή του.

6. Οι εθνικές αρχές ασφαλείας βοηθούν τον Οργανισμό στη συλλογή αυτών των πληροφοριών από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαχειριστές υποδομών.

7. Ο Οργανισμός υποβάλλει στην Επιτροπή, το αργότερο εντός τριών ετών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, έκθεση στην οποία αναλύονται η αποτελεσματικότητα της μεθόδου και η πείρα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των διαχειριστών υποδομών και των υπεύθυνων για τη συντήρηση φορέων από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

#### Άρθρο 6

#### Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από τις 7 Ιουνίου 2013.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 16 Νοεμβρίου 2012.

Για την Επιτροπή  
Ο Πρόεδρος  
José Manuel BARROSO

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

## ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ

## 1. Γενικά

- 1.1. Τα συστατικά στοιχεία της διαδικασίας παρακολούθησης είναι όλες οι διεργασίες και διαδικασίες του συστήματος διαχείρισης, καθώς και των τεχνικών, επιχειρησιακών και οργανωτικών μέτρων ελέγχου των κινδύνων.
- 1.2. Οι δραστηριότητες της διαδικασίας παρακολούθησης που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 περιγράφονται στα τμήματα 2 έως 6.
- 1.3. Η διαδικασία παρακολούθησης είναι επαναλαμβανόμενη και στερεότυπη, όπως εμφανίζεται στο διάγραμμα ροής του προσαρτήματος.

## 2. Καθορισμός στρατηγικής, προτεραιοτήτων και σχεδίου(-ων) παρακολούθησης

- 2.1. Ανάλογα με το οικείο σύστημα διαχείρισης, κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστής υποδομής και υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας είναι αρμόδιος να καθορίζει την οικεία στρατηγική, τις προτεραιότητες και το (τα) σχέδιο(-α) παρακολούθησης.
- 2.2. Στην απόφαση ιεράρχησης των προτεραιοτήτων λαμβάνονται υπόψη πληροφορίες από πεδία που δημιουργούν τους μεγαλύτερους κινδύνους και ενδέχεται να οδηγήσουν σε δυσμενείς συνέπειες για την ασφάλεια, εάν δεν παρακολουθούνται αποτελεσματικά. Καθορίζεται ιεράρχηση των δραστηριοτήτων παρακολούθησης και δηλώνονται ο χρόνος, οι προσπάθειες και οι πόροι που απαιτούνται. Στην ιεράρχηση λαμβάνονται επίσης υπόψη τα αποτελέσματα προηγούμενων εφαρμογών της διαδικασίας παρακολούθησης.
- 2.3. Κατά τη διαδικασία παρακολούθησης εντοπίζονται το ενωρίτερο δυνατόν περιπτώσεις μη συμμόρφωσης με το σύστημα διαχείρισης που ενδέχεται να οδηγήσουν σε ατυχήματα, περιστατικά, αποσοβηθέντα ατυχήματα ή άλλα επικίνδυνα συμβάντα. Η διαδικασία έχει ως αποτέλεσμα την εφαρμογή διορθωτικών μέτρων για τις εν λόγω περιπτώσεις μη συμμόρφωσης.
- 2.4. Στη στρατηγική και το (τα) σχέδιο(-α) παρακολούθησης καθορίζονται είτε ποσοτικοί είτε ποιοτικοί δείκτες ή συνδυασμός τους, οι οποίοι:
  - α) επισημαίνουν έγκαιρα τυχόν απόκλιση από το προσδοκώμενο αποτέλεσμα ή βεβαιώνουν ότι το προσδοκώμενο αποτέλεσμα επιτυγχάνεται όπως είχε προγραμματισθεί·
  - β) δίνουν πληροφορίες για ανεπιθύμητα αποτελέσματα·
  - γ) υποβοηθούν τη λήψη αποφάσεων.

## 3. Συλλογή και ανάλυση πληροφοριών

- 3.1. Η συλλογή και η ανάλυση πληροφοριών πραγματοποιούνται σύμφωνα με τη στρατηγική, τις προτεραιότητες και το (τα) σχέδιο(-α) που έχουν καθορισθεί για την παρακολούθηση.
- 3.2. Για κάθε καθορισμένο δείκτη που αναφέρεται στο 2.4, πραγματοποιούνται τα κάτωθι:
  - α) συλλογή των αναγκαίων πληροφοριών·
  - β) αξιολόγηση κατά πόσον εφαρμόζονται ορθά οι διεργασίες, οι διαδικασίες και τα τεχνικά, επιχειρησιακά και οργανωτικά μέτρα ελέγχου των κινδύνων·
  - γ) έλεγχος κατά πόσον είναι αποτελεσματικές και επιτυγχάνουν το προσδοκώμενο αποτέλεσμα οι διεργασίες, οι διαδικασίες και τα τεχνικά, επιχειρησιακά και οργανωτικά μέτρα ελέγχου·
  - δ) αξιολόγηση κατά πόσον το σύστημα διαχείρισης στο σύνολό του εφαρμόζεται ορθά και επιτυγχάνει το προσδοκώμενο αποτέλεσμα·
  - ε) ανάλυση και αξιολόγηση των περιπτώσεων μη συμμόρφωσης διαπιστώθηκαν σύμφωνα με τα στοιχεία β), γ) και δ), καθώς και προσδιορισμός των αιτιών τους.

## 4. Κατάρτιση σχεδίου δράσης

- 4.1. Για τις διαπιστώνόμενες περιπτώσεις μη συμμόρφωσης που κρίνονται απαράδεκτες, καταρτίζεται σχέδιο δράσης. Το σχέδιο:
  - α) έχει ως αποτέλεσμα την επιβολή ορθά εφαρμόζομενων διεργασιών, διαδικασιών και τεχνικών, επιχειρησιακών και οργανωτικών μέτρων ελέγχου των κινδύνων όπως έχουν καθορισθεί· ή
  - β) βελτιώνει τις υπάρχουσες διεργασίες, διαδικασίες και τεχνικά, επιχειρησιακά και οργανωτικά μέτρα ελέγχου των κινδύνων· ή
  - γ) προσδιορίζει και θέτει σε εφαρμογή πρόσθετα μέτρα ελέγχου των κινδύνων.
- 4.2. Το σχέδιο δράσης περιλαμβάνει, ειδικότερα, τις ακόλουθες πληροφορίες:
  - α) στόχους και αναμενόμενα αποτελέσματα·

- β) διορθωτικά ή προληπτικά μέτρα ή μέτρα και των δύο ειδών·
  - γ) πρόσωπο αρμόδιο για την υλοποίηση των δράσεων·
  - δ) ημερομηνίες υλοποίησης των δράσεων·
  - ε) πρόσωπο αρμόδιο για την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των μέτρων του σχεδίου δράσης σύμφωνα με το τμήμα 6·
  - στ) επανεξέταση του σχεδίου δράσης για τη στρατηγική, τις προτεραιότητες και το (τα) σχέδιο(-α) παρακολούθησης.
- 4.3. Για τη διαχείριση της ασφάλειας στις διεπαφές, η σιδηροδρομική επιχείρηση, ο διαχειριστής υποδομής ή ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας αποφασίζει, σε συμφωνία με τους εμπλεκόμενους παράγοντες, ποιος αναλαμβάνει την υλοποίηση του απαιτούμενου σχεδίου δράσης ή μέρη αυτού.
5. **Εκτέλεση του σχεδίου δράσης**
- 5.1. Το σχέδιο δράσης που καθορίζεται στο τμήμα 4 υλοποιείται κατά τρόπο που να επανορθώνονται οι διαπιστωμένες περιπτώσεις μη συμμόρφωσης.
6. **Αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των μέτρων του σχεδίου δράσης**
- 6.1. Η ορθή εφαρμογή, η καταλληλότητα και η αποτελεσματικότητα των μέτρων που καθορίζονται στο σχέδιο δράσης ελέγχονται με χρήση της ίδιας διαδικασίας παρακολούθησης, που περιγράφεται στο παρόν παράρτημα.
- 6.2. Η αξιολόγηση του σχεδίου δράσης περιλαμβάνει, ειδικότερα, τα εξής:
- α) εξακρίβωση κατά πόσον το σχέδιο δράσης εφαρμόζεται ορθά και ολοκληρώνεται σύμφωνα με το πρόγραμμα·
  - β) εξακρίβωση κατά πόσον επιτυγχάνεται το προσδοκώμενο αποτέλεσμα·
  - γ) εξακρίβωση κατά πόσον άλλαξαν εν τω μεταξύ οι αρχικές συνθήκες και εάν εξακολουθούν να αρμόζουν τα ενδεδειγμένα μέτρα ελέγχου των κινδύνων που είχαν καθορισθεί στο σχέδιο δράσης·
  - δ) εξακρίβωση κατά πόσον χρειάζονται άλλα μέτρα ελέγχου των κινδύνων.
7. **Στοιχεία από την εφαρμογή της διαδικασίας παρακολούθησης**
- 7.1. Η διαδικασία παρακολούθησης τεκμηριώνεται ώστε να αποδεικνύεται ότι εφαρμόστηκε ορθά. Η εν λόγω τεκμηρίωση διατίθεται πρωτίστως για τη διαδικασία εσωτερικής αξιολόγησης. Εφόσον ζητηθεί:
- α) οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομών διαθέτουν την εν λόγω τεκμηρίωση στην εθνική αρχή ασφαλείας·
  - β) οι υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς διαθέτουν την εν λόγω τεκμηρίωση στον φορέα πιστοποίησης. Εάν η διαχείριση των διεπαφών πραγματοποιείται με συμβάσεις, οι υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς διαθέτουν την εν λόγω τεκμηρίωση στις αντίστοιχες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαχειριστές υποδομών.
- 7.2. Η τεκμηρίωση που στοιχειοθετείται βάσει του σημείου 7.1 περιλαμβάνει ιδίως:
- α) περιγραφή του οργανισμού και του προσωπικού που αναλαμβάνουν τη διεξαγωγή της διαδικασίας παρακολούθησης·
  - β) τα αποτελέσματα των διαφόρων δραστηριοτήτων της διαδικασίας παρακολούθησης που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 και, πιο συγκεκριμένα, τις αποφάσεις που λήφθηκαν·
  - γ) σε διαπιστωνόμενες περιπτώσεις μη συμμόρφωσης που κρίνονται απαράδεκτες, κατάλογο όλων των αναγκαίων μέτρων που πρέπει να εφαρμοσθούν για να επιτευχθεί το προσδοκώμενο αποτέλεσμα.

Προσάρτημα

Πλαίσιο της διαδικασίας παρακολούθησης

