

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2015/1136**2015 m. liepos 13 d.****kuriuo iš dalies keičiamas Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 402/2013, kuriuo nustatomas bendrasis saugos būdas, susijęs su pavojaus lygio nustatymu ir pavojaus vertinimu****(Tekstas svarbus EEE)**

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2004/49/EB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose ir iš dalies pakeičiančią Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo bei Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo (Saugos geležinkeliuose direktyvą) ⁽¹⁾, ypač į jos 6 straipsnio 4 dalį,

kadangi:

- (1) Direktyvoje 2004/49/EB numatyta, kad, siekiant išlaikyti aukštą saugos lygį, o tuomet ir ten, kur būtina ir pagrįstai praktiškai įmanoma, tą lygį padidinti, reikėtų palaipsniui diegti bendruosius saugos būdus;
- (2) 2010 m. spalio 12 d. Komisija Europos geležinkelio agentūrai (toliau – agentūra) pagal Direktyvą 2004/49/EB suteikė įgaliojimus iš dalies pakeisti Komisijos reglamentą (EB) Nr. 352/2009 ⁽²⁾. Tą reglamentą peržiūrėti buvo būtina, nes reikėjo atsižvelgti į jo 6 straipsnyje nurodytos vertinimo įstaigos funkcijų ir atsakomybės pokyčius ir į papildomus suderintus pavojaus priimtinumą kriterijus, kurie galėtų būti naudojami vertinant su techninių sistemų triktimi susijusio pavojaus priimtumą tais atvejais, kai pasiūlymo teikėjas nusprendžia taikyti aiškaus pavojaus numatymo principą. Reikėjo patikrinti, ar, įtraukus tuos papildomus pirmiau nurodytus suderintus pavojaus priimtumo kriterijus, esamas geležinkelių saugos lygis Sąjungoje išliktų bent nepakitęs, kaip reikalaujama Direktyvos 2004/49/EB 4 straipsnio 1 dalyje. Tokiai patikrai prirėkė gerokai daugiau laiko, nei tikėtasi, todėl Komisija priėmė Įgyvendinimo reglamentą (ES) Nr. 402/2013 ⁽³⁾, kuriuo paliktas galioti vienintelis pavojaus priimtumo kriterijus, jau įtrauktas į Reglamentą (EB) Nr. 352/2009;
- (3) atliekant su Įgyvendinimo reglamente (ES) Nr. 402/2013 numatytais pokyčiais susijusį poveikio vertinimą buvo analizuojami techninėms sistemoms taikomi suderinti pavojaus priimtumo kriterijai. Ataskaitoje konstatuota, kad į bendrąjį saugos būdą būtina įtraukti papildomus pavojaus priimtumo kriterijus, kurie dabartiniame reglamente nenumatyti. Tokie kriterijai turėtų palengvinti Sąjungos geležinkelių sąveikos teisės aktus atitinkančių struktūrinių posistemų ir transporto priemonių tarpusavio pripažinimą valstybėse narėse;
- (4) siekiant su techninėmis sistemomis susijusio pavojaus priimtumo sąvoką atskirti nuo eksploatacinio pavojaus ir bendro geležinkelių transporto sistemos lygmens pavojaus priimtumo sąvokos, su techninėmis sistemomis susijęs terminas „pavojaus priimtumo kriterijai“ turėtų būti pakeistas terminu „suderinti projektavimo tikslai“. Jei pasiūlymo teikėjas nusprendžia naudoti aiškaus pavojaus numatymo principą, šiame reglamente siūlomi suderinti projektavimo tikslai gali būti taikomi siekiant įrodyti su techninės sistemos funkcijų triktimi susijusio pavojaus priimtumą. Siekiant atsižvelgti į naujausius terminologijos pokyčius, kai kurios apibrėžtys turėtų būti pataisytos, ir turėtų būti įtraukta naujų apibrėžčių;
- (5) agentūra Komisijai pateikė savo rekomendaciją dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 402/2013 pakeitimo, kurią atlikus bus baigtas vykdyti paskutinis Komisijos jai suteiktuose įgaliojimuose numatytas tikslas, susijęs su suderintais projektavimo tikslais. Šis reglamentas pagrįstas agentūros rekomendacija;

⁽¹⁾ OL L 164, 2004 4 30, p. 44.

⁽²⁾ 2009 m. balandžio 24 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 352/2009 dėl bendrojo saugos būdo, susijusio su Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/49/EB 6 straipsnio 3 dalies a punkte nurodyta pavojaus analize ir įvertinimu, priėmimo (OL L 108, 2009 4 29, p. 4).

⁽³⁾ 2013 m. balandžio 30 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 402/2013, kuriuo nustatomas bendrasis saugos būdas, susijęs su pavojaus lygio nustatymu ir pavojaus vertinimu, ir panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 352/2009 (OL L 121, 2013 5 3, p. 8).

- (6) todėl Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 402/2013 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas;
- (7) šiame reglamente numatytos priemonės atitinka pagal Direktyvos 2004/49/EB 27 straipsnio 1 dalį įsteigto komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 402/2013 iš dalies keičiamas taip:

1) 3 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 9 punktas pakeičiamas taip:

„9. saugos reikalavimai – saugos charakteristikos (kiekybinės ar kokybinės, o prireikus – ir kokybinės, ir kiekybinės), kurių turi būti laikomasi projektuojant ar eksploatuojant (įskaitant atvejus, kai rengiamos eksploatavimo taisyklės) tam tikrą sistemą arba atliekant jos techninę priežiūrą, kad būtų pasiekti teisės aktuose arba bendrovės nustatyti saugos tikslai;“;

b) 23 punktas pakeičiamas taip:

„23. pražūtinga avarija – avarija, dėl kurios paprastai nukenčia daug žmonių ir kuri sukelia daug mirties atvejų;“;

c) įterpiami 32–37 punktai:

„32. sistemingoji triktis – triktis, pasikartojanti susidarius tam tikram įvesčių deriniui arba tam tikroms aplinkos ar taikymo sąlygoms;

33. sistemingoji klaida – būdingoji vertinamos sistemos specifikacijos, projektavimo, gamybos, įrengimo, eksploatavimo ar techninės priežiūros klaida;

34. išorės saugos priemonė – vertinamai sistemai nepriklausanti techninė, eksploatacinė arba organizacinė pavojaus kontrolės priemonė, kuri sumažina grėsmės atsiradimo dažnį arba galimų tos grėsmės padarinių sunkumą;

35. pavojinga avarija – avarija, dėl kurios paprastai nukenčia labai mažai žmonių ir kuri sukelia bent vieną mirties atvejį;

36. labai mažai tikėtinas – trikties dažnis, kurio vertė yra 10^{-9} karto per eksploatavimo valandą arba mažesnė;

37. mažai tikėtinas – trikties dažnis, kurio vertė yra 10^{-7} karto per eksploatavimo valandą arba mažesnė.“

2) I priedas iš dalies keičiamas pagal šio reglamento priedą.

2 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2015 m. liepos 13 d.

Komisijos vardu

Pirmininkas

Jean-Claude JUNKER

PRIEDAS

Igyvendinimo reglamento (ES) Nr. 402/2013 I priedas iš dalies keičiamas taip:

1) 2.5.1 punktas pakeičiamas taip:

„2.5.1. Jei grėsmių neapima vienas iš dviejų 2.3 ir 2.4 punktuose nustatytų pavojaus priimtumo principų, pavojaus priimtumas įrodomas taikant aiškaus pavojaus numatymo procedūrą ir nustatant pavojaus lygį. Dėl šių grėsmių kylantys pavojai vertinami kiekybiškai arba kokybiškai, o prireikus – ir kokybiškai, ir kiekybiškai, atsižvelgiant į esamas saugos priemones.“

2) 2.5.4–2.5.7 punktai pakeičiami taip:

„2.5.4. Jei pavojaus priimtumas jau patvirtintas remiantis praktikos kodeksais arba pavyzdinėmis sistemomis, pasiūlymo teikėjas neprivalo atlikti papildomos aiškaus pavojaus numatymo procedūros.

2.5.5. Jei grėsmės kyla dėl techninės sistemos funkcijų trikčių, tai, nedarant poveikio 2.5.1 ir 2.5.4 punktų taikymui, tokioms triktims taikomi šie suderinti projektavimo tikslai:

- a) jei tikėtina, kad triktis gali tiesiogiai sukelti pražūtingą avariją, ir jei įrodyta, kad funkcijos trikties pasikartojimas labai mažai tikėtinas, susijusio pavojaus toliau mažinti nereikia;
- b) jei tikėtina, kad triktis gali tiesiogiai sukelti pavojingą avariją, ir jei įrodyta, kad funkcijos trikties pasikartojimas mažai tikėtinas, susijusio pavojaus toliau mažinti nereikia.

Kurią apibrėžtį – pateiktąją 23 ar 35 punkte – rinktis, sprendžiama atsižvelgiant į labiausiai tikėtiną nesaugų trikties padarinį.

2.5.6. Nedarant poveikio 2.5.1 ir 2.5.4 punktų taikymui, 2.5.5 punkte nustatyti suderinti projektavimo tikslai taikomi projektuojant elektrines, elektronines ir programuojamasias elektrines technines sistemas. Tai turi būti griežčiausi projektavimo tikslai, kurių tik gali būti reikalaujama taikant tarpusavio pripažinimą.

Jie neturi būti taikomi nei kaip tam tikros valstybės narės visos geležinkelių transporto sistemos bendrieji kiekybiniai tikslai, nei projektuojant visiškai mechanines technines sistemas.

Su mišriomis techninėmis sistemomis, kurias sudaro visiškai mechaninė dalis ir elektrinė, elektroninė ir programuojamoji elektroninė dalis, susijusi grėsmė nustatoma pagal 2.2.5 punktą. Su visiškai mechanine dalimi susijusi grėsmė neturi būti kontroliuojama taikant 2.5.5 punkte nustatytus suderintus projektavimo tikslus.

2.5.7. Su 2.5.5 punkte nurodytomis techninių sistemų funkcijų triktimis susijęs pavojus laikomas priimtinu, jei įvykdomi ir šie reikalavimai:

- a) įrodyta atitiktis taikomiems suderintiems projektavimo tikslams;
- b) susijusios sistemingosios triktys ir sistemingosios klaidos kontroliuojamos laikantis saugos ir kokybės procedūrų, atitinkančių suderintą projektavimo tikslą, taikytiną vertinamai techninei sistemai ir apibrėžtą visuotinai pripažintuose atitinkamuose standartuose;
- c) taikymo sąlygos, susijusios su vertinamos techninės sistemos saugia integracija į geležinkelių transporto sistemą, nustatomos ir įrašomos į grėsmių bylą laikantis 4 punkto. Laikantis 1.2.2 punkto, apie šias taikymo sąlygas pranešama už įrodymus apie saugią integraciją atsakingam dalyviui.“

3) Įrašomi 2.5.8–2.5.12 punktai:

„2.5.8. Toliau pateikiamos su suderintais kiekybiniais techninių sistemų projektavimo tikslais susijusių specialių sąvokų apibrėžtys:

- a) sąvoka „tiesiogiai“ reiškia, kad funkcijos triktis gali sukelti 2.5.5 punkte nurodytos rūšies avariją, ir tam nebūtinai turi atsirasti kitų trikčių;
- b) sąvoka „gali“ reiškia, kad funkcijos triktis gali sukelti 2.5.5 punkte nurodytos rūšies avariją.

- 2.5.9. Jei vertinamos techninės sistemos funkcijos triktis tiesiogiai nelemia svarstomo pavojaus ir jei pasiūlymo teikėjas gali įrodyti, kad naudojant 3 straipsnio 34 punkte apibrėžtas išorės saugos priemonės galima pasiekti tokį patį saugos lygį, leidžiama taikyti mažiau griežtus projektavimo tikslus.
- 2.5.10. Nedarant poveikio Direktyvos 2004/49/EB 8 straipsnyje arba Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/57/EB (*) 17 straipsnio 3 dalyje nurodytai procedūrai, siekiant valstybėje narėje išlaikyti esamą saugos lygį, vertinamai techninei sistemai gali būti prašoma taikyti griežtesnį projektavimo tikslą nei 2.5.5 punkte nustatyti suderinti projektavimo tikslai, šiuo tikslu pranešant nacionalinę taisyklę. Tuo atveju, kai transporto priemonių eksploatavimui pradėti reikia papildomų leidimų, taikomos Direktyvos 2008/57/EB 23 ir 25 straipsniuose nurodytos procedūros.
- 2.5.11. Jei techninė sistema kuriama taikant 2.5.5 punkte nustatytus reikalavimus, pagal 15 straipsnio 5 dalį taikomas tarpusavio pripažinimo principas.
- Tačiau, jei pasiūlymo teikėjas gali įrodyti, kad, kilus konkrečiai grėsmei, esamas saugos lygis valstybėje narėje, kurioje sistema naudojama, gali būti išlaikytas taikant projektavimo tikslą, kuris yra mažiau griežtas nei suderintas projektavimo tikslas, tuomet, užuot taikius tą suderintą projektavimo tikslą, gali būti taikomas minėtasis mažiau griežtas projektavimo tikslas.
- 2.5.12. Aiškus pavojaus numatymas ir pavojaus lygio nustatymas turi atitikti bent šiuos reikalavimus:
- a) aiškaus pavojaus numatymo metodai turi tiksliai atitikti vertinamą sistemą ir jos parametrus (įskaitant visus eksploatavimo režimus);
 - b) kad sprendimo priėmimo pagrindas būtų tvirtas, rezultatai turi būti pakankamai tikslūs. Dėl nedidelių įvesties prielaidų arba išankstinių sąlygų pakeitimų reikalavimai neturi labai skirtis.

(*) 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/57/EB dėl geležinkelių sistemos sąveikos Bendrijoje (OL L 191, 2008 7 18, p. 1).“