

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2018/761

z dnia 16 lutego 2018 r.

ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 i uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 1077/2012

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 6 ust. 6,

uwzględniając zalecenie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej ERA-REC-115-REC w sprawie zmian we wspólnych metodach oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do oceny zgodności oraz we wspólnych metodach oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru, przekazane Komisji dnia 9 marca 2017 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM) określają, jak należy oceniać poziomy bezpieczeństwa i osiągnięcie wymagań bezpieczeństwa oraz zgodność z innymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa.
- (2) Zgodnie z art. 6 ust. 5 dyrektywy (UE) 2016/798 CSM należy regularnie aktualizować z uwzględnieniem doświadczeń zebranych przy ich stosowaniu oraz globalnego rozwoju bezpieczeństwa kolei, a także w celu ogólnego utrzymania poziomu bezpieczeństwa i – gdy jest to wykonalne w sposób rozsądny – jego ciągłej poprawy.
- (3) Na mocy decyzji wykonawczej z dnia 1 września 2016 r. ⁽²⁾ i zgodnie z art. 6 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/798 Komisja udzieliła Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („Agencja”) upoważnienia do opracowania projektów zmian w rozporządzeniach Komisji (UE) nr 1158/2010 ⁽³⁾, (UE) nr 1169/2010 ⁽⁴⁾ i (UE) nr 1077/2012 ⁽⁵⁾. W dniu 9 marca 2017 r. zgodnie z udzielonym przez Komisję upoważnieniem Agencja wydała zalecenie, do którego załączyła sprawozdanie poświęcone wynikom konsultacji przeprowadzonych z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, partnerami społecznymi i użytkownikami oraz sprawozdanie z oceny skutków zmienionych CSM, które miałyby zostać przyjęte. Zgodnie z art. 6 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/798 Komisja przeanalizowała zalecenie wydane przez Agencję, by sprawdzić, czy udzielone upoważnienie zostało zrealizowane.
- (4) Po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien prowadzić działania w zakresie nadzoru w celu weryfikacji, czy system zarządzania bezpieczeństwem jest skutecznie stosowany w trakcie prowadzenia działalności oraz czy stale spełniane są wszystkie niezbędne wymogi.
- (5) Zgodnie z art. 17 ust. 1 i 8 dyrektywy (UE) 2016/798, w przypadku gdy przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury są również podmiotami odpowiedzialnymi za utrzymanie, które nie zostały certyfikowane zgodnie z art. 14 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/798, działania w zakresie nadzoru prowadzone przez krajowe organy

⁽¹⁾ Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102.

⁽²⁾ Decyzja wykonawcza Komisji z dnia 1 września 2016 r. w sprawie udzielenia Agencji Kolejowej Unii Europejskiej upoważnienia do opracowania projektu zmian we wspólnych metodach oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do oceny zgodności i we wspólnej metodzie oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru oraz uchylająca decyzję wykonawczą C(2014) 1649 final (C(2016) 5504 final).

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa (Dz.U. L 326 z 10.12.2010, s. 11).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa (Dz.U. L 327 z 11.12.2010, s. 13).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1077/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa (Dz.U. L 320 z 17.11.2012, s. 3).

ds. bezpieczeństwa w celu weryfikacji stosowania odpowiednich CSM, o których mowa w art. 6 dyrektywy (UE) 2016/798, przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie są uzasadnionym sposobem sprawowania nadzoru nad skutecznością systemów zarządzania bezpieczeństwem stosowanych przez te przedsiębiorstwa kolejowe i tych zarządców infrastruktury.

- (6) Należy określić proces nadzoru dla krajowych organów ds. bezpieczeństwa w celu zwiększenia wzajemnego zaufania do stosowanego przez nie podejścia do działań w zakresie nadzoru oraz decyzji podejmowanych w trakcie tych działań.
- (7) Krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny być odpowiedzialne za swoje decyzje i w związku z tym powinny posiadać wewnętrzne zasady lub procedury, za naruszenia których mogą zostać pociągnięte do odpowiedzialności.
- (8) Nadzór powinien być ukierunkowany przede wszystkim na te działania, co do których krajowe organy ds. bezpieczeństwa są zdania, że stwarzają one najpoważniejsze ryzyko lub związane z nimi ryzyko jest w najmniejszym stopniu pod kontrolą. W tym celu krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien opracować i wdrożyć oparte na ryzyku strategię oraz plan (plany) nadzoru, określające metody ukierunkowania jego działań w zakresie nadzoru i wyznaczania priorytetów w zakresie nadzoru.
- (9) Działania w zakresie egzekwowania prawa podejmowane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa w celu zapewnienia, by przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury osiągnęli zgodność z przepisami, o której mowa w art. 17 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/798, powinny być proporcjonalne do ewentualnych ryzyk dla bezpieczeństwa lub do potencjalnej wagi każdego przypadku nieprzestrzegania spoczywających na nich obowiązków prawnych.
- (10) Aby móc wykonywać swoje zadania zgodnie z art. 16 ust. 2 lit. i) dyrektywy (UE) 2016/798, krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien, w oparciu o wyniki swoich działań w zakresie nadzoru, sformułować opinię na temat skuteczności ram regulacyjnych w zakresie bezpieczeństwa.
- (11) Techniki audytu i kontroli do celów nadzoru powinny zazwyczaj obejmować rozmowy z osobami pracującymi na różnych szczeblach organizacji, przeglądanie dokumentów i rejestrów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz badanie rezultatów systemu zarządzania dotyczących bezpieczeństwa ujawnionych w wyniku kontroli lub powiązanych działań.
- (12) Zgodnie z art. 17 ust. 13 dyrektywy (UE) 2016/798 Agencja, działając w charakterze organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa, oraz krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny w stosownych przypadkach koordynować swoje działania w celu zapewnienia pełnej wymiany informacji zgromadzonych zarówno w trakcie działań w zakresie oceny, jak i działań w zakresie nadzoru, w tym wszelkich ostrzeżeń skierowanych do przedsiębiorstw kolejowych. W podobny sposób właściwe krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny koordynować swoje działania w przypadku infrastruktury transgranicznej.
- (13) Aby zapewnić skuteczne prowadzenie nadzoru przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa oraz zwiększyć ich wzajemne zaufanie, organy te powinny zapewnić, aby personel zaangażowany w nadzór posiadał niezbędne kompetencje. W tym celu należy określić te kompetencje.
- (14) Krajowe organy ds. bezpieczeństwa zaangażowane w nadzór nad zarządcą infrastruktury posiadającym infrastrukturę transgraniczną lub nad przedsiębiorstwem kolejowym działającym w więcej niż jednym państwie członkowskim powinny ze sobą współpracować, aby uniknąć powielania działań w zakresie nadzoru, a także koordynować swoje podejścia do nadzoru, tak aby zapewnić wymianę wszystkich kluczowych informacji dotyczących zarządcy infrastruktury lub przedsiębiorstwa kolejowego, w szczególności w odniesieniu do znanych ryzyk i jego wyników w zakresie bezpieczeństwa, oraz zapewnić wykorzystywanie tych informacji w celu ukierunkowania działań w zakresie nadzoru na obszary o największym poziomie ryzyka dla całej prowadzonej działalności.
- (15) Krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny w stosownych przypadkach współpracować z innymi właściwymi organami lub podmiotami działającymi w sektorze kolejowym, takimi jak organy regulacyjne i organy wydające licencje w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE⁽¹⁾ lub organy właściwe w zakresie monitorowania zgodności z mającymi zastosowanie przepisami dotyczącymi czasu pracy, jazdy i odpoczynku maszynistów, tak aby wywiązywać się z nałożonych na nie obowiązków, wymieniać informacje, rozwiązywać wszelkie konflikty między stosowanymi podejściami, zapobiegać powiązanym niekorzystnym skutkom dla systemu kolei oraz koordynować swoje reakcje na wszelkie przypadki nieprzestrzegania ram regulacyjnych dotyczących bezpieczeństwa.
- (16) Zgodnie z art. 31 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/798 nowy system certyfikacji bezpieczeństwa zacznie działać od dnia 16 czerwca 2019 r. Państwa członkowskie mają jednak możliwość powiadomienia Agencji i Komisji zgodnie z art. 33 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/798, że przedłużyły okres transpozycji i mogą w związku z tym

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32).

nadal wydawać certyfikaty zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾ do dnia 16 czerwca 2020 r. Konieczne jest zatem dostosowanie dat rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia do dat określonych w dyrektywie (UE) 2016/798 w celu umożliwienia sprawnego przejścia na nowy system certyfikacji.

(17) Rozporządzenie (UE) nr 1077/2012 stało się nieaktualne i należy je zastąpić niniejszym rozporządzeniem,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM), o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. c) dyrektywy (UE) 2016/798, w odniesieniu do nadzoru nad zarządzaniem bezpieczeństwem przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury, sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa względnie autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa.

Artykuł 2

Definicja

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- a) „organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa” oznacza organ odpowiedzialny za wydawanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, czyli Agencję albo krajowy organ ds. bezpieczeństwa;
- b) „niewielkie zastrzeżenie” oznacza niewielki problem stwierdzony w trakcie oceny wniosku dotyczącego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, który nie stanowi przeszkody dla ich wydania i może być odłożony do rozpatrzenia w trakcie późniejszego nadzoru.

Artykuł 3

Proces nadzoru

1. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa stosują proces nadzoru określony w załączniku I.
2. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa ustanawiają wewnętrzne zasady lub procedury na potrzeby zarządzania procesem nadzoru.
3. Do celów nadzoru krajowe organy ds. bezpieczeństwa akceptują zezwolenia, świadectwa uznania lub certyfikaty produktów lub usług świadczonych przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury lub przez ich wykonawców, partnerów lub dostawców, przyznane zgodnie ze stosownymi przepisami unijnymi, jako dowód zdolności przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury do spełnienia odpowiednich wymogów określonych w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2018/762 ⁽²⁾.

Artykuł 4

Techniki nadzoru

Krajowe organy ds. bezpieczeństwa przyjmują właściwe techniki, takie jak audyty i kontrole, oraz wybierają najbardziej odpowiednie techniki przy planowaniu swoich działań w zakresie nadzoru.

⁽¹⁾ Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44).

⁽²⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010 (zob. s. 26 niniejszego Dziennika Urzędowego).

Artykuł 5

Powiązania między nadzorem i oceną

1. Prowadzący nadzór krajowy organ ds. bezpieczeństwa wykorzystuje oraz w stosownych przypadkach wymienia informacje na temat wyników systemu zarządzania bezpieczeństwem, zgromadzone w trakcie swoich działań w zakresie nadzoru, do celów odnowienia lub aktualizacji jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa.
2. W przypadku gdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 1, nie jest odpowiedzialny za wydawanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, podejmuje on niezwłocznie koordynację z Agencją działającą w charakterze organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa lub z właściwym krajowym organem ds. bezpieczeństwa, w przypadku infrastruktury transgranicznej, na jego wniosek, po otrzymaniu wniosku o odnowienie lub aktualizację.

W oparciu o wyniki koordynacji, o której mowa w akapicie pierwszym, krajowy organ ds. bezpieczeństwa wskazuje i precyzuje informacje, które są istotne dla oceny, czy system zarządzania bezpieczeństwem stosowany przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury działa skutecznie, obejmujące co najmniej:

- a) opis poważnych niezgodności, które mogą mieć wpływ na wyniki w zakresie bezpieczeństwa lub stwarzać poważne ryzyko dla bezpieczeństwa, oraz wszelkich innych budzących zastrzeżenia kwestii zidentyfikowanych w trakcie działań w zakresie nadzoru od czasu poprzedniej oceny;
- b) status planu (lub planów) działania ustanowionych przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury w celu usunięcia poważnych niezgodności i rozwiązania wszelkich innych kwestii budzących zastrzeżenia, o których mowa w lit. a), oraz stosowne działania podjęte przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa w celu nadzorowania rozwiązania tych problemów;
- c) przegląd wyników w zakresie bezpieczeństwa osiągniętych przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury działających w jego państwie członkowskim;
- d) status planu (lub planów) działania ustanowionych przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury w celu usunięcia niewielkich zastrzeżeń stwierdzonych w trakcie poprzedniej oceny.

Artykuł 6

Kompetencje personelu uczestniczącego w działaniach w zakresie nadzoru

1. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa zapewniają, aby personel uczestniczący w działaniach w zakresie nadzoru posiadał następujące kompetencje:
 - a) znajomość odpowiednich ram regulacyjnych mających zastosowanie do nadzoru;
 - b) znajomość funkcjonowania systemu kolejowego;
 - c) właściwy poziom analizy krytycznej;
 - d) doświadczenie w dziedzinie nadzoru nad systemem bezpieczeństwa lub podobnym systemem zarządzania w sektorze kolejowym bądź systemem zarządzania bezpieczeństwem w sektorze o równoważnych wyzwaniach operacyjnych i technicznych;
 - e) wiedza, umiejętności i doświadczenie w zakresie prowadzenia rozmów;
 - f) umiejętność rozwiązywania problemów, komunikowania się i pracy zespołowej.
2. W przypadku pracy zespołowej kompetencje mogą być dzielone między członkami zespołu.
3. W celu zapewnienia właściwego stosowania ust. 1 krajowe organy ds. bezpieczeństwa wprowadzają system zarządzania kompetencjami, który obejmuje:
 - a) tworzenie profili kompetencji w odniesieniu do każdego miejsca pracy, stanowiska lub funkcji;
 - b) zatrudnianie personelu zgodnie z ustanowionymi profilami kompetencji;
 - c) utrzymanie, rozwój i ocenę kompetencji personelu zgodnie z ustanowionymi profilami kompetencji.

Artykuł 7

Kryteria podejmowania decyzji

1. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa ustanawia i publikuje kryteria podejmowania decyzji dotyczące stosowanych przez niego metod oceny prawidłowego stosowania systemu zarządzania bezpieczeństwem przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury oraz oceny skuteczności systemu zarządzania bezpieczeństwem w kontrolowaniu ryzyk dla bezpieczeństwa związanych z działalnością przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury.

Kryteria te obejmują informacje na temat tego, w jaki sposób krajowy organ ds. bezpieczeństwa zarządza i zajmuje się niezgodnościami stwierdzonymi w systemie zarządzania bezpieczeństwem stosowanym przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury.

2. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa przyjmuje i publikuje procedurę określającą szczegółowo, w jaki sposób przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury i wszelkie inne zainteresowane strony mogą składać skargi na decyzje podejmowane w trakcie prowadzenia działań w zakresie nadzoru.

Artykuł 8

Koordinacja między krajowymi organami ds. bezpieczeństwa i współpraca z innymi organami

1. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa zaangażowane w nadzór nad zarządcą infrastruktury posiadającym infrastrukturę transgraniczną lub nad przedsiębiorstwem kolejowym działającym w więcej niż jednym państwie członkowskim koordynują swoje podejścia do nadzoru zgodnie z art. 17 ust. 7 i 9 dyrektywy (UE) 2016/798.

Po przyznaniu autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa lub jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa krajowe organy ds. bezpieczeństwa niezwłocznie podejmują decyzję w sprawie tego, który z nich ma odgrywać wiodącą rolę w koordynowaniu nadzoru nad prawidłowym stosowaniem i skutecznością systemu zarządzania bezpieczeństwem, bez uszczerbku dla obowiązków krajowych organów ds. bezpieczeństwa wynikających z przepisów art. 16 ust. 2 lit. d) oraz j) i art. 17 dyrektywy (UE) 2016/798.

2. Do celów ust. 1 krajowe organy ds. bezpieczeństwa opracowują ustalenia w oparciu o ramy skoordynowanego i wspólnego nadzoru określone w załączniku II.

3. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa opracowują również ustalenia dotyczące współpracy z krajowymi organami dochodzeniowymi, organami certyfikującymi podmioty odpowiedzialne za utrzymanie oraz innymi właściwymi organami lub podmiotami.

Artykuł 9

Uchylenie

Rozporządzenie (UE) nr 1077/2012 traci moc z dniem 16 czerwca 2019 r.

Artykuł 10

Wejście w życie i stosowanie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 16 czerwca 2019 r. Jednakże przepisy art. 5 ust. 2 oraz art. 8 ust. 1 i 2 stosuje się od dnia 16 czerwca 2020 r. w tych państwach członkowskich, które powiadomiły Agencję i Komisję zgodnie z art. 33 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/798 o przedłużeniu okresu transpozycji tej dyrektywy.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 16 lutego 2018 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

Proces nadzoru, o którym mowa w art. 3

1. PRZEPISY OGÓLNE

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa opracowuje zorganizowany i mogący podlegać audytowi proces obejmujący całą działalność, który uwzględni poniżej określone elementy. Zapewnia to wieloetapowy charakter procesu nadzoru, który uwzględni w ten sposób potrzebę ciągłego doskonalenia, co przedstawiono na schemacie zamieszczonym poniżej w dodatku.

2. USTANOWIENIE STRATEGII I PLANU (PLANÓW) NADZORU

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa:

- a) gromadzi i analizuje dane i informacje z różnych źródeł jako założenia strategii i planu lub planów nadzoru. Źródła mogą obejmować informacje zgromadzone w trakcie oceny systemów zarządzania bezpieczeństwem, wyniki wcześniejszych działań w zakresie nadzoru, informacje pochodzące z autoryzacji podsystemów lub pojazdów, raporty z wypadków opracowane przez krajowe organy dochodzeniowe i wydane przez nie w ich następstwie zalecenia, inne sprawozdania lub dane dotyczące wypadków lub incydentów, roczne sprawozdania dotyczące bezpieczeństwa składane przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa, roczne sprawozdania dotyczące utrzymania składane przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, skargi obywateli i inne odpowiednie źródła;
- b) określa w strategii nadzoru na potrzeby ukierunkowanych działań w zakresie nadzoru obszary ryzyka, w tym w stosownych przypadkach ryzyka będącego wynikiem integracji czynników ludzkich i organizacyjnych oraz zarządzania tymi czynnikami;
- c) opracowuje plan lub plany nadzoru, w których przedstawia sposób realizacji strategii nadzoru w okresie ważności jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa;
- d) w oparciu o określone obszary docelowe opracowuje wstępne oszacowanie zasobów koniecznych do realizacji planu lub planów nadzoru;
- e) przydziela zasoby w celu realizacji planu lub planów nadzoru;
- f) uwzględni w strategii i planie (planach) nadzoru wszelkie kwestie dotyczące działalności transgranicznej lub infrastruktury transgranicznej, poprzez koordynację z innym krajowym organem (innymi krajowymi organami) ds. bezpieczeństwa.

3. KOMUNIKOWANIE STRATEGII I PLANU (PLANÓW) NADZORU

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa:

- a) przedstawia ogólne cele strategii nadzoru i ogólne wyjaśnienia dotyczące planu lub planów nadzoru właściwym przedsiębiorstwom kolejowym lub zarządcom infrastruktury oraz – w stosownych przypadkach – innym zainteresowanym stronom;
- b) przekazuje właściwym przedsiębiorstwom kolejowym lub zarządcom infrastruktury ogólne wyjaśnienia dotyczące sposobu realizacji planu lub planów nadzoru.

4. REALIZACJA DZIAŁAŃ W ZAKRESIE NADZORU

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa:

- a) realizuje plan lub plany nadzoru;
- b) podejmuje proporcjonalne działania (działania) w odpowiedzi na niewywiązywanie się przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury ze spoczywających na nich obowiązków prawnych, w tym w razie potrzeby ogłasza w trybie pilnym alerty bezpieczeństwa i stosuje tymczasowe środki bezpieczeństwa;
- c) ocenia, na ile adekwatnie przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury opracowali i wykonali plan lub plany działania mające na celu zaradzenie w określonym terminie niezgodnościom lub niewielkiemu zastrzeżeniu;
- d) dokumentuje wyniki prowadzonych przez siebie działań w zakresie nadzoru.

5. WYNIKI DZIAŁAŃ W ZAKRESIE NADZORU

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa:

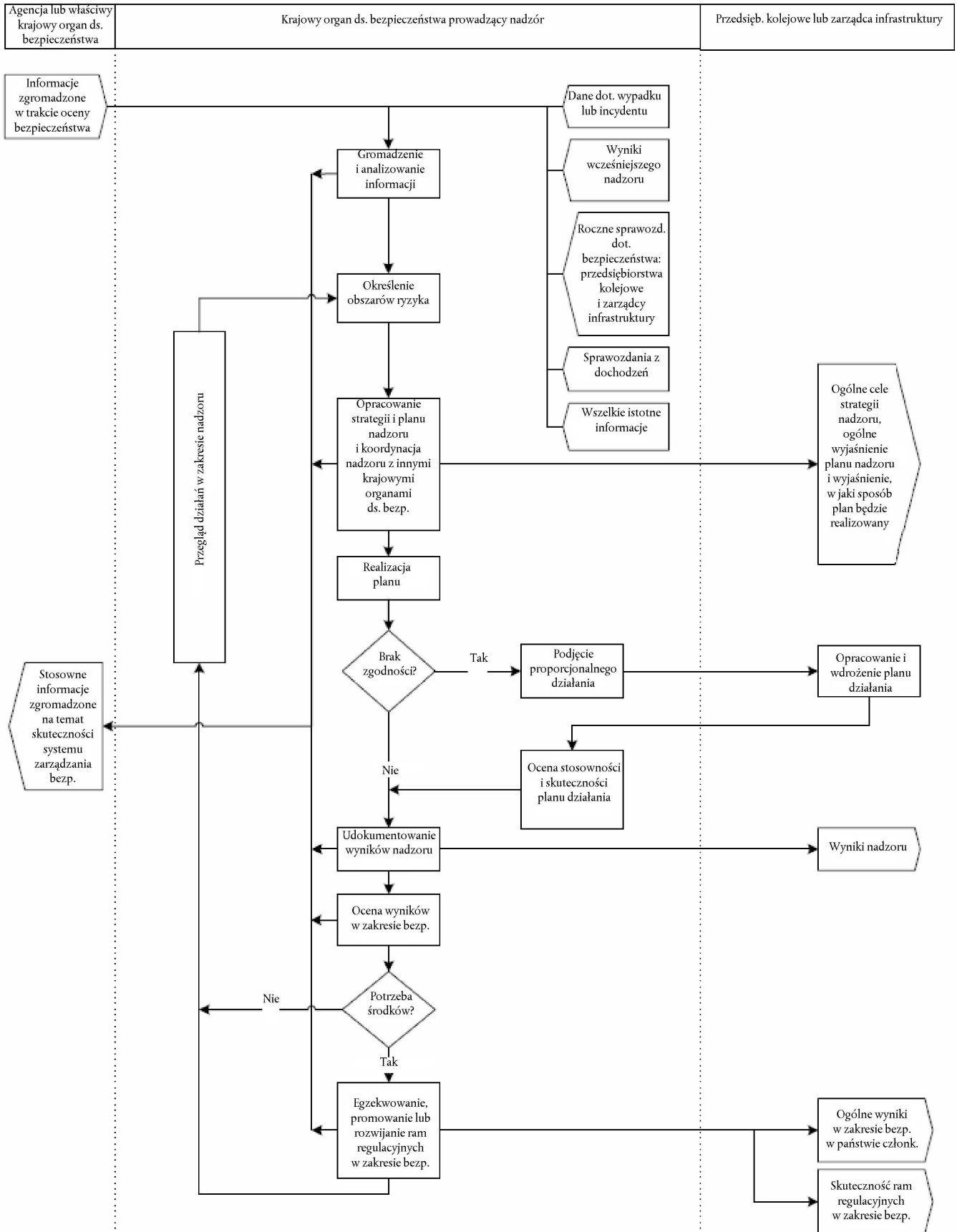
- a) udostępnia właściwemu przedsiębiorstwu kolejowemu lub zarządcy infrastruktury wyniki swoich działań w zakresie nadzoru, włącznie z określeniem zarówno obszarów, w których dochodzi do niezgodności po stronie przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury, jak i obszarów dobrych praktyk w celu wspierania poprawy bezpieczeństwa;
- b) dysponuje informacjami na temat wyników w zakresie bezpieczeństwa osiągniętych przez poszczególne przedsiębiorstwa kolejowe lub poszczególnych zarządców infrastruktury działających w jego państwie członkowskim;
- c) publikuje i komunikuje odpowiednim zainteresowanym stronom swoje opinie dotyczące ogólnych wyników w zakresie bezpieczeństwa w państwie członkowskim;
- d) publikuje i komunikuje odpowiednim zainteresowanym stronom swoje opinie dotyczące skuteczności ram regulacyjnych w zakresie bezpieczeństwa;
- e) wykorzystuje oraz w stosownych przypadkach wymienia informacje na temat wyników systemu zarządzania bezpieczeństwem zgromadzone w trakcie nadzoru nad przedsiębiorstwami kolejowymi lub zarządcami infrastruktury, przed ponowną oceną wniosku o odnowienie lub aktualizację jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, z Agencją działającą w charakterze organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa lub z właściwym krajowym organem ds. bezpieczeństwa w przypadku infrastruktury transgranicznej;
- f) w stosownych przypadkach podejmuje wszelkie działania w zakresie egzekwowania przepisów, określa, czy zachodzi konieczność ograniczenia lub cofnięcia jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, a w przypadku gdy nie jest odpowiedzialny za wydawanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, odpowiednio informuje właściwy organ.

6. PRZEGLĄD DZIAŁAŃ W ZAKRESIE NADZORU

Na podstawie informacji i doświadczenia zgromadzonych w trakcie prowadzenia działań w zakresie nadzoru oraz wyników w zakresie bezpieczeństwa na poziomie zarówno indywidualnym, jak i państwa członkowskiego krajowy organ ds. bezpieczeństwa w regularnych odstępach:

- a) dokonuje przeglądu strategii i planu lub planów nadzoru w celu weryfikacji zasadności pierwotnie wybranego działania, wykorzystywania danych lub informacji z różnych źródeł, wyników nadzoru i przydziału zasobów oraz, w razie potrzeby, zmienia priorytety działania;
 - b) w razie potrzeby dokonuje zmian w planie lub w planach nadzoru i uwzględnia wpływ tych zmian na strategię nadzoru;
 - c) w razie potrzeby przedstawia swoje opinie i ewentualne propozycje swojemu państwu członkowskiemu w celu usunięcia wszelkich nieprawidłowości w ramach regulacyjnych w zakresie bezpieczeństwa.
-

Dodatek



ZAŁĄCZNIK II

Ramy skoordynowanego i wspólnego nadzoru, o których mowa w art. 8 ust. 2

Odpowiednie krajowe organy ds. bezpieczeństwa opracowują ustalenia w oparciu o następujące zasady i konkretne elementy:

1. Uzgodnienie, które przedsiębiorstwa kolejowe i którzy zarządcy infrastruktury działają w sposób, który wymaga skoordynowanego lub wspólnego nadzoru.
2. Uzgodnienie wspólnego języka roboczego (wspólnych języków roboczych) oraz stopnia poufności informacji, które mają być wykorzystywane do celów ustaleń dotyczących koordynacji.
3. Uzgodnienie informacji, które należy wymieniać, oraz harmonogramu ich wymiany:
 - a) wymiana stosownych informacji dotyczących przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury określonych w pkt 1 oraz dzielenie się wynikami prowadzonych działań w zakresie nadzoru;
 - b) przekazywanie kopii autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, w stosownych przypadkach;
 - c) dzielenie się wynikami powiązanych działań w zakresie nadzoru, w tym, w stosownych przypadkach, decyzji i działań w zakresie egzekwowania przepisów;
 - d) dzielenie się informacjami na temat wyników w zakresie bezpieczeństwa osiągniętych przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury określonych w pkt 1 w każdym państwie członkowskim.
4. Dzielenie się informacjami na temat kryteriów podejmowania decyzji:
 - a) dzielenie się informacjami na temat sposobu, w jaki każdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa ukierunkowuje w ramach planu nadzoru swoje działania na każde przedsiębiorstwo kolejowe i każdego zarządcę infrastruktury, których to dotyczy;
 - b) ustanowienie dialogu między odpowiednimi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa w kwestii proponowanej odpowiedzi na istotne braki w wywiązywaniu się z obowiązków prawnych.
5. Zarządzanie koordynacją:
 - a) dzielenie się istniejącymi strategiami i planami nadzoru;
 - b) określenie punktów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania lub wspólnych kwestii;
 - c) wydajne planowanie indywidualnych, skoordynowanych lub wspólnych inicjatyw bez powodowania niepotrzebnych niedogodności dla przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury oraz poprzez unikanie pokrywania się zakresu tych inicjatyw.
6. Uzgodnienie tego, który krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien (które krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny) monitorować działania mające na celu uwzględnienie niewielkich zastrzeżeń, które zostały odroczone do celów nadzoru, w stosownych przypadkach.
7. Uzgodnienie, na które obszary należy ukierunkować działania prowadzone w skoordynowany lub wspólny sposób:
 - a) zidentyfikowanie głównych ryzyk dla odpowiednich przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, które muszą zostać uwzględnione w skoordynowany lub wspólny sposób przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa;
 - b) uzgodnienie, który krajowy organ ds. bezpieczeństwa będzie kierował działaniami dotyczącymi danej kwestii, w stosownych przypadkach, na podstawie dobrze ugruntowanych kryteriów;
 - c) uzgodnienie, jakiego rodzaju wspólne działania w zakresie nadzoru należy podjąć, w stosownych przypadkach;
 - d) uzgodnienie sposobu, w jaki przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury powinni zostać poinformowani o ustaleniach dokonywanych i porozumieniach zawieranych przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa.
8. Dzielenie się dobrymi praktykami:
 - a) opracowanie ustaleń dotyczących regularnego przeglądu i regularnej koordynacji działań w zakresie nadzoru prowadzonych w odniesieniu do odpowiednich przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury;
 - b) opracowanie ustaleń dotyczących oceny skuteczności koordynacji i współpracy między krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, w tym w stosownych przypadkach z Agencją.