

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 1078/2012**z dnia 16 listopada 2012 r.****w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, uwzględniając dyrektywę 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającą dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, 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) ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 6,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Komisja powinna przyjąć drugą serię wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM), obejmującą co najmniej metody, o których mowa w art. 6 ust. 3 lit. c) dyrektywy 2004/49/WE, na podstawie zalecenia Europejskiej Agencji Kolejowej („Agencja”).
- (2) W dniu 5 października 2009 r. Komisja powierzyła Agencji opracowanie, zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE, projektu wspólnej metody oceny bezpieczeństwa (CSM) w celu kontroli zgodności eksploatacji i utrzymania podsystemów strukturalnych z odpowiednimi zasadniczymi wymogami. W ramach CSM należy wyszczególnić metody, jakie powinny być stosowane zarówno w celu kontrolowania, czy podsystemy strukturalne (w tym obsługa ruchu i zarządzanie ruchem) są eksploatowane i utrzymywane zgodnie ze wszystkimi zasadniczymi wymogami dotyczącymi bezpieczeństwa, jak i w celu monitorowania, czy podsystemy i ich integracja z systemami nadal spełniają wymogi bezpieczeństwa w trakcie eksploatacji i utrzymania. W ramach mandatu udzielonego przez Komisję Agencja przedłożyła Komisji swoje zalecenie dotyczące CSM, poparte sprawozdaniem z oceny wpływu. Niniejsze rozporządzenie jest oparte na zaleceniu Agencji.
- (3) W celu zapewnienia bezpiecznej integracji, eksploatacji i utrzymania podsystemów strukturalnych wchodzących w skład systemu kolejowego, a także zagwarantowania spełnienia zasadniczych wymogów w trakcie eksploatacji, systemy zarządzania bezpieczeństwem stosowane przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury oraz systemy utrzymania stosowane przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie powinny obejmować wszelkie konieczne rozwiązania, w tym procesy, procedury oraz techniczne, operacyjne i organizacyjne środki kontroli ryzyka. W związku z tym zakres monitorowania prawidłowości stosowania i skuteczności systemów zarządzania bezpieczeństwem stosowanych przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury, a także systemów utrzymania stosowanych przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie powinien obejmować wymogi dotyczące podsystemów strukturalnych w ich kontekście operacyjnym.
- (4) Niniejsze rozporządzenie powinno zapewnić skuteczne zarządzanie bezpieczeństwem systemu kolejowego podczas działań związanych z jego eksploatacją i utrzymaniem oraz jego poprawę tam, gdzie jest to konieczne i możliwe.
- (5) Niniejsze rozporządzenie powinno również zapewnić możliwie wczesne stwierdzenie przypadków braku zgodności w stosowaniu systemu zarządzania, które mogą prowadzić do wypadków, incydentów, sytuacji groźących wypadkiem lub innych niebezpiecznych wydarzeń. Przy rozwiązywaniu problemów związanych z tego rodzaju brakiem zgodności podczas działań związanych z eksploatacją i utrzymaniem należy stosować zharmonizowany proces monitorowania. W szczególności ten zharmonizowany proces powinien być stosowany w celu kontroli osiągnięcia oczekiwanego rezultatu systemów zarządzania bezpieczeństwem wprowadzonych przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury, a także kontroli osiągnięcia oczekiwanego rezultatu systemu utrzymania stosowanego przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie.
- (6) Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury powinni monitorować prawidłowość stosowania i rezultaty rozwiązań opracowanych w ramach własnego systemu zarządzania bezpieczeństwem w celu zapewnienia bezpieczeństwa eksploatacji, w tym w zakresie konkretnych sieci.
- (7) Niniejsze rozporządzenie powinno ułatwić dostęp do rynku usług transportu kolejowego poprzez zharmonizowanie procesu monitorowania w celu zapewnienia stałego utrzymywania stanu bezpieczeństwa systemu kolejowego. Ponadto niniejsze rozporządzenie powinno przyczynić się do osiągnięcia stanu wzajemnego zaufania i przejrzystości pomiędzy państwami członkowskimi poprzez zharmonizowanie zasad wymiany informacji dotyczących bezpieczeństwa między różnymi zainteresowanymi podmiotami w sektorze kolejowym w celu zarządzania bezpieczeństwem w różnych interfejsach tego sektora oraz zharmonizowanie dowodów wynikających ze stosowania procesu monitorowania.
- (8) Aby zdać Komisji sprawozdanie na temat skuteczności i stosowania niniejszego rozporządzenia oraz – w stosownych przypadkach – przekazać zalecenia dotyczące jego poprawy, Agencja powinna mieć możliwość gromadzenia odpowiednich informacji pochodzących od różnych zainteresowanych podmiotów, w tym od krajowych organów ds. bezpieczeństwa, jednostek certyfikujących podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych oraz innych podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie, które nie są objęte zakresem rozporządzenia Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44.

⁽²⁾ Dz.U. L 122 z 11.5.2011, s. 22.

- (9) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu określonego w art. 27 ust. 1 dyrektywy 2004/49/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólną metodę oceny bezpieczeństwa (CSM) w odniesieniu do monitorowania, aby umożliwić skuteczne zarządzanie bezpieczeństwem systemu kolejowego podczas działań związanych z jego eksploatacją i utrzymaniem oraz poprawę tego systemu w stosownych przypadkach.

2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie w następujących obszarach:

- a) kontrola prawidłowego stosowania i skuteczności wszystkich procesów i procedur systemu zarządzania, w tym technicznych, operacyjnych i organizacyjnych środków kontroli ryzyka. W przypadku przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury kontrola obejmuje elementy techniczne, operacyjne i organizacyjne, których obecność jest konieczna do wydania, odpowiednio, certyfikacji określonej w art. 10 ust. 2 lit. a) i autoryzacji określonej w art. 11 ust. 1 lit. a) dyrektywy 2004/49/WE, oraz wewnętrzne regulacje przyjęte w celu uzyskania, odpowiednio, certyfikacji określonej w art. 10 ust. 2 lit. b) i autoryzacji określonej w art. 11 ust. 1 lit. b) wspomnianej dyrektywy;
- b) kontrola prawidłowego stosowania systemu zarządzania jako całości oraz osiągnięcia przez ten system oczekiwanych rezultatów; oraz
- c) określenie i wdrożenie właściwych środków zapobiegawczych lub naprawczych bądź obu tych rodzajów środków, w razie stwierdzenia odpowiednich przypadków braku zgodności z wymogami określonymi w lit. a) i b).

3. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, którzy otrzymali certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację bezpieczeństwa, oraz do podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają definicje określone w art. 3 dyrektywy 2004/49/WE.

Ponadto stosuje się następujące definicje:

- a) „system zarządzania” oznacza albo systemy zarządzania bezpieczeństwem stosowane przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury, zgodnie z definicją zawartą w art. 3 lit. i) dyrektywy 2004/49/WE, które spełniają wymogi określone w art. 9 wspomnianej dyrektywy i załączniku III do niej, albo system utrzymania stosowany przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, spełniający wymogi określone w art. 14a ust. 3 wspomnianej dyrektywy;
- b) „monitorowanie” oznacza rozwiązania wprowadzone przez przedsiębiorstwa kolejowe, zarządców infrastruktury lub podmioty odpowiedzialne za utrzymanie w celu kontrolowania prawidłowego stosowania i skuteczności własnego systemu zarządzania;

- c) „interfejsy” oznaczają interfejsy określone w art. 3 ust. 7 rozporządzenia Komisji (WE) nr 352/2009 (1).

Artykuł 3

Proces monitorowania

1. Każde przedsiębiorstwo kolejowe, zarządca infrastruktury i podmiot odpowiedzialny za utrzymanie:

- a) odpowiada za prowadzenie procesu monitorowania określonego w załączniku;
- b) zapewnia ponadto monitorowanie środków kontroli ryzyka stosowanych przez swoich wykonawców zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia. Wykorzystuje w tym celu proces monitorowania określony w załączniku lub wymaga od swoich wykonawców stosowania tego procesu na mocy ustaleń umownych.

2. Proces monitorowania obejmuje następujące działania:

- a) określenie strategii, priorytetów i planu (planów) monitorowania;
- b) gromadzenie i analizę informacji;
- c) opracowanie planu działania na wypadek stwierdzenia niedopuszczalnego braku zgodności z wymogami określonymi w systemie zarządzania;
- d) realizację planu działania, jeżeli taki plan został opracowany;
- e) ocenę skuteczności środków przewidzianych w planie działania, jeżeli taki plan został opracowany.

Artykuł 4

Wymiana informacji między zainteresowanymi podmiotami

1. Przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury i podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, łącznie z ich wykonawcami, w drodze ustaleń umownych zapewniają wzajemną wymianę wszelkich odpowiednich informacji dotyczących bezpieczeństwa, wynikających ze stosowania procesu monitorowania określonego w załączniku, aby umożliwić innej stronie podjęcie wszelkich koniecznych działań naprawczych dla zapewnienia stałego utrzymywania stanu bezpieczeństwa systemu kolejowego.

2. W przypadku stwierdzenia przez przedsiębiorstwa kolejowe, zarządców infrastruktury i podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, w ramach stosowania procesu monitorowania, zagrożeń dla bezpieczeństwa związanych z usterkami i brakiem zgodności konstrukcji lub awarią urządzeń technicznych, w tym podsystemów strukturalnych, powinny one poinformować o tych zagrożeniach inne zainteresowane strony, aby umożliwić im podjęcie wszelkich koniecznych działań naprawczych w celu zapewnienia stałego utrzymywania stanu bezpieczeństwa systemu kolejowego.

Artykuł 5

Składanie sprawozdań

1. Zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe przekazują krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa informacje dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia w postaci rocznych sprawozdań na temat bezpieczeństwa, zgodnie z art. 9 ust. 4 dyrektywy 2004/49/WE.

(1) Dz.U. L 108 z 29.4.2009, s. 4.

2. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa opracowuje sprawozdanie na temat stosowania niniejszego rozporządzenia przez przedsiębiorstwa kolejowe, zarządców infrastruktury oraz, w ramach posiadanej przez niego wiedzy, przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, zgodnie z art. 18 dyrektywy 2004/49/WE.

3. Roczne sprawozdanie z utrzymania, sporządzane przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych, określone w pkt I.7.4 lit. k) załącznika III do rozporządzenia (UE) nr 445/2011, musi zawierać informacje dotyczące doświadczenia podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w stosowaniu niniejszego rozporządzenia. Agencja gromadzi te informacje, współdziałając z odpowiednimi jednostkami certyfikującymi.

4. Inne podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, które nie są objęte zakresem rozporządzenia (UE) nr 445/2011, także wymieniają z Agencją doświadczenia dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia. Agencja koordynuje wymianę doświadczeń z tymi podmiotami odpowiedzialnymi za utrzymanie.

5. Agencja gromadzi wszystkie informacje dotyczące doświadczenia w stosowaniu niniejszego rozporządzenia oraz, w razie potrzeby, przedstawia Komisji zalecenia, które mają na celu jego poprawę.

6. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa udzielają Agencji wsparcia w gromadzeniu tego rodzaju informacji pochodzących od przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury.

7. W terminie do trzech lat od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia Agencja przedkłada Komisji sprawozdanie zawierające analizę skuteczności metody oraz doświadczenia przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury i podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w stosowaniu niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 6

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 7 czerwca 2013 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 16 listopada 2012 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

PROCES MONITOROWANIA**1. Zasady ogólne**

- 1.1. Dane wejściowe procesu monitorowania obejmują wszystkie procesy i procedury zawarte w systemie zarządzania, w tym techniczne, operacyjne i organizacyjne środki kontroli ryzyka.
- 1.2. Działania, o których mowa w art. 3 ust. 2 procesu monitorowania, są opisane w sekcjach 2–6.
- 1.3. Proces monitorowania jest powtarzalny i wielokrotny, co ukazano na schemacie zamieszczonym poniżej w dodatku.

2. Określenie strategii, priorytetów i planu (planów) monitorowania

- 2.1. Każde przedsiębiorstwo kolejowe, zarządca infrastruktury i podmiot odpowiedzialny za utrzymanie odpowiada za określenie swojej strategii, priorytetów i planu (planów) monitorowania na podstawie własnego systemu zarządzania.
- 2.2. Podejmując decyzję dotyczącą wyznaczenia priorytetów, uwzględnia się informacje pochodzące z obszarów stwarzających największe zagrożenia, które przy braku skutecznego monitorowania mogą prowadzić do negatywnych skutków dla bezpieczeństwa. Należy ustalić hierarchię priorytetów w zakresie monitorowania i wskazać potrzebny czas, wysiłek i zasoby. Przy ustalaniu priorytetów uwzględnia się ponadto rezultaty uzyskane wcześniej podczas stosowania procesu monitorowania.
- 2.3. W procesie monitorowania możliwie najwcześniej należy określić przypadki braku zgodności w stosowaniu systemu zarządzania, które mogą powodować wypadki, incydenty, sytuacje grożące wypadkiem lub inne niebezpieczne wydarzenia. Takie postępowanie powinno prowadzić do wdrożenia środków mających na celu naprawę tego rodzaju przypadków braku zgodności.
- 2.4. W strategii i planie (planach) monitorowania należy określić wskaźniki ilościowe lub jakościowe, lub ich kombinację, które mogą:
 - a) ostrzegać na wczesnym etapie o każdym odchyleniu od oczekiwanego rezultatu lub zapewnić o jego osiągnięciu zgodnie z planem;
 - b) przekazywać informacje o niepożądanych rezultatach;
 - c) być pomocne w procesie decyzyjnym.

3. Gromadzenie i analiza informacji

- 3.1. Informacje należy gromadzić i analizować zgodnie ze strategią, priorytetami i planem (planami) określonymi dla celów monitorowania.
- 3.2. W odniesieniu do każdego wskaźnika wymienionego w pkt 2.4 przeprowadza się następujące działania:
 - a) gromadzenie niezbędnych informacji;
 - b) ocena prawidłowości wdrożenia procesów, procedur, technicznych, operacyjnych i organizacyjnych środków kontroli ryzyka;
 - c) kontrola skuteczności procesów, procedur, technicznych, operacyjnych i organizacyjnych środków kontroli ryzyka oraz osiągnięcia oczekiwanych rezultatów;
 - d) ocena prawidłowości stosowania systemu zarządzania jako całości i osiągnięcia oczekiwanych rezultatów;
 - e) analiza i ocena stwierdzonych przypadków braku zgodności z wymogami określonymi w lit. b), c) i d) oraz ustalenie ich przyczyn.

4. Opracowanie planu działania

- 4.1. W razie stwierdzenia przypadków braku zgodności, które zostały uznane za niedopuszczalne, sporządza się plan działania. Plan ten przyczynia się do:
 - a) wzmocnienia prawidłowo wdrożonych procesów, procedur, technicznych, operacyjnych i organizacyjnych środków kontroli ryzyka w określony sposób; lub
 - b) poprawy istniejących procesów, procedur, technicznych, operacyjnych i organizacyjnych środków kontroli ryzyka; lub
 - c) określenia i wdrożenia dodatkowych środków kontroli ryzyka.
- 4.2. W szczególności plan działania powinien zawierać następujące informacje:
 - a) cele i oczekiwane wyniki;

- b) wymagane środki naprawcze lub zapobiegawcze bądź oba te rodzaje środków;
 - c) dane osoby odpowiedzialnej za realizację działań;
 - d) wymagane daty realizacji działań;
 - e) dane osoby odpowiedzialnej za ocenę skuteczności środków przewidzianych w planie działania, zgodnie z sekcją 6;
 - f) przegląd wpływu planu działania na strategię, priorytety i plan(-y) monitorowania.
- 4.3. W celu zarządzania bezpieczeństwem w interfejsach przedsiębiorstwo kolejowe, zarządca infrastruktury lub podmiot odpowiedzialny za utrzymanie decyduje – w porozumieniu z pozostałymi zainteresowanymi podmiotami – o tym, kto będzie odpowiedzialny za realizację koniecznego planu działania lub jego części.
5. **Realizacja planu działania**
- 5.1. Plan działania określony w sekcji 4 musi być realizowany w sposób zapewniający skorygowanie stwierdzonych przypadków braku zgodności.
6. **Ocena skuteczności środków przewidzianych w planie działania**
- 6.1. Prawidłowe wdrożenie, zasadność i skuteczność środków określonych w planie działania kontroluje się przy użyciu tego samego procesu monitorowania, który został opisany w niniejszym załączniku.
- 6.2. Ocena skuteczności planu działania obejmuje w szczególności następujące działania:
- a) weryfikację prawidłowości realizacji planu działania i jego ukończenia zgodnie z harmonogramem;
 - b) weryfikację uzyskania oczekiwanego rezultatu;
 - c) sprawdzenie, czy warunki wstępne nie uległy tymczasem zmianie i czy w danych okolicznościach określone w planie działania środki kontroli ryzyka są nadal odpowiednie;
 - d) sprawdzenie konieczności stosowania innych środków kontroli ryzyka.
7. **Dowody uzyskane w wyniku stosowania procesu monitorowania**
- 7.1. Proces monitorowania powinien być dokumentowany na potrzeby udowodnienia jego prawidłowego stosowania. Dokumentacja ta powinna być udostępniana przede wszystkim do celów oceny wewnętrznej. Na żądanie:
- a) przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury udostępniają tę dokumentację krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa;
 - b) podmioty odpowiedzialne za utrzymanie udostępniają tę dokumentację jednostce certyfikującej. Jeżeli zarządzanie interfejsami opiera się na umowach, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie udostępniają tę dokumentację odpowiednim przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcom infrastruktury.
- 7.2. Dokumentacja opracowana zgodnie z pkt 7.1 powinna w szczególności zawierać:
- a) opis organizacji i pracowników wyznaczonych do prowadzenia procesu monitorowania;
 - b) wyniki różnych działań wchodzących w zakres procesu monitorowania, wyszczególnionych w art. 3 ust. 2, a w szczególności podjętych decyzji;
 - c) w stwierdzonych przypadkach braku zgodności, które zostały uznane za niedopuszczalne – wykaz wszystkich środków, jakie należy wdrożyć, aby uzyskać oczekiwany rezultat.
-

Dodatek

Ramy procesu monitorowania

