

**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****(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 <sup>(1)</sup>, 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. <sup>(2)</sup> 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 <sup>(3)</sup>, (UE) nr 1169/2010 <sup>(4)</sup> i (UE) nr 1077/2012 <sup>(5)</sup>. 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 mają 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) Celem systemów zarządzania bezpieczeństwem jest zapewnienie, by przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury osiągnęli swoje cele gospodarcze w bezpieczny sposób. System zarządzania bezpieczeństwem jest często zintegrowany z innymi systemami zarządzania w celu poprawy ogólnych wyników działalności organizacji oraz ograniczenia kosztów, przy rozłożeniu wysiłków na wszystkie szczeble organizacji. W tym celu wspólne ramy ISO High Level Structure <sup>(6)</sup> są stosowane na potrzeby funkcjonalnego zgrupowania wymogów systemu zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 9 dyrektywy (UE) 2016/798. Ramy te ułatwiają również zrozumienie i stosowanie podejścia procesowego przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury w trakcie opracowywania, wdrażania, utrzymywania i ciągłego doskonalenia ich systemów zarządzania bezpieczeństwem.
- (5) Po otrzymaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa wnioskodawca powinien w dalszym ciągu stosować swój system zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 9 dyrektywy (UE) 2016/798.
- (6) Zachowanie człowieka odgrywa centralną rolę w zapewnieniu bezpiecznego i sprawnego funkcjonowania kolei. W przypadku gdy zachowanie człowieka uważane jest za czynnik, który przyczynił się do wypadku lub incydentu, na zachowanie to mogły mieć wpływ czynniki organizacyjne, takie jak obciążenie pracą lub

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102.

<sup>(2)</sup> 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.

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> 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).

<sup>(6)</sup> ISO/IEC Directives, Part 1, consolidated supplement 2016, Annex SL Appendix 2 (dyrektywy ISO/IEC, część 1, skonsolidowany suplement 2016, załącznik SL, dodatek 2).

organizacja pracy, prowadzące do pogorszenia wyników działania oraz do pogłębienia skutków danego wypadku lub incydentu. W związku z tym jest kwestią o zasadniczym znaczeniu, by przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury posiadali systemową koncepcję wspierania działań człowieka oraz zarządzania czynnikami ludzkimi i organizacyjnymi w obrębie systemu zarządzania bezpieczeństwem.

- (7) Sposób, w jaki kwestia bezpieczeństwa jest postrzegana, doceniana i uwzględniana w priorytetach w ramach organizacji, odzwierciedla faktyczne zaangażowanie na rzecz bezpieczeństwa na wszystkich szczeblach organizacji. W związku z tym dla przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury ważne jest również określenie działań i zachowań, które mogą kształtować pozytywną kulturę bezpieczeństwa, oraz wspieranie za pośrednictwem swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem kultury wzajemnego zaufania, pewności i uczenia się, w ramach której pracownicy są zachęceni do wnoszenia wkładu w rozwój bezpieczeństwa poprzez zgłaszanie niebezpiecznych zdarzeń i zapewnianie informacji związanych z bezpieczeństwem.
- (8) System zarządzania bezpieczeństwem powinien uwzględniać fakt, że dyrektywa Rady 89/391/EWG<sup>(1)</sup> oraz powiązane z nią stosowne dyrektywy szczegółowe mają w pełni zastosowanie do ochrony zdrowia i bezpieczeństwa pracowników zaangażowanych w budowę, eksploatację i utrzymanie kolei. Nie nakłada ona żadnych dodatkowych obowiązków lub zadań na organ wydający certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację w zakresie bezpieczeństwa poza wymogiem kontrolowania, czy ryzyka dla zdrowia i bezpieczeństwa zostały uwzględnione przez wnioskodawcę ubiegającego się o jednolity certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację w zakresie bezpieczeństwa. Odpowiedzialność za kontrolę zgodności z dyrektywą 89/391/EWG może być powierzona innym właściwym organom wyznaczonym przez państwo członkowskie.
- (9) System zarządzania bezpieczeństwem powinien w stosownych przypadkach uwzględniać potencjalne dodatkowe zagrożenia wynikające z transportu towarów niebezpiecznych koleją, a tym samym uwzględniać dyrektywę 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(2)</sup>.
- (10) Rozporządzenia (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010 staną się nieaktualne, należy je więc zastąpić niniejszym rozporządzeniem.
- (11) Jeśli chodzi o certyfikaty bezpieczeństwa, z art. 10 ust. 15 dyrektywy (UE) 2016/798 wynika, że krajowy organ ds. bezpieczeństwa może zażądać zmiany certyfikatów bezpieczeństwa w następstwie znacznych zmian ram regulacyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa. Zmiany wprowadzone na mocy art. 9 dyrektywy (UE) 2016/798 oraz niniejszego rozporządzenia nie są znaczne, mimo ich stosowności i znaczenia. W związku z tym rozporządzenie (UE) nr 1158/2010 powinno mieć zastosowanie do certyfikatów bezpieczeństwa wydanych zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(3)</sup> do upływu terminu ich ważności. Z tego samego względu konieczne jest również odroczenie uchylecia rozporządzenia (UE) nr 1158/2010 do końca ostatniego dnia okresu, w którym może być ono jeszcze stosowane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa do celów nadzoru. Ponadto zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/798 istniejące certyfikaty bezpieczeństwa w dalszym ciągu podlegają przepisom dyrektywy 2004/49/WE, która stanowiła podstawę dla rozporządzenia (UE) nr 1158/2010.
- (12) Jeśli chodzi o autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa, z art. 12 ust. 2 akapit drugi dyrektywy (UE) 2016/798 wynika, że krajowy organ ds. bezpieczeństwa może zażądać zmiany autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa po każdej zasadniczej zmianie ram regulacyjnych dotyczących bezpieczeństwa. Zmiany wprowadzone na mocy art. 9 dyrektywy (UE) 2016/798 oraz niniejszego rozporządzenia nie są zasadnicze, mimo ich stosowności i znaczenia. W związku z tym rozporządzenie (UE) nr 1169/2010 powinno mieć zastosowanie do autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa wydanych zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE do upływu terminu ich ważności. Z tego samego względu konieczne jest również odroczenie uchylecia rozporządzenia (UE) nr 1169/2010 do końca ostatniego dnia okresu, w którym może być ono jeszcze stosowane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa do celów nadzoru,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

#### Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM), o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. f) dyrektywy (UE) 2016/798, w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem mających zastosowanie do przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się w odniesieniu do jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa wydawanych na podstawie dyrektywy (UE) 2016/798.

(1) Dyrektywa Rady 89/391/EWG z dnia 12 czerwca 1989 r. w sprawie wprowadzenia środków w celu poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy (Dz.U. L 183 z 29.6.1989, s. 1).

(2) Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13).

(3) 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).

## Artykuł 2

**Definicja**

Do celów niniejszego rozporządzenia „organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa” oznacza organ odpowiedzialny za wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa – Agencję lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa.

## Artykuł 3

**Wymogi dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem mające zastosowanie do przedsiębiorstw kolejowych**

Przedsiębiorstwa kolejowe ustanawiają swoje systemy zarządzania bezpieczeństwem zgodnie z wymogami określonymi w załączniku I.

Te wymogi dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem mają zastosowanie do jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, o których mowa w art. 10 dyrektywy (UE) 2016/798, do celów oceny wniosków i do celów nadzoru.

## Artykuł 4

**Wymogi dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem mające zastosowanie do zarządców infrastruktury**

Zarządcy infrastruktury ustanawiają swoje systemy zarządzania bezpieczeństwem zgodnie z wymogami określonymi w załączniku II.

Te wymogi dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem mają zastosowanie do autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 12 dyrektywy (UE) 2016/798, do celów oceny wniosków i nadzoru.

## Artykuł 5

**Uchylenie**

Rozporządzenia (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010 tracą moc z dniem 16 czerwca 2025 r.

## 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 16 czerwca 2019 r. w tych państwach członkowskich, które nie powiadomiły Agencji i Komisji zgodnie z art. 33 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/798. Niniejsze rozporządzenie stosuje się we wszystkich państwach członkowskich od dnia 16 czerwca 2020 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 8 marca 2018 r.

W imieniu Komisji  
Jean-Claude JUNCKER  
Przewodniczący

## ZAŁĄCZNIK I

**Wymogi dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem w odniesieniu do przedsiębiorstw kolejowych**

1. KONTEKST ORGANIZACJI
  - 1.1. **Organizacja musi:**
    - a) opisać rodzaj, zakres i obszar swojej działalności;
    - b) wskazać poważne ryzyka dla bezpieczeństwa wynikające z jej działalności kolejowej, niezależnie od tego, czy jest ona prowadzona przez samą organizację, czy też przez wykonawców, partnerów lub dostawców będących pod jej kontrolą;
    - c) wskazać zainteresowane strony (np. organy regulacyjne, inne organy, zarządców infrastruktury, wykonawców, dostawców, partnerów), w tym strony poza systemem kolejowym, które mają znaczenie dla systemu zarządzania bezpieczeństwem;
    - d) wskazać i utrzymać wymogi prawne i inne wymogi związane z bezpieczeństwem pochodzące od zainteresowanych stron, o których mowa w lit. c);
    - e) zapewnić, by wymogi, o których mowa w lit. d), były uwzględniane przy opracowywaniu, wdrażaniu i utrzymaniu systemu zarządzania bezpieczeństwem;
    - f) opisać zakres systemu zarządzania bezpieczeństwem, wskazując, które części działalności są objęte tym zakresem i które nie są nim objęte, przy uwzględnieniu wymogów, o których mowa w lit. d).
2. PRZYWÓDZTWO
  - 2.1. **Przywódtwo i zaangażowanie**
    - 2.1.1. Kadra kierownicza wyższego szczebla musi wykazać się przywództwem oraz zaangażowaniem w opracowanie, wdrożenie, utrzymanie i ciągłe doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem, poprzez:
      - a) przejście ogólnej rozliczalności i odpowiedzialności za bezpieczeństwo;
      - b) zapewnienie zaangażowania na rzecz bezpieczeństwa ze strony kierownictwa różnych szczebli w obrębie organizacji poprzez jego działania oraz w jego stosunkach z pracownikami i wykonawcami;
      - c) zapewnienie, by ustanowione zostały polityka w zakresie bezpieczeństwa i cele w zakresie bezpieczeństwa oraz aby ta polityka i te cele zostały zrozumiane oraz były zgodne ze strategicznym ukierunkowaniem organizacji;
      - d) zapewnienie zintegrowania wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem z procesami biznesowymi organizacji;
      - e) zapewnienie dostępności zasobów niezbędnych dla systemu zarządzania bezpieczeństwem;
      - f) zapewnienie skuteczności systemu zarządzania bezpieczeństwem w kontrolowaniu ryzyk dla bezpieczeństwa stwarzanych przez organizację;
      - g) zachęcanie pracowników do wspierania działań na rzecz zapewnienia zgodności z wymogami dotyczącymi systemu zarządzania bezpieczeństwem;
      - h) promowanie ciągłego doskonalenia systemu zarządzania bezpieczeństwem;
      - i) zapewnienie, by bezpieczeństwo było uwzględniane przy identyfikacji ryzyk biznesowych organizacji i zarządzaniu tymi ryzykami oraz wyjaśnienie, w jaki sposób rozpoznawane i rozwiązywane będą konflikty między bezpieczeństwem a innymi celami biznesowymi;
      - j) promowanie pozytywnej kultury bezpieczeństwa.
  - 2.2. **Polityka w zakresie bezpieczeństwa**
    - 2.2.1. Dokument opisujący politykę organizacji w zakresie bezpieczeństwa jest formułowany na poziomie kadry kierowniczej wyższego szczebla i jest:
      - a) odpowiedni do rodzaju organizacji i zakresu działalności kolejowej;
      - b) zatwierdzony przez dyrektora generalnego organizacji (lub przedstawiciela bądź przedstawicieli kadry kierowniczej wyższego szczebla);
      - c) aktywnie wdrażany, komunikowany i udostępniany wszystkim pracownikom.

#### 2.2.2. Polityka w zakresie bezpieczeństwa musi:

- a) zawierać zobowiązanie do spełnienia wszystkich wymogów prawnych i innych wymogów dotyczących bezpieczeństwa;
- b) zapewniać ramy na potrzeby określania celów w zakresie bezpieczeństwa oraz oceny wyników organizacji w zakresie bezpieczeństwa względem tych celów;
- c) zawierać zobowiązanie do kontrolowania ryzyk dla bezpieczeństwa będących wynikiem zarówno własnych działań, jak i działań innych podmiotów;
- d) zawierać zobowiązanie do ciągłego doskonalenia systemu zarządzania bezpieczeństwem;
- e) być utrzymywana zgodnie ze strategią biznesową oraz oceną wyników organizacji w zakresie bezpieczeństwa.

#### 2.3. **Funkcje, odpowiedzialność, rozliczalność i uprawnienia w ramach organizacji**

- 2.3.1. Odpowiedzialność, rozliczalność i uprawnienia pracowników pełniących funkcje, które mają wpływ na bezpieczeństwo (w tym kadry kierowniczej oraz pozostałego personelu zaangażowanego w zadania związane z bezpieczeństwem), są definiowane dla każdego szczebla hierarchii służbowej w obrębie organizacji, zostają udokumentowane oraz są przypisane i komunikowane tym pracownikom.
- 2.3.2. Organizacja zapewnia, by pracownicy, którym powierzono odpowiedzialność za zadania związane z bezpieczeństwem, posiadali uprawnienia, kompetencje i odpowiednie zasoby na potrzeby wykonywania swoich zadań, bez bycia narażonym na negatywny wpływ działań innych funkcji biznesowych.
- 2.3.3. Powierzenie odpowiedzialności za zadania związane z bezpieczeństwem musi zostać udokumentowane, podane do wiadomości odpowiednich pracowników, zaakceptowane i zrozumiane.
- 2.3.4. Organizacja musi opisać przypisanie funkcji, o których mowa w pkt 2.3.1, do poszczególnych funkcji biznesowych w obrębie organizacji oraz – w stosownych przypadkach – poza organizacją (zob. pkt 5.3 Wykonawcy, partnerzy i dostawcy).

#### 2.4. **Konsultacje z pracownikami i innymi stronami**

- 2.4.1. W stosownych przypadkach należy konsultować się z pracownikami, ich przedstawicielami oraz zewnętrznymi zainteresowanymi stronami przy opracowywaniu, utrzymywaniu i doskonaleniu systemu zarządzania bezpieczeństwem w odniesieniu do poszczególnych części, za które są oni odpowiedzialni, w tym w odniesieniu do aspektów bezpieczeństwa procedur operacyjnych.
- 2.4.2. Organizacja ułatwia konsultacje z pracownikami poprzez zapewnienie metod i środków angażowania pracowników, rejestrowania ich opinii oraz przedstawiania uwag na temat tych opinii.

### 3. PLANOWANIE

#### 3.1. **Działania mające na celu ograniczenie ryzyka**

##### 3.1.1. Ocena ryzyka

##### 3.1.1.1. Organizacja musi:

- a) wskazać i poddać analizie wszystkie ryzyka operacyjne, organizacyjne i techniczne istotne dla rodzaju, zakresu i obszaru działalności prowadzonej przez organizację. Ryzyka takie obejmują ryzyka wynikające z czynników ludzkich i organizacyjnych, takich jak obciążenie pracą, organizacja pracy, zmęczenie lub odpowiedniość procedur oraz działalność innych zainteresowanych stron (zob. pkt 1. Kontekst organizacji);
- b) oszacować ryzyka, o których mowa w lit. a), w drodze zastosowania odpowiednich metod oceny ryzyka;
- c) opracować i wdrożyć środki bezpieczeństwa, wraz z określeniem powiązanych obowiązków (zob. pkt 2.3 Funkcje, odpowiedzialność, rozliczalność i uprawnienia w ramach organizacji);
- d) opracować system monitorowania skuteczności środków bezpieczeństwa (zob. pkt 6.1 Monitorowanie);
- e) zidentyfikować potrzebę współpracy, w stosownych przypadkach, z innymi zainteresowanymi stronami (takimi jak przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury, producenci, dostawcy usług utrzymania, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, dysponenti pojazdów kolejowych, usługodawcy i podmioty zamawiające) w odniesieniu do wspólnych ryzyk oraz wdrożenia odpowiednich środków bezpieczeństwa;
- f) poinformować pracowników i zaangażowane podmioty zewnętrzne o ryzykach (zob. pkt 4.4 Informowanie i komunikowanie).

3.1.1.2. Dokonując oceny ryzyka, organizacja uwzględni potrzebę określenia, zapewnienia i utrzymania bezpiecznego środowiska pracy odpowiadającego wymogom obowiązujących przepisów, w szczególności dyrektywy 89/391/EWG.

3.1.2. Planowanie zmiany

3.1.2.1. Organizacja musi określić potencjalne ryzyka dla bezpieczeństwa oraz odpowiednie środki bezpieczeństwa (zob. pkt 3.1.1 Ocena ryzyka) przed wdrożeniem zmiany (zob. pkt 5.4 Zarządzanie zmianą) zgodnie z procesem zarządzania ryzykiem określonym w rozporządzeniu (UE) nr 402/2013 <sup>(1)</sup>, obejmującym uwzględnienie ryzyk dla bezpieczeństwa wynikających z samego procesu zmiany.

## 3.2. Cele w zakresie bezpieczeństwa i planowanie

3.2.1. Organizacja musi określić cele w zakresie bezpieczeństwa dla odpowiednich funkcji na odpowiednich poziomach w celu utrzymania oraz, gdy jest to wykonalne w sposób rozsądny, poprawy swoich wyników w zakresie bezpieczeństwa.

3.2.2. Cele w zakresie bezpieczeństwa muszą:

- a) być spójne z polityką w zakresie bezpieczeństwa i celami strategicznymi organizacji (w stosownych przypadkach);
- b) być powiązane z najważniejszymi ryzykami mającymi wpływ na wyniki organizacji w zakresie bezpieczeństwa;
- c) być mierzalne;
- d) uwzględniać obowiązujące wymogi prawne i inne wymogi;
- e) być poddawane przeglądowi pod kątem ich osiągnięcia i w stosownych przypadkach zmieniane;
- f) być komunikowane.

3.2.3. Organizacja musi posiadać plan(-y) opisujący(-e), w jaki sposób zamierza osiągnąć swoje cele w zakresie bezpieczeństwa.

3.2.4. Organizacja musi opisać strategię i plan(-y) wykorzystywane do monitorowania osiągnięcia celów w zakresie bezpieczeństwa (zob. pkt 6.1 Monitorowanie).

## 4. WSPARCIE

### 4.1. Zasoby

4.1.1. Organizacja zapewnia zasoby, w tym kompetentnych pracowników oraz skuteczne i użyteczne wyposażenie, potrzebne do ustanowienia, wdrożenia, utrzymania i ciągłego doskonalenia systemu zarządzania bezpieczeństwem.

### 4.2. Kompetencje

4.2.1. System zarządzania kompetencjami utrzymywany przez organizację musi zapewniać, by pracownicy pełniący funkcje mające wpływ na bezpieczeństwo byli kompetentni w odniesieniu do zadań związanych z bezpieczeństwem, za które są odpowiedzialni (zob. pkt 2.3 Funkcje, odpowiedzialność, rozliczalność i uprawnienia w ramach organizacji), i obejmować co najmniej:

- a) określenie kompetencji (w tym wiedzy, umiejętności oraz zachowań i postaw o charakterze innym niż techniczny) wymaganych do celów zadań związanych z bezpieczeństwem;
- b) zasady selekcji (podstawowy poziom wykształcenia, wymagana sprawność psychiczna i fizyczna);
- c) początkowy poziom wykształcenia, doświadczenia i kwalifikacji;
- d) bieżące szkolenia i okresową aktualizację posiadanych kompetencji;
- e) okresową ocenę kompetencji oraz badania sprawności psychicznej i fizycznej, aby zapewnić utrzymanie kwalifikacji i umiejętności z upływem czasu;
- f) specjalistyczne szkolenia dotyczące odpowiednich części systemu zarządzania bezpieczeństwem, tak aby zapewnić wywiązywanie się z zadań związanych z bezpieczeństwem.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz.U. L 121 z 3.5.2013, s. 8).

- 4.2.2. Organizacja musi zapewnić program szkoleń, o których mowa w pkt 4.2.1 lit. c), d) i f), dla pracowników wykonujących zadania związane z bezpieczeństwem, gwarantujący że:
- a) program szkoleń jest realizowany zgodnie ze zidentyfikowanymi wymaganiami dotyczącymi kompetencji oraz indywidualnymi potrzebami pracowników;
  - b) w stosownych przypadkach szkolenia zapewniają pracownikom umiejętność działania w każdych warunkach prowadzenia działalności (w warunkach normalnych, w sytuacji awarii oraz w sytuacji kryzysowej);
  - c) czas trwania szkoleń oraz częstotliwość szkoleń odświeżających są odpowiednie do celów szkoleniowych;
  - d) dla wszystkich pracowników prowadzona jest dokumentacja szkoleń (zob. pkt 4.5.3 Kontrola dokumentacji);
  - e) program szkoleń jest regularnie poddawany przeglądowi i audytowi (zob. pkt 6.2. Audyt wewnętrzny), a w sytuacjach, gdy jest to konieczne, wprowadzane są w nim zmiany (zob. pkt 5.4 Zarządzanie zmianą).
- 4.2.3. Dla pracowników wprowadzono mechanizmy „powrotu do pracy” po wypadkach, incydentach lub długotrwałej nieobecności w pracy, obejmujące zapewnienie dodatkowych szkoleń w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby.

#### 4.3. Świadomość

- 4.3.1. Kadra kierownicza wyższego szczebla musi zapewnić, by zarówno jej członkowie, jak i pracownicy pełniący funkcje mające wpływ na bezpieczeństwo mieli świadomość znaczenia, wagi i konsekwencji swoich działań oraz tego, w jaki sposób przyczyniają się one do prawidłowego stosowania i skuteczności systemu zarządzania bezpieczeństwem, w tym do osiągnięcia celów w zakresie bezpieczeństwa (zob. pkt 3.2 Cele w zakresie bezpieczeństwa i planowanie).

#### 4.4. Informowanie i komunikowanie

- 4.4.1. Organizacja musi określić odpowiednie kanały komunikacji w celu zapewnienia, by informacje dotyczące bezpieczeństwa były wymieniane między różnymi szczeblami organizacji oraz z zewnętrznymi zainteresowanymi stronami, w tym wykonawcami, partnerami i dostawcami.
- 4.4.2. Aby zapewnić, by informacje dotyczące bezpieczeństwa docierały do osób dokonujących osądów i podejmujących decyzje, organizacja musi zarządzać identyfikowaniem, otrzymywaniem, przetwarzaniem, generowaniem i rozpowszechnianiem informacji dotyczących bezpieczeństwa.
- 4.4.3. Organizacja musi zapewnić, by informacje dotyczące bezpieczeństwa były:
- a) istotne, pełne oraz możliwe do zrozumienia przez docelowych użytkowników;
  - b) aktualne;
  - c) dokładne;
  - d) spójne;
  - e) skontrolowane (zob. pkt 4.5.3 Kontrola dokumentacji);
  - f) upowszechnione przed rozpoczęciem ich obowiązywania;
  - g) odebrane i zrozumiane.

#### 4.5. Dokumentacja

##### 4.5.1. Dokumentacja systemu zarządzania bezpieczeństwem

##### 4.5.1.1. Istnieje opis systemu zarządzania bezpieczeństwem obejmujący:

- a) wskazanie i opis procesów i działań związanych z bezpieczeństwem działalności kolejowej, w tym zadań związanych z bezpieczeństwem oraz związanej z nimi odpowiedzialności (zob. pkt 2.3 Funkcje, odpowiedzialność, rozliczalność i uprawnienia w ramach organizacji);
- b) interakcje między tymi procesami;
- c) procedury lub inne dokumenty opisujące sposób wdrożenia tych procesów;
- d) wskazanie wykonawców, partnerów i dostawców wraz z opisem rodzaju i zakresu świadczonych usług;

- e) wskazanie ustaleń umownych oraz innych porozumień biznesowych, zawartych przez organizację z innymi stronami wskazanymi w lit. d), niezbędnych do kontroli ryzyk dla bezpieczeństwa, przed którymi stoi organizacja, oraz ryzyk związanych z korzystaniem z wykonawców;
  - f) odesłania do dokumentacji wymaganej na podstawie niniejszego rozporządzenia.
- 4.5.1.2. Organizacja musi zapewnić złożenie rocznego sprawozdania dotyczącego bezpieczeństwa odpowiedniemu krajowemu organowi (lub odpowiednim krajowym organom) ds. bezpieczeństwa zgodnie z art. 9 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/798, obejmującego:
- a) syntezę decyzji dotyczących poziomu znaczenia zmian związanych z bezpieczeństwem, w tym przegląd znaczących zmian, zgodnie z art. 18 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 402/2013;
  - b) cele organizacji w zakresie bezpieczeństwa na następny rok (następne lata) oraz określenie tego, w jaki sposób poważne ryzyka dla bezpieczeństwa wpływają na określenie tych celów w zakresie bezpieczeństwa;
  - c) wyniki wewnętrznych dochodzeń dotyczących wypadków lub incydentów (zob. pkt 7.1 Wyciąganie wniosków z wypadków i incydentów) oraz innych działań w zakresie monitorowania (zob. pkt 6.1 Monitorowanie, pkt 6.2 Audyt wewnętrzny i pkt 6.3 Przegląd zarządzania), zgodnie z art. 5 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 1078/2012 <sup>(1)</sup>;
  - d) szczegółowe informacje dotyczące postępów w zastosowaniu się do niezamkniętych zaleceń krajowych organów dochodzeniowych (zob. pkt 7.1 Wyciąganie wniosków z wypadków i incydentów);
  - e) wskaźniki bezpieczeństwa określone przez organizację na potrzeby oceny wyników organizacji w zakresie bezpieczeństwa (zob. pkt 6.1 Monitorowanie);
  - f) w stosownych przypadkach wnioski zawarte w rocznym sprawozdaniu doradcy ds. bezpieczeństwa, o którym mowa w RID <sup>(2)</sup>, na temat działalności organizacji w odniesieniu do transportu towarów niebezpiecznych <sup>(3)</sup>.
- 4.5.2. Tworzenie i aktualizowanie
- 4.5.2.1. Organizacja musi zapewnić, by w przypadku tworzenia i aktualizowania dokumentacji dotyczącej systemu zarządzania bezpieczeństwem stosowane były odpowiednie formaty i nośniki.
- 4.5.3. Kontrola dokumentacji
- 4.5.3.1. Organizacja musi kontrolować dokumentację dotyczącą systemu zarządzania bezpieczeństwem, w szczególności jej przechowywanie, dystrybucję i kontrolę zmian, tak aby w stosownych przypadkach zapewnić jej dostępność, przydatność i ochronę.
- 4.6. Integracja czynników ludzkich i organizacyjnych**
- 4.6.1. Organizacja musi wykazać systematyczne podejście w kwestii integracji czynników ludzkich i organizacyjnych w obrębie systemu zarządzania bezpieczeństwem. Podejście to:
- a) obejmuje opracowanie strategii oraz wykorzystanie wiedzy fachowej i uznanych metod z dziedziny czynników ludzkich i organizacyjnych;
  - b) odnosi się do ryzyk związanych z konstrukcją i używaniem sprzętu, zadaniami, warunkami pracy i rozwiązaniami organizacyjnymi, przy uwzględnieniu możliwości i ograniczeń człowieka oraz wpływu na działania człowieka.
- 5. DZIAŁALNOŚĆ**
- 5.1. Planowanie i nadzór nad działaniami operacyjnymi**
- 5.1.1. W trakcie planowania, opracowywania, wdrażania i przeglądu swoich procesów operacyjnych organizacja musi zapewnić, by podczas prowadzenia działalności:
- a) stosowane były kryteria akceptacji ryzyka i środki bezpieczeństwa (zob. pkt 3.1.1 Ocena ryzyka);

<sup>(1)</sup> 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 (Dz.U. L 320 z 17.11.2012, s. 8).

<sup>(2)</sup> Pkt 2.1 dodatku do załącznika I do dyrektywy (UE) 2016/798.

<sup>(3)</sup> Pkt 2.2 dodatku do załącznika I do dyrektywy (UE) 2016/798.



- b) realizowany(-e) był(y) plan(y) służący(-e) osiągnięciu celów w zakresie bezpieczeństwa (zob. pkt 3.2 Cele w zakresie bezpieczeństwa i planowanie);
  - c) gromadzone były informacje na potrzeby pomiaru prawidłowego stosowania i skuteczności ustaleń operacyjnych (zob. pkt 6.1 Monitorowanie).
- 5.1.2. Organizacja musi zapewnić, by jej ustalenia operacyjne były zgodne z dotyczącymi bezpieczeństwa wymogami mających zastosowanie technicznych specyfikacji interoperacyjności i odpowiednich przepisów krajowych oraz wszelkimi innymi stosownymi wymogami (zob. pkt 1 Kontekst organizacji).
- 5.1.3. W celu kontrolowania ryzyk w przypadkach istotnych dla bezpieczeństwa działań operacyjnych (zob. pkt 3.1.1 Ocena ryzyka) uwzględnia się co najmniej:
- a) planowanie istniejących lub nowych tras pociągów i nowych usług kolejowych, w tym wprowadzanie nowych typów pojazdów, konieczność dzierżawy pojazdów lub wynajęcia personelu od podmiotów zewnętrznych oraz wymianę informacji na temat utrzymania do celów operacyjnych z podmiotami odpowiedzialnymi za utrzymanie;
  - b) opracowywanie i wdrażanie rozkładów jazdy pociągów;
  - c) przygotowywanie pociągów lub pojazdów przed przemieszczeniem, obejmujące kontrole przed odjazdem i skład pociągu;
  - d) poruszanie się pociągów lub przemieszczanie pojazdów w różnych warunkach prowadzenia działalności (w warunkach normalnych, w sytuacji awarii oraz w sytuacji kryzysowej);
  - e) dostosowanie działalności do wniosków o wycofanie z eksploatacji oraz powiadomień o przywróceniu do eksploatacji wydanych przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie;
  - f) zezwolenia na przemieszczanie pojazdów;
  - g) możliwość użytkowania interfejsów w kabinach maszynisty i centrach sterowania pociągiem oraz z wyposażeniem wykorzystywanym przez pracowników odpowiedzialnych za utrzymanie.
- 5.1.4. W celu kontroli podziału odpowiedzialności w przypadkach istotnych dla bezpieczeństwa działań operacyjnych organizacja musi określić odpowiedzialność za koordynowanie bezpiecznego poruszania się pociągów i przemieszczania pojazdów oraz zarządzanie bezpiecznym poruszaniem się pociągów i przemieszczaniem pojazdów, jak również określić sposób podziału odpowiednich zadań mających wpływ na bezpieczne świadczenie wszystkich usług między kompetentnych pracowników w obrębie organizacji (zob. pkt 2.3 Funkcje, odpowiedzialność, rozliczalność i uprawnienia w ramach organizacji) oraz inne zewnętrzne kwalifikujące się podmioty w stosownych przypadkach (zob. pkt 5.3 Wykonawcy, partnerzy i dostawcy).
- 5.1.5. W celu kontroli informowania i komunikowania w przypadkach istotnych dla bezpieczeństwa działań operacyjnych (zob. pkt 4.4 Informowanie i komunikowanie) odpowiedni pracownicy (np. wchodzący w skład drużyn pociągowych) muszą zostać poinformowani o szczegółach wszelkich określonych warunków podróży, w tym o istotnych zmianach, które mogą prowadzić do zagrożeń, czasowych lub stałych ograniczeniach operacyjnych (np. w związku z określonym typem pojazdów lub z określonymi trasami), oraz o warunkach dotyczących nadzwyczajnych ładunków, w stosownych przypadkach.
- 5.1.6. W celu kontrolowania kompetencji w przypadkach istotnych dla bezpieczeństwa działań operacyjnych (zob. pkt 4.2 Kompetencje) organizacja musi zapewnić, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami (zob. pkt 1. Kontekst organizacji), w odniesieniu do swoich pracowników:
- a) zgodność z obowiązującymi ich instrukcjami dotyczącymi szkolenia i pracy oraz podjęcie działań naprawczych w sytuacji, gdy są one wymagane;
  - b) specjalistyczne szkolenia w przypadku planowanych zmian mających wpływ na prowadzenie działalności lub na przypisane im zadania;
  - c) przyjęcie odpowiednich środków w następstwie wypadków i incydentów.
- 5.2. **Zarządzanie składnikami aktywów**
- 5.2.1. Organizacja musi zarządzać ryzykami dla bezpieczeństwa związanymi z rzeczowymi składnikami aktywów przez cały cykl życia tych aktywów (zob. pkt 3.1.1 Ocena ryzyka), tj. od projektu aż po zakończenie użytkowania, oraz spełniać wymagania w zakresie czynników ludzkich na wszystkich etapach cyklu życia.
- 5.2.2. Organizacja musi:
- a) zapewnić, by składniki aktywów były wykorzystywane w zamierzonym celu przy jednoczesnym utrzymaniu ich bezpiecznego stanu eksploatacyjnego, w stosownych przypadkach zgodnie z art. 14 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/798, oraz ich oczekiwanego poziomu działania;

- b) zarządzać składnikami aktywów w normalnych warunkach działalności i w sytuacji awarii;
  - c) wykrywać tak szybko, jak jest to w rozsądny sposób wykonalne, przypadki nieprzebrzegania wymogów eksploatacyjnych przed lub w trakcie eksploatacji składnika aktywów, co obejmuje również stosowanie ograniczeń użytkowania, jeśli jest to właściwe dla zapewnienia bezpiecznego stanu eksploatacyjnego składnika aktywów (zob. pkt 6.1 Monitorowanie).
- 5.2.3. Organizacja musi zapewnić, by jej ustalenia dotyczące zarządzania składnikami aktywów były w stosownych przypadkach zgodne ze wszystkimi zasadniczymi wymaganiami określonymi w odpowiednich technicznych specyfikacjach interoperacyjności oraz wszelkimi innymi stosownymi wymogami (zob. pkt 1. Kontekst organizacji).
- 5.2.4. W celu kontrolowania ryzyk w przypadkach istotnych dla zapewnianych usług utrzymania (zob. pkt 3.1.1 Ocena ryzyka) uwzględnia się co najmniej:
- a) określenie potrzeb w zakresie utrzymania, tak aby utrzymywać składnik aktywów w bezpiecznym stanie eksploatacyjnym, na podstawie planowanego i faktycznego wykorzystania składnika aktywów oraz jego cech konstrukcyjnych;
  - b) zarządzanie wycofaniem składnika aktywów z eksploatacji na potrzeby utrzymania, w przypadku stwierdzenia usterek lub gdy stan składnika aktywów ulega pogorszeniu w stopniu przekraczającym granice bezpiecznego stanu eksploatacyjnego, o którym mowa w lit. a);
  - c) zarządzanie przywróceniem składnika aktywów do eksploatacji, z ewentualnymi ograniczeniami użytkowania po przeprowadzeniu konserwacji mającej na celu zapewnienie jego bezpiecznego stanu eksploatacyjnego;
  - d) zarządzanie sprzętem służącym do monitorowania i pomiarów, tak aby zapewnić, że jest on odpowiedni do zamierzonego celu.
- 5.2.5. W celu kontroli informowania i komunikowania w przypadkach istotnych dla bezpiecznego zarządzania aktywami (zob. pkt 4.4 Informowanie i komunikowanie) organizacja musi uwzględnić:
- a) wymianę odpowiednich informacji w ramach organizacji lub z zewnętrznymi podmiotami odpowiedzialnymi za utrzymanie (zob. pkt 5.3 Wykonawcy, partnerzy i dostawcy), w szczególności informacji dotyczących związanych z bezpieczeństwem nieprawidłowości, wypadków i incydentów oraz dotyczących ewentualnych ograniczeń użytkowania składnika aktywów;
  - b) identyfikowalność wszystkich niezbędnych informacji, w tym informacji dotyczących lit. a) (zob. pkt 4.4 Informowanie i komunikowanie oraz pkt 4.5.3 Kontrola dokumentacji);
  - c) ustanowienie i utrzymywanie dokumentacji, w tym zarządzanie zmianami mającymi wpływ na bezpieczeństwo składników aktywów (zob. pkt 5.4 Zarządzanie zmianą).
- 5.3. **Wykonawcy, partnerzy i dostawcy**
- 5.3.1. Organizacja musi określić i kontrolować ryzyka dla bezpieczeństwa wynikające z działalności zleconej w ramach outsourcingu, w tym z działalności lub współpracy z wykonawcami, partnerami i dostawcami.
- 5.3.2. W celu kontrolowania ryzyk dla bezpieczeństwa, o których mowa w pkt 5.3.1, organizacja musi zdefiniować kryteria wyboru wykonawców, partnerów i dostawców oraz wymogi dotyczące umów, które podmioty te muszą spełniać, w tym:
- a) wymogi prawne i inne wymogi związane z bezpieczeństwem (zob. pkt 1. Kontekst organizacji);
  - b) poziom kompetencji wymaganych do realizacji zadań określonych w umowie (zob. pkt 4.2 Kompetencje);
  - c) odpowiedzialność za wykonywane zadania;
  - d) oczekiwane wyniki w zakresie bezpieczeństwa, które mają być utrzymywane w trakcie obowiązywania umowy;
  - e) obowiązki dotyczące wymiany informacji związanych z bezpieczeństwem (zob. pkt 4.4 Informowanie i komunikowanie);
  - f) identyfikowalność dokumentów dotyczących bezpieczeństwa (zob. pkt 4.5 Dokumentacja).
- 5.3.3. Zgodnie z procesem określonym w art. 3 rozporządzenia (UE) nr 1078/2012 organizacja musi monitorować:
- a) wyniki w zakresie bezpieczeństwa w przypadku wszystkich działań i operacji wykonawców, partnerów i dostawców, tak aby zapewnić, by spełniały one wymogi określone w umowie;
  - b) świadomość wykonawców, partnerów i dostawców co do ryzyk dla bezpieczeństwa, jakie niosą one ze sobą w odniesieniu do działalności organizacji.

#### 5.4. Zarządzanie zmianą

5.4.1. Organizacja musi wdrażać i kontrolować zmiany w systemie zarządzania bezpieczeństwem w celu utrzymania lub poprawy wyników w zakresie bezpieczeństwa. Obejmuje to podejmowanie decyzji na poszczególnych etapach procesu zarządzania zmianą oraz późniejszy przegląd ryzyk dla bezpieczeństwa (zob. pkt 3.1.1 Ocena ryzyka).

#### 5.5. Zarządzanie w sytuacji kryzysowej

5.5.1. Organizacja identyfikuje sytuacje kryzysowe oraz powiązane środki, które należy terminowo przedsięwziąć w celu zarządzania tymi sytuacjami (zob. pkt 3.1.1 Ocena ryzyka) i przywrócenia normalnych warunków prowadzenia działalności zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2015/995 <sup>(1)</sup>.

5.5.2. W odniesieniu do każdego zidentyfikowanego rodzaju sytuacji kryzysowej organizacja zapewnia:

- a) możliwość natychmiastowego kontaktu ze służbami ratowniczymi;
- b) przekazanie służbom ratowniczym wszystkich ważnych informacji zarówno z wyprzedzeniem, w celu przygotowania reakcji na sytuację kryzysową, jak i w czasie wystąpienia sytuacji kryzysowej;
- c) udzielenie pierwszej pomocy przy użyciu zasobów wewnętrznych.

5.5.3. Organizacja określa i dokumentuje funkcje i obowiązki wszystkich stron zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2015/995.

5.5.4. Organizacja posiada plany działania, procedury alarmowe oraz informacje na wypadek wystąpienia sytuacji kryzysowej, które obejmują ustalenia dotyczące:

- a) alarmowania wszystkich pracowników odpowiedzialnych za zarządzanie w sytuacjach kryzysowych;
- b) przekazywania informacji wszystkim stronom (np. zarządom infrastruktury, wykonawcom, organom, służbom ratowniczym), w tym instrukcji postępowania w sytuacjach kryzysowych dla pasażerów;
- c) podejmowania wszelkich decyzji wymaganych zgodnie z rodzajem sytuacji kryzysowej.

5.5.5. Organizacja musi opisać sposób podziału zasobów i środków na potrzeby zarządzania w sytuacji kryzysowej (zob. pkt 4.1 oraz sposób określenia wymogów szkoleniowych (zob. pkt 4.2 Kompetencje).

5.5.6. Ustalenia dotyczące sytuacji kryzysowych są okresowo testowane we współpracy z innymi zainteresowanymi stronami oraz w stosownych przypadkach aktualizowane.

5.5.7. Organizacja musi zapewnić zarządcy infrastruktury możliwość łatwego i niezwłocznego kontaktu z właściwymi kompetentnymi pracownikami z odpowiednią znajomością języków, jak również zapewnić mu odpowiednie informacje.

5.5.8. Organizacja musi posiadać procedurę na potrzeby skontaktowania się w sytuacji kryzysowej z podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie lub dysponentem pojazdu kolejowego.

#### 6. OCENA WYNIKÓW

##### 6.1. Monitorowanie

6.1.1. Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1078/2012 organizacja prowadzi monitorowanie w celu:

- a) kontroli prawidłowego stosowania i skuteczności wszystkich procesów i procedur w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem, w tym operacyjnych, organizacyjnych i technicznych środków bezpieczeństwa;
- b) kontroli prawidłowego stosowania systemu zarządzania bezpieczeństwem jako całości oraz kontroli tego, czy jego stosowanie przynosi oczekiwane wyniki;

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/995 z dnia 8 czerwca 2015 r. zmieniające decyzję 2012/757/UE w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 165 z 30.6.2015, s. 1).

- c) zbadania, czy system zarządzania bezpieczeństwem spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia;
  - d) określenia, wdrożenia i oceny skuteczności środków naprawczych (zob. pkt 7.2 Ciągłe doskonalenie), stosownie do sytuacji, w razie wykrycia jakiegokolwiek istotnego przypadku niezgodności z przepisami lit. a), b) i c).
- 6.1.2. Organizacja musi regularnie monitorować na wszystkich poziomach organizacji wyniki realizacji zadań związanych z bezpieczeństwem oraz interweniować, jeżeli zadania te nie są realizowane prawidłowo.
- 6.2. **Audyt wewnętrzny**
- 6.2.1. Organizacja musi przeprowadzać audyty wewnętrzne w sposób niezależny, bezstronny i przejrzysty, tak aby gromadzić i analizować informacje na potrzeby swoich działań w zakresie monitorowania (zob. pkt 6.1 Monitorowanie), obejmujący:
- a) harmonogram planowanych audytów wewnętrznych, który można modyfikować w zależności od wyników poprzednich audytów i monitorowania wyników;
  - b) identyfikację i wybór audytorów o odpowiednich kompetencjach (zob. pkt 4.2 Kompetencje);
  - c) analizę i ocenę wyników audytów;
  - d) określenie konieczności zastosowania środków naprawczych lub doskonalących;
  - e) weryfikację wdrożenia i skuteczności tych środków;
  - f) dokumentację dotyczącą wykonania i wyników audytów;
  - g) przekazywanie wyników audytów kadrze kierowniczej wyższego szczebla.
- 6.3. **Przegląd zarządzania**
- 6.3.1. Kadra kierownicza wyższego szczebla musi dokonywać okresowych przeglądów stałej adekwatności i skuteczności systemu zarządzania bezpieczeństwem, obejmujących uwzględnienie co najmniej:
- a) szczegółowych informacji na temat postępów w zakresie realizacji niewdrożonych jeszcze działań zidentyfikowanych w następstwie poprzednich przeglądów zarządzania;
  - b) zmieniających się uwarunkowań wewnętrznych i zewnętrznych (zob. pkt 1. Kontekst organizacji);
  - c) wyników organizacji w zakresie bezpieczeństwa dotyczących:
    - (i) osiągnięcia jej celów w zakresie bezpieczeństwa;
    - (ii) wyników jej działań w zakresie monitorowania, w tym ustaleń z audytów wewnętrznych, oraz wewnętrznych dochodzeń prowadzonych w następstwie wypadków lub incydentów oraz statusu odpowiednich działań;
    - (iii) odpowiednich wyników działań w zakresie nadzoru prowadzonych przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa;
  - d) zaleceń dotyczących doskonalenia.
- 6.3.2. Na podstawie wyników dokonanego przez siebie przeglądu zarządzania kadra kierownicza wyższego szczebla musi przyjąć ogólną odpowiedzialność za planowanie i wdrażanie niezbędnych zmian w systemie zarządzania bezpieczeństwem.
7. **DOSKONALENIE**
- 7.1. **Wyciąganie wniosków z wypadków i incydentów**
- 7.1.1. Wypadki i incydenty związane z działalnością kolejową organizacji muszą być:
- a) zgłaszane, rejestrowane, badane i analizowane w celu określenia ich przyczyn;
  - b) w stosownych przypadkach zgłaszane organom krajowym.
- 7.1.2. Organizacja musi zapewnić, by:
- a) zalecenia krajowego organu ds. bezpieczeństwa, krajowego organu dochodzeniowego oraz zalecenia wynikające z dochodzeń branżowych lub wewnętrznych były oceniane i, w stosownych przypadkach, wdrażane lub by zlecano ich wdrożenie;
  - b) analizowane i uwzględniane były stosowne sprawozdania lub informacje pochodzące od innych zainteresowanych stron, takich jak przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie i dysponenci pojazdów kolejowych.

7.1.3. Organizacja musi korzystać z informacji odnoszących się do dochodzeń na potrzeby przeglądu oceny ryzyka (zob. pkt 3.1.1 Ocena ryzyka), wyciągania wniosków w celu poprawy bezpieczeństwa oraz, w stosownych przypadkach, zastosowania środków naprawczych lub doskonalących (zob. pkt 5.4 Zarządzanie zmianą).

## 7.2. **Ciągłe doskonalenie**

7.2.1. Organizacja musi stale zwiększać adekwatność i skuteczność swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem, uwzględniając ramy określone w rozporządzeniu (UE) nr 1078/2012, a co najmniej wyniki następujących działań:

a) monitorowania (zob. pkt 6.1 Monitorowanie);

b) audytu wewnętrznego (zob. pkt 6.2 Audyt wewnętrzny);

c) przeglądu zarządzania (zob. pkt 6.3 Przegląd zarządzania);

d) wyciągania wniosków z wypadków i incydentów (zob. pkt 7.1 Wyciąganie wniosków z wypadków i incydentów).

7.2.2. W ramach swoich procesów organizacyjnego uczenia się organizacja musi zapewnić środki motywowania pracowników i innych zainteresowanych stron do aktywnego działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa.

7.2.3. Organizacja określa strategię ciągłego doskonalenia swojej kultury bezpieczeństwa, opartą na wykorzystaniu wiedzy fachowej i uznanych metod w celu zidentyfikowania kwestii behawioralnych mających wpływ na różne części systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz wprowadzenia środków w celu uwzględnienia tych kwestii.

---

## ZAŁĄCZNIK II

**Wymogi dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem w odniesieniu do zarządców infrastruktury**

## 1. KONTEKST ORGANIZACJI

1.1. **Organizacja musi:**

- a) opisać charakter i zakres swojej działalności;
- b) wskazać poważne ryzyka dla bezpieczeństwa wynikające z jej działalności kolejowej, niezależnie od tego, czy jest ona prowadzona przez samą organizację, czy też przez wykonawców, partnerów lub dostawców będących pod jej kontrolą;
- c) wskazać zainteresowane strony (np. organy regulacyjne, inne organy, przedsiębiorstwa kolejowe, zarządców infrastruktury, wykonawców, dostawców, partnerów), w tym strony poza systemem kolejowym, które mają znaczenie dla systemu zarządzania bezpieczeństwem;
- d) wskazać i utrzymać wymogi prawne i inne wymogi związane z bezpieczeństwem pochodzące od zainteresowanych stron, o których mowa w lit. c);
- e) zapewnić, by wymogi, o których mowa w lit. d), były uwzględniane przy opracowywaniu, wdrażaniu i utrzymaniu systemu zarządzania bezpieczeństwem;
- f) opisać zakres systemu zarządzania bezpieczeństwem, wskazując, które części działalności są objęte tym zakresem i które nie są nim objęte, przy uwzględnieniu wymogów, o których mowa w lit. d).

1.2. **Do celów niniejszego załącznika stosuje się następujące definicje:**

- a) „charakter” w odniesieniu do działalności kolejowej prowadzonej przez zarządców infrastruktury oznacza scharakteryzowanie tej działalności poprzez jej zakres, obejmujący projektowanie i budowę infrastruktury, utrzymanie infrastruktury, planowanie ruchu oraz zarządzanie i sterowanie ruchem, oraz poprzez wykorzystanie infrastruktury kolejowej, obejmujące linie konwencjonalne lub linie dużych prędkości oraz przewóz osób lub towarów;
- b) „zakres” w odniesieniu do działalności kolejowej prowadzonej przez zarządców infrastruktury oznacza zakres scharakteryzowany przez długość torów linii kolejowych oraz szacowaną wielkość zarządcy infrastruktury pod względem liczby jego pracowników zatrudnionych w sektorze kolejowym.

## 2. PRZYWÓDZTWO

2.1. **Przywództwo i zaangażowanie**

## 2.1.1. Kadra kierownicza wyższego szczebla musi wykazać się przywództwem oraz zaangażowaniem w opracowanie, wdrożenie, utrzymanie i ciągłe doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem, poprzez:

- a) przejęcie ogólnej rozliczalności i odpowiedzialności za bezpieczeństwo;
- b) zapewnienie zaangażowania na rzecz bezpieczeństwa ze strony kierownictwa różnych szczebli w obrębie organizacji poprzez jego działania oraz w jego stosunkach z pracownikami i wykonawcami;
- c) zapewnienie, by ustanowione zostały polityka w zakresie bezpieczeństwa i cele w zakresie bezpieczeństwa oraz aby ta polityka i te cele zostały zrozumiane oraz były zgodne ze strategicznym ukierunkowaniem organizacji;
- d) zapewnienie zintegrowania wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem z procesami biznesowymi organizacji;
- e) zapewnienie dostępności zasobów niezbędnych dla systemu zarządzania bezpieczeństwem;
- f) zapewnienie skuteczności systemu zarządzania bezpieczeństwem w kontrolowaniu ryzyk dla bezpieczeństwa stwarzanych przez organizację;
- g) zachęcanie pracowników do wspierania działań na rzecz zapewnienia zgodności z wymogami dotyczącymi systemu zarządzania bezpieczeństwem;
- h) promowanie ciągłego doskonalenia systemu zarządzania bezpieczeństwem;
- i) zapewnienie, by bezpieczeństwo było uwzględniane przy identyfikacji ryzyk biznesowych organizacji i zarządzaniu tymi ryzykami oraz wyjaśnienie, w jaki sposób rozpoznawane i rozwiązywane będą konflikty między bezpieczeństwem a innymi celami biznesowymi;
- j) promowanie pozytywnej kultury bezpieczeństwa.

## 2.2. **Polityka w zakresie bezpieczeństwa**

2.2.1. Dokument opisujący politykę organizacji w zakresie bezpieczeństwa jest formułowany na poziomie kadry kierowniczej wyższego szczebla i jest:

- a) odpowiedni do charakteru organizacji i zakresu działalności kolejowej;
- b) zatwierdzony przez dyrektora generalnego organizacji (lub przedstawiciela bądź przedstawicieli kadry kierowniczej wyższego szczebla);
- c) aktywnie wdrażany, komunikowany i udostępniany wszystkim pracownikom.

2.2.2. Polityka w zakresie bezpieczeństwa musi:

- a) zawierać zobowiązanie do spełnienia wszystkich wymogów prawnych i innych wymogów dotyczących bezpieczeństwa;
- b) zapewniać ramy na potrzeby określania celów w zakresie bezpieczeństwa oraz oceny wyników organizacji w zakresie bezpieczeństwa względem tych celów;
- c) zawierać zobowiązanie do kontrolowania ryzyk dla bezpieczeństwa będących wynikiem zarówno własnych działań, jak i działań innych podmiotów;
- d) zawierać zobowiązanie do ciągłego doskonalenia systemu zarządzania bezpieczeństwem;
- e) być utrzymywana zgodnie ze strategią biznesową oraz oceną wyników organizacji w zakresie bezpieczeństwa.

## 2.3. **Funkcje, odpowiedzialność, rozliczalność i uprawnienia w ramach organizacji**

2.3.1. Odpowiedzialność, rozliczalność i uprawnienia pracowników pełniących funkcje, które mają wpływ na bezpieczeństwo (w tym kadry kierowniczej oraz pozostałego personelu zaangażowanego w zadania związane z bezpieczeństwem), są definiowane dla każdego szczebla hierarchii służbowej w obrębie organizacji, zostają udokumentowane oraz są przypisane i komunikowane tym pracownikom.

2.3.2. Organizacja zapewnia, by pracownicy, którym powierzono odpowiedzialność za zadania związane z bezpieczeństwem, posiadali uprawnienia, kompetencje i odpowiednie zasoby na potrzeby wykonywania swoich zadań, bez bycia narażonym na negatywny wpływ działań innych funkcji biznesowych.

2.3.3. Powierzenie odpowiedzialności za zadania związane z bezpieczeństwem musi zostać udokumentowane, podane do wiadomości odpowiednich pracowników, zaakceptowane i zrozumiane.

2.3.4. Organizacja musi opisać przypisanie funkcji, o których mowa w pkt 2.3.1, do poszczególnych funkcji biznesowych w obrębie organizacji oraz – w stosownych przypadkach – poza organizacją (zob. pkt 5.3 Wykonawcy, partnerzy i dostawcy).

## 2.4. **Konsultacje z pracownikami i innymi stronami**

2.4.1. W stosownych przypadkach należy konsultować się z pracownikami, ich przedstawicielami oraz zewnętrznymi zainteresowanymi stronami przy opracowywaniu, utrzymywaniu i doskonaleniu systemu zarządzania bezpieczeństwem w odniesieniu do poszczególnych części, za które są oni odpowiedzialni, w tym w odniesieniu do aspektów bezpieczeństwa procedur operacyjnych.

2.4.2. Organizacja ułatwia konsultacje z pracownikami poprzez zapewnienie metod i środków angażowania pracowników, rejestrowania ich opinii oraz przedstawiania uwag na temat tych opinii.

## 3. **PLANOWANIE**

### 3.1. **Działania mające na celu ograniczenie ryzyka**

3.1.1. Ocena ryzyka

3.1.1.1. Organizacja musi:

- a) wskazać i poddać analizie wszystkie ryzyka operacyjne, organizacyjne i techniczne istotne dla charakteru i zakresu działalności prowadzonej przez organizację. Ryzyka takie obejmują ryzyka wynikające z czynników ludzkich i organizacyjnych, takich jak obciążenie pracą, organizacja pracy, zmęczenie lub odpowiedniość procedur oraz działalność innych zainteresowanych stron (zob. pkt 1. Kontekst organizacji);
- b) oszacować ryzyka, o których mowa w lit. a), w drodze zastosowania odpowiednich metod oceny ryzyka;

- c) opracować i wdrożyć środki bezpieczeństwa, wraz z określeniem powiązanych obowiązków (zob. pkt 2.3 Funkcje, odpowiedzialność, rozliczalność i uprawnienia w ramach organizacji);
  - d) opracować system monitorowania skuteczności środków bezpieczeństwa (zob. pkt 6.1 Monitorowanie);
  - e) zidentyfikować potrzebę współpracy, w stosownych przypadkach, z innymi zainteresowanymi stronami (takimi jak przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury, producenci, dostawcy usług utrzymania, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, dysponenci pojazdów kolejowych, usługodawcy i podmioty zamawiające) w odniesieniu do wspólnych ryzyk oraz wdrożenia odpowiednich środków bezpieczeństwa;
  - f) poinformować pracowników i zaangażowane podmioty zewnętrzne o ryzykach (zob. pkt 4.4 Informowanie i komunikowanie).
- 3.1.1.2. Dokonując oceny ryzyka, organizacja uwzględni potrzebę określenia, zapewnienia i utrzymania bezpiecznego środowiska pracy odpowiadającego wymogom obowiązujących przepisów, w szczególności dyrektywy 89/391/EWG.
- 3.1.2. Planowanie zmiany
- 3.1.2.1. Organizacja musi określić potencjalne ryzyka dla bezpieczeństwa oraz odpowiednie środki bezpieczeństwa (zob. pkt 3.1.1 Ocena ryzyka) przed wdrożeniem zmiany (zob. pkt 5.4 Zarządzanie zmianą) zgodnie z procesem zarządzania ryzykiem określonym w rozporządzeniu (UE) nr 402/2013, obejmującym uwzględnienie ryzyk dla bezpieczeństwa wynikających z samego procesu zmiany.
- 3.2. Cele w zakresie bezpieczeństwa i planowanie**
- 3.2.1. Organizacja musi określić cele w zakresie bezpieczeństwa dla odpowiednich funkcji na odpowiednich poziomach w celu utrzymania oraz, gdy jest to wykonalne w sposób rozsądny, poprawy swoich wyników w zakresie bezpieczeństwa.
- 3.2.2. Cele w zakresie bezpieczeństwa muszą:
- a) być spójne z polityką w zakresie bezpieczeństwa i celami strategicznymi organizacji (w stosownych przypadkach);
  - b) być powiązane z najważniejszymi ryzykami mającymi wpływ na wyniki organizacji w zakresie bezpieczeństwa;
  - c) być mierzalne;
  - d) uwzględniać obowiązujące wymogi prawne i inne wymogi;
  - e) być poddawane przeglądowi pod kątem ich osiągnięcia i w stosownych przypadkach zmieniane;
  - f) być komunikowane.
- 3.2.3. Organizacja musi posiadać plan(-y) opisujący(-e), w jaki sposób zamierza osiągnąć swoje cele w zakresie bezpieczeństwa.
- 3.2.4. Organizacja musi opisać strategię i plan(-y) wykorzystywane do monitorowania osiągnięcia celów w zakresie bezpieczeństwa (zob. pkt 6.1 Monitorowanie).
- 4. WSPARCIE**
- 4.1. Zasoby**
- 4.1.1. Organizacja zapewnia zasoby, w tym kompetentnych pracowników oraz skuteczne i użyteczne wyposażenie, potrzebne do ustanowienia, wdrożenia, utrzymania i ciągłego doskonalenia systemu zarządzania bezpieczeństwem.
- 4.2. Kompetencje**
- 4.2.1. System zarządzania kompetencjami utrzymywany przez organizację musi zapewniać, by pracownicy pełniący funkcje mające wpływ na bezpieczeństwo byli kompetentni w odniesieniu do zadań związanych z bezpieczeństwem, za które są odpowiedzialni (zob. pkt 2.3 Funkcje, odpowiedzialność, rozliczalność i uprawnienia w ramach organizacji), i obejmować co najmniej:
- a) określenie kompetencji (w tym wiedzy, umiejętności oraz zachowań i postaw o charakterze innym niż techniczny) wymaganych do celów zadań związanych z bezpieczeństwem;
  - b) zasady selekcji (podstawowy poziom wykształcenia, wymagana sprawność psychiczna i fizyczna);
  - c) początkowy poziom wykształcenia, doświadczenia i kwalifikacji;
  - d) bieżące szkolenia i okresową aktualizację posiadanych kompetencji;



- e) okresową ocenę kompetencji oraz badania sprawności psychicznej i fizycznej, aby zapewnić utrzymanie kwalifikacji i umiejętności z upływem czasu;
  - f) specjalistyczne szkolenia dotyczące odpowiednich części systemu zarządzania bezpieczeństwem, tak aby zapewnić wywiązywanie się z zadań związanych z bezpieczeństwem.
- 4.2.2. Organizacja musi zapewnić program szkoleń, o których mowa w pkt 4.2.1 lit. c), d) i f), dla pracowników wykonujących zadania związane z bezpieczeństwem, gwarantujący że:
- a) program szkoleń jest realizowany zgodnie ze zidentyfikowanymi wymaganiami dotyczącymi kompetencji oraz indywidualnymi potrzebami pracowników;
  - b) w stosownych przypadkach szkolenia zapewniają pracownikom umiejętność działania w każdych warunkach prowadzenia działalności (w warunkach normalnych, w sytuacji awarii oraz w sytuacji kryzysowej);
  - c) czas trwania szkoleń oraz częstotliwość szkoleń odświeżających są odpowiednie do celów szkoleniowych;
  - d) dla wszystkich pracowników prowadzona jest dokumentacja szkoleń (zob. pkt 4.5.3 Kontrola dokumentacji);
  - e) program szkoleń jest regularnie poddawany przeglądowi i audytowi (zob. pkt 6.2. Audyt wewnętrzny), a w sytuacjach, gdy jest to konieczne, wprowadzane są w nim zmiany (zob. pkt 5.4 Zarządzanie zmianą).
- 4.2.3. Dla pracowników wprowadzono mechanizmy „powrotu do pracy” po wypadkach, incydentach lub długotrwałej nieobecności w pracy, obejmujące zapewnienie dodatkowych szkoleń w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby.

#### 4.3. Świadomość

- 4.3.1. Kadra kierownicza wyższego szczebla musi zapewnić, by zarówno jej członkowie, jak i pracownicy pełniący funkcje mające wpływ na bezpieczeństwo mieli świadomość znaczenia, wagi i konsekwencji swoich działań oraz tego, w jaki sposób przyczyniają się one do prawidłowego stosowania i skuteczności systemu zarządzania bezpieczeństwem, w tym do osiągnięcia celów w zakresie bezpieczeństwa (zob. pkt 3.2 Cele w zakresie bezpieczeństwa i planowanie).

#### 4.4. Informowanie i komunikowanie

- 4.4.1. Organizacja musi określić odpowiednie kanały komunikacji w celu zapewnienia, by informacje dotyczące bezpieczeństwa były wymieniane między różnymi szczeblami organizacji oraz z zewnętrznymi zainteresowanymi stronami, w tym wykonawcami, partnerami i dostawcami.
- 4.4.2. Aby zapewnić, by informacje dotyczące bezpieczeństwa docierały do osób dokonujących osądów i podejmujących decyzje, organizacja musi zarządzać identyfikowaniem, otrzymywaniem, przetwarzaniem, generowaniem i rozpowszechnianiem informacji dotyczących bezpieczeństwa.
- 4.4.3. Organizacja musi zapewnić, by informacje dotyczące bezpieczeństwa były:
- a) istotne, pełne oraz możliwe do zrozumienia przez docelowych użytkowników;
  - b) aktualne;
  - c) dokładne;
  - d) spójne;
  - e) skontrolowane (zob. pkt 4.5.3 Kontrola dokumentacji);
  - f) upowszechnione przed rozpoczęciem ich obowiązywania;
  - g) odebrane i zrozumiane.

#### 4.5. Dokumentacja

##### 4.5.1. Dokumentacja systemu zarządzania bezpieczeństwem

##### 4.5.1.1. Istnieje opis systemu zarządzania bezpieczeństwem obejmujący:

- a) wskazanie i opis procesów i działań związanych z bezpieczeństwem działalności kolejowej, w tym zadań związanych z bezpieczeństwem oraz związanej z nimi odpowiedzialności (zob. pkt 2.3 Funkcje, odpowiedzialność, rozliczalność i uprawnienia w ramach organizacji);
- b) interakcje między tymi procesami;

- c) procedury lub inne dokumenty opisujące sposób wdrożenia tych procesów;
  - d) wskazanie wykonawców, partnerów i dostawców wraz z opisem rodzaju i zakresu świadczonych usług;
  - e) wskazanie ustaleń umownych oraz innych porozumień biznesowych, zawartych przez organizację z innymi stronami wskazanymi w lit. d), niezbędnych do kontroli ryzyk dla bezpieczeństwa, przed którymi stoi organizacja, oraz ryzyk związanych z korzystaniem z wykonawców;
  - f) odesłania do dokumentacji wymaganej na podstawie niniejszego rozporządzenia.
- 4.5.1.2. Organizacja musi zapewnić złożenie rocznego sprawozdania dotyczącego bezpieczeństwa odpowiedniemu krajowemu organowi (lub odpowiednim krajowym organom) ds. bezpieczeństwa zgodnie z art. 9 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/798, obejmującego:
- a) syntezę decyzji dotyczących poziomu znaczenia zmian związanych z bezpieczeństwem, w tym przegląd znaczących zmian, zgodnie z art. 18 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 402/2013;
  - b) cele organizacji w zakresie bezpieczeństwa na następny rok (następne lata) oraz określenie tego, w jaki sposób poważne ryzyka dla bezpieczeństwa wpływają na określenie tych celów w zakresie bezpieczeństwa;
  - c) wyniki wewnętrznych dochodzeń dotyczących wypadków lub incydentów (zob. pkt 7.1 Wyciąganie wniosków z wypadków i incydentów) oraz innych działań w zakresie monitorowania (zob. pkt 6.1 Monitorowanie, pkt 6.2 Audyt wewnętrzny i pkt 6.3 Przegląd zarządzania), zgodnie z art. 5 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 1078/2012;
  - d) szczegółowe informacje dotyczące postępów w zastosowaniu się do niezamkniętych zaleceń krajowych organów dochodzeniowych (zob. pkt 7.1 Wyciąganie wniosków z wypadków i incydentów);
  - e) wskaźniki bezpieczeństwa określone przez organizację na potrzeby oceny wyników organizacji w zakresie bezpieczeństwa (zob. pkt 6.1 Monitorowanie);
  - f) w stosownych przypadkach wnioski zawarte w rocznym sprawozdaniu doradcy ds. bezpieczeństwa, o którym mowa w RID <sup>(1)</sup>, na temat działalności organizacji w odniesieniu do transportu towarów niebezpiecznych <sup>(2)</sup>.
- 4.5.2. Tworzenie i aktualizowanie
- 4.5.2.1. Organizacja musi zapewnić, by w przypadku tworzenia i aktualizowania dokumentacji dotyczącej systemu zarządzania bezpieczeństwem stosowane były odpowiednie formaty i nośniki.
- 4.5.3. Kontrola dokumentacji
- 4.5.3.1. Organizacja musi kontrolować dokumentację dotyczącą systemu zarządzania bezpieczeństwem, w szczególności jej przechowywanie, dystrybucję i kontrolę zmian, tak aby w stosownych przypadkach zapewnić jej dostępność, przydatność i ochronę.
- 4.6. **Integracja czynników ludzkich i organizacyjnych**
- 4.6.1. Organizacja musi wykazać systematyczne podejście w kwestii integracji czynników ludzkich i organizacyjnych w obrębie systemu zarządzania bezpieczeństwem. Podejście to:
- a) obejmuje opracowanie strategii oraz wykorzystanie wiedzy fachowej i uznanych metod z dziedziny czynników ludzkich i organizacyjnych;
  - b) odnosi się do ryzyk związanych z konstrukcją i użytkowaniem sprzętu, zadaniami, warunkami pracy i rozwiązaniami organizacyjnymi, przy uwzględnieniu możliwości i ograniczeń człowieka oraz wpływu na działania człowieka.
5. **DZIAŁALNOŚĆ**
- 5.1. **Planowanie i nadzór nad działaniami operacyjnymi**
- 5.1.1. W trakcie planowania, opracowywania, wdrażania i przeglądu swoich procesów operacyjnych organizacja musi zapewnić, by podczas prowadzenia działalności:
- a) stosowane były kryteria akceptacji ryzyka i środki bezpieczeństwa (zob. pkt 3.1.1 Ocena ryzyka);

<sup>(1)</sup> Pkt 2.1 dodatku do załącznika I do dyrektywy (UE) 2016/798.

<sup>(2)</sup> Pkt 2.2 dodatku do załącznika I do dyrektywy (UE) 2016/798.

- b) realizowany(-e) był(y) plan(y) służący(-e) osiągnięciu celów w zakresie bezpieczeństwa (zob. pkt 3.2 Cele w zakresie bezpieczeństwa i planowanie);
  - c) gromadzone były informacje na potrzeby pomiaru prawidłowego stosowania i skuteczności ustaleń operacyjnych (zob. pkt 6.1 Monitorowanie).
- 5.1.2. Organizacja musi zapewnić, by jej ustalenia operacyjne były zgodne z dotyczącymi bezpieczeństwa wymogami mających zastosowanie technicznych specyfikacji interoperacyjności i odpowiednich przepisów krajowych oraz wszelkimi innymi stosownymi wymogami (zob. pkt 1 Kontekst organizacji).
- 5.1.3. W celu kontrolowania ryzyk w przypadkach istotnych dla bezpieczeństwa działań operacyjnych (zob. pkt 3.1.1 Ocena ryzyka) uwzględnia się co najmniej:
- a) określenie granic bezpiecznego transportu na potrzeby planowania ruchu i sterowania ruchem w oparciu o cechy konstrukcyjne infrastruktury;
  - b) planowanie ruchu, w tym rozkład jazdy i alokację tras pociągów;
  - c) zarządzanie ruchem w czasie rzeczywistym w trybie normalnym i w trybach awaryjnych przy zastosowaniu ograniczeń użytkowania oraz zarządzanie zakłóceniami w ruchu;
  - d) określanie warunków dla transportu ładunków nadzwyczajnych.
- 5.1.4. W celu kontroli podziału odpowiedzialności w przypadkach istotnych dla bezpieczeństwa działań operacyjnych organizacja musi określić odpowiedzialność za planowanie i eksploatację sieci kolejowej, jak również określić sposób podziału odpowiedzialnych zadań mających wpływ na bezpieczne świadczenie wszystkich usług między kompetentnych pracowników w obrębie organizacji (zob. pkt 2.3 Funkcje, odpowiedzialność, rozliczalność i uprawnienia w ramach organizacji) oraz inne zewnętrzne kwalifikujące się podmioty w stosownych przypadkach (zob. pkt 5.3 Wykonawcy, partnerzy i dostawcy).
- 5.1.5. W celu kontroli informowania i komunikowania w przypadkach istotnych dla bezpieczeństwa działań operacyjnych (zob. pkt 4.4 Informowanie i komunikowanie) odpowiedni pracownicy (np. dyżurni ruchu) muszą zostać poinformowani o szczególnych wymogach dotyczących tras pociągów oraz przemieszczania pojazdów, w tym o istotnych zmianach, które mogą prowadzić do zagrożeń, czasowych lub stałych ograniczeniach operacyjnych (np. w związku z utrzymaniem torów), oraz o warunkach dotyczących nadzwyczajnych ładunków, w stosownych przypadkach.
- 5.1.6. W celu kontrolowania kompetencji w przypadkach istotnych dla bezpieczeństwa działań operacyjnych (zob. pkt 4.2 Kompetencje) organizacja musi zapewnić, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami (zob. pkt 1. Kontekst organizacji), w odniesieniu do swoich pracowników:
- a) zgodność z obowiązującymi ich instrukcjami dotyczącymi szkolenia i pracy oraz podjęcie działań naprawczych w sytuacji, gdy są one wymagane;
  - b) specjalistyczne szkolenia w przypadku planowanych zmian mających wpływ na prowadzenie działalności lub na przypisane im zadania;
  - c) przyjęcie odpowiednich środków w następstwie wypadków i incydentów.
- 5.2. **Zarządzanie składnikami aktywów**
- 5.2.1. Organizacja musi zarządzać ryzykami dla bezpieczeństwa związanymi z rzeczowymi składnikami aktywów przez cały cykl życia tych aktywów (zob. pkt 3.1.1 Ocena ryzyka), tj. od projektu aż po zakończenie użytkowania, oraz spełniać wymagania w zakresie czynników ludzkich na wszystkich etapach cyklu życia.
- 5.2.2. Organizacja musi:
- a) zapewnić, by składniki aktywów były wykorzystywane zgodnie z przeznaczeniem przy jednoczesnym utrzymaniu ich bezpiecznego stanu eksploatacyjnego oraz ich oczekiwanego poziomu działania;
  - b) zarządzać składnikami aktywów w normalnych warunkach działalności i w sytuacji awarii;
  - c) wykrywać tak szybko, jak jest to w rozsądny sposób wykonalne, przypadki nieprzebrzegania wymogów eksploatacyjnych przed lub w trakcie eksploatacji składnika aktywów, co obejmuje również stosowanie ograniczeń użytkowania, jeśli jest to właściwe dla zapewnienia bezpiecznego stanu eksploatacyjnego składnika aktywów (zob. pkt 6.1 Monitorowanie).
- 5.2.3. Organizacja musi zapewnić, by jej ustalenia dotyczące zarządzania składnikami aktywów były w stosownych przypadkach zgodne ze wszystkimi zasadniczymi wymaganiami określonymi w odpowiednich technicznych specyfikacjach interoperacyjności oraz wszelkimi innymi stosownymi wymogami (zob. pkt 1. Kontekst organizacji).

- 5.2.4. W celu kontrolowania ryzyk w przypadkach istotnych dla zapewnianych usług utrzymania (zob. pkt 3.1.1 Ocena ryzyka) uwzględnia się co najmniej:
- określenie potrzeb w zakresie utrzymania, tak aby utrzymywać infrastrukturę w bezpiecznym stanie eksploatacyjnym, na podstawie planowanego i faktycznego wykorzystania infrastruktury oraz jej cech konstrukcyjnych;
  - zarządzanie wycofaniem składnika aktywów z eksploatacji na potrzeby utrzymania, w przypadku stwierdzenia usterek lub gdy stan składnika aktywów ulega pogorszeniu w stopniu przekraczającym granice bezpiecznego stanu eksploatacyjnego, o którym mowa w lit. a);
  - zarządzanie przywróceniem składnika aktywów do eksploatacji, z ewentualnymi ograniczeniami użytkowania po przeprowadzeniu konserwacji mającej na celu zapewnienie jego bezpiecznego stanu eksploatacyjnego;
  - zarządzanie sprzętem służącym do monitorowania i pomiarów, tak aby zapewnić, że jest on odpowiedni do zamierzonego celu.
- 5.2.5. W celu kontroli informowania i komunikowania w przypadkach istotnych dla bezpiecznego zarządzania aktywami (zob. pkt 4.4 Informowanie i komunikowanie) organizacja musi uwzględnić:
- wymianę odpowiednich informacji w ramach organizacji lub z zewnętrznymi podmiotami odpowiedzialnymi za utrzymanie (zob. pkt 5.3 Wykonawcy, partnerzy i dostawcy), w szczególności informacji dotyczących związanych z bezpieczeństwem nieprawidłowości, wypadków i incydentów oraz dotyczących ewentualnych ograniczeń użytkowania składnika aktywów;
  - identyfikowalność wszystkich niezbędnych informacji, w tym informacji dotyczących lit. a) (zob. pkt 4.4 Informowanie i komunikowanie oraz pkt 4.5.3 Kontrola dokumentacji);
  - ustanowienie i utrzymywanie dokumentacji, w tym zarządzanie zmianami mającymi wpływ na bezpieczeństwo składników aktywów (zob. pkt 5.4 Zarządzanie zmianą).

### 5.3. Wykonawcy, partnerzy i dostawcy

- 5.3.1. Organizacja musi określić i kontrolować ryzyka dla bezpieczeństwa wynikające z działalności zleconej w ramach outsourcingu, w tym z działalności lub współpracy z wykonawcami, partnerami i dostawcami.
- 5.3.2. W celu kontrolowania ryzyk dla bezpieczeństwa, o których mowa w pkt 5.3.1, organizacja musi zdefiniować kryteria wyboru wykonawców, partnerów i dostawców oraz wymogi dotyczące umów, które podmioty te muszą spełniać, w tym:
- wymogi prawne i inne wymogi związane z bezpieczeństwem (zob. pkt 1. Kontekst organizacji);
  - poziom kompetencji wymaganych do realizacji zadań określonych w umowie (zob. pkt 4.2 Kompetencje);
  - odpowiedzialność za wykonywane zadania;
  - oczekiwane wyniki w zakresie bezpieczeństwa, które mają być utrzymywane w trakcie obowiązywania umowy;
  - obowiązki dotyczące wymiany informacji związanych z bezpieczeństwem (zob. pkt 4.4 Informowanie i komunikowanie);
  - identyfikowalność dokumentów dotyczących bezpieczeństwa (zob. pkt 4.5 Dokumentacja).
- 5.3.3. Zgodnie z procesem określonym w art. 3 rozporządzenia (UE) nr 1078/2012 organizacja musi monitorować:
- wyniki w zakresie bezpieczeństwa w przypadku wszystkich działań i operacji wykonawców, partnerów i dostawców, tak aby zapewnić, by spełniały one wymogi określone w umowie;
  - świadomość wykonawców, partnerów i dostawców co do ryzyk dla bezpieczeństwa, jakie niosą one ze sobą w odniesieniu do działalności organizacji.

### 5.4. Zarządzanie zmianą

- 5.4.1. Organizacja musi wdrażać i kontrolować zmiany w systemie zarządzania bezpieczeństwem w celu utrzymania lub poprawy wyników w zakresie bezpieczeństwa. Obejmuje to podejmowanie decyzji na poszczególnych etapach procesu zarządzania zmianą oraz późniejszy przegląd ryzyk dla bezpieczeństwa (zob. pkt 3.1.1 Ocena ryzyka).

## 5.5. Zarządzanie w sytuacji kryzysowej

- 5.5.1. Organizacja identyfikuje sytuacje kryzysowe oraz powiązane środki, które należy terminowo przedsięwziąć w celu zarządzania tymi sytuacjami (zob. pkt 3.1.1 Ocena ryzyka) i przywrócenia normalnych warunków prowadzenia działalności zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2015/995.
- 5.5.2. W odniesieniu do każdego zidentyfikowanego rodzaju sytuacji kryzysowej organizacja zapewnia:
- możliwość natychmiastowego kontaktu ze służbami ratowniczymi;
  - przekazanie służbom ratowniczym wszystkich ważnych informacji zarówno z wyprzedzeniem, w celu przygotowania reakcji na sytuację kryzysową, jak i w czasie wystąpienia sytuacji kryzysowej;
  - udzielenie pierwszej pomocy przy użyciu zasobów wewnętrznych.
- 5.5.3. Organizacja określa i dokumentuje funkcje i obowiązki wszystkich stron zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2015/995.
- 5.5.4. Organizacja posiada plany działania, procedury alarmowe oraz informacje na wypadek zaistnienia sytuacji kryzysowej, które obejmują ustalenia dotyczące:
- alarmowania wszystkich pracowników odpowiedzialnych za zarządzanie w sytuacjach kryzysowych;
  - przekazywania informacji wszystkim stronom (np. przedsiębiorstwom kolejowym, wykonawcom, organom, służbom ratowniczym), w tym instrukcji postępowania w sytuacjach kryzysowych dla pasażerów;
  - podejmowania wszelkich decyzji wymaganych zgodnie z rodzajem sytuacji kryzysowej.
- 5.5.5. Organizacja musi opisać sposób podziału zasobów i środków na potrzeby zarządzania w sytuacji kryzysowej (zob. pkt 4.1 oraz sposób określenia wymogów szkoleniowych (zob. pkt 4.2 Kompetencje).
- 5.5.6. Ustalenia dotyczące sytuacji kryzysowych są okresowo testowane we współpracy z innymi zainteresowanymi stronami oraz w stosownych przypadkach aktualizowane.
- 5.5.7. Organizacja musi koordynować plany na wypadek sytuacji kryzysowych ze wszystkimi przedsiębiorstwami kolejowymi prowadzącymi działalność z wykorzystaniem infrastruktury organizacji, ze służbami ratunkowymi, tak aby ułatwić ich szybką interwencję, a także ze wszystkimi innymi stronami, które mogłyby być zaangażowane w sytuację kryzysową.
- 5.5.8. Organizacja posiada mechanizmy niezwłocznego zatrzymywania eksploatacji i ruchu kolejowego w razie potrzeby oraz informowania wszystkich zainteresowanych stron o podjętych działaniach.
- 5.5.9. W przypadku infrastruktury transgranicznej współpraca między właściwymi zarządcami infrastruktury musi ułatwiać niezbędną koordynację i gotowość właściwych służb ratunkowych po obydwu stronach granicy.

## 6. OCENA WYNIKÓW

### 6.1. Monitorowanie

- 6.1.1. Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1078/2012 organizacja prowadzi monitorowanie w celu:
- kontroli prawidłowego stosowania i skuteczności wszystkich procesów i procedur w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem, w tym operacyjnych, organizacyjnych i technicznych środków bezpieczeństwa;
  - kontroli prawidłowego stosowania systemu zarządzania bezpieczeństwem jako całości oraz kontroli tego, czy jego stosowanie przynosi oczekiwane wyniki;
  - zbadań, czy system zarządzania bezpieczeństwem spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia;
  - określenia, wdrożenia i oceny skuteczności środków naprawczych (zob. pkt 7.2 Ciągłe doskonalenie), stosownie do sytuacji, w razie wykrycia jakiegokolwiek istotnego przypadku niezgodności z przepisami lit. a), b) i c).
- 6.1.2. Organizacja musi regularnie monitorować na wszystkich poziomach organizacji wyniki realizacji zadań związanych z bezpieczeństwem oraz interweniować, jeżeli zadania te nie są realizowane prawidłowo.

## 6.2. **Audyt wewnętrzny**

- 6.2.1. Organizacja musi przeprowadzać audyty wewnętrzne w sposób niezależny, bezstronny i przejrzysty, tak aby gromadzić i analizować informacje na potrzeby swoich działań w zakresie monitorowania (zob. pkt 6.1 Monitorowanie), obejmujący:
- harmonogram planowanych audytów wewnętrznych, który można modyfikować w zależności od wyników poprzednich audytów i monitorowania wyników;
  - identyfikację i wybór audytorów o odpowiednich kompetencjach (zob. pkt 4.2 Kompetencje);
  - analizę i ocenę wyników audytów;
  - określenie konieczności zastosowania środków naprawczych lub doskonalących;
  - weryfikację wdrożenia i skuteczności tych środków;
  - dokumentację dotyczącą wykonania i wyników audytów;
  - przekazywanie wyników audytów kadrze kierowniczej wyższego szczebla.

## 6.3. **Przegląd zarządzania**

- 6.3.1. Kadra kierownicza wyższego szczebla musi dokonywać okresowych przeglądów stałej adekwatności i skuteczności systemu zarządzania bezpieczeństwem, obejmujących uwzględnienie co najmniej:
- szczegółowych informacji na temat postępów w zakresie realizacji niewdrożonych jeszcze działań zidentyfikowanych w następstwie poprzednich przeglądów zarządzania;
  - zmieniających się uwarunkowań wewnętrznych i zewnętrznych (zob. pkt 1. Kontekst organizacji);
  - wyników organizacji w zakresie bezpieczeństwa dotyczących:
    - osiągnięcia jej celów w zakresie bezpieczeństwa;
    - wyników jej działań w zakresie monitorowania, w tym ustaleń z audytów wewnętrznych, oraz wewnętrznych dochodzeń prowadzonych w następstwie wypadków lub incydentów oraz statusu odpowiednich działań;
    - odpowiednich wyników działań w zakresie nadzoru prowadzonych przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa;
  - zaleceń dotyczących doskonalenia.
- 6.3.2. Na podstawie wyników dokonanego przez siebie przeglądu zarządzania kadra kierownicza wyższego szczebla musi przyjąć ogólną odpowiedzialność za planowanie i wdrażanie niezbędnych zmian w systemie zarządzania bezpieczeństwem.

## 7. **DOSKONALENIE**

### 7.1. **Wyciąganie wniosków z wypadków i incydentów**

- 7.1.1. Wypadki i incydenty związane z działalnością kolejową organizacji muszą być:
- zgłaszane, rejestrowane, badane i analizowane w celu określenia ich przyczyn;
  - w stosownych przypadkach zgłaszane organom krajowym.
- 7.1.2. Organizacja musi zapewnić, by:
- zalecenia krajowego organu ds. bezpieczeństwa, krajowego organu dochodzeniowego oraz zalecenia wynikające z dochodzeń branżowych lub wewnętrznych były oceniane i, w stosownych przypadkach, wdrażane lub by zlecano ich wdrożenie;
  - analizowane i uwzględniane były stosowne sprawozdania lub informacje pochodzące od innych zainteresowanych stron, takich jak przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie i dysponenci pojazdów kolejowych.
- 7.1.3. Organizacja musi korzystać z informacji odnoszących się do dochodzeń na potrzeby przeglądu oceny ryzyka (zob. pkt 3.1.1 Ocena ryzyka), wyciągania wniosków w celu poprawy bezpieczeństwa oraz, w stosownych przypadkach, zastosowania środków naprawczych lub doskonalących (zob. pkt 5.4 Zarządzanie zmianą).

**7.2. Ciągłe doskonalenie**

- 7.2.1. Organizacja musi stale zwiększać adekwatność i skuteczność swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem, uwzględniając ramy określone w rozporządzeniu (UE) nr 1078/2012, a co najmniej wyniki następujących działań:
- a) monitorowania (zob. pkt 6.1 Monitorowanie);
  - b) audytu wewnętrznego (zob. pkt 6.2 Audyt wewnętrzny);
  - c) przeglądu zarządzania (zob. pkt 6.3 Przegląd zarządzania);
  - d) wyciągania wniosków z wypadków i incydentów (zob. pkt 7.1 Wyciąganie wniosków z wypadków i incydentów).
- 7.2.2. W ramach swoich procesów organizacyjnego uczenia się organizacja musi zapewnić środki motywowania pracowników i innych zainteresowanych stron do aktywnego działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa.
- 7.2.3. Organizacja określa strategię ciągłego doskonalenia swojej kultury bezpieczeństwa, opartą na wykorzystaniu wiedzy fachowej i uznanych metod w celu zidentyfikowania kwestii behawioralnych mających wpływ na różne części systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz wprowadzenia środków w celu uwzględnienia tych kwestii.
-