ZAŁĄCZNIK I

Proces nadzoru, o którym mowa w art. 3

# Przepisy ogólne

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

# Ustanowienie strategii i planu (planów) nadzoru

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa:

a) gromadzi i analizuje dane i informacje z różnych źródeł jako założenia strategii i planu lub planów nadzoru. Źródła mogą obejmować informacje zgromadzone w trakcie oceny systemów zarządzania bezpieczeństwem, wyniki wcześniejszych działań w zakresie nadzoru, informacje pochodzące z autoryzacji podsystemów lub pojazdów, sprawozdania z wypadków opracowane przez krajowe organy dochodzeniowe i wydane przez nie w ich następstwie zalecenia, inne sprawozdania lub dane dotyczące wypadków lub incydentów, roczne sprawozdania dotyczące bezpieczeństwa składane przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa, roczne sprawozdania dotyczące utrzymania składane przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, skargi obywateli i inne odpowiednie źródła;

b) określa w strategii nadzoru na potrzeby ukierunkowanych działań w zakresie nadzoru obszary ryzyka, w tym w stosownych przypadkach ryzyka będącego wynikiem integracji czynników ludzkich i organizacyjnych oraz zarządzania tymi czynnikami;

c) opracowuje plan lub plany nadzoru, w których przedstawia sposób realizacji strategii nadzoru w okresie ważności jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa;

d) w oparciu o określone obszary docelowe opracowuje wstępne oszacowanie zasobów koniecznych do realizacji planu lub planów nadzoru;

e) przydziela zasoby w celu realizacji planu lub planów nadzoru;

f) uwzględnia w strategii i planie (planach) nadzoru wszelkie kwestie dotyczące działalności transgranicznej lub infrastruktury mającej charakter transgraniczny, poprzez koordynację z innym krajowym organem (innymi krajowymi organami) ds. bezpieczeństwa.

# Komunikowanie strategii i planu (planów) nadzoru

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa:

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

b) przekazuje właściwym przedsiębiorstwom kolejowym lub zarządcom infrastruktury ogólne wyjaśnienia dotyczące sposobu realizacji planu lub planów nadzoru.

# Realizacja działań w zakresie nadzoru

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa:

a) realizuje plan lub plany nadzoru;

b) podejmuje proporcjonalne działanie (działania) w odpowiedzi na niewywiązywanie się przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury ze spoczywających na nich obowiązków prawnych, w tym w razie potrzeby ogłasza w trybie pilnym alarmy bezpieczeństwa i stosuje tymczasowe środki bezpieczeństwa;

c) ocenia, na ile adekwatnie przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury opracowali i wykonali plan lub plany działania mające na celu zaradzenie w określonym terminie niewywiązywaniu się z obowiązków prawnych lub niewielkiemu zastrzeżeniu;

d) dokumentuje wyniki prowadzonych przez siebie działań w zakresie nadzoru.

# Wyniki działań w zakresie nadzoru

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa:

a) udostępnia właściwemu przedsiębiorstwu kolejowemu lub zarządcy infrastruktury wyniki swoich działań w zakresie nadzoru, włącznie z określeniem zarówno obszarów, w których dochodzi do niewywiązywania się z obowiązków prawnych przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury, jak i obszarów dobrych praktyk w celu wspierania poprawy bezpieczeństwa;

b) dysponuje informacjami na temat wyników w zakresie bezpieczeństwa osiąganych przez poszczególne przedsiębiorstwa kolejowe lub poszczególnych zarządców infrastruktury działających w jego państwie członkowskim;

c) publikuje i komunikuje odpowiednim zainteresowanym stronom swoje opinie dotyczące ogólnych wyników w zakresie bezpieczeństwa w państwie członkowskim;

d) publikuje i komunikuje odpowiednim zainteresowanym stronom swoje opinie dotyczące skuteczności ram regulacyjnych w zakresie bezpieczeństwa;

e) wykorzystuje oraz w stosownych przypadkach wymienia informacje na temat wyników systemu zarządzania bezpieczeństwem zgromadzone w trakcie nadzoru nad przedsiębiorstwami kolejowymi lub zarządcami infrastruktury, przed ponowną oceną wniosku o odnowienie lub aktualizację jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, z Agencją działającą w charakterze organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa lub z właściwym krajowym organem ds. bezpieczeństwa w przypadku infrastruktury mającej charakter transgraniczny;

f) w stosownych przypadkach podejmuje wszelkie działania w zakresie egzekwowania przepisów, określa, czy zachodzi konieczność ograniczenia lub cofnięcia jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, a w przypadku gdy nie jest odpowiedzialny za wydawanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, odpowiednio informuje właściwy organ.

# Przegląd działań w zakresie nadzoru

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

a) dokonuje przeglądu strategii i planu lub planów nadzoru w celu weryfikacji zasadności pierwotnie wybranego działania, wykorzystywania danych lub informacji z różnych źródeł, wyników nadzoru i przydziału zasobów oraz, w razie potrzeby, zmienia priorytety działania;

b) w razie potrzeby dokonuje zmian w planie lub w planach nadzoru i uwzględnia wpływ tych zmian na strategię nadzoru;

c) w razie potrzeby przedstawia swoje opinie i ewentualne propozycje swojemu państwu członkowskiemu w celu usunięcia wszelkich nieprawidłowości w ramach regulacyjnych w zakresie bezpieczeństwa.

**Dodatek**



ZAŁĄCZNIK II

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

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

1. Uzgodnienie, które przedsiębiorstwa kolejowe i którzy zarządcy infrastruktury działają w sposób, który wymaga skoordynowanego lub wspólnego nadzoru.
2. Uzgodnienie wspólnego języka roboczego (wspólnych języków roboczych) oraz stopnia poufności informacji, które mają być wykorzystywane do celów ustaleń dotyczących koordynacji.
3. Uzgodnienie informacji, które należy wymieniać, oraz harmonogramu ich wymiany:

a) wymiana stosownych informacji dotyczących przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury określonych w pkt 1 oraz dzielenie się wynikami prowadzonych działań w zakresie nadzoru;

b) przekazywanie kopii autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, w stosownych przypadkach;

c) dzielenie się wynikami powiązanych działań w zakresie nadzoru, w tym, w stosownych przypadkach, decyzji i działań w zakresie egzekwowania przepisów;

d) dzielenie się informacjami na temat wyników w zakresie bezpieczeństwa osiąganych przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury określonych w pkt 1 w każdym państwie członkowskim.

1. Dzielenie się informacjami na temat kryteriów podejmowania decyzji:

a) dzielenie się informacjami na temat sposobu, w jaki każdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa ukierunkowuje w ramach planu nadzoru swoje działania na każde przedsiębiorstwo kolejowe i każdego zarządcę infrastruktury, których to dotyczy;

b) ustanowienie dialogu między odpowiednimi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa w kwestii proponowanej odpowiedzi na istotne braki w wywiązywaniu się z obowiązków prawnych.

1. Zarządzanie koordynacją:

a) dzielenie się istniejącymi strategiami i planami nadzoru;

b) określenie punktów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania lub wspólnych kwestii;

c) wydajne planowanie indywidualnych, skoordynowanych lub wspólnych inicjatyw bez powodowania niepotrzebnych niedogodności dla przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury oraz poprzez unikanie pokrywania się zakresu tych inicjatyw.

1. Uzgodnienie tego, który krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien (które krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny) monitorować działania mające na celu uwzględnienie niewielkich zastrzeżeń, które zostały odroczone do celów nadzoru, w stosownych przypadkach.
2. Uzgodnienie, na które obszary należy ukierunkować działania prowadzone w skoordynowany lub wspólny sposób:

a) zidentyfikowanie głównych ryzyk dla odpowiednich przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, które muszą zostać uwzględnione w skoordynowany lub wspólny sposób przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa;

b) uzgodnienie, który krajowy organ ds. bezpieczeństwa będzie kierował działaniami dotyczącymi danej kwestii, w stosownych przypadkach, na podstawie dobrze ugruntowanych kryteriów;

c) uzgodnienie, jakiego rodzaju wspólne działania w zakresie nadzoru należy podjąć, w stosownych przypadkach;

d) uzgodnienie sposobu, w jaki przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury powinni zostać poinformowani o ustaleniach dokonywanych i porozumieniach zawieranych przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa.

1. Dzielenie się dobrymi praktykami:

a) opracowanie ustaleń dotyczących regularnego przeglądu i regularnej koordynacji działań w zakresie nadzoru prowadzonych w odniesieniu do odpowiednich przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury;

b) opracowanie ustaleń dotyczących oceny skuteczności koordynacji i współpracy między krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, w tym w stosownych przypadkach z Agencją.