

Usprawnianie działania
systemu kolejowego z myślą o
społeczeństwie.

Przewodnik

Przewodnik dotyczący nadzoru

	<i>Sporządzony przez</i>	<i>Poświadczony przez</i>	<i>Zatwierdzony przez</i>
<i>Imię i nazwisko</i>	S. D'ALBERTANSON	M. SCHITTEKATTE	C. CARR
<i>Stanowisko</i>	Specjalista ds. projektów	Kierownik projektu	Kierownik działu
<i>Data</i>	29/06/2018	29/06/2018	29/06/2018
<i>Podpis</i>			

Historia dokumentu

<i>Wersja</i>	<i>Data</i>	<i>Uwagi</i>
1.0	29/06/2018	Wersja ostateczna do publikacji

Niniejszy dokument stanowi prawnie niewiążące wytyczne Agencji Kolejowej Unii Europejskiej. Pozostaje on bez uszczerbku dla procesów decyzyjnych przewidzianych w mających zastosowanie przepisach unijnych. Ponadto dokonywanie wiążącej wykładni prawa Unii należy do wyłącznych kompetencji Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

The NSA PL has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.
Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

1. Wprowadzenie

1.1 Cel przewodnika

Krajowe organy ds. bezpieczeństwa w Europie różnią się pod względem wielkości oraz złożoności. W niniejszych wytycznych określono, w jaki sposób krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą nadzorować przede wszystkim zarządców infrastruktury oraz przedsiębiorstwa kolejowe, lecz również – w stosownych przypadkach – podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, w spójny sposób proporcjonalny do ich wielkości. Celem przewodnika jest wyjaśnienie krajowym organom ds. bezpieczeństwa oraz innym zainteresowanym stronom roli, jaką odgrywa nadzór w europejskim systemie kolejowym, oraz jego związku z oceną bezpieczeństwa.

Uwaga. Do celów nadzoru nad transportu towarów niebezpiecznymi koleją, krajowy organ ds. bezpieczeństwa może odgrywać bezpośrednią rolę właściwego organu lub może pełnić rolę koordynującą, jeśli jest to konieczne, z innym właściwym organem.

1.2 Czym jest nadzór?

Nadzór oznacza ustalenia wprowadzone przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa w celu kontroli skuteczności działania systemu zarządzania bezpieczeństwem po wydaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz spełnienia wszystkich niezbędnych wymagań w sposób ciągły.

Nadzór ten obejmuje działania krajowego organu ds. bezpieczeństwa mające na celu zapewnienie, by organizacja, która uzyskała jednolity certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację bezpieczeństwa, utrzymywała swój system zarządzania bezpieczeństwem, w taki sposób, by skutecznie kontrolował on ryzyko w całym okresie obowiązywania tego certyfikatu bezpieczeństwa, jak również szereg konkretnych zadań określonych w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2018/761 (zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru”). Aby sprawować nadzór, krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien zapewnić, że posiada kompetentne osoby, które zostały wybrane i których kompetencje są utrzymywane za pośrednictwem systemu zarządzania kompetencjami.

Wspólna metoda oceny bezpieczeństwa (CSM) w odniesieniu do nadzoru wdraża wymogi dyrektywy (UE) 2016/798 dotyczące konieczności sprawowania nadzoru przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa nad przedsiębiorstwami kolejowymi i zarządcami infrastruktury podlegającymi ich właściwości po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa.

Zgodnie z art. 17 dyrektywy 2016/798 krajowe organy ds. bezpieczeństwa nadzorują stałe przestrzeganie prawnego obowiązku stosowania systemu zarządzania bezpieczeństwem nałożonego na mocy art. 9 tej samej dyrektywy na przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury. Wykonując tę funkcję, krajowe organy ds. bezpieczeństwa muszą zapewnić, by ich działania nadzorcze obejmowały:

- *monitorowanie skuteczności stosowania przez przedsiębiorstwa kolejowe lub zarządców infrastruktury systemu zarządzania bezpieczeństwem w części lub w całości;*
- *monitorowanie właściwego stosowania odpowiednich wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM) przez przedsiębiorstwa kolejowe lub zarządców infrastruktury za pośrednictwem systemu zarządzania bezpieczeństwem, w tym wówczas, gdy przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury jest podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie własnych pojazdów, który nie jest certyfikowany zgodnie z rozporządzeniem w sprawie podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie;*

- *monitorowanie, czy na obszarze ich właściwości składniki interoperacyjności są zgodne z kluczowymi wymogami określonymi w art. 8 dyrektywy (UE) 2016/797 za pośrednictwem systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury.*

Po uzyskaniu wyników nadzoru krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą podjąć proporcjonalne działania w zakresie egzekwowania (np. tymczasowe środki bezpieczeństwa), aby zapewnić zgodność z prawem, zidentyfikować wszelkie możliwości ulepszenia prawa krajowego w celu uzyskania większej skuteczności oraz poinformować zainteresowane strony o zmianach ram regulacyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa, jak również o wszelkim pojawiającym się ryzyku lub nasileniu się ryzyka w państwach członkowskich.

Nadzór jest, co do zasady prowadzony w języku państwa członkowskiego, w którym przeprowadzane są działania nadzorcze, o ile nie istnieje umowa między krajowym organem ds. bezpieczeństwa właściwym dla obszaru działania oraz organizacją podlegającą nadzorowi w sprawie zastosowania innego języka.

1.3 Do kogo skierowany jest niniejszy przewodnik?

Niniejszy przewodnik jest skierowany przede wszystkim do krajowych organów ds. bezpieczeństwa, aby pomóc im w spełnieniu wymogów dotyczących wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie nadzoru po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa. Przewodnik jest skierowany również do podmiotów będących przedmiotem nadzoru, aby zapewnić im informacje na temat przebiegu kontaktów z krajowym organem ds. bezpieczeństwa, co pomoże im w odpowiednim planowaniu i odpowiedniej organizacji.

1.4 Zakres

Zapewnia on szczegółowe informacje praktyczne mające na celu pomoc w zrozumieniu wymogów dotyczących nadzoru określonych w unijnych ramach prawnych.

1.5 Struktura wytycznych

Niniejszy dokument stanowi część kompendium wytycznych Agencji wspierających przedsiębiorstwa kolejowe, zarządców infrastruktury, krajowe organy ds. bezpieczeństwa i Agencję w wypełnianiu funkcji i wykonywaniu zadań zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/798.



Rysunek 1: Kompilacja wytycznych Agencji

1.6 Kto podlega nadzorowi?

Z kontekstu prawnego określonego powyżej wynika, że krajowe organy ds. bezpieczeństwa muszą nadzorować te podmioty, które uzyskały jednolity certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację bezpieczeństwa – odpowiednio przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury. Celem sprawowanego nadzoru jest weryfikacja czy podmioty te wywiązują się z zobowiązania zaciągniętego we wnioskach o jednolity certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację bezpieczeństwa do utrzymywania systemu zarządzania bezpieczeństwem kontrolującego ryzyko.

Spis treści

1. WPROWADZENIE	2
1.1 CEL PRZEWODNIKA	2
1.2 CZYM JEST NADZÓR?	2
1.3 DO KOGO SKIEROWANY JEST NINIEJSZY PRZEWODNIK?	3
1.4 ZAKRES	3
1.5 STRUKTURA WYTYCZNYCH	3
1.6 KTO PODLEGA NADZOROWI?	4
2. DEFINICJE	6
3. NADZÓR OPARTY NA RYZYKU	7
4. STRATEGIA NADZORU	10
4.1 KONTEKST	10
4.2 CEL	10
4.3 ZASADY NADZORU	10
4.4 USTALENIA DOTYCZĄCE NADZORU	12
4.5 POZIOMY RYZYKA W PAŃSTWIE CZŁONKOWSKIM	13
4.6 PRIORYTETY STRATEGICZNE DOTYCZĄCE NADZORU	13
4.7 TECHNIKI NADZORU	13
4.8 PLAN (PLANY) NADZORU	16
4.9 EGZEKWOWANIE PRAWA	17
5. PRZEKAZYWANIE INFORMACJI DOTYCZĄCYCH NADZORU I WSPÓŁZALEŻNOŚCI Z OCENĄ JEDNOLITEGO CERTYFIKATU BEZPIECZEŃSTWA I AUTORYZACJI POJAZDU	18
6. KOORDYNACJA MIĘDZY KRAJOWYMI ORGANAMI DS. BEZPIECZEŃSTWA	22
7. CZYNNIKI LUDZKIE I KULTURA BEZPIECZEŃSTWA	23
8. WSPÓŁPRACA Z INNYMI WŁAŚCIWYMI ORGANAMI LUB PODMIOTAMI	23
8.1 PODMIOTY AUTORYZUJĄCE LUB CERTYFIKUJĄCE	23
8.2 KWESTIE BEZPIECZEŃSTWA W MIEJSCU PRACY	24
8.3 PRZEPISY DOTYCZĄCE CZASU PRACY, JAZDY I ODPOCZYNKU MASZYNISTÓW	24
8.4 WSPÓŁPRACA MIĘDZY KRAJOWYM ORGANEM DS. BEZPIECZEŃSTWA I INNYMI ORGANAMI REGULACYJNYMI	24
8.5 WSPÓŁPRACA MIĘDZY KRAJOWYM ORGANEM DS. BEZPIECZEŃSTWA I ORGANEM WYDAJĄCYM LICENCJE	25
8.6 WSPÓŁPRACA MIĘDZY KRAJOWYM ORGANEM DS. BEZPIECZEŃSTWA I ORGANEM CERTYFIKUJĄCYM PODMIOTY ODPOWIEDZIALNE ZA UTRZYMANIE	25
9. RAMY ZARZĄDZANIA KOMPETENCJAMI	26
ZAŁĄCZNIK PROPONOWANY WZÓR STRATEGII NADZORU	27

The NSA PL has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.
Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

2. Definicje

W niniejszym przewodniku zastosowano następujące definicje:

Odpowiednie zainteresowane strony

Odpowiednie zainteresowane strony oznaczają wszystkie podmioty odgrywające określoną rolę w operacjach kolejowych lub oddziałuje na nie oraz zainteresowane wynikami w zakresie bezpieczeństwa, tj. podmioty należące do sektora, organizacje pasażerskie lub organy lokalne.

Niepotrzebne niedogodności

Oznaczają one, że w przypadku prowadzenia nadzoru w przedsiębiorstwie kolejowym prace są skoordynowane w taki sposób, by przedsiębiorstwo kolejowe nie podlegało dwukrotnym działaniom nadzorczym wymagającym jednoczesnej rozmowy z tymi samymi osobami ani nie podlegało kilku wizytom nadzorczym w tym samym czasie prowadzonym przez różne osoby z tej samej jednostki organizacyjnej. Celem jest planowanie koniecznych interwencji w możliwie najskuteczniejszy sposób, tak by wykonać pracę w rozsądnych ramach czasowych, nie powodując poważnego zakłócenia działania organizacji podlegającej nadzorowi.

Ustalenia w zakresie zarządzania

Ustalenia w zakresie zarządzania odnoszą się do procesów i procedur systemu zarządzania bezpieczeństwem wprowadzonych przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury w celu zarządzania bezpieczeństwem i osiągnięcia celów bezpieczeństwa przy jednoczesnym wywiązywaniu się z zobowiązań prawnych i spełnianiu innych wymogów istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa.

Poważne niezgodność

Poważna niezgodność stanowi stwierdzone przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa odchylenie od spodziewanego stanu prowadzące do konieczności podjęcia działania zaradczego pod kierownictwem krajowego organu ds. bezpieczeństwa lub w przypadku spraw skierowanych do jednostki certyfikującej bezpieczeństwo (SCB) w związku z cofnięciem lub ograniczeniem jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa.

Każde inne zastrzeżenia

Każde inne zastrzeżenie odnosi się do sytuacji, w której krajowy organ ds. bezpieczeństwa stwierdził w toku nadzoru odchylenie od spodziewanego stanu, które nie jest wystarczająco poważne, by podjąć bezpośrednie działania, lecz jest wystarczająco poważne, by krajowy organ ds. bezpieczeństwa odnotował swoje ustalenia i powiadomił organizację objętą nadzorem o konieczności naprawy sytuacji. Informacje dotyczące obydwu kategorii zidentyfikowane przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa należy przekazać organowi wydającemu certyfikat bezpieczeństwa w odpowiednim terminie po złożeniu wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa, tak by organ ten mógł rozważyć wszystkie kwestie dotyczące niezgodności.

3. Nadzór oparty na ryzyku

Można zidentyfikować określone obszary o kluczowym znaczeniu dla skuteczności nadzoru opartego na ryzyku. Są to następujące obszary:

- *krajowy organ ds. bezpieczeństwa musi mieć ogólną wiedzę na temat ryzyka związanego z systemem kolejowym oraz na temat tego, które rodzaje ryzyka są najbardziej znaczące;*
- *krajowy organ ds. bezpieczeństwa musi dobrze rozumieć zdolności zarządcze przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury (oraz powiązanych podmiotów) w celu kontrolowania ryzyka;*
- *krajowy organ ds. bezpieczeństwa musi dysponować kompetentnym personelem kompetentnym w dokonywaniu ocen w zakresie powyższych punktów oraz wystarczająco elastycznym w celu dostosowania podejścia w przypadku stwierdzenia pojawienia się lub eliminacji danych rodzajów ryzyka (zob. przewodnik Agencji dotyczący ram zarządzania kompetencjami);*
- *krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny pozyskiwać informacje z szerokiego spektrum źródeł (zarówno z sektora kolejowego, jak i spoza tego sektora), które to informacje mogą stanowić pomoc w podejmowaniu decyzji dotyczących nadzoru opartego na ryzyku;*
- *krajowe organy ds. bezpieczeństwa muszą być w stanie uzasadnić podejmowane decyzje dotyczące tego, co jest, a co nie jest przedmiotem nadzoru;*
- *krajowe organy ds. bezpieczeństwa muszą być w stanie dostosować się do innych czynników nadzoru w państwie członkowskim, takich jak imperatywy polityczne lub obawy społeczne, które mogą nie być oparte na ryzyku;*
- *nadzór musi być powiązany z oceną jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa w taki sposób, by te podmioty lub te działania w ramach operacji, które uznaje się za stwarzające wyższe ryzyko, podlegały ściślejszemu nadzorowi bezzwłocznie po przyznaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa;*
- *sprawowany nadzór musi umożliwiać krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa upewnienie się, że system zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury jest w stanie kontrolować ryzyko, na które podmioty te są narażone.*

W ramach wdrażania powyższych zasad krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny posiadać określone środki (ilościowe, półilościowe lub jakościowe) umożliwiające zrozumienie globalnego ryzyka w danym państwie członkowskim. Ma to kluczowe znaczenie dla opracowania strategii nadzoru. Bez jasnego wyobrażenia o napotykanym rodzaju ryzyka niemożliwe jest dokonywanie proporcjonalnych i ukierunkowanych decyzji dotyczących przedmiotu oraz najlepszego sposobu nadzoru. Brak zrozumienia ryzyka w ramach systemu oznacza również, że w rozmowach toczących się między państwem a krajowym organem ds. bezpieczeństwa, istnieje możliwość pominięcia w rozważaniach odpowiednich działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa, z dostępnych środków.

Zdolność krajowych organów nadzoru do wyjaśnienia sytuacji w państwie członkowskim, w którym należy dążyć do poprawy bezpieczeństwa, może być pomocne dla innych państw członkowskich w kreowaniu możliwości poprawy bezpieczeństwa.

Globalne zrozumienie ryzyka dla bezpieczeństwa w ramach systemu faktycznie stanowi punkt wyjścia dla uzasadnienia biznesowego poprawy bezpieczeństwa w celu ograniczenia tego ryzyka.

Warto również zauważyć w tym zakresie, że pojmowanie globalnego ryzyka przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa w danym państwie członkowskim nie powinno w zbyt dużym stopniu się różnić

od pojmowania globalnego ryzyka przez jakiegokolwiek krajowego zarządcę infrastruktury. Można byłoby na przykład oczekiwać podobieństwa podglądów zarządcy infrastruktury i krajowego organu ds. bezpieczeństwa na ogólne ryzyko związane z przejazdami kolejowymi w państwie członkowskim. Jeżeli poglądy zarządcy infrastruktury i krajowego organu ds. bezpieczeństwa znacznie się różnią, może to wskazywać na nieprawidłowe działanie systemu zarządzania ryzykiem.

Jeżeli chodzi o środki umożliwiające uzyskanie globalnego poglądu na ryzyko w państwie członkowskim, pomocne byłoby osiągnięcie zbieżności na poziomie europejskim w celu opracowania standardowej metody służącej osiągnięciu tego celu. Na tym etapie nawet wśród państw stosujących podobne podejścia istnieją jednak szczegółowe różnice, które utrudniają dokonywanie porównań na poziomie europejskim. Obecne podejścia znacznie się różnią – począwszy od niezwykle skomplikowanych podejść aż po bardzo proste podejścia, co może odzwierciedlać dojrzałość systemu kolejowego państwa członkowskiego stosującego europejskie podejście, rozmiar, a także zróżnicowania kulturowe.

Ocena zdolności poszczególnych podmiotów w ramach systemu kolejowego do zarządzania ryzykiem wymaga zdolności krajowego organu ds. bezpieczeństwa do przeprowadzenia nadzoru w celu określenia, jak skuteczne są systemy zarządzania bezpieczeństwem organizacji, które nadzoruje. W przypadku większości krajowych organów ds. bezpieczeństwa sprowadza się to w praktyce do zatrudniania wyszkolonych i kompetentnych inspektorów zdolnych do dokonywania takich ocen.

Krajowe organy ds. bezpieczeństwa muszą być w stanie wykorzystywać informacje z możliwie największej liczby źródeł, aby móc zestawiać krzyżowo informacje i unikać opierania się na jednym zestawie danych w celu określenia priorytetów nadzoru. W stosownych przypadkach krajowe organy ds. bezpieczeństwa zachęca się również do wykorzystywania informacji dotyczących zarządzania ryzykiem pochodzących spoza sektora kolejowego, aby weryfikować ustalenia i usprawniać proces zarządzania ryzykiem. Będą istniały zestawy danych lub źródła informacji o szczególnym znaczeniu, takie jak dane dotyczące wypadków lub incydentów, dzienne rejestry danego przedsiębiorstwa oraz wyniki modeli ryzyka w danym państwie członkowskim, które mogą być wykorzystane, jeśli są dostępne. Inne informacje zawarte w skargach lub wynikające ze spostrzeżeń opinii publicznej lub badań akademickich należy również uznać za użyteczne informacje stanowiące podstawę opracowania strategii i planu nadzoru opartego na ryzyku.

Zgodnie z art. 7 rozporządzenia w sprawie CSM w odniesieniu do nadzoru krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny wdrożyć szereg kryteriów dotyczących przedmiotu i powodu nadzoru. Tego rodzaju szereg kryteriów związany jest z realizacją strategii. Ma to na celu zapewnienie spójnego podejścia w ramach działań nadzorczych, tak by poszczególne podmioty należące do systemu miały pewność co do powodu oceny konkretnych działań oraz wskaźników powodzenia, na podstawie których są oceniane.

Zgodnie z TSI OPE krajowe organy ds. bezpieczeństwa, w ramach strategii i planu nadzoru, monitorują również rzeczywistą zgodność (ponieważ TSI OPE dotyczy procesu i zasad, które przyczyniają się do bezpiecznej eksploatacji pociągu) w ramach codziennego nadzoru nad systemami zarządzania bezpieczeństwem organizacji, które regulują. Wytyczne opublikowane przez Agencję, dotyczące stosowania i wykorzystywania podstawowych zasad funkcjonowania określonych w TSI OPE, pomogą krajowym organom ds. bezpieczeństwa w sprawowaniu nadzoru w tym obszarze.

Krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą również doświadczać nacisków ze źródeł zewnętrznych, które nie są oparte na ryzyku. Mogą one wynikać ze społecznego zaniepokojenia określonym aspektem operacji kolejowych, przy czym koniecznością polityczną może stać się rozwiązanie tego problemu. Może, lecz nie musi, wiązać się to ze strategią nadzoru i z planem nadzoru, lecz będzie musiało zostać uwzględnione w obydwu tych elementach. Tego rodzaju kwestie mają znaczący pozytywny wpływ na bezpieczeństwo. Przykładowo państwo członkowskie może zdecydować o likwidacji wszystkich przejazdów kolejowych na swoim terytorium w ciągu 10 lat, natomiast podejście oparte na ryzyku może nie przewidywać likwidacji wszystkich przejazdów, lecz ich modernizację poprzez wprowadzenie nowoczesnych systemów zabezpieczeń.

The NSA PL has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

Nie ulega wątpliwości, że całkowita likwidacja przejazdów w ciągu dziesięciu lat będzie oznaczała znaczący wzrost bezpieczeństwa dla państwa członkowskiego. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa może natomiast doświadczyć nacisków, by zachować przejazdy kolejowe ze względu na ich użyteczność, podczas gdy podejście oparte na ryzyku przewidywałoby ich likwidację.

Kluczowe znaczenie ma fakt, że nadzór oparty na ryzyku jest związany z wynikami oceny w zakresie certyfikatu i autoryzacji bezpieczeństwa. Wynika to z faktu, że ocena systemu w ramach certyfikacji, w większości przypadków będzie dotyczyła stosowania systemu zarządzania bezpieczeństwem w odniesieniu do działalności przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury wyłącznie w teorii. Fakt, jak stosowanie systemu wygląda w praktyce, stanowi kwestię podlegającą nadzorowi. W przypadku istniejących przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury należących od dawna do sektora nadzór może być zorganizowany w taki sam sposób w całym okresie obowiązywania certyfikatu. W przypadku nowych uczestników w systemie kolejowym odpowiednie może być wzmożenie nadzoru na początku okresu obowiązywania certyfikatu lub po rozpoczęciu działalności ukierunkowanie działań na szczególne elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem w celu upewnienia się, czy teoretyczne elementy zostały faktycznie wdrożone w spójny sposób. W obu przypadkach, obecnych, jak i nowych podmiotów, istotne jest, aby zakres działań nadzorczych był ukierunkowany na ryzyko.

Ponieważ zasoby krajowych organów ds. bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru są często ograniczone, przy podejmowaniu decyzji dotyczącej przedmiotu i powodu nadzoru na zasadzie ryzyka kluczowe znaczenie ma uzyskanie odpowiedzi na pytanie, gdzie nadzór będzie miał największą wartość. Przykładowo może zaistnieć sytuacja, w której zarządca infrastruktury jest świadomy kwestii dotyczących uszkodzonych szyn i wdrożył program w celu rozwiązania tego problemu. W przypadku krajowego organu ds. bezpieczeństwa poświęcenie znacznej ilości czasu na tę kwestię może nie stanowić najlepszego wykorzystania zasobów. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa może w zamian skoncentrować się na obszarze, w którym – jak się wydaje – zarządca infrastruktury nie radzi sobie z rozwiązaniem problemu.

4. Strategia nadzoru

Zgodnie z art. 3 rozporządzenia w sprawie CSM w odniesieniu do nadzoru krajowe organy ds. bezpieczeństwa muszą wdrożyć strategię nadzoru, która zawiera elementy określone w załączniku I do CSM. Proponowany wzór strategii nadzoru przedstawiono w załączniku Załącznik do niniejszego przewodnika. Nagłówki zawarte we wzorze mają na celu zapewnienie spójnego podejścia do opracowania strategii nadzoru we wszystkich państwach członkowskich w celu zwiększenia pewności krajowych organów ds. bezpieczeństwa co do utrzymania poziomu bezpieczeństwa. Ponadto, ponieważ Agencja odgrywa określoną rolę w monitorowaniu wyników krajowego organu ds. bezpieczeństwa, wspólna struktura takich strategii pomogłaby w wykonaniu tego zadania.

4.1 Kontekst

Przy opisywaniu kontekstu wystarczający będzie podstawowy opis rozmiaru sieci kolejowej w państwie członkowskim, w tym podanie liczby przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury. Sekcja ta powinna dotyczyć również okresu obowiązywania strategii nadzoru oraz ustaleń dotyczących jej przeglądu.

4.2 Cel

Cel powinien dotyczyć zamierzeń strategii, przykładowo „współpracy z sektorem w celu ciągłego doskonalenia zarządzania bezpieczeństwem”. Sekcja ta powinna również obejmować odniesienie do sposobu osiągnięcia celu.

4.3 Zasady nadzoru

Zasady stanowią powtórzenie przywiązania krajowego organu ds. bezpieczeństwa do kluczowych wartości, które zapewniają, że proces podejmowania decyzji w ramach nadzoru jest stanowczy, lecz sprawiedliwy. Załącznik I do rozporządzenia w sprawie CSM w odniesieniu do nadzoru stanowi, że przy ustanawianiu strategii nadzoru i związanego z nią planu lub związanych z nią planów, krajowy organ ds. bezpieczeństwa gromadzi i analizuje dane z szeregu źródeł. Źródła obejmują informacje zgromadzone podczas oceny systemów zarządzania bezpieczeństwem, wyniki poprzedniego działania nadzorczego, fachowy osąd inspektorów, odpowiednie informacje związane z autoryzacją pojazdu, sprawozdania krajowych organów dochodzeniowych, inne dane dotyczące wypadków lub incydentów, roczne sprawozdania dotyczące bezpieczeństwa przedsiębiorstw kolejowych lub zarządców infrastruktury, sprawozdania podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie, skargi obywateli i inne odpowiednie źródła. Co do zasady krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien uzyskać odpowiednie informacje z wszelkich możliwych źródeł, aby zidentyfikować główne obszary ryzyka w systemach kolejowych państw członkowskich. Będzie musiał ocenić i przeanalizować dostępne informacje w celu identyfikacji najbardziej znaczących kwestii, a następnie opracować strategię w celu rozwiązania tych kwestii wraz z planem mającym na celu określenie, w jaki sposób i przez jaki okres strategia będzie realizowana. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa musi zarówno ustalić, jakie zasoby są wymagane w celu realizacji proponowanej strategii i proponowanego planu, jak i przyznać wystarczające zasoby do ich realizacji. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa musi ponadto zająć się wszelkimi kwestiami w ramach strategii i planu, które odnoszą się do operacji transgranicznych lub infrastruktury transgranicznej, oraz w stosownych przypadkach skoordynować działania z wszelkimi innymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa.

Zasady nadzoru, które powinien stosować krajowy organ ds. bezpieczeństwa, wynikają głównie z załącznika I do rozporządzenia w sprawie CSM w odniesieniu do nadzoru. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny zastosować podejście do działań nadzorczych oparte na stanowczości i sprawiedliwości. Zasady nadzoru są opracowane w taki sposób, by pomóc krajowym organom ds. bezpieczeństwa w osiągnięciu tego celu.

Krajowe organy ds. bezpieczeństwa stosują zasadę **proporcjonalności** między egzekwowaniem a ryzykiem. Działanie podjęte przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa w celu osiągnięcia zgodności lub pociągnięcia przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury do odpowiedzialności z tytułu niewywiązywania się z ciążących na nich zobowiązań prawnych jest proporcjonalne do wszelkiego rodzaju ryzyka dla bezpieczeństwa lub potencjalnej wagi wszelkiej niezgodności, w tym wszelkiej faktycznej lub potencjalnej szkody. Zasada ta ma kluczowe znaczenie dla krajowych organów ds. bezpieczeństwa, ponieważ przyjmując to podejście, wykazują one podmiotom, które regulują, że stosują prawo w rozsądny i sprawiedliwy sposób. Ogranicza to potencjalne obawy organizacji podlegających regulacjom, że pomyłki lub błędy będą skutkowały restrykcyjnymi karami nałożonymi przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa, co z kolei prowadzi do powstania kultury zatajeń i strachu, która nie sprzyja skutecznej kontroli ryzyka.

Krajowe organy ds. bezpieczeństwa stosują zasadę **spójności** podejścia w celu zapewnienia, by krajowy organ ds. bezpieczeństwa przyjął podobne podejście w podobnych okolicznościach, aby osiągnąć podobne cele. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury pragną być traktowani w taki sam sposób przez różnych pracowników prowadzących nadzór w ramach jednego krajowego organu ds. bezpieczeństwa oraz przez różne krajowe organy ds. bezpieczeństwa w przypadku istnienia ustaleń transgranicznych. Tego rodzaju podejście gwarantuje im pewność i umożliwia lepsze planowanie. Rozwiązuje również kwestie związane z kulturą bezpieczeństwa i ogranicza obawy organizacji kolejowych przed krajowymi organami ds. bezpieczeństwa.

Działanie nadzorcze krajowego organu ds. bezpieczeństwa powinno być **ukierunkowane** przede wszystkim na te działania, które zdaniem krajowego organu ds. bezpieczeństwa stwarzają najpoważniejsze ryzyko lub w przypadku, których zagrożenia są najgorzej kontrolowane. Aby osiągnąć ten cel, krajowy organ ds. bezpieczeństwa posiada metody i narzędzia umożliwiające ocenę wydajności zarządzania przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury. W przypadku niewystarczającego charakteru zasobów i wielu wniosków złożonych do krajowych organów ds. bezpieczeństwa kluczowe znaczenie ma koncentracja na najpoważniejszych rodzajach ryzyka. Mechanizmem umożliwiającym osiągnięcie tego celu jest dokonywana przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa analiza wydajności zarządzania przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury.

Krajowe organy ds. bezpieczeństwa podejmują decyzję dotyczącą priorytetów skutecznego wykorzystywania **zasobów**, lecz decyzja dotycząca najlepszego sposobu ich wykorzystywania powinna pozostawać w gestii każdego indywidualnego krajowego organu ds. bezpieczeństwa. Działania są ukierunkowane na podmioty odpowiedzialne za ryzyko, które są najlepiej przygotowane do jego kontrolowania. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa dysponują ograniczonymi zasobami, a zatem istotne jest, by korzystały z nich mądrze, aby zmaksymalizować skuteczność krajowego organu ds. bezpieczeństwa w zapewnianiu właściwego zarządzania ryzykiem przez podmioty odpowiedzialne.

Krajowe organy ds. bezpieczeństwa stosują zasadę **przejrzystości**, aby pomóc przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcom infrastruktury w zrozumieniu, czego się od nich oczekuje (w tym jakie działania powinni, a jakich nie powinni podejmować) oraz czego mogą oczekiwać od krajowego organu ds. bezpieczeństwa. W przypadku przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury szczególnie istotne jest zrozumienie sposobu podejmowania decyzji przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa, tak by mogli oni zrozumieć, jaki będzie prawdopodobny wynik, jeżeli nie kontrolują ryzyka we właściwy sposób.

Krajowe organy ds. bezpieczeństwa **ponoszą odpowiedzialność** za swoje decyzje zgodnie z art. 18 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/798. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa posiadają zatem wewnętrzne ustalenia,

The NSA PL has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

na mocy których mogą zostać pociągnięte do odpowiedzialności. Ponadto krajowe organy ds. bezpieczeństwa wdrażają również procedurę wnoszenia skarg. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa muszą podejmować decyzje, spośród których niektóre będą miały niekorzystne skutki dla przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, którzy nie zarządzają skutecznie ryzykiem. Istotne jest, by krajowe organy ds. bezpieczeństwa wprowadziły jednoznaczne kryteria podejmowania tych decyzji, aby sposób ich podejmowania nie budził wątpliwości. Po drugie istotne znaczenie ma istnienie procedury zaskarżania tego rodzaju decyzji, jeżeli podmiot podlegający regulacjom uzna, że krajowy organ ds. bezpieczeństwa nadużył swoich uprawnień lub nie zastosował sprawiedliwości proceduralnej.

Krajowe organy ds. bezpieczeństwa dokonują ustaleń w zakresie **współpracy** z innymi właściwymi organami, aby dzielić się informacjami i opracowywać jednolite podejścia do kwestii mających wpływ na bezpieczeństwo kolei. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa wdrażają procedury wzajemnego dzielenia się informacjami oraz dzielenia się informacjami z innymi właściwymi organami. Ma to kluczowe znaczenie w zapewnieniu, by w stosownych przypadkach właściwe działanie zostało podjęte przez właściwy organ.

Jeżeli krajowy organ ds. bezpieczeństwa stosuje te zasady, podmioty podlegające nadzorowi będą traktowane w sprawiedliwy oraz – w stosownych przypadkach – w stanowczy sposób. Warto również podkreślić, że zasady te mają charakter uzupełniający się, współdziałając ze sobą w celu przedstawienia krajowego organu ds. bezpieczeństwa podmiotom, które podlegają jego regulacjom, jako kompetentnego i rozsądnego organu dokonującego rzetelnych ocen w sposób otwarty i sprawiedliwy. Należy zauważyć, że we wzorze strategii nadzoru zawartym w załączniku do niniejszego przewodnika ponownie określono te zasady. Wynika to z faktu, że strategia ta jest niezwykle istotna w celu określenia sposobu przeprowadzania nadzoru, przy czym poprzez powielenie w tym miejscu zasad krajowy organ ds. bezpieczeństwa wzmocni swoje przywiązanie do tych zasad i dostarczy dowód poświadczający przejrzystość stosowanego podejścia.

Agencja stworzyła również *przewodnik dotyczący modelu zarządzania egzekwowaniem*, który może zostać wykorzystany przez podmioty prowadzące nadzór oraz który odzwierciedla zasady określone powyżej. W przewodniku zawarto zasady i zastosowano je do matrycy, która ma stanowić wytyczne dla podmiotów prowadzących nadzór w zakresie tego, jak powinny wyglądać podejmowane przez nie decyzje dotyczące egzekwowania, w oparciu o analizę luki w zakresie ryzyka. Im większa jest luka w zakresie ryzyka, tj. luka między oczekiwaną pozycją organizacji w sytuacji, w której wszystkie zasady byłyby prawidłowo stosowane, a jej faktyczną pozycją, tym szerzej zakrojonego działania w zakresie egzekwowania należy oczekiwać.

4.4 Ustalenia dotyczące nadzoru

Ustalenia dotyczące nadzoru powinny obejmować, w ujęciu ogólnym, strukturę zarządzania i personelu krajowego organu ds. bezpieczeństwa, w tym sposób zarządzania powiązaniami z certyfikacją bezpieczeństwa i autoryzacją bezpieczeństwa. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien zachować przejrzystość w odniesieniu do struktury zarządzania oraz sposobu, w jaki w stosownych przypadkach kwestie nadzoru są przekazywane ze szczebla operacyjnego na wyższy szczebel, w tym w stosownych przypadkach w odniesieniu do decyzji dotyczących egzekwowania. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien również zachować przejrzystość w odniesieniu do sposobu podejmowania decyzji o uregulowaniu ryzyka w większym stopniu w danym obszarze niż w innych obszarach. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien wyszczególnić członków swojego personelu oraz określić w ujęciu ogólnym, w jaki sposób utrzymuje ich kompetencje (zob. *Przewodnik Agencji dotyczący ram zarządzania kompetencjami*), oraz podstawę, w oparciu o którą przydziela członków personelu. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien również wskazać, w jaki sposób zamierza mierzyć wydajność systemów zarządzania bezpieczeństwem w ramach działań nadzorczych, stosując przykładowo model dojrzałości/model kultury bezpieczeństwa lub w inny sposób. Agencja opracowała przewodnik dla jednego proponowanego modelu tj. dojrzałości zarządczej, z którego

mogą korzystać zarówno władze, jak i zainteresowane strony (zob. również *Przewodnik Agencji dotyczący modelu dojrzałości zarządczej*).

Jedną z kluczowych kwestii dla krajowych organów ds. bezpieczeństwa jest sposób zarządzania nowymi podmiotami na rynku, ponieważ nie istnieją żadne dane historyczne dotyczące jakości ich systemów zarządzania bezpieczeństwem. Doprowadziło to do tego, że niektóre krajowe organy ds. bezpieczeństwa przyznały nowemu podmiotowi na rynku kolejowym certyfikat bezpieczeństwa obowiązujący przez okres krótszy niż 5 lat. Inne krajowe organy ds. bezpieczeństwa zdecydowały o przeprowadzeniu bardziej kompleksowego audytu nowego uczestnika przed wydaniem certyfikatu bezpieczeństwa lub o przeprowadzeniu tego rodzaju audytu bezzwłocznie po jego wydaniu. Wszelki ograniczony okres obowiązywania należy uzasadnić tym, że jest on konieczny w celu zapewnienia skutecznej kontroli ryzyka wpływającego na bezpieczeństwo operacji kolejowych. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą przeprowadzić bardziej szczegółowe badanie nowych uczestników w następstwie certyfikacji w celu zapewnienia, by ich ustalenia dotyczące bezpieczeństwa były odpowiednie do celu. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien jednoznacznie wskazać w strategii i planach nadzoru, jakie są te ustalenia.

4.5 Poziomy ryzyka w państwie członkowskim

Kolejna sekcja dotycząca poziomów ryzyka w państwie członkowskim powinna dotyczyć sposobów ustalania tych poziomów, np. wykorzystywania modeli ryzyka lub modeli dojrzałości, a także wszelkich kwestii związanych z powodami, dla których określone rodzaje ryzyka są objęte strategią, podczas gdy inne nie są nią objęte.

4.6 Priorytety strategiczne dotyczące nadzoru

Następująca sekcja powinna dotyczyć sposobu ustalania priorytetów strategicznych oraz powinna obejmować następujące kwestie:

- *w jaki sposób należy nadzorować systemy zarządzania bezpieczeństwem. W tym punkcie krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien wskazać techniki nadzoru (zob. sekcja 4.7 poniżej), które prawdopodobnie będzie stosował, oraz powody, dla których będzie faworyzował określone obszary względem innych.*
- *w jaki sposób w stosownych przypadkach prowadzony będzie skoordynowany lub wspólny nadzór wraz z innymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa (zob. sekcja dotycząca skoordynowanego nadzoru i współpracy poniżej).*
- *wyższe poziomy ryzyka. Oczekuje się, że krajowy organ ds. bezpieczeństwa wskaże w tym punkcie, jakie jest według niego największe ryzyko dla bezpieczeństwa w ramach systemu, oraz sposób, w jaki doszedł do takiego wniosku;*
- *ryzyko o niższym poziomie będzie nadzorowane w sposób ogólny. Oczekuje się, że krajowy organ ds. bezpieczeństwa wskaże w tym punktorze, które rodzaje ryzyka mają charakter drugorzędny, oraz powód, dla którego doszedł do takiego wniosku.*

4.7 Techniki nadzoru

Zgodnie z art. 4 rozporządzenia w sprawie CSM w odniesieniu do nadzoru krajowe organy ds. bezpieczeństwa są zobowiązane do przyjęcia odpowiednich technik i identyfikacji tych technik podczas planowania działań

The NSA PL has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

nadzorczych. Techniki nadzoru mają szerokie znaczenie obejmujące zarówno gromadzenie informacji (związaną działalność) w celu badania wyników w zakresie bezpieczeństwa systemu zarządzania, jak i bezpośrednie odniesienia do szczególnych działań, takich jak przeprowadzanie rozmów z ludźmi. Ponieważ nadzór nad przedsiębiorstwami kolejowymi i zarządcami infrastruktury, w celu upewnienia się, że przestrzegają oni prawa Unii i prawa krajowego, stanowi skomplikowane zadanie dla krajowego organu ds. bezpieczeństwa, istnieje odpowiednio wiele różnych podejść, które można zastosować w celu gromadzenia informacji w zakresie stopnia zgodności. Wszystkie te podejścia obejmują jednak pozyskiwanie informacji na różne sposoby, po którym następuje analiza tego, jakich danych dostarczają one o systemie zarządzania bezpieczeństwem organizacji podlegającej nadzorowi oraz o poziomie jej zgodności z prawem.

Istnieją różne szczególne techniki, które można zastosować w celu przeprowadzenia działań nadzorczych na miejscu lub poza nadzorowaną jednostką. Obejmują one:

- *inspekcję aktywów rzeczowych na miejscu, takich jak tabor lub elementy infrastruktury;*
- *inspekcję procedur zarządzania bezpieczeństwem i dokumentacji w celu upewnienia się, że są one odpowiednie do celu;*
- *prorowadzenie rozmów z pracownikami wszystkich szczebli w przedsiębiorstwie kolejowym lub u zarządcy infrastruktury w celu ustalenia, w jaki sposób procedury i zasady są wdrażane w praktyce, oraz dokonania oceny kultury bezpieczeństwa organizacji;*
- *przeprowadzanie audytów w stosunku do zdefiniowanej normy systemu zarządzania, np. OHSAS 18001:2007;*
- *przeprowadzanie audytów w stosunku do modelu określonego przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa;*
- *przeprowadzanie audytów/inspekcji działalności lub procesu w następstwie incydentu;*
- *przeprowadzanie audytów zdolności do zarządzania bezpieczeństwem / dojrzałości zarządczej;*
- *analizę danych;*
- *pobieranie próbek produktów lub działań;*
- *obserwację zadania (np. jazdę w celu obserwacji zachowania kierowcy);*
- *uczestnictwo krajowego organu ds. bezpieczeństwa w kluczowych posiedzeniach zarządu przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury (np. w zakresie projektów dotyczących przejazdów kolejowych lub nowej infrastruktury);*
- *badania organizacji wymagające wypełniania kwestionariuszy samooceny, np. w celu oceny kultury bezpieczeństwa lub zgodności z przepisami, lub list kontrolnych;*
- *wszelkie inne odpowiednie działania, które przyczyniają się do pogłębienia wiedzy krajowych organów ds. bezpieczeństwa na temat konkretnego przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury, jego sposobu zarządzania bezpieczeństwem i kultury bezpieczeństwa.*

Do celów niniejszego dokumentu:

- **Inspekcja** oznacza wykorzystanie upoważnionego i kompetentnego pracownika krajowego organu ds. bezpieczeństwa do zbadania konkretnego i ograniczonego aspektu działania przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury. Celem inspekcji powinno być stwierdzenie zgodności z prawem europejskim i krajowym lub weryfikacja, czy udzielone informacje lub informacje zapisane w dokumentach wspierających system zarządzania bezpieczeństwem są prawdziwe. „Inspekcja” w tym znaczeniu oznacza zarówno sprawdzenie czy proces jest wdrożony oaz jak funkcjonuje. Nie

- oznacza to weryfikacji "tick-box" - odhaczenia obecności pewnych dokumentów lub sprzętu, ponieważ może to informować inspektora, że coś jest obecne, a nie, że jest używane w praktyce.
- zapewnia jednak inspektorowi informacje wyłącznie o tym, że dany element jest obecny, a nie o tym, że jest wykorzystywany w praktyce, natomiast inspekcja w zamierzonym znaczeniu umożliwia zarówno weryfikację czy proces jest wdrożony, jak i badanie, czy jego przebieg jest prawidłowy.
 - **Audyty** oznaczają zorganizowane interwencje polegające na kontroli przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury względem konkretnej normy zarządzania bezpieczeństwem lub konkretnego protokołu audytu.
 - **Audyty modelu dojrzałości zarządczej (CMM) w zakresie zarządzania bezpieczeństwem** stanowią zorganizowaną metodę przeprowadzania audytu systemu zarządzania bezpieczeństwem organizacji objętej audytem z wykorzystaniem modelu zdolności do zarządzania / dojrzałości zarządczej w celu zbadania ich skuteczności w zarządzaniu bezpieczeństwem (zob. również Przewodnik Agencji dotyczący modelu dojrzałości zarządczej). Jeżeli tego rodzaju model jest poprawnie stosowany przez właściwy personel nadzorczy, może zapewnić obraz wydajności systemu zarządzania bezpieczeństwem. Stanowi zatem idealne narzędzie dla krajowego organu ds. bezpieczeństwa umożliwiające dostarczenie informacji dotyczących działania konkretnego systemu zarządzania bezpieczeństwem organowi wydającemu certyfikat bezpieczeństwa w przypadku rozpatrywania wniosku o odnowienie.

Wykorzystywane techniki, takie jak rozmowy, przegląd dokumentów lub inspekcję weryfikacyjną, można zastosować w mniejszym lub większym stopniu w odniesieniu do mniejszej lub większej liczby procesów oraz zastosować ich połączenie, aby uzyskać obraz skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa danej organizacji, jak również zidentyfikować podstawowe uchybienia.

Rozmowy z poszczególnymi osobami, badania dokumentów i inspekcje weryfikacyjne mogą następnie posłużyć do sformułowania oceny dojrzałości zarządczej organizacji oraz zdolności systemu do kontrolowania ryzyka, z jakim się zmagają. Właściwa osoba prowadząca audyt stosuje następnie własną ocenę, korzystając z modelu zdolności do zarządzania lub dojrzałości w celu oceny skuteczności systemu zarządzania bezpieczeństwem organizacji w zarządzaniu bezpieczeństwem.

Obserwacja zadań i uczestnictwo w posiedzeniach zarządu stanowią działania, których celem jest pogłębienie wiedzy krajowego organu ds. bezpieczeństwa na temat konkretnego przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury oraz jego kultury bezpieczeństwa.

W przypadku krajowego organu ds. bezpieczeństwa jako idealne rozwiązanie sugeruje się połączenie technik nadzoru. Każdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien dążyć do osiągnięcia właściwej równowagi między odgórnymi działaniami (audytami systemów zarządzania bezpieczeństwem) a oddolnymi działaniami (inspekcjami na miejscu w celu obserwacji sytuacji). W ramach podejść nadzorczych można łączyć istniejące działania inspekcyjne i połączyć je z audytami systemów zarządzania bezpieczeństwem w celu kontroli weryfikacji ustaleń w zakresie zarządzania. Doprowadzi to do eliminacji niektórych niedociągnięć określonych technik i stworzenia prawdziwszego i ogólniejszego obrazu funkcjonowania w praktyce podmiotu objętego nadzorem.

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa może również wykorzystać opisane powyżej techniki w celu przeprowadzenia przekrojowych badań stosunków między przedsiębiorstwami kolejowymi lub zarządcami infrastruktury w celu uzyskania ogólnego obrazu – na szczeblu państwa członkowskiego – zarządzania różnymi kwestiami w ramach systemu kolejowego.

W tabeli i na rysunku poniżej wykazano, w jaki sposób powiązane są ogólne inspekcje i audyty systemów zarządzania, w szczególności techniki przeprowadzania rozmów, przeglądów dokumentacji i dokonywania obserwacji. Odnośnie rodzaje technik określono w normach, takich jak ISO 19011: „Wytyczne dotyczące audytowania systemów zarządzania”, przy czym krajowym organom ds. bezpieczeństwa przysługuje swoboda podejmowania decyzji, czy zastosować się do wymogów wynikających z normy. W tabeli poniżej przedstawiono rodzaje technik związane z poszczególnymi rodzajami działań.

Tabela 1: Relacja między działaniami na miejscu i poza organizacją w audytach i inspekcjach systemów zarządzania

	<i>Działalność na miejscu</i>	<i>Działalność poza nadzorowaną jednostką</i>
<i>Interakcje z ludźmi</i>	Prowadzenie rozmów. Uzupełnianie list kontrolnych i kwestionariuszy z udziałem podmiotu poddanego audytowi. Prowadzenie przeglądów dokumentów z udziałem podmiotu poddanego audytowi. Dobór próby.	Za pośrednictwem środków komunikacji: • prowadzenie rozmów; • uzupełnianie list kontrolnych; oraz • kwestionariuszy; • prowadzenie przeglądów dokumentów z udziałem podmiotu poddanego audytowi.
<i>Ograniczone interakcje z ludźmi / brak interakcji</i>	Dokonywanie przeglądów dokumentów (np. analiza rejestrów, danych). Obserwacje wykonywanej pracy. Prowadzenie wizyt na miejscu. Uzupełnianie list kontrolnych. Dobór próby (np. produktów).	Dokonywanie przeglądów dokumentów (np. analiza rejestrów, danych). Obserwacje wykonywanej pracy za pośrednictwem środków nadzorczych z uwzględnieniem wymogów społecznych i prawnych. Analiza danych.

4.8 Plan (plany) nadzoru

Plan lub plany nadzoru powinny zapewniać praktyczne stosowanie strategii nadzoru podczas obowiązywania tej strategii. Ponieważ plan nadzoru wywodzi się ze strategii nadzoru, powinien się opierać na ryzyku, w

The NSA PL has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

odniesieniu, do którego w strategii nadzoru określono, że wymaga nadzoru. W planie nadzoru należy również podkreślić, w jaki sposób funkcjonować będą powiązania między procesem oceny certyfikacji bezpieczeństwa i autoryzacji oraz procesem nadzoru nad przedsiębiorstwami kolejowymi i zarządcami infrastruktury w całym okresie obowiązywania certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji, uwzględniając w stosownych przypadkach potrzebę skoordynowania prac z Agencją, jeżeli stanowi ona organ wydający certyfikat bezpieczeństwa, oraz z innymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. Plan nadzoru powinien obejmować informacje na temat procesu jego sporządzenia i przeglądu oraz powiązań ze strategią nadzoru, w tym sposobu, w jaki wyniki planu prowadzą do zmian w strategii. W planie nadzoru należy wyszczególnić, które przedsiębiorstwa kolejowe i których zarządców infrastruktury należy poddać nadzorowi w roku, do którego odnosi się plan, jak również powody nadzoru. Środki, które mają zostać przeznaczone na nadzór, należy określić w planie nadzoru. Należy również wskazać techniki nadzoru, które mają zostać zastosowane w toku nadzoru. Jeżeli plan nadzoru odnosi się do kwestii związanych z czynnikami ludzkimi, krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien sprawdzić w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, w jaki sposób kwestie te są zarządzane.

4.9 Egzekwowanie prawa

Art. 7 rozporządzenia w sprawie CSM w odniesieniu do nadzoru stanowi, że krajowy organ ds. bezpieczeństwa musi wprowadzić kryteria zarządzania niezgodnościami zidentyfikowanymi w systemach zarządzania przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury. Załącznik 1 rozporządzenia w sprawie CSM w odniesieniu do nadzoru stanowi, że krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien w stosownych przypadkach podjąć działanie w zakresie egzekwowania. Odnośne działanie będzie zależało od tego, jakie sankcje będzie mógł nałożyć krajowy organ ds. bezpieczeństwa zgodnie z przepisami prawa krajowego. W kontekście rozporządzenia w sprawie CSM w odniesieniu do nadzoru przypadki niezgodności obejmują sytuacje, w których system zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury nie spełnia kluczowego wymogu dotyczącego kontroli ryzyka. Sankcje, które może nałożyć krajowy organ ds. bezpieczeństwa, powinny się opierać na kluczowych zasadach nadzoru (zob. sekcja 4.3). Krajowy organ ds. bezpieczeństwa musi wykazać, że wszelkie działania, jakie podejmuje, są proporcjonalne i ukierunkowane na stwierdzone ryzyko. CSM w odniesieniu do nadzoru (art. 5 ust. 2 lit. a) rozdziela kwestie, które krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien kwalifikować jako poważne niezgodności, a które jako zastrzeżenia. Wysokość sankcji, którą krajowy organ ds. bezpieczeństwa może nałożyć, powinna odzwierciedlać poziom niezgodności lub zastrzeżeń. Organizacja podlegająca działaniom w zakresie egzekwowania prawa musi być w stanie zrozumieć, dlaczego dana sankcja została nałożona i jakie może podjąć działania naprawcze. Krajowe organy ds. Bezpieczeństwa mogą stosować dowolny model zarządzania egzekwowaniem, który obejmuje kluczowe zasady nadzoru, aby zapewnić uporządkowany i przejrzysty proces podejmowania działań egzekucyjnych, zgodnie z prawem krajowym lub unijnym. Aby pomóc krajowym organom ds. bezpieczeństwa Agencja opracowała przewodnik „Model zarządzania egzekwowaniem”, który może być stosowany w połączeniu z różnymi przepisami krajowymi. (patrz Przewodnik Agencji „Modelu zarządzania egzekwowaniem”).

5. Przekazywanie informacji dotyczących nadzoru i współzależności z oceną jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji pojazdu

Nie ulega wątpliwości, że nadzór stanowi środek, za pośrednictwem, którego krajowy organ ds. bezpieczeństwa zapewnia, by system zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury działał zgodnie z ustaleniami określonymi w pierwotnym wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację bezpieczeństwa. Z art. 17 ust. 5 dyrektywy (UE) 2016/798 oraz z załącznika I do rozporządzenia w sprawie CSM w odniesieniu do nadzoru, bezsprzecznie wynika, że jeżeli krajowy organ ds. bezpieczeństwa ustali w toku nadzoru, że posiadacz jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa przestał spełniać warunki certyfikacji, ogranicza lub cofa certyfikat lub zwraca się do Agencji o podjęcie tego działania, jeżeli Agencja stanowi organ wydający certyfikat bezpieczeństwa (jedną z usystematyzowanych metod w tym zakresie określono w Przewodniku Agencji dotyczącym modelu zarządzania egzekwowaniem). Zgodnie z art. 17 ust. 7 tej samej dyrektywy krajowy organ ds. bezpieczeństwa zapewnia, aby podsystemy strukturalne były zgodne z zasadniczymi wymaganiami, przy czym autoryzacja bezpieczeństwa zarządcy infrastruktury może zostać ograniczona lub cofnięta przez organ certyfikujący, jeżeli warunki na podstawie, których została wydana, nie są już spełniane.

W art. 5 rozporządzenia w sprawie CSM w odniesieniu do nadzoru wyjaśniono potrzebę wymiany informacji, pozyskanych w toku nadzoru, z podmiotem w ramach krajowego organu ds. bezpieczeństwa odpowiedzialnym za ocenę certyfikatu bezpieczeństwa lub z Agencją do celów odnowienia lub aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa. W tym samym artykule stwierdzono również, że krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien przekazać organowi wydającemu certyfikat bezpieczeństwa lub krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa infrastruktury transgranicznej odpowiednie informacje obejmujące co najmniej:

- a) *opis poważnych niezgodności, które mogą mieć wpływ na wyniki w zakresie bezpieczeństwa lub stwarzać poważne ryzyko dla bezpieczeństwa, oraz wszelkich innych budzących zastrzeżenia kwestii zidentyfikowanych w trakcie działań w zakresie nadzoru, od czasu poprzedniej oceny; Informacje te można uzyskać ze sprawozdań z audytów i inspekcji oraz podsumować do celów ponownej oceny;*
- b) *status planu (lub planów) działania ustanowionych przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury w celu usunięcia poważnych niezgodności i rozwiązania wszelkich innych kwestii budzących zastrzeżenia, o których mowa w lit. a), oraz stosowne działania podjęte przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa w celu nadzorowania rozwiązania tych problemów; Informacje te można uzyskać z audytów i inspekcji uzupełniających;*
- c) *przegląd wyników w zakresie bezpieczeństwa przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury, który prowadzi działalność w jego państwie członkowskim. Informacje te można uzyskać na podstawie modelu CMM / modelu dojrzałości zarządczej (jeżeli taki istnieje) bądź nawet na podstawie fachowego osądu, oceniając skuteczność i możliwości procesów systemu zarządzania bezpieczeństwem (tj. jak dobrze podmioty radzą sobie w realizacji swoich obowiązków i czy coraz lepiej kontrolują ryzyko);*

status planu (lub planów) działania ustanowionych przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury w celu usunięcia niewielkich zastrzeżeń stwierdzonych w trakcie poprzedniej oceny. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa przekazuje organowi wydającemu certyfikat bezpieczeństwa istotne informacje, aby zrozumieć, jak dobrze system zarządzania bezpieczeństwem funkcjonuje w praktyce i czy istnieją słabe punkty. Dzięki temu organ wydający certyfikat bezpieczeństwa może lepiej ukierunkować swoje działania w zakresie oceny.

Aby spełnić te wymogi, krajowy organ ds. bezpieczeństwa będzie musiał rozważyć, jakie informacje na temat organizacji, które podlegają regulacjom, mają znaczenie w kontekście czterech zagadnień wskazanych powyżej. W przypadku lit. a) jasne jest, że informacje powinny obejmować kwestie, które krajowy organ ds. bezpieczeństwa uważa za istotne w zakresie kontroli ryzyka (poprzez system zarządzania bezpieczeństwem), zaś w przypadku liter b) i d) informacje powinny obejmować działania i terminy, które strony (dobrowolnie sama organizacja lub poprzez działania podjęte przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa w celu zobowiązania organizacji do rozwiązania sytuacji) uzgodniły między sobą w celu rozwiązania odnośnych problemów. Zgodnie z lit. c) krajowy organ ds. bezpieczeństwa musi zapewnić organowi wydającemu certyfikat bezpieczeństwa lub krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa infrastruktury transgranicznej wyczerpujący opis skuteczności działania organizacji w zakresie bezpieczeństwa. Można to zrobić np. w formie sprawozdania z nadzoru nad daną organizacją lub poprzez przedstawienie wyników modelu dojrzałości zarządczej organizacji, które stanowią przegląd wyników systemu zarządzania bezpieczeństwem na tle innych danych.

Poniżej przedstawiono zagadnienia, które – w dodatku do tych wyszczególnionych powyżej – mogą wskazać, jakie dodatkowe informacje mogą przydać się organowi wydającemu certyfikat bezpieczeństwa w zrozumieniu, w jaki sposób funkcjonuje system zarządzania bezpieczeństwem:

- a) *historia różnych działań nadzorczych przeprowadzonych od czasu przyznania ostatniego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz działań następczych związanych z zaleceniami krajowego organu ds. bezpieczeństwa, które zostały wydane w wyniku przeprowadzonych działań nadzorczych. Informacje te można uzyskać z planu (planów) nadzoru krajowego organu ds. bezpieczeństwa i z tabeli działań następczych związanych z zaleceniami krajowego organu ds. bezpieczeństwa dla danego przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury;*
- b) *zarys przyszłych działań nadzorczych krajowego organu ds. bezpieczeństwa zaplanowanych w odniesieniu do danego przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury. Informacje te można uzyskać z przyszłego planu (przyszłych planów) nadzoru krajowego organu ds. bezpieczeństwa;*
- c) *wszelkie wyniki działań w zakresie gromadzenia i analizy danych na temat wypadków i incydentów oraz skarg zgłaszane do krajowego organu ds. bezpieczeństwa, które dotyczą skuteczności systemu zarządzania bezpieczeństwem, zawierające krótkie streszczenie każdego wydarzenia i każdego działania, które krajowy organ ds. bezpieczeństwa podjął, aby nadzorować rozwiązanie wskazanych problemów. Te informacje można uzyskać i przeanalizować na podstawie rocznego sprawozdania w zakresie bezpieczeństwa przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury, zgłoszeń incydentów/wypadków przekazanych przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury do krajowego organu ds. bezpieczeństwa, a także z baz danych i rejestrów takich jak baza [ERAIL](#) służąca do celów dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów kolejowych;*
- d) *informacje na temat poważnych zagrożeń dla bezpieczeństwa, które ujawniono w toku działań audytowych i innej działalności w zakresie monitoringu w odniesieniu do przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury, stanu realizacji planu działań w celu rozwiązania problemów oraz wszelkich działań, które podjął krajowy organ ds. bezpieczeństwa, aby kontrolować realizację i skuteczność planu działania wdrożonego od chwili przyznania ostatniego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa. Te informacje można uzyskać i przeanalizować na podstawie rocznego sprawozdania w zakresie bezpieczeństwa przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury (np. sprawozdania na temat stosowania CSM w odniesieniu do monitorowania);*

- e) *informacje zgłoszone przez właściwy krajowy organ dochodzeniowy w odniesieniu do prowadzonych dochodzeń we wszystkich sprawach, które mają związek z działalnością przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury. Te informacje można uzyskać i przeanalizować na podstawie rocznego sprawozdania w zakresie bezpieczeństwa przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury oraz z baz danych i rejestrów takich jak baza [ERAIL](#) służąca do celów dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów kolejowych. Zgodnie z art. 8 ust. 3 rozporządzenia w sprawie CSM w odniesieniu do nadzoru krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien również skoordynować swoje działania z krajowym organem dochodzeniowym. Należy oczekiwać, że w ramach tej koordynacji krajowy organ ds. bezpieczeństwa i krajowy organ dochodzeniowy będą prowadzić między sobą wymianę istotnych informacji;*
- f) *zarys wszelkich działań w zakresie egzekwowania podejmowanych przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa zgodnie z prawem krajowym, które mają związek ze skutecznością systemu zarządzania bezpieczeństwem i które podjęto wobec przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury od chwili przyznania ostatniego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa. Te informacje mają związek z działaniami, które krajowy organ ds. bezpieczeństwa podjął w celu wyegzekwowania swoich decyzji, np. wezwań do poprawy / zawiadomień o zakazie, sankcji, tymczasowych środków bezpieczeństwa (w rozumieniu art. 17 dyrektywy (UE) 2016/798);*
- g) *wszelkie dodatkowe informacje, które krajowy organ ds. bezpieczeństwa uważa za istotne do celów oceny. Dodatkowe informacje można uzyskać i przeanalizować na podstawie rocznego sprawozdania dotyczącego bezpieczeństwa przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury oraz rocznego sprawozdania krajowego organu ds. bezpieczeństwa.*

Ogólnie przewiduje się, że krajowy organ ds. bezpieczeństwa przekaze wymienione powyżej informacje organowi wydającemu certyfikat bezpieczeństwa, kiedy zostanie złożony wniosek o odnowienie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Jeżeli podczas działań nadzorczych krajowy organ ds. bezpieczeństwa postanowi podjąć działania w zakresie egzekwowania, w tym wszcząć postępowanie przeciwko organizacji kolejowej, i uzna, że organ wydający certyfikat bezpieczeństwa powinien rozważyć cofnięcie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, wówczas powinien skierować sprawę bezpośrednio do organu wydającego certyfikat bezpieczeństwa i nie czekać na otrzymanie wniosku o odnowienie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

Oznacza to podjęcie pewnych działań koordynacyjnych między podmiotami nadzorczymi i podmiotami certyfikującymi. Oczywiście należy zapewnić, by podmioty nadzorcze i podmioty przeprowadzające ocenę bezpieczeństwa prowadziły wymianę istotnych informacji, aby właściwy podmiot mógł należycie rozwiązać problemy związane z systemem zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury. Aby zarządzać tym procesem, krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny posiadać wprowadzone ustalenia w ramach swoich strategii i planów nadzoru.

W art. 11 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/763 [*praktyczne zasady wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa*] wyraźnie stwierdzono, że po przeprowadzeniu oceny organ wydający certyfikat bezpieczeństwa powinien uzgodnić z krajowym organem ds. bezpieczeństwa, jakie problemy wykryte w ocenie pozostały do rozwiązania i jakie kwestie można odroczyć, aby objąć je późniejszą oceną w trakcie działań nadzorczych.

Jeżeli chodzi o zezwolenia dotyczące pojazdów, niezbędny jest również mechanizm, dzięki któremu podmioty zatwierdzające zezwolenia dotyczące pojazdów będą mogły przekazywać istotne informacje zgłoszone w zezwoleniach do podmiotów nadzorczych, w szczególności w odniesieniu do ograniczeń warunków korzystania z pojazdów. Podobnie krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny również posiadać mechanizmy, dzięki którym podmioty nadzorcze będą mogły przekazywać informacje z powrotem do podmiotów, które udzieliły zezwolenia dotyczącego danego pojazdu, jeżeli istnieją obawy co do tego, czy dany pojazd nadal spełnia warunki, na których przyznano zezwolenie na wprowadzenie typu pojazdu lub

The NSA PL has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

na wprowadzenie pojazdu do eksploatacji. Należy odnotować, że w trakcie eksploatacji pojazdu mogą zostać wykryte wady, które mają wpływ na wszystkie pojazdy tego typu lub serii. W takim wypadku można ogłosić alert bezpieczeństwa (np. przy użyciu SIS- System Informacji o Bezpieczeństwie).. Krajowa władza ds. bezpieczeństwa powinna również podjąć działania w celu kontrolowania, w jaki sposób przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury kontrolował to ryzyko i czy ECM (jeżeli istnieje) został powiadomiony.

6. Koordynacja między krajowymi organami ds. bezpieczeństwa

Zgodnie z art. 8 rozporządzenia w sprawie CSM w odniesieniu do nadzoru krajowe organy ds. bezpieczeństwa muszą koordynować swoje działania nadzorcze z działaniami innych krajowych organów ds. bezpieczeństwa, jeżeli przeprowadzane są operacje transgraniczne. Ta koordynacja jest niezbędna, aby uniknąć powielenia działań przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa i nie obciążać nadzorowanych organizacji koniecznością odpowiadania na kontakt ze strony wielu organów regulacyjnych w zakresie bezpieczeństwa z różnych państw. Jej celem jest również zapewnienie, by różne krajowe organy ds. bezpieczeństwa, które nadzorują operacje transgraniczne, wymieniały się istotnymi informacjami, umożliwiając skuteczny nadzór. Jeżeli działania nadzorcze zostaną skoordynowane, krajowe organy ds. bezpieczeństwa będą musiały zdecydować w swoim gronie, który z nich będzie „przewodnim” krajowym organem ds. bezpieczeństwa. W tym kontekście „przewodni” krajowy organ ds. bezpieczeństwa jest organem, który działa jako ogólny koordynator działań nadzorczych i główny punkt kontaktowy dla odnośnego przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury. „Przewodnim” krajowym organem ds. bezpieczeństwa może być krajowy organ ds. bezpieczeństwa z państwa członkowskiego, w którym odbywa się większość działań lub w którym jest zarejestrowana nadzorowana organizacja. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny ustalić najważniejsze obszary, które należy ocenić w ramach działań nadzorczych podczas okresu ważności jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa, oraz opracować plan realizacji wspólnie uzgodnionych celów. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny również uzgodnić postępowanie arbitrażowe w celu rozstrzygnięcia wszelkich sporów między krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, które prowadzą działania nadzorcze.

W załączniku II do rozporządzenia w sprawie CSM w odniesieniu do nadzoru przedstawiono ramy skoordynowanego i wspólnego nadzoru, które krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą stosować jako wskazówki w zakresie zarządzania tym procesem. Najważniejsze, aby nadzór był koordynowany w taki sposób, aby uniknąć zbędnych niedogodności dla przedsiębiorstwa kolejowego, np. zapewniając, by różne krajowe organy ds. bezpieczeństwa nie wzywały równocześnie najważniejszych pracowników przedsiębiorstwa kolejowego lub by nie przeprowadzano wielu wizyt w celu uzyskania informacji w jednym miejscu w krótkim okresie. Jeżeli krajowe organy ds. bezpieczeństwa działają na podstawie przepisów prawa, w których nie przewiduje się lub nie zezwala na „wspólny nadzór”, należy uwzględnić taki nadzór w zawieranych przez nie umowach. W takim przypadku „przewodni” (lub koordynujący) krajowy organ ds. bezpieczeństwa będzie musiał opracować wspólny plan wraz z innymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, aby wdrożyć niezbędne działania nadzorcze w każdym państwie członkowskim.

Jeżeli między przedsiębiorstwami kolejowymi obowiązuje umowa o partnerstwie, która umożliwia, by pociąg z jednego państwa członkowskiego stał się pociągiem z innego państwa w momencie przekroczenia granicy (nawet jeżeli załoga i pociąg są z przedsiębiorstwa kolejowego z pierwszego z tych państw członkowskich), wówczas krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny skoordynować swoje działania, aby zapewnić właściwe zarządzanie ryzykiem, które dotyczy spraw w stosunkach między przedsiębiorstwami kolejowymi, takich jak szkolenie w zakresie istotnych przepisów krajowych lub międzynarodowych i konserwacja pociągów wykorzystywanych w ramach umów. Jeżeli któryś krajowy organ ds. bezpieczeństwa wykryje problemy dotyczące umowy z przedsiębiorstwem kolejowym, wówczas powinien skontaktować się z właściwym krajowym organem ds. bezpieczeństwa z sąsiedniego państwa i uzgodnić z nim działania, które należy podjąć w celu rozwiązania problemu.

Więcej informacji znajduje się w przewodniku Agencji dotyczącym koordynacji między krajowymi organami ds. bezpieczeństwa.

7. Czynniki ludzkie i kultura bezpieczeństwa

Do celów zarówno oceny bezpieczeństwa, jak i nadzoru, pracownicy krajowego organu ds. bezpieczeństwa powinni być w stanie zidentyfikować strategię w zakresie czynników ludzkich i kultury bezpieczeństwa oraz sposób, w jaki nadzorowana organizacja uwzględnia te kwestie w swoim systemie zarządzania bezpieczeństwem (zob. załączniki I i II do rozporządzenia w sprawie CSM w odniesieniu do systemów zarządzania bezpieczeństwem). Na tej podstawie krajowy organ ds. bezpieczeństwa zbuduje zasób wiedzy na temat tego, w jaki sposób uwzględnia się kwestie czynników ludzkich i kultury bezpieczeństwa; zasób ten może zostać wykorzystany do opracowania strategii nadzoru i planu (planów) nadzoru (zob. również przewodnik Agencji dotyczący wymogów systemu zarządzania bezpieczeństwem i przewodnik Agencji dotyczący modelu dojrzałości zarządczej).

8. Współpraca z innymi właściwymi organami lub podmiotami

Przewiduje się, że krajowy organ ds. bezpieczeństwa działający jako organ regulacyjny w zakresie bezpieczeństwa w danym państwie członkowskim będzie miał okazję kontaktować się i współpracować z innymi właściwymi organami lub podmiotami podczas pełnienia swoich funkcji.

W art. 8 ust. 3 rozporządzenia w sprawie CSM w odniesieniu do nadzoru stwierdzono, że krajowy organ ds. bezpieczeństwa musi przyjąć ustalenia w zakresie współpracy z innymi istotnymi organami, takimi jak krajowy organ dochodzeniowy lub organami certyfikującymi podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, bądź innymi właściwymi organami, tak aby wymieniać się istotnymi informacjami i właściwie zarządzać poważnymi zagrożeniami dla bezpieczeństwa. Celem tego przepisu jest zapewnienie, by podmioty działające jako organy i podmioty, które być może będą musiały podjąć konkretne działania, były należycie informowane i mogły podjąć odpowiednie działania.

Na przykład może zaistnieć potrzeba współpracy z organami właściwymi ds. przewozu towarów niebezpiecznych, z inspekcjami pracy, policją (egzekwowanie prawa karnego), organami regulacyjnymi w zakresie ochrony środowiska, organami certyfikującymi podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, podmiotami autoryzującymi lub certyfikującymi oraz organami udzielającymi licencji.

Poniżej przedstawiono przykład takiej współpracy. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny zapewnić, aby w razie potrzeby odpowiednio dostosować swoje strategie i plany.

8.1 Podmioty autoryzujące lub certyfikujące

Oczekuje się, że krajowe organy ds. bezpieczeństwa będą współpracować z innymi podmiotami autoryzującymi (np. podmiotami, które odpowiadają za wydawanie zezwoleń dotyczących pojazdów) lub certyfikującymi (np. podmiotami, które odpowiadają za certyfikację ośrodków szkolenia maszynistów), stosownie do przypadku. Z punktu widzenia nadzoru krajowy organ ds. bezpieczeństwa prowadzący nadzór powinien przyjąć certyfikaty lub autoryzacje/zezwoleń przedstawione na dowód zgodności z prawem Unii lub innymi przepisami w zakresie, w jakim dotyczą one kwestii objętych nadzorem. Jeżeli w toku działań nadzorczych krajowy organ ds. bezpieczeństwa dowie się, że istnieje poważny problem bezpieczeństwa dotyczący sprawy, w odniesieniu do której przedstawiono autoryzację/zezwoleń lub certyfikat, powinien podjąć stosowne tymczasowe działania naprawcze (np. zawieszenie zezwolenia na korzystanie z pojazdu) i skierować sprawę do właściwego organu odpowiedzialnego za wydawanie certyfikatów lub autoryzacji/zezwoleń.

8.2 Kwestie bezpieczeństwa w miejscu pracy

Niektóre krajowe organy ds. bezpieczeństwa są odpowiedzialne za kwestie bezpieczeństwa w miejscu pracy w ramach regulacyjnych ich państw członkowskich, zaś inne nie odpowiadają za te kwestie. W pierwszym przypadku kwestie bezpieczeństwa w miejscu pracy wykryte w ramach działań nadzorczych muszą być rozwiązywane przez podmioty, które prowadzą nadzór. Jeżeli natomiast w drugim przypadku pracownicy krajowych organów ds. bezpieczeństwa, którzy przeprowadzają działania nadzorcze, zdają sobie sprawę z problemów związanych z bezpieczeństwem w miejscu pracy, powinni oni powiadomić nadzorowaną organizację, że wykryli niepokojące problemy, a następnie kierują sprawę do odpowiedniego właściwego organu, aby podjął on działania następcze. Ponadto krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien koordynować działania z organem regulacyjnym właściwym do spraw bezpieczeństwa pracowników i kontaktować się z nim, aby zapewnić wzajemne dostosowanie ich odpowiednich strategii i planów.

8.3 Przepisy dotyczące czasu pracy, jazdy i odpoczynku maszynistów

Zgodnie z art. 17 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/798 właściwy organ odpowiada za zapewnienie zgodności z przepisami dotyczącymi czasu pracy, jazdy i odpoczynku maszynistów. Jeżeli właściwy organ nie jest krajowym organem ds. bezpieczeństwa, taki organ powinien współpracować z krajowym organem ds. bezpieczeństwa, aby umożliwić krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa podejmowanie działań nadzorczych. Oznacza to, że w przypadku, gdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa nie jest właściwym organem w kwestiach związanych ze zgodnością z tymi przepisami, ale uzyska informacje o problemach związanych ze zgodnością w danej organizacji w toku podejmowanych przez siebie działań nadzorczych, powinien możliwie jak najszybciej przekazać swoje ustalenia w tym zakresie właściwemu organowi.

8.4 Współpraca między krajowym organem ds. bezpieczeństwa i innymi organami regulacyjnymi

Art. 56 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE stanowi:

Organ regulacyjny współpracuje również ściśle z krajowym organem ds. bezpieczeństwa w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie oraz z organami wydającymi licencje w rozumieniu niniejszej dyrektywy.

Państwa członkowskie zapewniają, aby organy te wspólnie opracowywały ramy wymiany informacji i współpracy, w celu zapobiegania negatywnemu wpływowi na konkurencję lub bezpieczeństwo na rynku kolejowym. Ramy te obejmują mechanizm przekazywania przez organ regulacyjny krajowym organom ds. bezpieczeństwa i organom wydającym licencje zaleceń dotyczących kwestii, które mogą mieć wpływ na konkurencję na rynku kolejowym, a także mechanizm przekazywania przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa organowi regulacyjnemu i organom wydającym licencje zaleceń dotyczących kwestii, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo. Bez uszczerbku dla niezależności każdego z organów w obszarze ich odnośnych uprawnień, właściwy organ, przed podjęciem decyzji, analizuje wszelkie takie zalecenia. Jeżeli właściwy organ postanowi nie stosować się do tych zaleceń, w swoich decyzjach podaje odpowiednie uzasadnienie.

W praktyce może to oznaczać, że:

- a) *W sytuacji, w której organ regulacyjny zwraca się do odpowiedniego przedsiębiorstwa kolejowego o „otwarcie” swoich usług na konkurencję, a przedsiębiorstwo odmówi, powołując się na względy „bezpieczeństwa”, organ regulacyjny powinien zwrócić się do krajowego organu ds. bezpieczeństwa*

pełniącego funkcję „organu regulacyjnego ds. bezpieczeństwa” o wydanie opinii w kwestii zasadności odmowy otwarcia usług na konkurencję. Organ regulacyjny powinien następnie wziąć opinię krajowego organu ds. bezpieczeństwa pod uwagę przy podejmowaniu decyzji dotyczącej dalszych działań.

- b) W sytuacji, w której zarządca infrastruktury zamierza zwrócić się do krajowego organu ds. bezpieczeństwa o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu urządzeń przytorowych zgodnego z ETCS poziom 1 wykorzystującego określone funkcje fakultatywne (np. loop infill, radio infill), które wymagają wyposażenia pojazdów w odpowiednie urządzenia, aby mogły one kursować na danej trasie, krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien zwrócić się do organu regulacyjnego o potwierdzenie, że zastosowanie takiego podsystemu nie doprowadzi do dyskryminacji innych przedsiębiorstw kolejowych oraz że stosowne informacje w tym zakresie zostały udostępnione zainteresowanym stronom z wyprzedzeniem umożliwiającym im należyte dostosowanie ich taboru kolejowego.

8.5 Współpraca między krajowym organem ds. bezpieczeństwa i organem wydającym licencje

Dyrektywa 2012/34/UE stanowi:

art. 24 ust. 3: *Niezależnie od ust. 1, w przypadku, gdy licencja została zawieszona lub cofnięta z powodu niespełnienia wymogów w zakresie zdolności finansowej, organ wydający licencje może wydać licencję tymczasową w oczekiwaniu na reorganizację przedsiębiorstwa kolejowego, pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu. Licencja tymczasowa jest jednak ważna nie dłużej niż przez sześć miesięcy od daty jej wydania.*

art. 24 ust. 5: *W przypadku zmiany mającej wpływ na sytuację prawną przedsiębiorstwa, w szczególności w przypadku fuzji lub przejęcia przedsiębiorstwa, organ wydający licencje może zadecydować, że licencja zostanie ponownie przedłożona do zatwierdzenia. Przedsiębiorstwo kolejowe może kontynuować działalność, o ile organ wydający licencje nie stwierdzi zagrożenia bezpieczeństwa. W takim przypadku decyzja musi być uzasadniona.*

W praktyce, aby organ wydający licencję mógł wydać decyzję w sprawie licencji, musi zasięgnąć opinii krajowego organu ds. bezpieczeństwa pełniącego funkcję organu regulacyjnego ds. bezpieczeństwa. Kwestią, którą organ wydający licencje będzie musiał rozstrzygnąć, jest to, czy w danym przypadku istnieje prawdopodobieństwo wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa. Jeżeli zwróci się do przedsiębiorstwa kolejowego o prowadzenie działalności na mocy licencji tymczasowej (zob. art. 24 ust. 3). Druga kwestia, którą organ ten powinien wziąć pod uwagę, dotyczy tego, czy wniosek o wydanie licencji musi zostać ponownie przedłożony do zatwierdzenia (zob. art. 24 ust. 5). Podejmując swoje decyzje, organ wydający licencje bierze pod uwagę opinie krajowego organu ds. bezpieczeństwa pełniącego rolę organu regulacyjnego ds. bezpieczeństwa.

8.6 Współpraca między krajowym organem ds. bezpieczeństwa i organem certyfikującym podmioty odpowiedzialne za utrzymanie

Krajowe organy ds. bezpieczeństwa i organy certyfikujące podmioty odpowiedzialne za utrzymanie powinny współpracować ze sobą, aby nie dopuścić do przypadków dublowania działań. Oznacza to, że w przypadku, gdy w ramach sprawowanego przez siebie nadzoru krajowy organ ds. bezpieczeństwa wykryje pojazd (wagon towarowy) będący w złym stanie technicznym i poweźmie wątpliwość w kwestii zdolności danego podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie do spełniania wymogów spoczywających na nim z tytułu przyznanego mu certyfikatu, przekazuje stosowne informacje w tym zakresie odpowiedniemu organowi certyfikującemu

The NSA PL has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

podmioty odpowiedzialne za utrzymanie zgodnie z art. 9 rozporządzenia w sprawie podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie. Podobnie w przypadku, gdy organ certyfikujący odmówi certyfikacji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie, powinien przekazać stosowne informacje w tym zakresie odpowiednim krajowym organom ds. bezpieczeństwa. Takie informacje ułatwią krajowym organom ds. bezpieczeństwa odpowiednie dostosowanie ich strategii i planu w zakresie nadzoru.

9. Ramy zarządzania kompetencjami

Zgodnie z art. 6 rozporządzenia w sprawie CSM w odniesieniu do nadzoru krajowe organy ds. zapewniają, aby personel zajmujący się nadzorem posiadał niezbędne kompetencje. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny dobierać, rozwijać i utrzymywać poziom kompetencji tych pracowników za pomocą systemu zarządzania kompetencjami. Od każdej krajowej władzy ds. bezpieczeństwa zależy stworzenie i zbudowanie własnego systemu zarządzania kompetencjami zgodnie z art. 6 rozporządzenia CSM. Aby pomóc krajowej władzy ds. bezpieczeństwa w zarządzaniu tą kwestią, Agencja opracowała wytyczne dotyczące systemu zarządzania kompetencjami. Przewodnik zawiera wskazówki na temat tego, co stanowi odpowiedni system zarządzania kompetencjami i jakie kwestie krajowa władza ds. bezpieczeństwa powinna wziąć pod uwagę przy jego opracowywaniu (patrz Przewodnik po Agencji w zakresie zarządzania kompetencjami ramy). Przewodnik nie określi jednak dokładnie, jak wygląda system zarządzania kompetencjami, ponieważ jest to kwestia indywidualna każdej krajowej władzy ds. bezpieczeństwa.

Załącznik Proponowany wzór strategii nadzoru

Spis treści

1. Kontekst

2. Cel

3. Zasady

- a. **Proporcjonalność** względem czynników ryzyka, jakimi zarządzają przedsiębiorstwa kolejowe, a nie względem ich rentowności, ich zdolności do pozyskiwania zasobów lub terminu pozostałego na realizację zawartych przez nie umów;
- b. **Spójność** podejścia stosowanego w odniesieniu do wszystkich działań podejmowanych przez (nazwa krajowego organu ds. bezpieczeństwa);
- c. **Koncentrowanie się** na skuteczności systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstw i monitorowanie czy pracownicy poszczególnych przedsiębiorstw korzystają ze swojego systemu zarządzania do osiągnięcia bezpiecznych rezultatów;
- d. **Przejrzystość** i otwartość w kwestiach dotyczących polityki, praktyk i podejścia przyjętego przez (nazwa krajowego organu ds. bezpieczeństwa), przy jednoczesnym poszanowaniu potrzeby zachowania poufności niektórych informacji wymienianych między przedsiębiorstwem a organami danego państwa członkowskiego;
- e. **Uczciwość** i **rozliczalność** w świetle przepisów regulujących kwestie związane z podejmowaniem określonych działań, a w szczególności kwestie związane z egzekwowaniem prawa, które będą zgodne z polityką w zakresie egzekwowania prawa stosowaną przez (nazwa krajowego organu ds. bezpieczeństwa);
- f. **Współpraca: krajowy organ ds. bezpieczeństwa będzie współpracował z innymi właściwymi organami, aby zapewnić rozwiązanie problemów dotyczących bezpieczeństwa będących przedmiotem wspólnego zainteresowania;**
- g. **Korzystanie z** informacji pochodzących z różnych źródeł, takich jak oceny certyfikatów bezpieczeństwa i ustalenia z wszelkich dochodzeń prowadzonych przez krajowy organ dochodzeniowy.

4. Ustalenia dotyczące nadzoru

a. Zarządzanie

b. Polityka kadrowa

5. Poziomy ryzyka w państwie członkowskim

6. Priorytety strategiczne dotyczące nadzoru

a. Systemy zarządzania bezpieczeństwem

b. Współpraca z innymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa

c. Najważniejsze priorytety dotyczące nadzoru

d. Priorytety drugiego szczebla dotyczące nadzoru

- 7. Techniki nadzoru**
- 8. Struktura planów nadzoru**
- 9. Egzekwowanie prawa**