

**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****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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

uwzględniając zalecenie ERA/REC/SAF/09-2009 Europejskiej Agencji Kolejowej, przekazane Komisji dnia 18 września 2009 r., w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 2004/49/WE ustanawia ramy dla zapewnienia równych warunków wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym, poprzez stosowanie w całej Unii takich samych wymogów dotyczących wydawania certyfikatów bezpieczeństwa. Celem wspólnej metody oceny bezpieczeństwa jest zapewnienie krajowym organom bezpieczeństwa ram harmonizacji kryteriów decyzyjnych w całej Unii, zgodnie z art. 17 ust. 4 dyrektywy 2004/49/WE.
- (2) Konieczne jest ustanowienie metody umożliwiającej krajowym organom bezpieczeństwa ocenę adekwatności procesów opracowanych przez przedsiębiorstwa kolejowe w celu spełnienia zharmonizowanych wymogów koniecznych do uzyskania części A certyfikatów bezpieczeństwa wydawanych zgodnie z art. 10 ust. 2 lit. a) i części B certyfikatów bezpieczeństwa wydawanych zgodnie z art. 10 ust. 2 lit. b) dyrektywy 2004/49/WE. Należy zdefiniować kryteria, w oparciu o które krajowe organy bezpieczeństwa mają dokonywać oceny, oraz procedury, które powinny być przestrzegane.
- (3) W odniesieniu do zgodności z wymogiem w zakresie bezpieczeństwa, stanowiącym że odpowiedzialność za utrzymanie pojazdu kolejowego powinna być jasno zdefiniowana, przedsiębiorstwo kolejowe niebędące podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie wszystkich pojazdów używanych w swojej działalności powinno

zapewnić, w drodze odpowiednich ustaleń umownych, takich jak umowa typu *General Contract of Use* (GCU), aby każdemu pojazdowi przypisano podmiot odpowiadający za jego utrzymanie zgodnie z art. 14a dyrektywy 2004/49/WE. Umowa między stronami powinna określać zasady wymiany między oboma przedsiębiorstwami informacji niezbędnych do zagwarantowania bezpiecznej eksploatacji pojazdów.

- (4) W związku z oceną zgodności z wymogami w zakresie bezpieczeństwa produktów dostarczanych lub usług świadczonych przez wykonawców bądź dostawców przedsiębiorstw kolejowych, takich jak usługi świadczone przez jednostki szkoleniowe uznane zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty <sup>(2)</sup>, za ważne dokumenty można uznać zezwolenia lub certyfikaty wydane zgodnie z właściwymi przepisami Unii wykonawcom lub dostawcom. Za ważne dokumenty można uznać także certyfikaty podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie zgodnie z art. 14a dyrektywy 2004/49/WE. Do czasu wejścia w życie europejskiego systemu certyfikacji, w związku z oceną zgodności z odpowiednimi wymogami w zakresie bezpieczeństwa za ważne dokumenty można uznać certyfikaty wydane na podstawie protokołu ustaleń ustanawiającego podstawowe zasady wspólnego systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych <sup>(3)</sup>, podpisanego dnia 14 maja 2009 r.
- (5) Krajowe organy bezpieczeństwa oceniają zdolność przedsiębiorstwa kolejowego do spełnienia wszystkich wymogów niezbędnych do prowadzenia działalności w ogóle oraz w określonej sieci, w odniesieniu do której przedsiębiorstwo ubiega się o certyfikat, dokonując oceny jego systemu zarządzania bezpieczeństwem na poziomie ogólnym.
- (6) Każdy krajowy organ bezpieczeństwa powinien wprowadzić mechanizm weryfikacji, czy wyniki wskazane we wniosku o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa są osiągnięte podczas eksploatacji po wydaniu certyfikatu, a także czy stale spełniane są wszystkie niezbędne wymogi, zgodnie z art. 16 ust. 2 lit. f) oraz art. 17 ust. 2 dyrektywy 2004/49/WE. W związku z tym niezbędne jest opracowanie systemu nadzoru po wydaniu certyfikatu, opartego na kluczowych, fundamentalnych zasadach w celu zapewnienia zharmonizowanego podejścia krajowych organów bezpieczeństwa w każdym państwie członkowskim.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 51.

<sup>(3)</sup> [http://ec.europa.eu/transport/rail/interoperability/doc/signed\\_mou\\_on\\_ecm.pdf](http://ec.europa.eu/transport/rail/interoperability/doc/signed_mou_on_ecm.pdf)

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44.

- (7) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ustanowionego zgodnie z art. 27 ust. 1 dyrektywy 2004/49/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

##### Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólną metodę oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania certyfikatów bezpieczeństwa, o których mowa w art. 6 ust. 3 lit. b) dyrektywy 2004/49/WE.

Wspólna metoda oceny bezpieczeństwa obejmuje:

- a) procedurę i kryteria oceny wniosków przedsiębiorstw kolejowych o wydanie certyfikatów bezpieczeństwa, o których mowa w art. 10 ust. 2 dyrektywy 2004/49/WE, określone w załącznikach I, II i III do niniejszego rozporządzenia;
- b) zasady nadzoru nad zgodnością z wymogami dyrektywy 2004/49/WE po wydaniu certyfikatu przez krajowy organ bezpieczeństwa, zgodnie z załącznikiem IV do niniejszego rozporządzenia.

#### Artykuł 2

##### Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia ma zastosowanie następująca definicja: „nadzór” oznacza mechanizmy wprowadzone przez krajowy organ bezpieczeństwa w celu nadzoru nad stanem bezpieczeństwa po wydaniu certyfikatu bezpieczeństwa.

#### Artykuł 3

##### Procedury oceny wniosków

1. Rozpatrując wnioski dotyczące zarówno części A, jak i części B certyfikatów bezpieczeństwa, złożone po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, krajowe organy bezpieczeństwa stosują procedurę określoną w załączniku I do niniej-

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

Sporządzono w Brukseli dnia 9 grudnia 2010 r.

szego rozporządzenia w celu oceny zgodności tych wniosków z wymogami zawartymi w dyrektywie 2004/49/WE. Krajowe organy bezpieczeństwa stosują kryteria oceny określone w załączniku II do niniejszego rozporządzenia w przypadku certyfikatów wydawanych zgodnie z art. 10 ust. 3 dyrektywy 2004/49/WE oraz kryteria oceny zawarte w załączniku III do niniejszego rozporządzenia w przypadku certyfikatów bezpieczeństwa wydawanych zgodnie z art. 10 ust. 4 dyrektywy 2004/49/WE. Wspomniane kryteria stosuje się również w przypadku odnowienia certyfikatów bezpieczeństwa zgodnie z art. 10 ust. 5 dyrektywy 2004/49/WE.

2. Oceniając wnioski, krajowe organy bezpieczeństwa mogą przyjmować zobowiązania wnioskodawców do zarządzania ryzykiem w drodze umów z osobami trzecimi. W umowach takich określa się także zasady wymiany informacji niezbędnej do zapewnienia bezpiecznej eksploatacji pojazdów, zwłaszcza w obszarach związanych z zarządzaniem utrzymaniem.

3. Domniemywa się, że produkty dostarczane lub usługi świadczone przez wykonawców lub dostawców przedsiębiorstw kolejowym są zgodne z wymogami w zakresie bezpieczeństwa, jeśli wykonawcy, dostawcy lub produkty są certyfikowani zgodnie z właściwymi systemami certyfikacji ustanowionymi na mocy prawodawstwa Unii w odniesieniu do dostarczania takich produktów lub świadczenia takich usług.

#### Artykuł 4

##### Nadzór

Po wydaniu certyfikatu bezpieczeństwa krajowe organy bezpieczeństwa, zarówno w odniesieniu do części A, jak i części B certyfikatów bezpieczeństwa, nadzorują stałe stosowanie przez przedsiębiorstwa kolejowe systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz stosują zasady nadzoru określone w załączniku IV.

#### Artykuł 5

##### Wejście w życie

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

W imieniu Komisji  
José Manuel BARROSO  
Przewodniczący

## ZAŁĄCZNIK I

**Procedura oceny zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania certyfikatów bezpieczeństwa wydawanych zgodnie z art. 10 ust. 2 lit. a) i b) dyrektywy 2004/49/WE**

1. Procedury dotyczące przyjmowania i oceny wniosków oraz wydawania certyfikatów bezpieczeństwa wprowadzane przez krajowy organ bezpieczeństwa opierają się na poniższych zasadach ramowych.

a) Ustanowienie procesu oceny i jego przegląd

Krajowe organy bezpieczeństwa opracowują zorganizowane i poddające się audytowi procesy, które będą realizować osoby o odpowiednich kompetencjach. Oceniają wnioski w oparciu o kryteria oceny systemów zarządzania bezpieczeństwem, określone w załącznikach II i III. Rejestrują i uzasadniają wszystkie decyzje. Ogólny proces oceny prowadzonej przez krajowe organy bezpieczeństwa jest poddawany okresowym przeglądom i stale doskonalony w celu zagwarantowania ciągłej skuteczności i efektywności.

b) Jakość procesu oceny

Krajowe organy bezpieczeństwa monitorują jakość swoich działań na kluczowych etapach rozpatrywania wniosków o wydanie certyfikatów bezpieczeństwa.

c) Zakres oceny

Ocenę przeprowadza się na poziomie systemu zarządzania i jest ona zorientowana na proces. Jeśli badanie wykaże niedociągnięcia, krajowe organy bezpieczeństwa dysponują swobodą decyzyjną i, zależnie od charakteru i wagi niezgodności, wskazują elementy wymagające poprawy. Ponadto krajowy organ bezpieczeństwa jest uprawniony do odrzucania wniosków.

Ocena jest:

— adekwatna do ryzyka, charakteru i zakresu działalności wnioskodawcy;

— oparta na osądzie ogólnej zdolności przedsiębiorstwa kolejowego do bezpiecznego działania w sposób opisany w jego systemie zarządzania bezpieczeństwem.

d) Harmonogram oceny

Krajowe organy bezpieczeństwa dokonują oceny w terminie wymaganym zgodnie z art. 12 dyrektywy 2004/49/WE, jednocześnie zapewniając wystarczającą analizę dokumentów przedłożonych przez wnioskodawcę. Na etapie oceny krajowy organ bezpieczeństwa w najwcześniejszym możliwym terminie informuje przedsiębiorstwa kolejowe o poważnych problemach.

e) Proces decyzyjny podczas oceny

Decyzja o przyjęciu lub odrzuceniu wniosku o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa oparta jest na dokumentach przedłożonych przez wnioskodawcę oraz na wykazaniu zgodności z odnośnymi wymogami.

2. Krajowy organ bezpieczeństwa ocenia, czy wniosek o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa jest zgodny z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 653/2007 <sup>(1)</sup>.

3. W szczególności krajowy organ bezpieczeństwa ocenia, czy załączone streszczenie instrukcji dotyczącej systemu zarządzania bezpieczeństwem umożliwia wstępny osąd jakości i adekwatności systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz decyduje, w których obszarach są wymagane dodatkowe informacje. Wzywając wnioskodawcę do udzielenia dodatkowych informacji, krajowy organ bezpieczeństwa może wymagać wszelkich szczegółowych informacji, jakie uzna za zasadnie konieczne dla ułatwienia oceny wniosku.

4. Przy wydawaniu certyfikatu bezpieczeństwa dokumentuje się zgodność systemu zarządzania bezpieczeństwem wnioskodawcy z kryteriami oceny w odniesieniu do każdego z tych kryteriów.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 153 z 14.6.2007, s. 9.

5. Wskazując niejasność lub możliwą niezgodność, krajowy organ bezpieczeństwa określa ją dokładnie i pomaga wnioskodawcy zrozumieć poziom szczegółowości oczekiwanej odpowiedzi. W tym celu:
  - a) precyzyjnie wskazuje odnośne kryteria oraz upewnia się, że wnioskodawca jasno zrozumiał, jakie są zidentyfikowane obszary niezgodności;
  - b) wskazuje odnośną część odpowiednich przepisów, zasad i norm;
  - c) wyjaśnia, dlaczego nie spełniono kryterium oceny;
  - d) uzgadnia dalsze zobowiązania, informacje oraz wszelkie dodatkowe dokumenty, które należy przedstawić odpowiednio do poziomu szczegółowości danego kryterium, a także wskazuje zarówno działanie wymagane od wnioskodawcy w celu eliminacji niedociągnięcia, jak i ramy czasowe zapewnienia zgodności;
  - e) wskazuje obszary, które mogą podlegać dodatkowej kontroli w drodze nadzoru po wydaniu certyfikatu.
6. Jeśli przedsiębiorstwo kolejowe ubiega się jednocześnie zarówno o część A, jak i o część B certyfikatu bezpieczeństwa, krajowy organ bezpieczeństwa dopilnowuje, aby część A certyfikatu została wydana jako pierwsza lub aby obie części certyfikatu zostały wydane jednocześnie, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 653/2007. Niezależnie od tego krajowe organy bezpieczeństwa określają procedurę korzystania z formularza wniosku (w szczególności pierwszej strony załączników), w przypadku gdy składany jest nowy wniosek o jednoczesne wydanie obu części certyfikatu.
7. Do wniosków o wydanie certyfikatów bezpieczeństwa, o których mowa w art. 10 ust. 2 lit. b) dyrektywy 2004/49/WE, mają także zastosowanie obowiązujące ogólne procedury ramowe oceny wniosków o wydanie certyfikatów bezpieczeństwa.
8. Krajowy organ bezpieczeństwa ocenia wnioski o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 10 ust. 2 lit. b) dyrektywy 2004/49/WE, tylko pod kątem zdolności przedsiębiorstwa kolejowego do przestrzegania wymogów niezbędnych do działania w określonej sieci, w odniesieniu do której ubiega się o certyfikat, stosując procedury ustanowione w zakresie uzyskania części A certyfikatu.
9. Wspomniane kryteria oceny opierają się na wykazaniu, że udokumentowano wyniki zastosowania procedur lub procesów w zarządzaniu działalnością w określonej sieci oraz że podjęto zobowiązanie do ich wdrożenia. W związku z tym, w celu sprawdzenia zgodności z kryteriami, krajowy organ bezpieczeństwa może zażądać przedłożenia próbki dokumentacji, której użycie planuje przedsiębiorstwo kolejowe.
10. Krajowe organy bezpieczeństwa współpracują w celu rozwiązania problemów związanych z niezgodnością z kryteriami oceny części B lub w celu udzielenia odpowiedzi na zapytania dotyczące wniosków o wydanie części B. Krajowy organ bezpieczeństwa oceniający wniosek o wydanie części B nawiązuje kontakt z krajowym organem bezpieczeństwa, który wydał część A, aby omówić i uzgodnić ewentualne działania, które każdy z nich podejmie w celu zapewnienia zgodności z kryteriami oceny części B.

## ZAŁĄCZNIK II

**Kryteria oceny zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania certyfikatów bezpieczeństwa wydawanych zgodnie z art. 10 ust. 2 lit. a) dyrektywy 2004/49/WE odnoszące się do systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego, opisanego w art. 9 tej dyrektywy i załączniku III do tej dyrektywy**

**A. ŚRODKI KONTROLI RYZYKA DLA WSZYSTKICH CZYNNIKÓW RYZYKA ZWIĄZANYCH Z DZIAŁALNOŚCIĄ PRZEDSIĘBIORSTWA KOLEJOWEGO <sup>(1)</sup>**

A.1 Stosuje się procedury identyfikacji ryzyka związanego z działalnością kolejową, w tym wynikającego bezpośrednio z działań roboczych, organizacji pracy lub obciążenia pracą oraz działań innych organizacji/osób.

A.2 Stosuje się procedury mające na celu opracowanie i wdrożenie środków kontroli ryzyka.

A.3 Stosuje się procedury monitorowania skuteczności środków kontroli ryzyka oraz wprowadzania zmian w razie potrzeby.

A.4 Stosuje się procedury uwzględniające potrzebę współpracy z innymi podmiotami (takimi jak zarządca infrastruktury, przedsiębiorstwa kolejowe, producent, dostawca usług utrzymania, podmiot odpowiedzialny za utrzymanie, posiadacz pojazdu kolejowego, usługodawca i podmiot zamawiający), w stosownych przypadkach, w sprawach, w których występują obszary współdziałania mogące mieć wpływ na wdrożenie odpowiednich środków kontroli ryzyka zgodnie z art. 4 ust. 3 dyrektywy 2004/49/WE.

A.5 Stosuje się procedury w zakresie uzgodnionej dokumentacji oraz komunikacji z odpowiednimi podmiotami, obejmujące określenie ról i obowiązków każdej uczestniczącej organizacji oraz specyfikacje wymiany informacji.

A.6 Stosuje się procedury monitorowania skuteczności takich środków oraz wprowadzania zmian w razie potrzeby.

**B. KONTROLA RYZYKA ZWIĄZANEGO ZE ŚWIADCZONYMI USŁUGAMI UTRZYMANIA I DOSTARCZANYMI MATERIAŁAMI <sup>(2)</sup>**

B.1 Stosuje się procedury określania wymogów/norm/procesów w zakresie utrzymania na podstawie danych dotyczących bezpieczeństwa oraz przydziałów taboru.

B.2 Stosuje się procedury dostosowywania odstępów czasowych między przeglądami technicznymi odpowiednio do rodzaju i zakresu świadczonej usługi lub danych z taboru.

B.3 Stosuje się procedury zapewniające jasne zdefiniowanie odpowiedzialności za utrzymanie, określenie kompetencji wymaganych na stanowiskach w zakresie utrzymania oraz przydzielanie odpowiednich poziomów odpowiedzialności.

B.4 Stosuje się procedury gromadzenia informacji o niesprawnościach i usterkach wynikających z codziennej działalności oraz zgłaszania ich osobom odpowiedzialnym za utrzymanie.

B.5 Stosuje się procedury identyfikacji i zgłaszania zainteresowanym stronom ryzyka wynikającego z usterek i niezgodności w budowie lub niesprawności w całym cyklu życia.

B.6 Stosuje się procedury weryfikacji i kontroli skuteczności oraz wyników działań w zakresie utrzymania w celu zapewnienia ich zgodności z normami korporacyjnymi.

**C. KONTROLA RYZYKA ZWIĄZANEGO Z ZAANGAŻOWANIEM WYKONAWCÓW I KONTROLĄ DOSTAWCÓW <sup>(3)</sup>**

C.1 Stosuje się procedury weryfikacji kompetencji wykonawców (w tym podwykonawców) i dostawców.

C.2 W celu zapewnienia zgodności z wymogami określonymi w zamówieniu stosuje się procedury weryfikacji i kontroli stanu bezpieczeństwa oraz wyników zapewnianych przez wszystkie zamawiane usługi i produkty świadczone lub dostarczane przez wykonawcę bądź dostawcę.

<sup>(1)</sup> Artykuł 9 ust. 2 dyrektywy 2004/49/WE.

<sup>(2)</sup> Artykuł 9 ust. 2 dyrektywy 2004/49/WE.

<sup>(3)</sup> Artykuł 9 ust. 2 dyrektywy 2004/49/WE.

- C.3 Obowiązki i zadania związane z kwestiami bezpieczeństwa kolei są jasno zdefiniowane, znane i rozdzielone między umawiające się strony oraz między wszystkich pozostałych zainteresowanych.
- C.4 Stosuje się procedury zapewniające identyfikowalność wszystkich związanych z bezpieczeństwem dokumentów i umów.
- C.5 Stosuje się procedury zapewniające, aby zadania w zakresie bezpieczeństwa, w tym wymiana informacji dotyczących bezpieczeństwa, były wykonywane przez wykonawców lub dostawcę zgodnie z odpowiednimi wymogami określonymi w zamówieniu.
- D. RYZYKO WYNIKAJĄCE Z DZIAŁAŃ INNYCH STRON POZA SYSTEMEM KOLEJOWYM <sup>(1)</sup>
- D.1 Stosuje się procedury identyfikacji potencjalnego ryzyka powodowanego przez strony poza systemem kolejowym, jeśli jest to właściwe i zasadne.
- D.2 Stosuje się procedury ustanawiania środków kontrolnych minimalizujących ryzyko, o którym mowa w punkcie D.1, w zakresie, w jakim w grę wchodzi obowiązek wnioskodawcy.
- D.3 Stosuje się procedury monitorowania skuteczności środków, o których mowa w punkcie D.2, oraz wprowadzania zmian w stosownych przypadkach.
- E. DOKUMENTACJA SYSTEMU ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM
- E.1 Istnieje opis działalności jasno określający rodzaj i zakres działań oraz związane z nimi ryzyko.
- E.2 Istnieje opis struktury systemu zarządzania bezpieczeństwem, obejmujący podział ról i obowiązków.
- E.3 Istnieje opis procedur systemu zarządzania bezpieczeństwem, wymaganych na podstawie art. 9 dyrektywy 2004/49/WE i załącznika III do tej dyrektywy, odpowiadający rodzajowi i zakresowi świadczonych usług.
- E.4 Wymienione i krótko opisane są procesy oraz zadania o zasadniczym znaczeniu dla bezpieczeństwa właściwe dla rodzaju działalności/usługi.
- F. PODZIAŁ OBOWIĄZKÓW <sup>(2)</sup>
- F.1 Istnieje opis sposobu koordynacji działań związanych z systemem zarządzania bezpieczeństwem w całej organizacji, opartego na sprawdzonej wiedzy i zasadniczej odpowiedzialności na szczeblu kierownictwa.
- F.2 Stosuje się procedury zapewniające, aby pracownicy, którym powierzono obowiązki w ramach organizacji, dysponowali upoważnieniami, kompetencjami i odpowiednimi środkami do wypełnienia takich obowiązków.
- F.3 Jasno zdefiniowane są obszary obowiązków związanych z bezpieczeństwem oraz podział obowiązków między poszczególne funkcje związane z nimi, a także obszary współdziałania między nimi.
- F.4 Stosowana jest procedura zapewniająca jasne definiowanie zadań w zakresie bezpieczeństwa oraz powierzanie ich pracownikom o odpowiednich kompetencjach.
- G. ZAPEWNIENIE KONTROLI PRZEZ KIEROWNICTWO NA RÓŻNYCH POZIOMACH <sup>(3)</sup>
- G.1 Istnieje opis podziału obowiązków w zakresie każdego procesu związanego z bezpieczeństwem w całej organizacji.
- G.2 Stosowana jest procedura regularnego monitorowania wykonania zadań, weryfikowanego przez kierownictwo, które musi interweniować, jeśli zadania nie są wykonywane prawidłowo.
- G.3 Stosuje się procedury identyfikacji oddziaływań innych działań w zakresie zarządzania na system zarządzania bezpieczeństwem, a także procedury zarządzania takimi oddziaływaniami.

<sup>(1)</sup> Artykuł 9 ust. 2 dyrektywy 2004/49/WE.

<sup>(2)</sup> Załącznik III do dyrektywy 2004/49/WE, punkt 1.

<sup>(3)</sup> Załącznik III do dyrektywy 2004/49/WE, punkt 1.

G.4 Stosuje się procedury rozliczania z osiągniętych wyników osób pełniących role w zakresie zarządzania bezpieczeństwem.

G.5 Stosuje się procedury podziału zasobów w celu realizacji zadań w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem.

#### H. ZAANGAŻOWANIE PRACOWNIKÓW I ICH PRZEDSTAWICIELI NA WSZYSTKICH POZIOMACH <sup>(1)</sup>

H.1 Stosuje się procedury zapewniające odpowiednią reprezentację pracowników i przedstawicieli pracowników oraz konsultacje z nimi w zakresie definiowania, proponowania, przeglądu i rozwoju aspektów bezpieczeństwa procedur operacyjnych mogących wymagać udziału pracowników.

H.2 Mechanizmy zaangażowania pracowników i konsultacji z nimi są udokumentowane.

#### I. ZAPEWNIENIE CIĄGŁEGO DOSKONALENIA <sup>(2)</sup>

Stosuje się procedury zapewniające, w miarę możliwości, ciągłe doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem, obejmujące:

- a) procedury okresowego przeglądu systemu zarządzania bezpieczeństwem, uznane za konieczne;
- b) procedury opisu mechanizmów monitorowania i analizy istotnych danych dotyczących bezpieczeństwa;
- c) procedury opisu eliminacji zidentyfikowanych niedociągnięć;
- d) procedury opisu wdrażania nowych zasad zarządzania bezpieczeństwem w związku z następującym rozwojem i wyciągniętymi wnioskami;
- e) procedury opisu wykorzystania ustaleń audytu wewnętrznego do celów doskonalenia systemu zarządzania bezpieczeństwem.

#### J. POLITYKA BEZPIECZEŃSTWA ZATWIERDZONA PRZEZ DYREKTORA ZARZĄDZAJĄCEGO ORGANIZACJI I PRZEKAZANA WSZYSTKIM PRACOWNIKOM <sup>(3)</sup>

Istnieje dokument opisujący politykę bezpieczeństwa organizacji:

- a) komunikowany i udostępniany wszystkim pracownikom, np. poprzez wewnętrzną sieć komputerową organizacji;
- b) odpowiedni dla rodzaju i zakresu usługi;
- c) zatwierdzony przez dyrektora zarządzającego organizacji.

#### K. ILOŚCIOWE I JAKOŚCIOWE CELE ORGANIZACJI W ZAKRESIE UTRZYMANIA I POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA ORAZ PLANY I PROCEDURY SŁUŻĄCE OSIĄGNIĘCIU TYCH CELÓW <sup>(4)</sup>

K.1 Stosuje się procedury ustalania odpowiednich celów w zakresie bezpieczeństwa, zgodnie z ramami prawnymi, oraz istnieje dokument określający te cele.

K.2 Stosuje się procedury ustalania odpowiednich celów w zakresie bezpieczeństwa odpowiednich dla rodzaju i zakresu prowadzonej działalności kolejowej oraz odnośnego ryzyka.

K.3 Stosuje się procedury regularnej oceny ogólnego stanu bezpieczeństwa w odniesieniu do wewnętrznych celów w zakresie bezpieczeństwa ustalonych na poziomie danej organizacji oraz do celów ustalonych na poziomie państwa członkowskiego.

<sup>(1)</sup> Załącznik III do dyrektywy 2004/49/WE, punkt 1.

<sup>(2)</sup> Załącznik III do dyrektywy 2004/49/WE, punkt 1.

<sup>(3)</sup> Załącznik III do dyrektywy 2004/49/WE, punkt 2 lit. a).

<sup>(4)</sup> Załącznik III do dyrektywy 2004/49/WE, punkt 2 lit. b).

- K.4 Stosuje się procedury regularnego monitorowania i przeglądu mechanizmów operacyjnych w drodze:
- a) gromadzenia odnośnych danych dotyczących bezpieczeństwa w celu określenia tendencji pod względem stanu bezpieczeństwa oraz oceny zgodności z celami;
  - b) interpretacji odnośnych danych i wprowadzania niezbędnych zmian.
- K.5 Przedsiębiorstwo kolejowe stosuje procedury w zakresie tworzenia planów i procedur umożliwiających realizację jego celów.
- L. PROCEDURY SŁUŻĄCE SPEŁNIENIU ISTNIEJĄCYCH, NOWYCH I ZMIENIONYCH NORM TECHNICZNYCH I OPERACYJNYCH LUB INNYCH WARUNKÓW NORMATYWNYCH <sup>(1)</sup>
- L.1 W przypadku wymogów w zakresie bezpieczeństwa właściwych dla danego rodzaju i zakresu działalności, stosuje się procedury:
- a) identyfikacji takich wymagań i aktualizacji odnośnych procedur z uwzględnieniem wprowadzonych w nich zmian (zarządzanie kontrolą zmian);
  - b) ich wdrażania;
  - c) monitorowania zgodności z nimi;
  - d) podejmowania działań w razie stwierdzenia niezgodności.
- L.2 Stosuje się procedury zapewniające, aby do zamierzonego celu przeznaczano odpowiednich pracowników, procedury, określone dokumenty, wyposażenie i tabor.
- L.3 System zarządzania bezpieczeństwem obejmuje procedury zapewniające wykonywanie zadań w zakresie utrzymania w sposób zgodny z odnośnymi wymogami.
- M. PROCEDURY I METODY PRZEPROWADZANIA OCENY RYZYKA I WDRAŻANIA ŚRODKÓW KONTROLI RYZYKA W SYTUACJACH, KIEDY ZMIANA WARUNKÓW PROWADZENIA DZIAŁALNOŚCI LUB WPROWADZENIE NOWEGO MATERIAŁU POWODUJE NOWE RYZYKO DLA INFRASTRUKTURY LUB PROWADZONEJ DZIAŁALNOŚCI <sup>(2)</sup>
- M.1 Stosuje się procedury zarządzania zmianami w wyposażeniu, procedurach, organizacji, personelu lub obszarach współdziałania.
- M.2 W razie potrzeby stosuje się procedury oceny ryzyka w odniesieniu do zarządzania zmianami i zastosowania wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, o której mowa w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 352/2009 <sup>(3)</sup>.
- M.3 Przedsiębiorstwo kolejowe stosuje procedury wykorzystania wyników oceny ryzyka w innych procesach w ramach organizacji oraz udostępniania ich właściwym pracownikom.
- N. ZAPEWNIENIE PROGRAMU SZKOLENIA PRACOWNIKÓW I SYSTEMÓW ZAPEWNIAJĄCYCH UTRZYMANIE KOMPETENCJI PRACOWNIKÓW I PRAWIDŁOWE WYKONANIE ZADAŃ <sup>(4)</sup>
- N.1 Istnieje system zarządzania kompetencjami, obejmujący co najmniej:
- a) wskazanie wiedzy oraz umiejętności wymaganych do celów zadań związanych z bezpieczeństwem;
  - b) zasady selekcji (podstawowy poziom wykształcenia, wymagane predyspozycje psychiczne i fizyczne);
  - c) początkowe szkolenie i certyfikacja nabytych kompetencji i umiejętności;
  - d) bieżące szkolenie i okresowa aktualizacja posiadanej wiedzy i umiejętności;
  - e) w razie potrzeby okresowe kontrole kompetencji;

<sup>(1)</sup> Załącznik III do dyrektywy 2004/49/WE, punkt 2 lit. c).

<sup>(2)</sup> Załącznik III do dyrektywy 2004/49/WE, punkt 2 lit. d).

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 108 z 29.4.2009, s. 4.

<sup>(4)</sup> Załącznik III do dyrektywy 2004/49/WE, punkt 2 lit. e).

- f) specjalne środki w razie wypadków/incydentów lub długotrwałej nieobecności w pracy, zależnie od potrzeb/w stosownych przypadkach;
  - g) specjalne szkolenia w zakresie systemu zarządzania bezpieczeństwem dla pracowników bezpośrednio zaangażowanych w zapewnienie działania systemu zarządzania bezpieczeństwem.
- N.2 W ramach systemu zarządzania kompetencjami stosuje się procedury:
- a) określania stanowisk wykonujących zadania związane z bezpieczeństwem;
  - b) określania stanowisk wiążących się z odpowiedzialnością za podejmowanie decyzji operacyjnych w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem;
  - c) wymagające pracowników dysponujących niezbędną wiedzą, umiejętnościami i predyspozycjami (medycznymi i psychicznymi) właściwymi dla wykonywanych zadań i okresowo doszkalanych;
  - d) przydzielania pracowników o kompetencjach właściwych dla wykonywania odnośnych zadań;
  - e) monitorowania realizacji zadań i prowadzenia w razie potrzeby działań naprawczych.
- O. MECHANIZMY ZAPEWNIANIA WYSTARCZAJĄCEGO DOSTĘPU DO INFORMACJI W OBRĘBIE ORGANIZACJI ORAZ, W STOSOWNYCH PRZYPADKACH, WYMIANY INFORMACJI MIĘDZY ORGANIZACJAMI KORZYSTAJĄCYMI Z TEJ SAMEJ INFRASTRUKTURY (1)
- O.1 Stosuje się procedury zapewniające, aby:
- a) pracownicy dysponowali wiedzą dotyczącą systemu zarządzania bezpieczeństwem i rozumieli go, a informacje były łatwo dostępne; oraz
  - b) właściwi pracownicy ds. bezpieczeństwa otrzymali odpowiednią dokumentację systemu zarządzania bezpieczeństwem.
- O.2 Stosuje się procedury zapewniające, aby:
- a) kluczowe informacje operacyjne były istotne i ważne;
  - b) pracownicy mieli świadomość ich istnienia zanim zostaną zastosowane;
  - c) informacje takie były dostępne pracownikom, a w razie potrzeby, aby formalnie przekazano im kopie informacji.
- O.3 Stosuje się mechanizmy wymiany informacji między organizacjami kolejowymi.
- P. PROCEDURY I FORMATY DOKUMENTOWANIA INFORMACJI W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA ORAZ USTANOWIENIE PROCEDURY KONTROLI KONFIGURACJI WAŻNYCH INFORMACJI W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA (2)
- P.1 Stosuje się procedury zapewniające, aby wszystkie istotne informacje w zakresie bezpieczeństwa były zgodne ze stanem faktycznym, kompletne, spójne, łatwe do zrozumienia, właściwie aktualizowane i należycie dokumentowane.
- P.2 Stosuje się procedury:
- a) formatowania, generowania i dystrybucji wszelkiej odnośnej dokumentacji w zakresie bezpieczeństwa oraz kontroli zmian w takiej dokumentacji;
  - b) przyjmowania, gromadzenia i przechowywania wszelkiej odnośnej dokumentacji/informacji w postaci papierowej lub przy użyciu innych systemów rejestracji.
- P.3 Stosuje się procedurę kontroli konfiguracji ważnych informacji w zakresie bezpieczeństwa.

(1) Załącznik III do dyrektywy 2004/49/WE, punkt 2 lit. f).

(2) Załącznik III do dyrektywy 2004/49/WE, punkt 2 lit. g).

- Q. PROCEDURY ZAPEWNIAJĄCE, ABY WYPADKI, INCYDENTY, ZDARZENIA POTENCJALNIE WYPADKOWE ORAZ INNE NIEBEZPIECZNE ZDARZENIA BYŁY ZGŁASZANE, BADANE I ANALIZOWANE ORAZ ABY PODEJMOWANO NIEZBĘDNE ŚRODKI ZAPOBIEGAWCZE <sup>(1)</sup>
- Q.1 Stosuje się procedury zapewniające, aby wypadki, incydenty, zdarzenia potencjalnie wypadkowe oraz inne niebezpieczne zdarzenia były:
- a) zgłaszane, rejestrowane, badane i analizowane;
  - b) zgłaszane, zgodnie z właściwymi przepisami, organom krajowym.
- Q.2 Stosuje się procedury zapewniające, aby:
- a) zalecenia krajowego organu bezpieczeństwa, krajowego organu dochodzeniowego, branżowe/wynikające z dochodzeń wewnętrznych były oceniane i, w stosownych przypadkach, wdrażane lub aby zlecano ich wdrożenie;
  - b) odnośne sprawozdania/informacje innych przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury, podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie i posiadaczy pojazdów kolejowych były analizowane i uwzględniane.
- Q.3 Stosuje się procedury wykorzystania odpowiednich informacji odnoszących się do dochodzeń oraz przyczyn wypadków, incydentów, zdarzeń potencjalnie wypadkowych i innych niebezpiecznych zdarzeń do wyciągania wniosków i, w stosownych przypadkach, przyjmowania środków zapobiegawczych.
- R. ZAPEWNIENIE PLANÓW DZIAŁANIA ORAZ PROCEDUR ALARMOWYCH I INFORMACJI W SYTUACJACH KRYZYSOWYCH, UZGODNIONYCH Z WŁAŚCIWYMI ORGANAMI PUBLICZNYMI <sup>(2)</sup>
- R.1 Istnieje dokument określający wszystkie rodzaje sytuacji kryzysowych, w tym eksploatację w sytuacji awarii, oraz stosuje się procedury określania nowych rodzajów takich sytuacji.
- R.2 W odniesieniu do każdego określonego rodzaju sytuacji kryzysowej stosuje się procedury zapewniające:
- a) możliwość natychmiastowego kontaktu ze służbami ratowniczymi;
  - b) przekazanie służbom ratowniczym wszystkich ważnych informacji zarówno z wyprzedzeniem, w celu przygotowania reakcji kryzysowej, jak i w czasie wystąpienia sytuacji kryzysowej.
- R.3 Role i obowiązki wszystkich stron są wskazane i przedstawione w dokumencie.
- R.4 Istnieją plany działania, procedury alarmowe oraz informacje obejmujące:
- a) procedury alarmowania wszystkich pracowników odpowiedzialnych za zarządzanie w sytuacjach kryzysowych;
  - b) mechanizmy powiadamiania wszystkich stron o takich sytuacjach, w tym instrukcje postępowania w sytuacjach kryzysowych dla pasażerów;
  - c) mechanizmy natychmiastowego kontaktu z kompetentnymi pracownikami, umożliwiające im podjęcie niezbędnych decyzji.
- R.5 Istnieje dokument opisujący sposób podziału zasobów i środków oraz określenia wymogów szkoleniowych.
- R.6 Stosuje się procedury przywrócenia normalnych warunków prowadzenia działalności w najkrótszym możliwym czasie.
- R.7 Stosuje się procedury testowania planów kryzysowych we współpracy z innymi stronami, w celu szkolenia pracowników, testowania procedur, identyfikacji słabych punktów oraz weryfikacji sposobu zarządzania potencjalnymi sytuacjami kryzysowymi.
- R.8 Stosuje się procedury zapewniające zarządcy infrastruktury możliwość łatwego i bezzwłocznego kontaktu z właściwymi kompetentnymi pracownikami (szczególnie w odniesieniu do przewozów towarów niebezpiecznych), mającymi odpowiednie umiejętności językowe.

<sup>(1)</sup> Załącznik III do dyrektywy 2004/49/WE, punkt 2 lit. h).

<sup>(2)</sup> Załącznik III do dyrektywy 2004/49/WE, punkt 2 lit. i).

- R.9 Stosuje się procedurę w zakresie kontaktu w sytuacji kryzysowej z podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie lub posiadaczem pojazdu kolejowego.
- S. PRZEPISY DOTYCZĄCE OKRESOWYCH AUDYTÓW WEWNĘTRZNYCH SYSTEMU ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM <sup>(1)</sup>
- S.1 Istnieje niezależny i bezstronny system audytu wewnętrznego, funkcjonujący w przejrzysty sposób.
- S.2 Istnieje harmonogram planowanych audytów wewnętrznych, który można modyfikować zależnie od wyników poprzednich audytów i monitorowania skutków.
- S.3 Stosuje się procedury identyfikacji i wyboru audytorów o odpowiednich kompetencjach.
- S.4 Stosuje się procedury:
- a) analizy i oceny wyników audytów;
  - b) zalecania środków następczych;
  - c) monitorowania skuteczności środków;
  - d) dokumentacji przeprowadzenia audytów oraz wyników audytów.
- S.5 Stosuje się procedury zapewniające, aby kierownictwo wyższego szczebla znało wyniki audytów i przyjmowało ogólną odpowiedzialność za wprowadzanie zmian w systemie zarządzania bezpieczeństwem.
- S.6 Istnieje dokument przedstawiający sposób planowania audytów w odniesieniu do rutynowych mechanizmów monitorowania, w celu zapewnienia zgodności z procedurami i normami wewnętrznymi.

---

<sup>(1)</sup> Załącznik III do dyrektywy 2004/49/WE, punkt 2 lit. j).

## ZAŁĄCZNIK III

**Kryteria oceny zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania certyfikatów bezpieczeństwa wydawanych zgodnie z art. 10 ust. 2 lit. b) dyrektywy 2004/49/WE****PRZEPISY OGÓLNE**

Wskazuje się usługę, w odniesieniu do której złożono wniosek o wydanie części B certyfikatu, oraz opisuje się sposób zastosowania ogólnych procedur przedsiębiorstwa kolejowego przygotowanych do celów certyfikatu wydanego zgodnie z art. 10 ust. 2 lit. a) dyrektywy 2004/49/WE w celu opracowania wszystkich mechanizmów (w tym podziału środków) wprowadzonych w celu świadczenia usługi.

**A. ZGODNOŚĆ Z ZASADAMI DOTYCZĄCYMI OKREŚLONEJ SIECI <sup>(1)</sup>**

A.1 Istnieją dokumenty zawierające wyniki potwierdzające, że uwzględniono szczególne zasady i szczególne czynniki ryzyka związane z działalnością w sieci, w odniesieniu do której złożono wniosek o wydanie części B, oraz potwierdzające, że przedsiębiorstwo kolejowe jest w stanie zapewnić zgodność ze wszelkimi zasadami dotyczącymi określonej sieci oraz przestrzeganie wszystkich wyjątków bądź odstępstw od tych zasad.

A.2 Zidentyfikowane są interfejsy sieciowe z innymi stronami zaangażowanymi w działalność kolejową w odnośnej sieci.

A.3 Istnieją dokumenty określające, w jaki sposób przedsiębiorstwo kolejowe będzie kontaktować się z zarządcą infrastruktury sieci oraz pozostałymi przedsiębiorstwami kolejowymi działającymi w sieci, włącznie ze szczegółowymi zasadami wymiany informacji.

A.4 Istnieją dokumenty określające sposób postępowania przedsiębiorstwa kolejowego w sytuacjach kryzysowych, włącznie z koordynacją z zarządcą infrastruktury i odnośnymi organami publicznymi.

A.5 Istnieją dokumenty określające wszelkie szczególne zasady badania wypadków/incydentów oraz potwierdzające, że wnioskodawca jest w stanie ich przestrzegać.

**B. ZGODNOŚĆ Z DOTYCZĄCYMI OKREŚLONEJ SIECI WYMOGAMI W ZAKRESIE KOMPETENCJI PRACOWNIKÓW <sup>(2)</sup>**

B.1 Dokumentacja potwierdza, że system zarządzania bezpieczeństwem wnioskodawcy obejmuje system zarządzania kompetencjami:

a) określający kategorie pracowników (stali lub kontraktowi) zaangażowanych w świadczenie usługi; oraz

b) zapewniający pracowników kompetentnych w zakresie odnośnej sieci, zwłaszcza w przypadku pracowników, od których wymaga się wykonywania różnorodnych zadań i zapewnienia certyfikacji w stosownych przypadkach.

B.2 Dokumentacja potwierdza, że stosowane są mechanizmy organizacji codziennej pracy pracowników w sposób zapewniający wykonanie zadań związanych z bezpieczeństwem oraz przydzielenie pracowników do właściwych zadań.

B.3 Dokumentacja potwierdza zdolność wnioskodawcy do przedstawienia dokumentów używanych w szkoleniu odnośnych pracowników oraz zdolność do zapewnienia, aby dokumenty te były zgodne ze stanem faktycznym, aby były aktualizowane, a ich język i terminologia były zrozumiałe dla pracowników, którzy mają z nich korzystać.

**C. ZGODNOŚĆ Z DOTYCZĄCYMI OKREŚLONEJ SIECI WYMOGAMI W ZAKRESIE ZARZĄDZANIA TABOREM <sup>(3)</sup>**

C.1 W dokumentacji jasno określone są typy taboru, który ma być używany w danej sieci, oraz rodzaj działalności, która ma być prowadzona.

C.2 Dokumentacja określa sposób zapewnienia przez przedsiębiorstwo kolejowe zgodności z ewentualnymi ograniczeniami eksploatacyjnymi nałożonymi na typ taboru używany w danej sieci.

<sup>(1)</sup> Załącznik IV do dyrektywy 2004/49/WE, tiret pierwsze.

<sup>(2)</sup> Załącznik IV do dyrektywy 2004/49/WE, tiret drugie.

<sup>(3)</sup> Załącznik IV do dyrektywy 2004/49/WE, tiret trzecie.

- C.3 W dokumentacji wskazane są ewentualne dodatkowe wymogi w zakresie utrzymania odnośnej sieci, a także określone są odpowiednie ustalenia dotyczące utrzymania.
- C.4 W dokumentacji wskazane są ewentualne dodatkowe wymogi w zakresie zarządzania incydentami dotyczącymi taboru w odnośnej sieci, a także określone są odpowiednie ustalenia.
-

## ZAŁĄCZNIK IV

**Zasady nadzoru po wydaniu części A lub części B certyfikatu**

1. Podejście krajowych organów bezpieczeństwa do nadzoru nad przestrzeganiem przez przedsiębiorstwa kolejowe wymogów, o których mowa w art. 4 ust. 1 oraz art. 16 ust. 2 lit. e) dyrektywy 2004/49/WE, opiera się na poniższych zasadach. Zasady te mają zastosowanie do ram działalności w zakresie nadzoru jako całości, a także do poszczególnych przypadków w ramach tej działalności.
2. Krajowe organy bezpieczeństwa stosują zasadę proporcjonalności między egzekwowaniem a ryzykiem. Działania podjęte przez krajowy organ bezpieczeństwa w celu zapewnienia zgodności lub pociągnięcia przedsiębiorstw kolejowych do odpowiedzialności z tytułu niewywiązania się z obowiązków prawnych są proporcjonalne do ewentualnego zagrożenia dla bezpieczeństwa lub potencjalnej wagi niezgodności, w tym wszelkich faktycznych lub potencjalnych szkód.
3. Krajowe organy bezpieczeństwa stosują zasadę spójności podejścia w celu zapewnienia, aby takie organy przyjmowały podobne podejście w podobnych okolicznościach w celu osiągnięcia podobnych celów.
4. Działalność krajowego organu bezpieczeństwa w zakresie nadzoru jest ukierunkowana przede wszystkim na te działania, z którymi zdaniem tego organu związane jest najpoważniejsze ryzyko, lub w przypadku których zagrożenia są najmniej skutecznie kontrolowane. W tym celu krajowy organ bezpieczeństwa dysponuje metodami oraz uprawnieniami umożliwiającymi ocenę bieżącej działalności przedsiębiorstwa kolejowego.
5. Krajowe organy bezpieczeństwa określają priorytety w celu skutecznego wykorzystania zasobów, ale decyzja o optymalnym sposobie realizacji tego celu powinna należeć do każdego pojedynczego organu. Działania są skupione na podmiotach odpowiedzialnych za ryzyko lub optymalnie przygotowanych do kontrolowania go.
6. Krajowe organy bezpieczeństwa stosują zasadę przejrzystości, aby ułatwić przedsiębiorstwom kolejowym zrozumienie, czego się od nich oczekuje (w tym, co powinny, a czego nie powinny robić) oraz czego powinny oczekiwać od krajowego organu bezpieczeństwa.
7. Krajowe organy bezpieczeństwa są rozliczane ze swoich decyzji zgodnie z art. 17 ust. 3 dyrektywy 2004/49/WE. W związku z tym organy takie stosują polityki i zasady, przy pomocy których można je oceniać. Ponadto krajowe organy bezpieczeństwa dysponują procedurą reklamacji.
8. Krajowe organy bezpieczeństwa zawierają ze sobą nawzajem porozumienia o współpracy w celu wymiany informacji oraz koordynacji swoich działań w odpowiedzi na przypadki naruszenia bezpieczeństwa. Jest to szczególnie ważne w odniesieniu do części B certyfikatów bezpieczeństwa. Ponadto krajowe organy bezpieczeństwa zawierają z innymi właściwymi organami porozumienia o współpracy w celu wymiany informacji oraz opracowania jednolitego podejścia w sprawach mających niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo kolei.