

System zarządzania bezpieczeństwem

Kryteria oceny

przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury

stosowane przez krajowe władze bezpieczeństwa do oceny zgodności z wymaganiami bezpieczeństwa określonymi w certyfikatach bezpieczeństwa i autoryzacjach w zakresie bezpieczeństwa wydawanych zgodnie z art. 10 ust. 2 lit. a) oraz art. 11 ust. 1. lit. a) dyrektywy 2004/49/WE

opublikowane przez Europejską Agencję Kolejową

Wersja:	ocena wpływu krajowych władz bezpieczeństwa
Data:	31/05/2007
Status:	ogólnodostępny
Autor:	Zespół SafeCert — Agencja Bezpieczeństwa Kolejowego, Jednostka ds. Bezpieczeństwa

Kontrola wersji

Dokument opracowała:	Europejska Agencja Kolejowa 160 Boulevard Harpignies F-59300 Valenciennes Francja
Dokument wydał:	Anders LUNDSTRÖM, kierownik Jednostki ds. Bezpieczeństwa
Dokument zweryfikowany przez:	grupę roboczą ds. certyfikacji i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa (ERA WG SafeCert)/sieć krajowych władz bezpieczeństwa
Autorzy:	Jean Paul LODZINSKI, Leo MCDAID, Anna PATACCHINI, Corinna SALANDER
Wersja:	ocena wpływu krajowych władz bezpieczeństwa
Data:	31 maja 2007 r.
Rodzaj dokumentu:	Stanowisko w sprawie kryteriów oceny systemów zarządzania bezpieczeństwem dotyczących części A — certyfikaty i autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa
Status dokumentu:	ogólnodostępny

Dokumenty źródłowe

Lp.	Tytuł dokumentu	Nr ref.
/1/	Dyrektywa 2004/49/WE (dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei)	
/2/	ILLGRI/UIC Dokument opracowany przez grupę Safety Platform: „SMS assessment criteria” („Kryteria oceny systemu zarządzania bezpieczeństwem”) wraz z uwagami grupy Safety Platform z 09/11/2005	sierpień 2006 r.
/3/	DB/SBB/OeBB, broszura „Safety Management in European Railway Companies” („Zarządzanie bezpieczeństwem w europejskich spółkach kolejowych”)	Wersja końcowa, styczeń 2005 r.
/4/	Dokument SAMRAIL D2.2.2: „Guidelines for the Safety Management System of European Railways” („Wytoczne dla systemów zarządzania bezpieczeństwem europejskich kolei”)	SAMRAIL/SM/D 2.2.2/V4.0
/5/	Dokument roboczy opracowany przez Safety Platform: „Benchmarking the procedures for awarding Safety Certificates” (09/08/2004) („Analiza porównawcza procedur w celu przyznania certyfikatów bezpieczeństwa”) oraz załącznik: „Mapping of national procedures” (16/08/2004) („Zarys procedur narodowych”)	

Spis treści

1	Wstęp	4
2	Koncepcja systemów zarządzania bezpieczeństwem określona w dyrektywie 2004/49/WE	6
3	Artykuł 9 — Systemy zarządzania bezpieczeństwem	7
	3.1 Artykuł 9 ust. 1	7
	3.2 Artykuł 9 ust. 2	8
	3.3 Artykuł 9 ust. 3	11
	3.4 Artykuł 9 ust. 4	12
4	ZAŁĄCZNIK III	13
	4.1 Załącznik III pkt 1 — Ogólne wymagania wobec systemu zarządzania bezpieczeństwem	13
	4.2 Załącznik III pkt 2 — Podstawowe elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem	18

1 Wstęp

Na podstawie art. 16 ust. 2 lit. e) dyrektywy 2004/49/WE (dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei) krajowym władzom bezpieczeństwa powierzono zadanie wydawania certyfikatów oraz autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z art. 10 i 11 dyrektywy. W związku z tym krajowe władze bezpieczeństwa muszą oceniać, czy są spełniane warunki i wymogi ustanowione w tych artykułach. W celu wsparcia krajowych władz bezpieczeństwa, w art. 6 ust. 3 lit. b) dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei przewidziano opracowanie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa (CSM) w celu sprawdzenia spełnienia wymagań bezpieczeństwa w certyfikatach i autoryzacjach wydawanych zgodnie z art. 10 i 11. We wrześniu 2009 r. Agencja musi przedstawić Komisji zalecenia dotyczące CSM.

Zespół SafeCert zajmujący się w Agencji opracowaniem CSM podzielił pracę na cztery części: 1) kryteria oceny systemu zarządzania bezpieczeństwem; 2) procedury oceny systemu zarządzania bezpieczeństwem (certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa wydawanych zgodnie z art. 10 ust. 2 lit. a) oraz art. 11 ust. 1 lit. a); 3) kryteria i procedury oceny certyfikatów bezpieczeństwa wydawanych zgodnie z art. 10 ust. 2 lit. b); oraz 4) kryteria i procedury oceny autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa wydawanych zgodnie z art. 11 ust. 1 lit. b). Wszystkie części zostaną opracowane we współpracy z grupą roboczą ds. certyfikacji i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa (ERA WG SafeCert) oraz siecią krajowych władz bezpieczeństwa. Dokumentacja realizacji każdego zasadniczego celu następuje po osiągnięciu wspólnego stanowiska. Końcowe zalecenie dotyczące CSM będzie się składać w sumie z czterech dokumentów.

Niniejszy projekt dotyczy pierwszego etapu – kryteriów oceny systemu zarządzania bezpieczeństwem, które mają być stosowane przez krajowe władze bezpieczeństwa przy ocenie zgodności części A — certyfikaty przedsiębiorstw kolejowych oraz autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa zarządców infrastruktury. Ponieważ wymagania dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem są opisane w art. 9 i załączniku III do dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei, w niniejszym dokumencie zachowano strukturę z dyrektywy. Każdy ustęp, a nawet zdanie opatrzone krótkim streszczeniem lub opisem przedstawiającym wspólne stanowisko przyjęte przez grupę roboczą. Następnie podano wspólnie przyjęte kryteria oceny odnoszące się do konkretnej kwestii. Starano się oddać taki poziom szczegółowości, aby uzyskać właściwą równowagę między wspólnym podejściem do równego traktowania przedsiębiorstw kolejowych w każdym państwie członkowskim oraz wystarczającą swobodą stosowania przez państwa członkowskie istniejących dobrze opracowanych praktyk.

Przedstawione stanowisko dotyczy tylko i wyłącznie planowania, realizacji i kontroli bezpieczeństwa działalności/usług kolejowych realizowanych przez przedsiębiorstwa kolejowe/zarządców infrastruktury, nie zawiera natomiast kwestii wdrożenia i oceny innych rodzajów systemów bezpieczeństwa (środowiskowych, BHP itp.), które są szczegółowo regulowane w innych częściach Traktatu¹.

Dokumenty dotyczące części 2 i 4 będą dostępne w 2008 r., najpóźniej wiosną 2009 r. Ponadto prace nad oceną zgodności systemów zarządzania bezpieczeństwem uzupełniają dwa inne dokumenty:

- Badanie systemu zarządzania bezpieczeństwem („SMS Survey”) będące wprowadzeniem do koncepcji systemu, podejścia systemowego oraz systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zawierające przegląd względów historycznych przemawiających za potrzebą struktury organizacji w celu zarządzania bezpieczeństwem kolei, a także innych sektorów, w których

¹ Ujednolicona wersja Traktatu o Unii Europejskiej oraz Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, Dz.U. z 26.12.2006 r.

istotne znaczenie ma bezpieczeństwo, oraz streszczenia aktów prawnych lub regulacji odnoszących się do wdrożenia systemu zarządzania bezpieczeństwem (dostępne od kwietnia 2007 r.);

- Wytyczne dla przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury dotyczące opracowania i wdrożenia systemu zarządzania bezpieczeństwem zgodnie z dyrektywą w sprawie bezpieczeństwa kolei. Jest to uzupełnienie stanowiska krajowych władz bezpieczeństwa na temat systemu zarządzania bezpieczeństwem (dostępne w 2009 r.).

Wszystkie cytaty z dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei wyróżniono kursywą.

2 Koncepcja systemów zarządzania bezpieczeństwem określona w dyrektywie 2004/49/WE

Motywy:

(13) Realizując swój zakres obowiązków i odpowiedzialności zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi powinni wdrażać system zarządzania bezpieczeństwem spełniający wymagania Wspólnoty i zawierający wspólne elementy. Informacje o bezpieczeństwie i wdrożeniu systemu zarządzania bezpieczeństwem powinny być składane władzy bezpieczeństwa we właściwym państwie członkowskim.

(14) System zarządzania bezpieczeństwem powinien uwzględniać fakt, że postanowienia dyrektywy 89/391/WE z dnia 12 czerwca 1989 r. w sprawie wprowadzenia środków w celu poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy (2) i odnośnych, osobnych dyrektyw mają pełne zastosowanie w ochronie zdrowia i bezpieczeństwa pracowników branży transportu kolejowego. System zarządzania bezpieczeństwem powinien także brać pod uwagę dyrektywę Rady 96/49/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich w odniesieniu do kolejowego transportu towarów niebezpiecznych (3).

Artykuł 3 lit. i) dyrektywy: „system zarządzania bezpieczeństwem” oznacza organizację i środki przyjęte przez zarządcę infrastruktury lub przedsiębiorstwo kolejowe w celu zapewnienia bezpiecznego zarządzania jego działaniem;

STRESZCZENIE/OPIS

Głównym celem systemu zarządzania bezpieczeństwem jest „zapewnienie bezpiecznego zarządzania działaniem zarządcy infrastruktury lub przedsiębiorstwa kolejowego” (art. 3 lit. i dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei) w celu wykonania ogólnych wymagań art. 4 dyrektywy przedstawiających ogólną koncepcję stałej poprawy, metody opartej na systemie i podział obowiązków.

System zarządzania bezpieczeństwem, podobnie jak koncepcja systemów zarządzania, powinien być zorientowany procesowo i zawierać opis stosowanych przez przedsiębiorstwo kolejowe/zarządcę infrastruktury procesów i procedur związanych z bezpieczeństwem, które można poddać niezależnym audytom.

Podejście systemowe lub zorientowane procesowo² uznaje się za środek stosowany przez państwa członkowskie „dla rozwoju i poprawy bezpieczeństwa kolei”.

² Interpretacja *podejścia systemowego lub zorientowanego procesowo* znajduje się w odpowiednich wytycznych

3 Artykuł 9 — Systemy zarządzania bezpieczeństwem

3.1 Artykuł 9 ust. 1

Zarządcy infrastruktury oraz przedsiębiorstwa kolejowe ustanawiają swoje systemy zarządzania bezpieczeństwem w celu zapewnienia, że system kolejowy — zdolny spełniać przynajmniej CST — jest zgodny z wymaganiami krajowych przepisów bezpieczeństwa zawartymi w art. 8 i załączniku II i z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa ustanowionymi w TSI oraz że mają zastosowanie właściwe części CSM.

STRESZCZENIE/OPIS

I.0 System zarządzania bezpieczeństwem jest środkiem ustanowionym przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury w celu ciągłego bezpiecznego zarządzania jego działaniem.

Właściwe części CSM mające zastosowanie do systemu zarządzania bezpieczeństwem określono w art. 6 ust. 3 lit. a) oraz c) dyrektywy 2004/49/WE. Kwestie dotyczące art. 6 ust. 3 lit. a) opracowuje się na podstawie załącznika III pkt 2 lit. d), natomiast kwestie dotyczące art. 6 ust. 3 lit. c) odnoszą się do metod ustanawianych w krajowych przepisach bezpieczeństwa zgodnie z art. 10 ust. 2 lit. b) oraz załącznikiem III pkt 2 lit. c).

Załącznik III do dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei jest podstawowym źródłem informacji o systemach zarządzania bezpieczeństwem i zawiera wykaz podstawowych elementów i wymagań. W art. 9 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei ustanowiono i przewidziano niektóre wymagania określone w załączniku III.

KRYTERIA OCENY

Artykuł 9 ust. 1 ogólnie przedstawia cele systemu zarządzania bezpieczeństwem, a zatem nie wymaga żadnych kryteriów oceny.

3.2 Artykuł 9 ust. 2

System zarządzania bezpieczeństwem spełnia wymagania i zawiera elementy wymienione w załączniku III, dostosowane do charakteru, rozmiaru i innych warunków realizowanej działalności. Zapewnia on nadzór wszystkich ryzyk związanych z działalnością zarządcy infrastruktury lub przedsiębiorstwa kolejowego, łącznie z dostarczaniem im usługami utrzymania i dostawą materiałów oraz zaangażowaniem podwykonawców. Bez szkody dla odpowiedzialności cywilnej wynikającej z istniejących krajowych i międzynarodowych przepisów, system zarządzania bezpieczeństwem uwzględnia, gdy to właściwe i uzasadnione, ryzyko powstające w wyniku działalności stron trzecich.

STRESZCZENIE/OPIS

II.0 W tym ustępie art. 9 przedstawiono kwestie i szczególne wymagania dotyczące procesów, które nie są poruszane bezpośrednio w załączniku III. Wyjaśniono natomiast dalsze elementy zawarte w ogólnych koncepcjach wprowadzonych w art. 4, np. pojęcie „wspólnego ryzyka”³. Ten termin nie jest wyraźnie stosowany w dyrektywie w sprawie bezpieczeństwa kolei, ale system zarządzania bezpieczeństwem musi zawierać wymagania dotyczące tego rodzaju ryzyka.

Przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury musi być zdolny do rozpoznania wszystkich rodzajów ryzyka związanych z jego działalnością oraz zastosować odpowiednie środki w celu kontrolowania i ograniczania takiego ryzyka. Są to następujące rodzaje ryzyka:

- ryzyko powstałe bezpośrednio wskutek działalności przedsiębiorstwa kolejowego, zarządcy infrastruktury lub innej organizacji; w przypadku takiego ryzyka można zastosować środki nadzoru ryzyka, nad którymi przedsiębiorstwo, zarządca lub inna organizacja ma bezpośrednią i wyłączną kontrolę;
- *wspólne ryzyko*, które jest wspólnym ryzykiem resztkowym powstającym wskutek podziału działań lub zadań między różnymi uczestnikami zajmującymi się prowadzeniem systemu kolejowego (np. przedsiębiorstwo kolejowe, zarządcę infrastruktury, wykonawców); w celu zapewnienia spójnej kontroli wspólnego ryzyka potrzebna jest współpraca uczestników. Zwłaszcza zarządca infrastruktury ma do odegrania ważną rolę w tym procesie, gdyż zarządza szerszym środowiskiem działalności kolejowej⁴.

W niniejszej części wymieniono kryteria oceny procesów pod względem *wspólnego ryzyka*, *zaangażowania wykonawców*, a także *ryzyka powstającego wskutek działań stron trzecich*. Jednak aby uzyskać wszystkie informacje należy również odnieść się do załącznika III pkt 2 lit. f).

Ryzyko powstające w wyniku działalności stron trzecich dotyczy ryzyka związanego z kontaktami ze stronami trzecimi, które nie są bezpośrednio związane z działaniami systemu kolejowego.

Kwestie konserwacji poruszane są także w załączniku III pkt 2 lit. c) w odniesieniu do *zapewnienia zgodności ze standardami i innymi przewidzianymi warunkami w całym cyklu żywotnym sprzętu i okresie działalności*. Do celów niniejszej oceny system zarządzania bezpieczeństwem powinien wykazywać posiadanie procesów zapewniających zarządzanie konserwacją zgodnie ze wszystkimi właściwymi regułami i normami.

³ zob.: art. 4 ust. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2004/49/WE „... kiedy to właściwe — we współpracy ze sobą ...”

⁴ zob.: dyrektywa 2004/49/WE, motyw 17

KRYTERIA OCENY

1) ***RYZIKO ZWIĄZANE Z DZIAŁALNOŚCIĄ ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY LUB PRZEDSIĘBIORSTWA KOLEJOWEGO (również RYZYKO WSPÓLNE)***

II.1 Stosowane są procesy służące do rozpoznania ryzyka związanego z działalnością kolejową, w tym ryzyka bezpośrednio wynikającego z działalności innych organizacji/osób.

II.2 Stosowane są procesy i procedury służące do opracowania i wykonywania środków nadzoru ryzyka.

II.3 Stosowane są procesy i procedury służące do monitorowania skuteczności zasad w zakresie nadzoru ryzyka oraz do wprowadzania koniecznych zmian.

II.4 Stosowane są zgodne procesy i ustalenia służące do rozpoznawania przedsiębiorstw kolejowych/zarządców infrastruktury, które mogą wpływać na bezpieczeństwo usług kolejowych organizacji.

II.5 Stosowane są zgodne procesy i ustalenia służące do rozpoznawania wspólnego ryzyka oraz zarządzania tym ryzykiem, a także w celu rozpoznawania potrzeby współpracy i jej podejmowanie.

II.6 Istnieją umowy opisujące sposoby współpracy i postępowania ze wspólnym ryzykiem, w tym zadania i obowiązki poszczególnych organizacji w procesie.

II.7 Istnieją umowy przewidujące współpracę przy monitorowaniu skuteczności istniejących ustaleń w celu określenia sposobu postępowania z ryzykiem oraz w celu przyjęcia i wprowadzenia koniecznych zmian.

2) ***USŁUGI UTRZYMANIA I DOSTAWA MATERIAŁÓW***

II.8 Istnieją procedury w celu ustalenia wymogów/standardów/procesów konserwacji na podstawie danych o bezpieczeństwie lub/i wiarygodności oraz, gdzie to stosowne, na podstawie przydzielania taboru kolejowego na potrzeby usług.

II.9 Istnieją procesy w celu dostosowania/dopasowania przerw na konserwację według rodzaju i zakresu usługi świadczonej przez przedsiębiorstwo kolejowe/zarządcę infrastruktury, w stosownym przypadku.

II.10 Istnieją procesy w celu zapewnienia wyraźnego wskazania odpowiedzialności za konserwację w organizacji, określenia kompetencji wymaganych na stanowiskach odpowiedzialnych za konserwację oraz ustalenia odpowiedniego zakresu odpowiedzialności.

II.11 Istnieją procesy służące do zbierania informacji dotyczących doświadczenia/obserwacji, konserwacji, nieprawidłowego działania, usterek i napraw a także metody wykorzystania tych informacji do podejmowania działań naprawczych w celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa.

II.12 Istnieją procesy służące do określania i rozpoznawania ryzyka oraz informowania o ryzyku związanym z brakami/niezgodnością lub nieprawidłowym działaniem oraz nieprawidłowymi warunkami działania w cyklu życia (pomimo zgodności z wymogami fabrycznymi i innymi wymogami oraz pomimo że wcześniej uzyskano certyfikację).

II.13 Istnieją procesy służące do weryfikacji i kontroli zgodności skuteczności i wyników konserwacji przeprowadzonej przez przedsiębiorstwo kolejowe/zarządcę infrastruktury lub strony trzecie z normami przyjętymi przez przedsiębiorstwo kolejowe/zarządcę infrastruktury.

3) ZAANGAŻOWANIE WYKONAWCÓW ORAZ KONTROLA DOSTAWCÓW

II.14 Istnieją procesy w celu wcześniejszego sprawdzenia kompetencji wykonawców (w tym podwykonawców) i dostawców.

II.15 Obowiązki i zadania w zakresie bezpieczeństwa kolei są wyraźnie określone, znane i przydzielone wykonawcom i innym zainteresowanym stronom.

II.16 Przedsiębiorstwo kolejowe/zarządca infrastruktury stosuje proces służący do zapewnienia identyfikacji odpowiedniej dokumentacji i umów.

II.17 Istnieje proces walidacji zapewniający zgodność dostaw i zleconych usług z wymaganymi normami.

II.18 Stosowane są procesy gwarantujące wykonywanie zadań w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z wymaganym harmonogramem oraz wymaganymi normami i kryteriami.

II.19 Stosowane są procesy gwarantujące rutynowe zarządzanie zadaniami w zakresie bezpieczeństwa.

4) RYZYKO POWSTAJĄCE W WYNIKU DZIAŁALNOŚCI STRON TRZECICH (GDY TO WŁAŚCIWE I UZASADNIONE)

II.20 Przedsiębiorstwo kolejowe/zarządca infrastruktury:

- rozpoznało potencjalne ryzyko związane z udziałem innych stron spoza systemu kolejowego;
- ustanowiło odpowiednie środki nadzoru w celu ograniczenia powiązanego ryzyka.

3.3 Artykuł 9 ust. 3

System zarządzania bezpieczeństwem każdego zarządcy infrastruktury bierze pod uwagę skutki działań różnych przedsiębiorstw kolejowych w sieci oraz przewiduje środki w celu umożliwienia wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym działania zgodnie z TSI i z krajowymi przepisami bezpieczeństwa i z warunkami ustanowionymi w ich certyfikatach bezpieczeństwa. Ponadto będzie on stale rozwijany w celu koordynacji procedur awaryjnych zarządcy infrastruktury i wszystkich przedsiębiorstw kolejowych działających w danej sieci infrastruktury.

STRESZCZENIE/OPIS

III.0 System zarządzania bezpieczeństwem zarządcy infrastruktury w porównaniu z systemem przedsiębiorstwa kolejowego jest bardziej szczegółowy pod względem liczby, rodzaju i zakresu działania usługodawców działających w jego sieci: w miarę wzrostu kontaktów z partnerami system zarządzania bezpieczeństwem zarządcy infrastruktury powinien uwzględniać odpowiedni i aktualny poziom złożoności usług świadczonych przez zarządcę.

Procedury w razie awarii powinny być odpowiednie i przewidywać różne scenariusze działań operacyjnych, które mogą się wydarzyć podczas zakłócenia planu, a także interwencję władz publicznych, pogotowia i służb ratunkowych.

KRYTERIA OCENY

- 1) **SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM KAŻDEGO ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY ORAZ SKUTKI DZIAŁAŃ RÓŻNYCH PRZEDSIĘBIORSTW KOLEJOWYCH ZGODNIE Z TSI I Z KRAJOWYMI PRZEPISAMI BEZPIECZEŃSTWA I Z WARUNKAMI USTANOWIONYMI W CERTYFIKATACH BEZPIECZEŃSTWA**

Patrz dokument dotyczący kryteriów i procedur oceny odnoszący się do części autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa wydanych zgodnie z art. 11 ust. 1 lit. b) dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei.

- 2) **KOORDYNACJA PROCEDUR AWARYJNYCH ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY I WSZYSTKICH PRZEDSIĘBIORSTW KOLEJOWYCH DZIAŁAJĄCYCH W DANEJ SIECI INFRASTRUKTURY**

Patrz załącznik III pkt 2 lit. i).

3.4 Artykuł 9 ust. 4

Każdego roku, najpóźniej do dnia 30 czerwca, wszyscy zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe składają władzy bezpieczeństwa roczny raport dotyczący bezpieczeństwa za poprzedni rok. Raport taki zawiera:

- a) informacje dotyczące spełniania wewnętrznych wymagań bezpieczeństwa oraz informacje o wynikach planów bezpieczeństwa;**
- b) rozwój krajowych wskaźników bezpieczeństwa i CSI określonych w załączniku I, w zakresie właściwym dla organizacji przedkładającej raport;**
- c) wyniki wewnętrznych audytów bezpieczeństwa;**
- d) zauważone usterki i niesprawności w działaniach eksploatacyjnych oraz zarządzaniu infrastrukturą, mogące zainteresować władzę bezpieczeństwa.**

STRESZCZENIE/OPIS

IV.0 Roczny raport dotyczący bezpieczeństwa jest streszczeniem odpowiednich informacji, które przedsiębiorstwa kolejowe/zarządcy infrastruktury muszą dostarczyć krajowej władzy bezpieczeństwa.

Przedstawione informacje zarówno w przypadku przedsiębiorstwa kolejowego, jak i zarządcy infrastruktury odnoszą się do oceny poziomu i prawidłowości kultury bezpieczeństwa i systemu zarządzania bezpieczeństwem w organizacji składającej sprawozdanie.

KRYTERIA OCENY

IV.1 Stosowane są procesy służące do skutecznego i terminowego zarządzania wszystkimi właściwymi informacjami/danymi, które należy zgromadzić w celu przedstawienia rocznego raportu dotyczącego bezpieczeństwa właściwej krajowej władzy bezpieczeństwa.

4 ZAŁĄCZNIK III

4.1 Załącznik III pkt 1 — Ogólne wymagania wobec systemu zarządzania bezpieczeństwem

A) Wszystkie właściwe części systemu zarządzania bezpieczeństwem muszą być udokumentowane (...)

STRESZCZENIE/OPIS

A.0 Istotną częścią systemu zarządzania bezpieczeństwem na poziomie organizacyjnym i operacyjnym powinny być procesy i procedury opisujące działania bezpośrednio i pośrednio wpływające na bezpieczeństwo kolei.

Dokumentacja systemu zarządzania bezpieczeństwem powinna być odpowiednio aktualizowana w razie istotnej zmiany technicznej, operacyjnej lub organizacyjnej, nawet jeżeli zmiany nie wpływają bezpośrednio na bezpieczeństwo operacyjne.

Dokumentacja musi zapewniać zdolność identyfikacji procesów systemu zarządzania bezpieczeństwem.

KRYTERIA OCENY

A.1 Istnieje opis rodzajów działań, które są lub będą wykonywane przez organizację kolejową, objaśniający rodzaj, zakres i ryzyko działania.

A.2 Przedsiębiorstwo kolejowe/zarządca infrastruktury przedstawił opis struktury systemu zarządzania bezpieczeństwem przedstawiający podział zadań i obowiązków.

A.3 Przedsiębiorstwo kolejowe/zarządca infrastruktury posiada dokument opisujący wszystkie procesy systemu zarządzania bezpieczeństwem zgodnie z wymogami załącznika III ust. 2, spójny z rodzajem i zakresem wykonywanych usług.

A.4 Istnieje wykaz i krótki opis procesów i zadań istotnych dla bezpieczeństwa właściwych dla rodzajów działań/usług wykonywanych przez przedsiębiorstwo kolejowe/zarządcę infrastruktury.

A.5 Dokumentacja wymieniona w pkt A.1 – A.4 zapewnia wystarczające informacje, które można wykorzystać do planowania/zorganizowania wewnętrznych audytów.

B) (...) w szczególności musi być opisany rozkład odpowiedzialności w strukturach organizacyjnych zarządcy infrastruktury lub przedsiębiorstwa kolejowego.

STRESZCZENIE/OPIS

B.0 Każde przedsiębiorstwo kolejowe/każdy zarządca infrastruktury powinien wyraźnie opisać i określić dziedziny odpowiedzialności w celu ich przydzielenia w systemie organizacyjnym powiązanemu personelowi lub do konkretnych zadań. Każda dziedzina odpowiedzialności powinna być dokładnie opisana i udokumentowana (dalszy opis niniejszego punktu zgodnie z załącznikiem III ust. 1 część C).

Podział zadań i ustalenie odpowiedzialności w zakresie bezpieczeństwa powinno odbywać się formalnie i być zatwierdzone przez kierownictwo wyższego szczebla lub przez pracownika odpowiedzialnego za konkretne stanowisko i zadanie w zakresie bezpieczeństwa.

KRYTERIA OCENY

B.1 Przedsiębiorstwo kolejowe/zarządca infrastruktury wyznaczyło osobę, zatrudnioną przez organizację i posiadającą wykazaną wiedzę w zakresie systemu kolejowego, która ma bezpośredni kontakt z zarządem i/lub dyrektorem zarządzającym i koordynuje system zarządzania bezpieczeństwem na szczeblu kierowniczym (nie na poziomie procesu).

B.2 Osoby w organizacji, którym powierzono obowiązki, mają uprawnienia, kompetencje i odpowiednie środki do wykonywania swoich obowiązków, tzn. funkcja, obowiązki i kompetencje powinny być spójne i odpowiadać danej roli/danemu zadaniu.

B.3 Wyraźnie opisano dziedziny odpowiedzialności związane z bezpieczeństwem i obowiązki przydzielone do konkretnych powiązanych funkcji.

B.4 Wyraźnie opisano powiązane obszary różnych obowiązków.

B.5 Istnieje proces, który zapewnia, by zadania w zakresie bezpieczeństwa były wyraźnie opisane i przydzielane personelowi zgodnie z funkcją, zadaniem i rodzajem odpowiedzialności.

C) Dokumentacja musi wskazywać, jak kierownictwo panuje nad działalnością na różnych poziomach, (...)

STRESZCZENIE/OPIS

C.0 Kontrola na wszystkich poziomach organizacji i nad wszystkimi przydzielonymi funkcjami/pracownikami pozwala rozpoznać błędy/wady w procesach systemu zarządzania bezpieczeństwem i co za tym idzie wprowadzić działania zapobiegawcze/naprawcze. Dlatego istotne jest nie tylko zapewnienie bezpieczeństwa, ale także w przypadku kierownictwa wyższego szczebla, wykonywanie zobowiązań i przepisów prawa w celu zwiększenia bezpieczeństwa kolei.

Przydzielanie zadań i obowiązków w zakresie bezpieczeństwa nie zwalnia organizacji z obowiązków prawnych i zadań w zakresie bezpieczeństwa kolei.

KRYTERIA OCENY

C.1 We wszystkich procesach i dziedzinach odpowiedzialności w zakresie bezpieczeństwa istnieją określone i wykwalifikowane stanowiska, na których obowiązki wykonywane są przez cały cykl operacyjny (tj. przewidziano dyżury, ciągłość i zastępstwa).

C.2 Regularne monitorowanie wykonywania zadań zapewniają pracownicy bezpośredniego pionu kierowniczego, którzy interweniują w razie nieprawidłowego wykonywania zadań.

C.3 Stosowane są procedury w celu połączenia systemu zarządzania bezpieczeństwem z innymi działaniami związanymi z zarządzaniem.

C.4 Istnieją procedury pociągania do odpowiedzialności za pracę osób wykonujących obowiązki w zakresie zarządzania bezpieczeństwem.

C.5 Stosowane są procedury w celu przydzielania odpowiednich zasobów do wykonywania zadań w zakresie bezpieczeństwa.

D) Dokumentacja musi wskazywać (...) udział pracowników i poszczególnych przedstawicieli kierownictwa na wszystkich poziomach (...)

STRESZCZENIE/OPIS

D.0 W każdej organizacji zaangażowanie pracowników jest podstawowym elementem rozwoju kultury bezpieczeństwa, zdobywania zaufania pracowników oraz zachęcania do współpracy, wsparcia i akceptacji. Udział pracowników we wdrażaniu systemu zarządzania bezpieczeństwem jest istotne znaczenie dla rozwoju, utrzymania i poprawy wysokiej kultury bezpieczeństwa w organizacji.

Procesy związane z bezpieczeństwem są zwykle powiązane z innymi złożonymi procesami i obejmują różne poziomy i dziedziny działań, dzięki czemu udział pracowników jest łatwy, naturalny i znaczący.

KRYTERIA OCENY

D.1 W systemie zarządzania bezpieczeństwem istnieją procesy zapewniające reprezentowanie pracowników i przedstawicieli pracowników i konsultowanie się z przedstawicielami pracowników (komitetami/grupami) a także udział pracowników w określaniu, składaniu wniosków i opracowywaniu kwestii bezpieczeństwa związanych z procesami operacyjnymi, które mogą dotyczyć pracowników⁵.

D.2 W systemie zarządzania bezpieczeństwem istnieją procesy zapewniające dokumentowanie ustaleń dotyczących udziału pracowników i konsultacji z pracownikami.

⁵ zob.: motyw 16 dyrektywy 2004/49/WE; art. 12 dyrektywy 95/18/WE

E) Dokumentacja musi wskazywać (...) jak jest zapewniane ciągłe doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem.

STRESZCZENIE/OPIS

E.0 Model ciągłego doskonalenia należy stosować, gdzie jest to praktycznie uzasadnione, do wszystkich właściwych systemów/procesów w organizacji, a zatem również do systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz do działań w zakresie bezpieczeństwa.

Ciągłe doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem i bezpieczeństwa kolei powinno uwzględniać połączenie obydwu procesów z działaniami w zakresie bezpieczeństwa, żeby zapewnić utrzymanie, jeżeli jest to praktycznie możliwe, poziomu działań w zakresie bezpieczeństwa.

Aby proces ciągłych udoskonaleń był skuteczny i wspierał podejmowanie decyzji, musi on obejmować wszystkie odpowiednie etapy systemu zarządzania bezpieczeństwem w organizacji, np.:

- planowanie działań zapobiegawczych/naprawczych;
- wdrażanie tych działań na odpowiednią skalę;
- ocenę/monitorowanie/weryfikację skuteczności tych działań;
- wykonywanie, przegląd i weryfikację planów.

Należy przy tym zapewnić, aby za pomocą właściwych narzędzi statystycznych do analizy danych wszystkie procesy były okresowo sprawdzane i zakończone podczas cyklu zarządzania.

KRYTERIA OCENY

E.1 Przedsiębiorstwo kolejowe/zarządca infrastruktury stosuje procesy i/lub procedury zapewniające, jeżeli jest to praktycznie możliwe, ciągłe doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem. Powinny one obejmować okresowe przeglądy systemu zarządzania bezpieczeństwem w razie stwierdzenia takiej konieczności⁶.

E.2 Stosowane są procesy w celu określenia ustaleń w zakresie monitorowania i analizy odpowiednich danych dotyczących bezpieczeństwa.

E.3 Stosowane są procesy w celu opisanego sposobów usunięcia rozpoznanych uchybień.

E.4 Stosowane są procesy w celu opisanego wdrożenia zmian w zakresie bezpieczeństwa i działań w następstwie wniosków.

E.5 Stosowane są procesy w celu opisanego wykorzystania wyników wewnętrznych audytów do udoskonalenia systemu zarządzania bezpieczeństwem.

⁶ Kryteria oceny występowania procesów zapewniających, tam gdzie jest to praktycznie możliwe, poprawę działań w zakresie bezpieczeństwa określone są zgodnie z załącznikiem III ust. 2 lit. b).

4.2 Załącznik III pkt 2 — Podstawowe elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem

Podstawowymi elementami systemu zarządzania bezpieczeństwem są:

a) polityka bezpieczeństwa zatwierdzona przez dyrektora zarządzającego organizacji i przekazana całej załodze;

STRESZCZENIE/OPIS

a.0 Polityka bezpieczeństwa odzwierciedla zaangażowanie organizacji, zobowiązanie (misję) i strategiczną wizję w zakresie bezpieczeństwa. Polityka zawiera między innymi deklarację intencji a także wskazuje ogólne zamierzenia i cele systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Polityka bezpieczeństwa powinna również określać zasady i podstawowe wartości, zgodnie z którymi postępuje organizacja i pracownicy, i wyraża w ten sposób zaangażowanie organizacji w tworzenie i doskonalenie etyki pracy i daje pracownikom wyraźne wytyczne działania w celu ugruntowania kultury bezpieczeństwa i świadomości w zakresie bezpieczeństwa w organizacji.

KRYTERIA OCENY

a.1 Polityka bezpieczeństwa organizacji jest:

- dostępna dla całego personelu;
- odpowiednia dla rodzaju i zakresu usług przedsiębiorstwa kolejowego/zarządcy infrastruktury;
- zatwierdzona przez dyrektora zarządzającego organizacji.

b) ilościowe i jakościowe cele organizacji dla utrzymania i polepszenia bezpieczeństwa oraz plany osiągnięcia tych celów;

STRESZCZENIE/OPIS

b.0 Działania w zakresie bezpieczeństwa organizacji są ogólnie oceniane pod względem spełnienia wewnętrznych wymagań bezpieczeństwa w organizacji, które należy ustalić i rozdzielić, aby można było nimi zarządzać na wszystkich odpowiednich poziomach organizacji.

Wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury, w ramach swoich systemów zarządzania bezpieczeństwem, muszą wykazać zdolność do zachowania lub zwiększenia poziomu bezpieczeństwa poprzez:

- zmierzenie wyników działań w zakresie bezpieczeństwa (monitorowanie, wewnętrzny audyt);
- określenie najlepszych i wykonalnych środków za pomocą dostępnych zasobów (planowanie bezpieczeństwa);
- zastosowanie zaplanowanych środków (działanie);
- ocenę skuteczności środków (monitorowanie, wewnętrzny audyt, przekazywanie raportów dotyczących bezpieczeństwa).

KRYTERIA OCENY

b.1 Przedsiębiorstwo kolejowe/zarządca infrastruktury stosuje procesy i procedury w celu ustalenia odpowiednich celów w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z ramami prawnymi.

b.2 Przedsiębiorstwo kolejowe/zarządca infrastruktury stosuje procesy i procedury w celu ustalenia odpowiednich celów w zakresie bezpieczeństwa zgodnych z rodzajem, zakresem i odpowiednim ryzykiem przedsiębiorstwa kolejowego/zarządcy infrastruktury.

b.3 Przedsiębiorstwo kolejowe/zarządca infrastruktury stosuje procesy i procedury w celu regularnej oceny ogólnych działań w zakresie bezpieczeństwa w odniesieniu do własnych celów bezpieczeństwa oraz tych ustanowionych na poziomie państwa członkowskiego.

b.4 Przedsiębiorstwo kolejowe/zarządca infrastruktury stosuje procesy i procedury w celu monitorowania i oceny ustaleń dotyczących działalności operacyjnej poprzez:

- zbieranie odpowiednich danych o bezpieczeństwie w celu określenia tendencji w działalności w zakresie bezpieczeństwa i oceny zgodności z celami;
- ocenę poprzednich działań (nie dotyczy organizacji składających wnioski po raz pierwszy) pod względem celów dotyczących bezpieczeństwa;
- interpretowanie odpowiednich danych i wdrażanie koniecznych zmian.

b.5 Przedsiębiorstwo kolejowe/zarządca infrastruktury stosuje procesy w celu opracowania planów i procedur służących osiągnięciu celów.

c) procedury służące osiągnięciu istniejących, nowych i zmienionych standardów technicznych i operacyjnych oraz innych przewidzianych warunków — ustanowionych w:

- ***TSI, lub***
 - ***krajowych przepisach bezpieczeństwa, o których mowa w art. 8 i załączniku II, lub***
 - ***innych, stosownych przepisach, lub***
 - ***decyzjach władzy bezpieczeństwa,***
- oraz procedury służące do zapewnienia zgodności ze standardami i innymi przewidzianymi warunkami w całym cyklu życiowym sprzętu i okresie działalności;***

STRESZCZENIE/OPIS

c.0 Wszystkie procedury i procesy związane z bezpieczeństwem w systemie zarządzania bezpieczeństwem muszą:

- służyć do zapewnienia zgodności z ramami prawnymi i być aktualizowane w celu uwzględnienia wszelkich zmian lub dodatków;
- odpowiadać rodzajowi i zakresowi usług wykonywanych przez organizację;
- odpowiadać właściwym zmianom organizacyjnym.

W ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem powinien być stosowany proces/procedura służące do szybkiego rozpoznawania, zbierania i zapisywania, dla każdej kategorii personelu, wymagań zawartych w przepisach UE, TSI, krajowych przepisach bezpieczeństwa i wewnętrznych regułach/procedurach.

Organizacje powinny stosować proces/procedurę służącą do szybkiego wykrywania/rozpoznawania różnic/dodatków w ramach regulacyjnych. Ramy regulacyjne mogą zawierać różne dokumenty, np. TSI, dokumenty powiązane z normami technicznymi, krajowymi przepisami bezpieczeństwa, o których mowa w art. 8 i załączniku II, oraz z innymi właściwymi przepisami.

Dla celów konserwacji organizacje muszą zapewniać zgodność ze wszystkimi przepisami prawa i odpowiednimi specyfikacjami, standardami i wymogami w całym cyklu życiowym sprzętu i okresie działalności.

KRYTERIA OCENY

c.1 W systemie zarządzania bezpieczeństwem stosowane są procesy i procedury służące do określenia wszystkich niezbędnych wymogów bezpieczeństwa, odpowiadające rodzajowi i zakresowi działalności prowadzonej przez przedsiębiorstwo kolejowe/zarządcę infrastruktury, oraz służące do zapewnienia aktualizacji i wykonania tych wymogów (zarządzanie kontrolą zmian).

c.2 W systemie zarządzania bezpieczeństwem stosowane są procesy i procedury służące do monitorowania procesu wdrażania wszystkich niezbędnych wymogów bezpieczeństwa.

c.3 W systemie zarządzania bezpieczeństwem stosowane są procesy i procedury służące do wykonywania działań naprawczych, w razie potrzeby, do zapewnienia zgodności systemu kolejowego ze standardami i innymi przewidzianymi warunkami w całym cyklu życiowym sprzętu i okresie działalności.

c.4 W systemie zarządzania bezpieczeństwem stosowane są procesy i procedury służące do zapewnienia zgodnego z przeznaczeniem wykorzystywania odpowiedniego personelu, szczególnych dokumentów, sprzętu i taboru kolejowego⁷.

c.5 W systemie zarządzania bezpieczeństwem stosowane są procesy i procedury służące do zapewnienia zgodności przeprowadzania konserwacji z odpowiednimi wymogami.

⁷ Personel, procedury i tabor kolejowy oznaczają w całości elementy działalności w tym kontekście.

d) procedury i metody przeprowadzania ocen ryzyka i stosowania środków nadzoru ryzyka w sytuacjach, kiedy zmiana warunków prowadzenia działalności lub wprowadzenie nowego materiału powoduje nowe ryzyko dla infrastruktury lub prowadzonej działalności;

STRESZCZENIE/OPIS

d.0 Organizacje kolejowe muszą stosować system służący do kontroli zmian/nowych projektów i zarządzania powiązaniem ryzykiem, uwzględniający również ryzyko związane z bezpieczeństwem pracy⁸.

Zmiany mogą dotyczyć:

- techniki/technologii;
- procedur/reguł/norm operacyjnych;
- struktury organizacyjnej.

System zarządzania bezpieczeństwem musi zapewniać stosowanie, w odpowiednim przypadku, wspólnych metod oceny (CSM) w zakresie ryzyka, opracowanych zgodnie z art. 6 ust. 3 lit a) dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei.

KRYTERIA OCENY

d.1 Przedsiębiorstwo kolejowe/zarządca infrastruktury stosuje procesy i kryteria służące do rozpoznawania zmian sprzętu, procedur, organizacji, stanu zatrudnienia i kontaktów ze stronami trzecimi.

d.2 Przedsiębiorstwo kolejowe/zarządca infrastruktury stosuje procesy służące do oceny poziomu wpływu zmian w celu podjęcia decyzji o zastosowaniu CSM w zakresie oceny ryzyka.

d.3 Przedsiębiorstwo kolejowe/zarządca infrastruktury stosuje procesy służące do zapewnienia oceny ryzyka i określenia środków kontrolnych.

d.4 Przedsiębiorstwo kolejowe/zarządca infrastruktury stosuje procesy służące do monitorowania wykonania i skuteczności środków kontrolnych.

d.5 Stosowane są procesy/procedury służące do oceny wspólnie z innymi organizacjami (zarządcami infrastruktury, innymi przedsiębiorstwami kolejowymi, stronami trzecimi etc.) wspólnego ryzyka wskutek wprowadzenia zmian.

d.6 Wyniki analizy ryzyka są dostrzegalne przez wszystkich właściwych pracowników, a także stosowane są procesy służące do wykorzystania tych wyników dla potrzeb innych procesów w organizacji.

⁸ zob.: dyrektywa 2004/49/WE, motyw 14

e) określenie programów szkolenia personelu i systemów dla zapewnienia, że kompetencje personelu zostaną utrzymane, a zadania wykonane odpowiednio;

STRESZCZENIE/OPIS

e.0 Organizacja musi zapewnić, aby wszyscy pracownicy odpowiadający za system zarządzania bezpieczeństwem byli kompetentni do wykonywania zadań oraz aby zawsze utrzymany był poziom umiejętności i wiedzy.

Jeżeli nie przewidziano inaczej w przepisach szczególnych, system zarządzania kompetencjami powinien zawierać:

- zasady wyboru (podstawowy wymagany poziom wykształcenia, cechy osobowościowe i zdrowie fizyczne);
- wstępne szkolenie oraz zaświadczenie o zdobytych kompetencjach i umiejętnościach;
- stałe szkolenia i okresową aktualizację posiadanej wiedzy i umiejętności;
- sprawdziany umiejętności, w razie potrzeby;
- konkretne środki podejmowane w przypadku długiej nieobecności w pracy, w razie potrzeby;
- specjalne szkolenie w zakresie systemu zarządzania bezpieczeństwem dla pracowników bezpośrednio zajmujących się wdrażaniem systemu zarządzania bezpieczeństwem, np. kierownika ds. bezpieczeństwa, dla osób odpowiedzialnych za procesy/funkcje związane z bezpieczeństwem etc.

KRYTERIA OCENY

e.1 Przedsiębiorstwo kolejowe/zarządca infrastruktury wprowadził system zarządzania kompetencjami, który przewiduje:

- określenie stanowisk odpowiedzialnych za podejmowanie decyzji operacyjnych dotyczących systemu;
- określenie stanowisk związanych z wykonywaniem zadań istotnych dla bezpieczeństwa;
- przypisanie do stanowisk wymagań, które trzeba spełnić przy wykonywaniu zadań w ruchu krajowym i międzynarodowym;
- przydzielenie pracowników do odpowiednich zadań w zależności od ich kompetencji.

e.2 System zarządzania kompetencjami jest zgodny z:

- działaniami w ramach TSI, w zależności od stopnia kontroli przedsiębiorstwa kolejowego/zarządcy infrastruktury i w odpowiednim przypadku;
- krajowymi wymogami, które wdrażają lub rozwijają odpowiednie części TSI w przepisach krajowych;
- krajowymi wymogami dotyczącymi kwestii/elementów nieobjętych lub nie regulowanych w TSI;
- wewnętrznymi regułami i zasadami w zakresie kwalifikacji personelu.

e.3 Stosowane są procedury służące do zapewnienia aktualizowania/odświeżania wymaganej wiedzy, umiejętności i zdolności (psychicznej i fizycznej) pracowników w celu utrzymania poziomu wymaganego do bezpiecznego wykonywania wszystkich zadań.

f) ustalenia zapewniające odpowiedni dostęp do informacji w ramach organizacji oraz, gdzie to właściwe, wymianę informacji między organizacjami działającymi w ramach tej samej infrastruktury;

STRESZCZENIE/OPIS

f.0 Istotna jest wymiana właściwych informacji dotyczących bezpieczeństwa w organizacjach i między nimi. Dlatego powinny istnieć określone kanały wymiany informacji i kontakty, tworzące zorganizowany proces, aby wszystkie informacje trafiały do właściwej osoby/roli/funkcji w szybki i zrozumiały sposób.

Wszystkie niezbędne informacje związane z bezpieczeństwem powinny być identyfikowalne, zachowane, kompletne i dostępne w razie potrzeby.

KRYTERIA OCENY

f.1 W systemie zarządzania bezpieczeństwem stosowane są odpowiednie procesy zapewniające pracownikom dostęp do wszystkich właściwych informacji dotyczących bezpieczeństwa, a także informacje o codziennej działalności, zanim informacje te zostaną egzekwowane/wykorzystane.

f.2 Wszyscy zainteresowani pracownicy mają zapewniony dostęp do dokumentów/informacji.

f.3 Aby zapewnić znajomość i zrozumienie systemu zarządzania bezpieczeństwem, stosowany jest proces informacyjny umożliwiający wszystkim pracownikom zajmujących się procesami związanymi z bezpieczeństwem uzyskanie odpowiednich dokumentów i oraz zlokalizowanie i odszukanie tych części, których pracownicy potrzebują.

f.4 Istnieje proces zapewniający przekazywanie informacji o systemie zarządzania bezpieczeństwem całemu personelowi ds. bezpieczeństwa (kierownictwu i personelowi wykonującemu zadania istotne dla bezpieczeństwa) oraz informowanie innych pracowników o istnieniu i celach systemu.

f.5 Ustalone są odpowiednie zasady przekazywania informacji między organizacjami kolejowymi.

g) procedury i formaty dla dokumentowania informacji dotyczącej bezpieczeństwa i wskazanie procedury ustalającej sposób nadzoru nad ważnymi informacjami dotyczącymi bezpieczeństwa;

STRESZCZENIE/OPIS

g.0 Organizacje muszą ustalić procedury kontroli dokumentacji i danych na podstawie istniejących systemów zarządzania; dokumenty i zachowane informacje muszą być łatwo dostępne w celu ich sprawdzenia i/lub weryfikacji.

Środki stosowane w celu nadzoru ważnych informacji dotyczących bezpieczeństwa mają znaczenie dla utrzymania i poprawy działań w zakresie bezpieczeństwa w organizacji i pozwalają na szybkie i skuteczne podejmowanie działań naprawczych.

Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządca infrastruktury działające w tej samej sieci powinny stosować zasady prawidłowej wymiany należycie udokumentowanych, właściwych informacji dotyczących bezpieczeństwa. Powinni opracować i propagować korzystanie ze standardowych protokołów formalnych informacji dotyczących działalności (rejstry kolejowe, ograniczenia ruchu/działalności itp.) służących do harmonizacji wymiany informacji.

KRYTERIA OCENY

g.1 W systemie zarządzania bezpieczeństwem stosowane są odpowiednie procesy zapewniające dokładne, kompletne, odpowiednio zaktualizowane i należycie udokumentowane informacje.

g.2 W systemie zarządzania bezpieczeństwem stosowane są procesy służące do:

- formatowania, tworzenia, dystrybucji i kontrolowania zmian całej odpowiedniej dokumentacji dotyczącej bezpieczeństwa;
- otrzymywania, zbierania i przechowywania/archiwizowania całej odpowiedniej dokumentacji/wszystkich informacji w postaci papierowej lub w innej postaci/na innych nośnikach informacji.
- zapewnienia, aby pracownicy otrzymywali wcześniej wszystkie odpowiednie i aktualne dokumenty i podejmowali działania w związku z tymi informacjami w razie potrzeby.

g.3 W systemie zarządzania bezpieczeństwem stosowane są odpowiednie procesy zapewniające spójność i zrozumiałość języka/treści.

g.4 Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury wprowadziły ustalenia w zakresie zapobiegania lub ograniczania przeszkód w komunikacji; należy wykazać stosowanie standardowych protokołów/formatów służących do przekazywania informacji dotyczących bezpieczeństwa i dokumentowania wszystkich odpowiednich danych.

h) procedury zapewniające, że wypadki, incydenty, wypadki, których uniknięto, i inne niebezpieczne zdarzenia są zgłaszane, badane i analizowane oraz że niezbędne kroki zapobiegawcze zostały podjęte;

STRESZCZENIE/OPIS

h.0 Organizacje kolejowe powinny wykorzystywać ustrukturyzowany system monitorowania i proces zarządzania decyzjami. Takie systemy i procesy mogą wesprzeć i ułatwić przekazywanie informacji o błędach, niebezpiecznych zdarzeniach/sytuacjach, w tym o przypadkach popełnienia błędów przez pracowników lub o niezastosowania właściwych procedur bezpieczeństwa itp. W odpowiednich przypadkach należy dokonać analizy przyczyn źródłowych, uwzględnić wyniki i wnioski w programach szkoleniowych oraz udostępnić wyniki wszystkim zainteresowanym/zaangażowanym pracownikom i jeżeli to konieczne — wszystkim zainteresowanym stronom.

Personel, którego bezpośrednio lub pośrednio dotyczą przypadki związane z bezpieczeństwem, powinien aktywnie uczestniczyć w procesie rozwiązywania problemów w celu znalezienia i opracowania środków zapobiegawczych.

KRYTERIA OCENY

h.1 W systemie zarządzania bezpieczeństwem stosowane są odpowiednie procesy oraz przewidziane są kompetentne osoby w celu zapewnienia:

- zgłaszania, badania i analizowania wypadków, incydentów, wypadków, których uniknięto, i innych niebezpiecznych zdarzeń;
- przekazywania organom krajowym, zgodnie z właściwymi przepisami, informacji o wypadkach, incydentach, wypadkach, których uniknięto, i innych niebezpiecznych zdarzeniach;
- oceny i w stosownym wypadku wykonania, oraz egzekwowania zaleceń krajowych organów bezpieczeństwa i krajowych organów dochodzeniowych wynikających z sektorowych/wewnętrznych dochodzeń;
- zapoznania się i uwzględnienia odpowiednich sprawozdań/informacji pochodzących od innych przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury.

h.2 System zarządzania bezpieczeństwem zapewnia, aby:

- właściwe informacje o dochodzeniach i przyczynach wypadków, incydentów, wypadków, których uniknięto, i innych niebezpiecznych zdarzeń wykorzystywano przy poznawaniu i przyjmowaniu środków naprawczych w celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa;
- procedury dochodzeniowe uwzględniały skutki działalności innych przedsiębiorstw kolejowych/zarządców infrastruktury;
- przydzielano zasoby i organizowano szkolenia dla celów dochodzeniowych.

i) postanowienia wynikające z planów działania, alarmowania i informowania w razie niebezpieczeństwa, uzgodnione z odpowiednimi władzami publicznymi;

STRESZCZENIE/OPIS

i.0 Każda organizacja kolejowa musi ustanowić plan w razie niebezpieczeństwa określający i wyszczególniający różne rodzaje i poziomy (krytyczne, niekrytyczne itd.) niebezpieczeństwa, które mogą się pojawić. Każdy plan należy okresowo poddawać ocenie. Należy w nim wyszczególniać działania, powiadomienia i informacje w razie niebezpieczeństwa.

Dla każdego rodzaju niebezpieczeństwa plan powinien określać:

- różne zainteresowane/zaangażowane strony lub osoby z personelu;
- połączenia z przedsiębiorstwami kolejowymi, zarządcami infrastruktury i władzami publicznymi;
- informacje o działaniach i czynnościach podejmowanych w razie niebezpieczeństwa;
- procesy i procedury stosowane w zależności od rodzaju niebezpieczeństwa.

KRYTERIA OCENY

i.1 Przedsiębiorstwo kolejowe/zarządca infrastruktury określił wszystkie rodzaje niebezpieczeństwa i stosuje procedury rozpoznawania nowych niebezpieczeństw.

i.2 Przedsiębiorstwa kolejowe/zarządcy infrastruktury stosują procesy umożliwiające:

- szybki kontakt ze służbami ratunkowymi;
- przekazanie służbom ratunkowym wszystkich właściwych informacji potrzebnych do wcześniejszego przygotowania się do akcji ratunkowej oraz potrzebnych na miejscu zdarzenia.

DLA KAŻDEGO RODZAJU OKREŚLONEGO NIEBEZPIECZEŃSTWA:

i.3 Określono zadania i obowiązki wszystkich stron (zarządcy infrastruktury, przedsiębiorstwa kolejowego, służb ratunkowych itd.).

i.4 Istnieją plany działań, powiadomienia o niebezpieczeństwie i informacje zawierające:

- procedury alarmowania wszystkich odpowiedzialnych za zarządzanie kryzysowe;
- zasady informowania wszystkich stron o niebezpieczeństwie, w tym przekazywanie pasażerom instrukcji postępowania w razie wypadku.

i.5 Określono i przydzielono zasoby, środki i potrzeby szkoleniowe.

i.6 Stosowane są procedury w celu jak najszybszego przywrócenia normalnych warunków działalności.

i.7 Istnieją procedury testowania planów kryzysowych wspólnie ze stronami trzecimi w celu szkolenia personelu, sprawdzania procedur alarmowych, rozpoznania słabych punktów i sposobu postępowania w potencjalnych sytuacjach zagrożenia.

i.8 W przypadku nieprawidłowego działania:

- wyraźnie określono połączenia z przedsiębiorstwami kolejowymi, zarządcami infrastruktury i stronami trzecimi i jednoznacznie przydzielono obowiązki kompetentnemu personelowi;
- można natychmiast skontaktować się z kompetentnym personelem w celu podjęcia koniecznych decyzji.

Ocena przedsiębiorstw kolejowych

i.9 Procedury zapewniają zarządcy infrastruktury łatwy i szybki kontakt z kompetentnym personelem (szczególnie w przypadku usług w zakresie towarów niebezpiecznych) z odpowiednią znajomością języków.

Ocena zarządcy infrastruktury

i.10 Wszystkie plany i procedury awaryjne zarządcy infrastruktury są koordynowane z przedsiębiorstwem kolejowym działających w danej sieci infrastruktury lub w innej sieci, z której korzysta.

i.11 Stosowane są ustalenia w celu natychmiastowego zatrzymania w razie konieczności działalności i ruchu kolejowego i powiadomienia zainteresowanych stron o podjętych działaniach.

j) postanowienia dotyczące okresowych wewnętrznych audytów systemów zarządzania bezpieczeństwem.

STRESZCZENIE/OPIS

j.0 Wewnętrzne audyty służą do przeglądu systemu zarządzania bezpieczeństwem i sprawdzenia jego ciągłej skuteczności, np. czy procedury opisane w systemie zapewniają zgodność usług przedsiębiorstwa kolejowego/zarządcy infrastruktury z odpowiednimi wymaganiami.

Przedsiębiorstwa kolejowe/zarządcy infrastruktury powinni wprowadzić kalendarz wewnętrznych audytów, aby spełnić wymagania art. 9 ust. 4 dotyczące składania raportu krajowej władzy bezpieczeństwa (planowanie audytu).

Pracownicy odpowiedzialni za przeprowadzanie wewnętrznych audytów (audytorzy) muszą mieć kwalifikacje i doświadczenie w dziedzinie/sprawie podlegającej kontroli, a także muszą mieć umiejętności i być odpowiednio przygotowani i przeszkoleni w celu przeprowadzenia audytów.

Audyty należy przeprowadzać bezstronnie i niezależnie: audytorzy powinni być niezależni od jednostki organizacyjnej poddawanej audytowi; należy zapobiegać konfliktowi interesów między stroną oceniającą a poddawaną ocenie.

KRYTERIA OCENY

j.1 Przedsiębiorstwo kolejowe/zarządca infrastruktury posiada wewnętrzny system audytu, który jest niezależny, bezstronny i działa w przejrzysty sposób.

j.2 Przedsiębiorstwo kolejowe/zarządca infrastruktury posiada harmonogram zaplanowanych wewnętrznych audytów, który można zmieniać na podstawie wyników z poprzednich audytów i monitorowania działalności.

j.3 Audyty przeprowadzane są przez osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje.

j.4 Stosowane są procedury i/lub procesy służące do:

- rozpoznawania i wyboru audytorów,
- analizy i oceny wyników z audytów,
- proponowania i wykonywania konkretnych działań/środków naprawczych,
- sprawdzania skuteczności wcześniejszych środków/działań.

j.5 Kierownictwo wyższego szczebla zna wyniki audytów i ponosi całościową odpowiedzialność za wprowadzenie zmian do systemu zarządzania bezpieczeństwem.

j.6 Przedsiębiorstwo kolejowe/zarządca infrastruktury przedstawia, jak planuje się proces audytu w związku z ustaleniami dotyczącymi rutynowego monitorowania, aby zapewnić zgodność z wewnętrznymi procedurami i standardami.