TYTUŁ	
AKCEPTACJA RAPORTÓW OCENY BEZPIECZEŃSTWA SPORZĄDZONYCH PRZEZ INNE STRONY	
TWÓRCA	**TEMAT DOTYCZY**
SG STR, SG CCS, SG RST	WSZYSTKICH TSI CCS, WSZYSTKICH TSI RST

OPIS I WYJAŚNIENIE KONTEKSTU

Zakres/kontekst dla CCS i RST

W ramach weryfikacji WE NoBo musi ocenić, czy produkty ogólnego przeznaczenia dotyczące bezpieczeństwa lub ich zastosowanie w podsystemach zaprojektowano, zwalidowano i wytworzono drogą systematycznego podejścia — to ważny aspekt oceny zasadniczych wymagań dla bezpieczeństwa według IOD oraz TSI.

Uwaga: w celu uproszczenia dokumentu rozróżnienie pomiędzy produktem a zastosowaniem ogólnego przeznaczenia jest używane tylko tam, gdzie to konieczne.

W tym kontekście zasadnicze wymaganie dla bezpieczeństwa:

1. obejmuje aspekty, które branża określa następująco: bezpieczeństwo produktów, bezpieczeństwo kolei, bezpieczeństwo funkcjonalne, bezpieczeństwo i higiena pracy personelu kolejowego, bezpieczeństwo i higiena pasażerów oraz bezpieczeństwo i higiena innych osób, m.in. mieszkających w pobliżu linii kolejowych. Zakres ten w ograniczonym stopniu pokrywa się z zakresem zasadniczego wymagania dla zdrowia.
2. stanowi, że zarządzanie bezpieczeństwem musi uwzględniać wszystkie racjonalnie przewidywalne zagrożenia, ale nie musi obejmować zapobiegania znaczącym atakom przestępczym lub militarnym mogącym spowodować nieprawidłowe działanie ocenianego produktu/urządzenia. Oznacza to, że należy uwzględnić niewielkie, przewidywalne nadużycia, ale aspekt poważniejszych ataków może ocenić wnioskodawca w ramach samooceny poza zakresem oceny TSI.
3. jest często postrzegane jako obejmujące także ochronę przed znacznymi szkodami w środowisku lub ochronę przed znacznymi stratami materialnymi. Wnioskodawca może więc uwzględnić również te aspekty w swoich czynnościach zarządzania bezpieczeństwem. Nie są wymagane przez TSI, więc pozostają poza zakresem działania NoBo.

Ponadto: w tym kontekście ocena bezpieczeństwa ogranicza się do zakresu zdefiniowanego przez TSI, tj. produktu/urządzenia oraz jego wpływu na resztę systemu kolejowego.

W tym kontekście oena NoBo zwykle <u>częściowo</u> opiera się na raportach ISA i/lub raportach oceny bezpieczeństwa AsBo, które wnioskodawca często zleca osobno, oprócz czynności NoBo.

Te zalecenia (RFU) opisują warunki akceptacji takich raportów jako dowodów na użytek oceny NoBo opartej na TSI.

NoBo odpowiada za sprawdzenie zgodności tych raportów z powiązanymi wymaganiami TSI, aby określić, czy wnioskodawca spełnił te wymagania.

Uwaga: W ramach raportu ISA i/lub raportów oceny bezpieczeństwa AsBo mogą być wykorzystane dodatkowe dowody. One również podlegają wymaganiom dotyczącym akceptacji określonym w tych zaleceniach.

Tam, gdzie to konieczne, te zalecenia rozróżniają następujące oceny bezpieczeństwa:

- składników interoperacyjności (IC); oraz
- podsystemów (SubS).

Wprowadzenie dla CCS i RST

IOD (dok. 1) i powiązane TSI narzucają pewne parametry oceny spełnienia zasadniczego wymagania dla bezpieczeństwa przez IC i SubS. Należy rozważyć dwa przypadki.

Przypadek 1: TSI lub powiązane listy norm w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej (EU OJ) narzucają lub zalecają stosowanie grupy norm CENELEC (EN 50126, 50128, 50129, 50159, 50657) albo CSM-RA. Uznaje się, że te normy/to rozporządzenie przedstawia(ją) dobre praktyki branżowe w zakresie systematycznego sposobu projektowania, produkcji i walidacji produktów/urządzeń dotyczących bezpieczeństwa.

Przypadek 2: Niektóre TSI narzucają zastosowanie części rozporządzenia CSM-RA podczas oceny pewnych precyzyjnie zdefiniowanych parametrów podstawowych SubS (np. „4.2.5.5.9 *Awaryjne otwieranie drzwi*" w rozporządzeniu nr 1302/2014 w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor — lokomotywy i tabor pasażerski" systemu kolei w Unii Europejskiej (TSI LOC&PAS 1302/2014)). Części i zakres rozporządzenia CSM-RA, jakie należy zastosować, musi zdefiniować wzywająca do tego TSI (patrz §3 lit. a) w dok. 2). Ten przypadek dotyczy obecnie tylko TSI LOC&PAS.

Dowód spełnienia powyższych wymagań (norm CENELEC i/lub CSM-RA) można dostarczyć w postaci raportu ISA, jeśli potwierdza zgodność z normami CENELEC i/lub raportu oceny bezpieczeństwa AsBo, jeśli potwierdza zgodność z (wymaganymi częściami) CSM-RA.
Uwaga: Zamiast akceptować powyższe dowody od innych stron, NoBo może samodzielnie przeprowadzić powiązane oceny zgodności w ramach oceny TSI.
Zadania trzech organów oceny zgodności (CAB) — ISA, AsBo oraz NoBo — wymagają dobrej koordynacji:

1) Wnioskodawca musi zapewnić, że jego produkt/urządzenie spełnia wszystkie powiązane wymagania TSI + CENELEC + CSM-RA + inne prawne lub umowne

wymagania dotyczące bezpieczeństwa. Uwaga: Zwykle nie powoduje to problemów, gdyż różne wymagania nakładają się na siebie i dobrze się integrują.

2) Wnioskodawca musi zadbać o to, by wszystkie aspekty produktu/urządzenia dotyczące bezpieczeństwa były systematycznie ocenione przez ISA, AsBo lub NoBo (według właściwości tych organów). Należy unikać podwójnej oceny. Należy także unikać luk między ocenami.

3) Odpowiedzialność za ocenę spełnienia wymagań TSI ponosi NoBo. Dowody tej oceny są częściowo zawarte w odpowiednich raportach ISA i/lub AsBo. Zlecając taką kombinację czynności ISA, AsBo lub NoBo, wnioskodawca musi tak przydzielić zadania, aby zapewnić NoBo możliwość ostatecznego prześledzenia spełnienia wszystkich wymagań w celu wystawienia certyfikacji WE.

4) Wnioskodawca lub producent musi zdecydować, czy cykl życia rozwoju jego produktu/urządzenia będzie:

   a. mieć na celu bezpośrednie wykazanie bezpieczeństwa tego konkretnego zastosowania, czy

   b. (na podstawie interesu handlowego / ponownego użycia projektu produktu) zostanie ocenione również bezpieczeństwo produktu ogólnego przeznaczenia lub zastosowania ogólnego przeznaczenia.

Produkt ogólnego przeznaczenia można ocenić na długo przez zleceniem czynności AsBo lub NoBo, więc wnioskodawcy często zlecają to zadanie ISA.

Ocena zastosowania ogólnego przeznaczenia jest w znacznym stopniu zgodna z koncepcją oceny IC przez NoBo. To zadanie można częściowo zlecić ISA oraz NoBo.

Ocena konkretnego zastosowania jest w znacznym stopniu zgodna z koncepcją oceny SubS. W zależności od obowiązujących TSI, to zadanie można częściowo zlecić kombinacji ISA, AsBo oraz NoBo.

5) Jeśli wnioskodawca postanowi zlecić zadania ISA, AsBo oraz NoBo temu samemu organowi, wówczas wnioskodawca musi upewnić się, że ten organ posiada wymagane kompetencje i jest odpowiednio akredytowany/notyfikowany do wykonania wszystkich zadań.

Uwaga: Może powstać wzajemna zależność między oceną CSM a oceną NoBo. Zaleca się, by AsBo i NoBo koordynowały swoje zadania pod tym względem.

Poniższe rysunki stanowią wszechstronną prezentację bieżącej sytuacji CSM w obszarach RST oraz CCO/CCT, wskazującą różne nakłady pracy i zakres czynności.

PROPOZYCJA RFU

I) CSM-RA CAŁEGO PROJEKTU KONTRA CSM-RA OPARTA NA TSI

Obecnie tylko TSI dla CCS oraz LOC&PAS odnoszą się do czynności CSM-RA. Aby odróżnić CSM-RA opartą na TSI od CSM-RA na poziomie całego projektu, ten dokument stosuje poniżej następujące terminy: CSM TSI oraz CSM. CSM TSI i/lub raporty ISA to obowiązkowy wkład w ocenę NoBo. Ocena CSM na poziomie projektu zwykle nie wnosi wkładu w ocenę TSI, ale sama ocena TSI to ważny wkład w ocenę CSM na poziomie projektu.

I.1) OCENA CSM-RA NA POZIOMIE CAŁEGO PROJEKTU:

CSM można zastosować w odniesieniu do zakresu całego projektu tylko wtedy, gdy wnioskodawca (często producent) uzna, że zmiana wprowadzana przez projekt do systemu kolejowego jest znacząca (w przeciwnym razie nie obowiązują wymagania CSM-RA dotyczące zarządzania bezpieczeństwem).

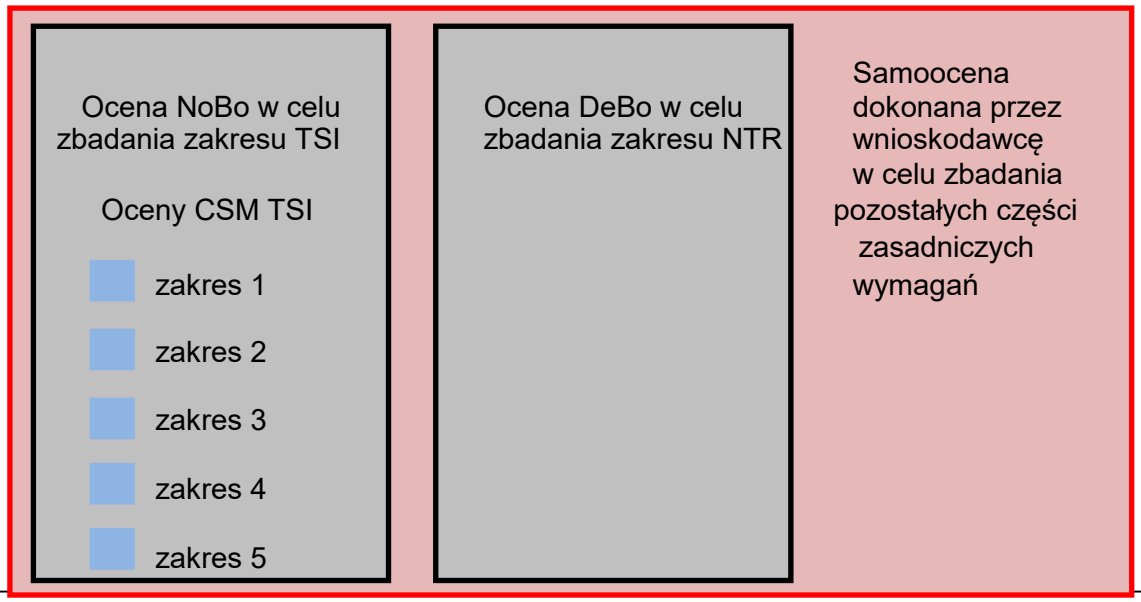
Ocena CSM-RA na poziomie całego projektu pozostaje poza zakresem oceny zgodności z TSI dokonywanej przez NoBo.

W przypadku TSI LOC&PAS oraz TSI CCS, CSM TSI musi objąć różne zakresy: I.2) OCENA CSM-RA OPARTA NA TSI LOC&PAS PROWADZONA PRZEZ NOBO:

Typowa sytuacja w projektach RST:

Ocena CSM-RA TSI obejmuje zasadnicze wymagania NoBo i DeBo oraz te, które mieszczą się w zarządzaniu bezpieczeństwem dla całego zakresu projektu.

W projektach RST ocena CSM TSI jest obowiązkowa tylko dla bardzo małych sekcji zakresu projektu.



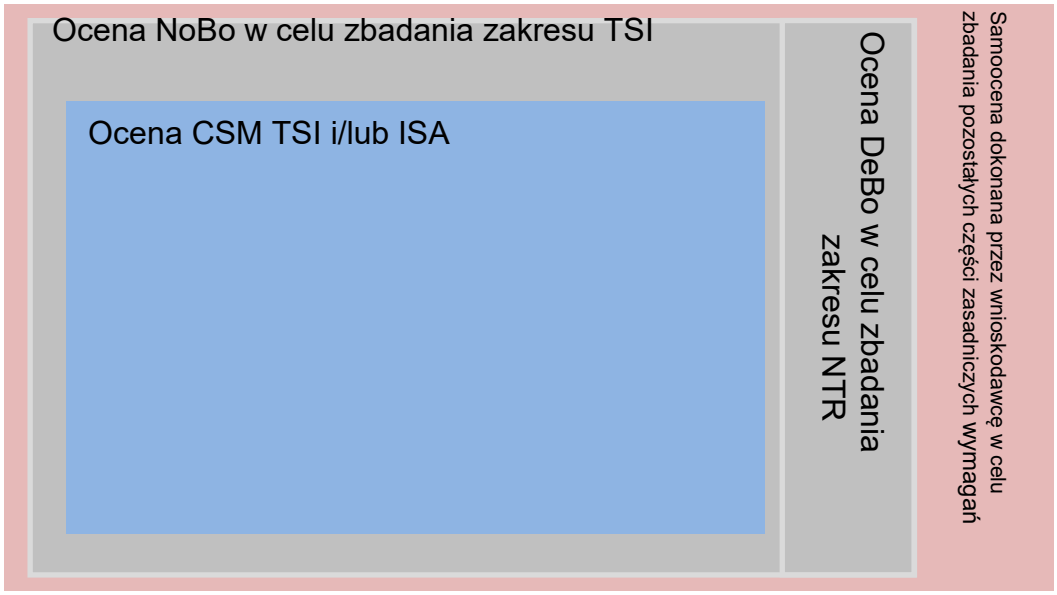
TSI LOC&PAS narzuca stosowanie CSM TSI dla pewnych konkretnych, pojedynczych wymagań dotyczących bardzo małych obszarów. Raport(y) oceny bezpieczeństwa dla CSM TSI wymagane przez TSI LOC&PAS wykorzystuje się jako dowody na użytek oceny TSI prowadzonej przez NoBo. Muszą więc być gotowe, zanim NoBo zakończy swoją ocenę. Nie można zastosować w zamian raportów ISA z powodu rygorystycznych wymagań TSI.

I.3) OCENA CSM-RA OPARTA NA TSI CCS PROWADZONA PRZEZ NOBO (posiadającą uprawnienia AsBo):

Typowa sytuacja w projektach CCO/CCT:

Ocena CSM TSI obejmuje zasadnicze wymagania NoBo i DeBo oraz te, które mieszczą się w zarządzaniu bezpieczeństwem dla całego zakresu projektu.

Oceny CSM TSI / ISA obejmują bardzo duże sekcje zakresu projektu.



TSI CCS nazywa CSM TSI „dowodem” (tabela 6.2 i 6.3) w odniesieniu do oceny bezpieczeństwa.

TSI CCS nie wymaga raportów oceny bezpieczeństwa CSM TSI (to tylko jedna z opcji). Jeśli wymogi bezpieczeństwa są objęte innymi dokumentami stanowiącymi dowody (np. raportem ISA zgodnym z normami CENELEC), wówczas raport oceny bezpieczeństwa CSM TSI można zastąpić raportem ISA.

Dozwolone są także kombinacje obydwu dokumentów pod warunkiem, że nie występują luki.

II) AKCEPTACJA RAPORTÓW OCENY BEZPIECZEŃSTWA PRZEZ NOBO

II.1) AKCEPTACJA RAPORTU CSM TSI SPORZĄDZONEGO PRZEZ ASBO

W celu zaakceptowania sporządzonego przez AsBo raportu oceny bezpieczeństwa dotyczącego spełnienia wymagań TSI na użytek CSM TSI jednostka NoBo musi sprawdzić, czy:

Jednostka AsBo dokonująca oceny jest zarejestrowana w ERADIS (https://pdb.era.europa.eu/) dla odpowiedniego zakresu oceny.

Pozycja badana przez raport oceny bezpieczeństwa AsBo obejmuje pełny zakres oceny TSI dokonywanej przez NoBo.

W przypadku podejścia łączonego kombinacja podzakresów ocen AsBo, ISA oraz NoBo musi pokrywać cały zakres dla produktu/urządzenia.

Raport oceny bezpieczeństwa AsBo obejmuje wszystkie odpowiednie aspekty CSM TSI wymagane w dokumentach TSI dotyczących projektu (patrz załącznik III do dok. 2).

Raport oceny bezpieczeństwa AsBo wykorzystywany jako dowód na użytek oceny TSI musi umożliwiać odtworzenie wszystkich obowiązujących wymogów bezpieczeństwa.

II.2) AKCEPTACJA RAPORTU ISA

Uwaga: Te zalecenia uwzględniają definicje z Części 1 i 2 PRZEWODNIKA CENELEC 50506 (dok. 10 i 11).

Niezależność i kompetencje ISA

Poziom niezależności ISA definiuje norma CENELEC EN 50128 (rys. 2 w dok. 8) / EN 50129 (rys. 6 w dok. 9), w zależności od SIL ocenianej pozycji.

NoBo ocenia, czy proponowany podmiot ISA spełnia wymagania przynajmniej jednego z trzech następujących przypadków:

1. Akredytacja ISO/IEC 17020 (dok. 3) dla norm CENELEC EN 50126 (dok. 7 lub 12), EN 50128 (dok. 8), EN 50129 (dok. 9) albo EN 50657 (dok. 14) o odpowiednim zakresie technicznym (RST, CCO, CCT).
    a. Typ A spełnia wymagania dotyczące niezależności i kompetencji bez dodatkowych warunków.[1]
    b. Typy B i C spełniają wymagania dotyczące kompetencji, ale dodatkowo muszą wykazać konieczny poziom niezależności, w tym spełnienie wymagań dotyczących bezstronności odpowiednio według EN 50128 (dok. 8) oraz EN 50657 (dok. 14) i EN 50129 (dok. 9).
2. Akredytacja ISO/IEC 17065 (dok. 4) dla norm CENELEC EN 50126

[1] Zgodnie z wymaganiami dotyczącymi niezależności podanymi w raporcie ERA na temat monitoringu NoBo (dok. 5) CZĘŚĆ 2B, §6.2

(dok. 7 lub 12), EN 50128 (dok. 8), EN 50129 (dok. 9) lub EN 50657 (dok. 14) o odpowiednim zakresie technicznym (RST, CCO lub CCT) w odniesieniu do produktu. Uwaga: W tym przypadku certyfikat CAB i powiązane raporty z oceny należy przedstawić NoBo.

3. Nieakredytowane podmioty ISA muszą wykazać wobec NoBo, jak spełniają wymagania dotyczące poziomu kompetencji i niezależności zdefiniowane w podsekcji 1). NoBo uwzględnia również kontekst odpowiedzialności cywilnej i karnej, w którym działa, ponieważ szczególnie w tym przypadku odpowiedzialność za ocenę spoczywa na NoBo. Jeśli NoBo otrzyma raport ISA od tego samego nieakredytowanego podmiotu ISA (w tym samym lub innym projekcie) ponownie w ciągu 24 miesięcy, wówczas NoBo może postanowić o akceptacji poprzedniej oceny kompetencji i niezależności — nowa ocena nie jest wtedy konieczna. Jeśli NoBo otrzyma raport ISA od nieakredytowanego podmiotu ISA po upływie 24 miesięcy od ostatniej oceny kompetencji i niezależności tego podmiotu ISA, wówczas NoBo musi dokonać nowej oceny.

Jeśli proponowany podmiot ISA nie spełnia całkowicie wymagań żadnego z trzech powyższych przypadków, raporty sporządzone przez ten podmiot muszą zostać odrzucone.

Wyniki oceny ISA

Raport ISA musi spełnić poniższe kryteria akceptacji. Oceny dokonuje NoBo. NoBo może zażądać dodatkowych dowodów lub informacji, jeśli są konieczne do oceny spełnienia tych kryteriów:

1. Techniki oceny stosowane przez ISA (przegląd dokumentów, audyty, badania, modelowanie, symulacje, kombinacje metod itp.) są dobrze zdefiniowane i udokumentowane, a NoBo może je ocenić na podstawie otrzymanych odpowiednich dowodów.
2. Definicja produktu/urządzenia (obejmująca jego opis, dokumentację, konfigurację sprzętu i oprogramowania, konfigurację narzędzi rozwoju, badania, utrzymanie, warunki środowiskowe, warunki eksploatacji itp.) odpowiada zakresowi oceny NoBo i nie zidentyfikowano żadnych warunków sprzecznych z zamierzonym użytkowaniem.
3. Specyfikacje, normy i inne dokumenty normatywne wykorzystywane jako podstawa niezależnej oceny bezpieczeństwa są dobrze zdefiniowane, kompletne i odpowiednie oraz umożliwiają śledzenie w celu ustalenia wszystkich wymagań zawartych w obowiązujących TSI oraz normach CENELEC.
4. Kompletny zestaw wymagań (funkcjonalnych, dotyczących bezpieczeństwa, środowiskowych itp.) dla produktu/urządzenia jest możliwy do ustalenia przez prześledzenie i spójny z wymaganiami określonymi przez wnioskodawcę dla zamierzonego użytkowania produktu/urządzenia.
5. Zagrożenia są systematycznie i wszechstronnie identyfikowane, dobrze dokumentowane oraz analizowane. Dokonano systematycznej oceny powiązanego ryzyka i zidentyfikowano odpowiednie środki łagodzące jako wymogi bezpieczeństwa.
6. Wszystkie wymogi bezpieczeństwa przydzielono do funkcji

produktu/urządzenia, środków operacyjnych lub powiązanych SRAC. Obejmuje to odpowiedni przydział SIL.

7. Dowody weryfikacji i walidacji wykazują, że produkt/urządzenie spełnia kompletny zestaw wymagań (w tym dotyczących powiązanego SIL). Wszystkie odchylenia zidentyfikowane podczas weryfikacji i walidacji zostały odpowiednio określone, a ich wpływ przeanalizowano, by mimo to zapewnić spełnienie zestawu wymagań.
8. Wnioskodawca ustalił, a podmiot ISA potwierdził SRAC (w tym eksportowane ograniczenia).
9. Raport ISA
   a. obejmuje cały zakres warunków dla produktu/urządzenia, warunków środowiskowych i warunków eksploatacji;
   b. jest sformułowany w sposób jasny i konkretny;
   c. obejmuje odpowiednie aspekty procesu zarządzania bezpieczeństwem i jakością (zarządzanie wymaganiami, techniki projektowe, w tym modelowanie lub symulacje, zarządzanie konfiguracją, zarządzanie zmianą, niezależny przegląd dokumentów, audyty, badania, weryfikację, walidację itp. — lista nie jest wyczerpująca);
   d. jest zgodny z wnioskami raportu walidacji i przypadkiem bezpieczeństwa.
10. NoBo może potwierdzić swoją oceną, że zakres raportu ISA obejmuje produkt/urządzenie w konkretnym projekcie. W razie konieczności zakres ten może zostać pokryty przez kilka raportów ISA.

Istnieje możliwość, że zadania NoBo w ramach sprawdzenia spełnienia zasadniczych wymagań dla bezpieczeństwa mają szerszy zakres niż zadania wykonywane przez ISA. NoBo musi więc przeanalizować, czy istnieje luka między zadaniami wykonywanymi przez ISA a zadaniami, które zgodnie z TSI musi wykonać NoBo. Na przykład TSI może wymagać badania typu przeprowadzonego przez niezależną stronę, podczas gdy podmiot ISA zaakceptował już badanie typu wykonane przez wnioskodawcę. Podmiot ISA mógł także wykorzystać wyniki badania innej wersji typu niż ta, którą przedstawiono NoBo. NoBo musi pokryć ewentualne luki, podając uzasadnienie.

Skróty i akronimy

AsBo:	Jednostka oceniająca (CSM-RA)
CAB:	Organ oceny zgodności
CCS:	Sterowanie
CCO:	Sterowanie – urządzenia pokładowe
CCT:	Sterowanie – urządzenia przytorowe
CSM-RA:	Wspólna metoda oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka
IC:	Składnik interoperacyjności

ISA:	Niezależny rzeczoznawca ds. bezpieczeństwa, zdefiniowany w normach CENELEC 5012x
LOC&PAS:	Tabor — lokomotywy i tabor pasażerski
NoBo:	Jednostka notyfikowana
RAMS:	Nieuszkadzalność, Gotowość, Obsługiwalność i Bezpieczeństwo
IOD:	Dyrektywa w sprawie interoperacyjności systemu kolei
RST:	Tabor
SubS:	Podsystem
SIL:	Poziom integralności bezpieczeństwa
SRAC:	Warunki bezpiecznego stosowania
TSI:	Techniczne specyfikacje interoperacyjności

Dokumenty odniesienia

1. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie
2. Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 402/20132 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka
3. ISO/IEC 17020:2012: Ocena zgodności — Wymagania dotyczące działania różnych rodzajów jednostek przeprowadzających inspekcję
4. ISO/IEC 17065:2012: Ocena zgodności — Wymagania dla jednostek certyfikujących wyroby, procesy i usługi
5. Dokument techniczny: Wymagania dla organów oceny zgodności ubiegających się o notyfikację; nr ref. 000MRA1O44; w. 1.1, 14.06.2017 r. (zawiera schemat oceny NoBo)
6. Nota objaśniająca ERA/GUI-01-2014-SAF na temat jednostki oceniającej CSM w rozporządzeniu (UE) nr 402/2013 oraz w wytycznych UTP GEN-G organizacji OTIF z dnia 01.01.2014 r. (wersja 1.0) w sprawie CSM dla oceny ryzyka
7. CENELEC EN 50126-1:1999: Zastosowania kolejowe — Specyfikowanie i wykazywanie Nieuszkadzalności, Gotowości, Obsługiwalności i Bezpieczeństwa (RAMS) — Część 1: Wymagania podstawowe i procesy ogólnego przeznaczenia
8. CENELEC EN 50128:2001/2011: Zastosowania kolejowe. Łączność, sygnalizacja i systemy sterowania — Programy dla kolejowych systemów sterowania i zabezpieczenia
9. CENELEC EN 50129:2003: Zastosowania kolejowe — Łączność, sygnalizacja i systemy sterowania — Elektroniczne systemy sygnalizacji związane z bezpieczeństwem

[2] TSI CCS do 2012/88/UE z późn. zmianami wyraźnie odnosi się do rozporządzenia (WE) nr 352/2009 w sprawie CSM-RA. Rozporządzenie (WE) nr 352/2009 uchylono przez wdrożenie rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 402/2013. W tych zaleceniach przyjmuje się, że projekty wykorzystujące TSI CCS starsze niż 2016/919 (z derogacją) stosują rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 402/2013 zamiast rozporządzenia wskazanego w starszych TSI CCS.

10. CLC/TR 50506-1:2007: „Przewodnik po stosowaniu EN 50129, Część 1 — Wzajemna akceptacja”
11. CLC/TR 50506-2:2009: „Przewodnik po stosowaniu EN 50129, Część 2 — Zapewnianie bezpieczeństwa”
12. CENELEC EN 50126-1:2017: Zastosowania kolejowe — Specyfikowanie i wykazywanie Nieuszkadzalności, Gotowości, Obsługiwalności i Bezpieczeństwa (RAMS) — Część 1: Procesy RAMS ogólnego przeznaczenia
13. CENELEC EN 50126-2:2017: Zastosowania kolejowe — Specyfikowanie i wykazywanie Nieuszkadzalności, Gotowości, Obsługiwalności i Bezpieczeństwa (RAMS) — Część 2: Systemowe podejście do bezpieczeństwa
14. CENELEC EN 50657:2017: Zastosowania kolejowe — Zastosowania taborowe — Oprogramowanie na pokładzie taboru

TE ZALECENIA UZGODNIONO NA
SPOTKANIU PLENARNYM 53
TE ZALECENIA WCHODZĄ W ŻYCIE W DNIU
DATA PUBLIKACJI: 14.06.2018 r.
STOSOWANIE ZALECEŃ JEST OBOWIĄZKOWE OD DNIA
14.12.2018 r. PO TEJ DACIE WYDANIE 02 ZALECEŃ RFU 2-000-16 ZOSTANIE WYCOFANE
UWAGI ERA
SP 53 — 23.05.2018 r.: BRAK UWAG