

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1158/2010 НА КОМИСИЯТА

от 9 декември 2010 година

относно общ метод за безопасност за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат за безопасност на железопътния транспорт

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност (Директива относно безопасността на железопътния транспорт)⁽¹⁾, и по-специално член 6, параграф 1 от нея,

като взе предвид Препоръка ERA/REC/SAF/09-2009 на Европейската железопътна агенция, представена на Комисията на 18 септември 2009 г. относно общ метод за безопасност за оценка на съответствието,

като има предвид, че:

- (1) Директива 2004/49/ЕО предвижда рамка за равни условия за всички железопътни предприятия посредством прилагането на едни и същи изисквания за сертифициране в областта на безопасността в Съюза. С общия метод за безопасност (ОБМ) се цели да се осигури на националните органи по безопасността рамка за хармонизиране на техните критерии за вземане на решения в целия Съюз в съответствие с член 17, параграф 4 от Директива 2004/49/ЕО.
- (2) Необходимо е да се осигури на националните органи по безопасността метод за оценка на разработваните от железопътните предприятия процедури за удовлетворяване на хармонизираните изисквания за получаване на част А на сертификатите за безопасност, издавани в съответствие с член 10, параграф 2, буква а) и на част Б на сертификатите за безопасност, издавани в съответствие с член 10, параграф 2, буква б) от Директива 2004/49/ЕО. Следва да се определят критериите, съгласно които националните органи по безопасността провеждат оценката, и да се установят процедурите, които ще бъдат следвани.
- (3) По отношение на съответствието с изискването за безопасност, съгласно което отговорността за поддръжката на железопътните превозни средства трябва да бъде ясно определена, дадено железопътно предприятие, което не е структурата, отговорна за поддръжката на всички използвани в работата му превозни средства, следва да гарантира чрез подходящи договорни споразумения — като Общия договор за ползване (GCU) — че всяко

превозно средство разполага със структура, натоварена с поддръжката му, която да поеме отговорността за поддръжката на превозното средство в съответствие с член 14а от Директива 2004/49/ЕО. В договора между страните следва да е уговорен обменът на информацията между двете предприятия, която е необходима за гарантиране на безопасната експлоатация на превозните средства.

- (4) При оценяване на съответствието с изискванията за безопасност на продуктите или услугите, предоставяни от изпълнителите или доставчиците на железопътните предприятия, като предоставянето на услуги от центрове за обучение, признати в съответствие с Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността⁽²⁾, разрешенията или сертификатите, издадени в съответствие със съответното законодателство на Съюза на изпълнители или доставчици може да се считат за валидно доказателство. Сертифицирането на структурите, натоварени с поддръжката в съответствие с член 14а от Директива 2004/49/ЕО също може да се смята за валидно доказателство. До влизането в сила на европейската система за сертифициране, сертификатите, издадени въз основа на Меморандума за разбирателство, който установява основните принципи на обща система за сертифициране на образувания, ангажирани с поддръжката на товарните вагони⁽³⁾, подписан на 14 май 2009 г., могат да бъдат смятани за валидно доказателство, когато се оценява съответствието със съответните изисквания за безопасност.
- (5) Националните органи по безопасността оценяват способността на железопътното предприятие да спазва всички изисквания, необходими, за да извършва дейност като цяло и в конкретната мрежа, за която търси да получи сертификат, като оценяват системата му за управление на безопасността на глобално равнище.
- (6) Всеки национален орган по безопасността следва да приеме мерки, за да проучи дали резултатите, предвидени в заявлението за издаване на сертификат за безопасност, са били постигнати в процеса на работа след получаването на сертификата и дали е налице трайно съобразяване с всички необходими изисквания, както се изисква в член 16, параграф 2, буква е) и в член 17, параграф 2 от Директива 2004/49/ЕО. Следователно това изисква разработването на режим за надзор за времето след издаването на сертификата въз основа на най-важните основни принципи с цел националните органи по безопасността да осигурят хармонизиран подход във всяка държава-членка.

⁽²⁾ ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 51.

⁽³⁾ http://ec.europa.eu/transport/rail/interoperability/doc/signed_mou_on_ecm.pdf

⁽¹⁾ ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44.

- (7) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета, създаден в съответствие с член 27, параграф 1 от Директива 2004/49/ЕО,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Предмет

С настоящия регламент се установява общ метод за безопасност (ОБМ) за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификатите за безопасност, посочени в член 6, параграф 3, буква б) от Директива 2004/49/ЕО.

ОМБ обхваща:

- а) процедура и критерии за оценка на подадените от железопътните предприятия заявления за сертификати за безопасност, посочени в член 10, параграф 2 от Директива 2004/49/ЕО, както е посочено в приложения I, II и III към настоящия регламент;
- б) принципи за надзор на съответствието с изискванията на Директива 2004/49/ЕО след издаването на сертификата от националния орган по безопасността, както е посочено в приложение IV към настоящия регламент.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент се прилага следното определение: „надзор“ означава действията, предприети от националния орган по безопасността за наблюдение на осигуряването на безопасността, след като е издал сертификата за безопасност.

Член 3

Процедури за оценка на заявленията

1. Когато разглеждат заявленията както за част А, така и за част Б на сертификатите за безопасност, подадени след влизането в сила на настоящия регламент, националните органи по безопасността прилагат процедурата, посочена в приложение I

към настоящия регламент, за да оценяват съответствието с изискванията на Директива 2004/49/ЕО. За сертификатите за безопасност, издадени в съответствие с член 10, параграф 3 от Директива 2004/49/ЕО, националните органи по безопасността използват критериите за оценка, посочени в приложение II към настоящия регламент, а за сертификатите за безопасност, издадени в съответствие с член 10, параграф 4 от Директива 2004/49/ЕО, те използват критериите, съдържащи се в приложение III към настоящия регламент. Посочените критерии се използват също и при подновяване на сертификатите за безопасност в съответствие с член 10, параграф 5 от Директива 2004/49/ЕО.

2. При оценяването националните органи по безопасността могат да допускат кандидатите да поемат ангажменти, че ще управляват рисковете посредством използването на договори с трети страни. В договорите се посочва и обмяната на информация, необходима за осигуряване на безопасната експлоатация на превозните средства, особено в областите, свързани с управлението на поддръжката.

3. Счита се, че продуктите или услугите, които изпълнителите или доставчиците предоставят на железопътните предприятия, съответстват на изискванията за безопасност, ако изпълнителите, доставчиците или продуктите са сертифицирани в съответствие със съответните сертификационни схеми, установени съгласно законодателството на Съюза, за предоставянето на такива продукти и услуги.

Член 4

Надзор

След като са издали сертификат за безопасност, националните органи по безопасността наблюдават както за част А, така и за част Б на сертификатите, как с течение на времето железопътните предприятия прилагат системата си за управление на безопасността, и прилагат принципите за надзор, установени в приложение IV.

Член 5

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 9 декември 2010 година.

За Комисията
Председател
José Manuel BARROSO

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Процедура за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификати за безопасност, издавани в съответствие с член 10, параграф 2, букви а) и б) от Директива 2004/49/ЕО

1. Процедурите, които националните органи по безопасност създават, за да получават и оценяват заявленията и да издават сертификати за безопасност, се изграждат върху следните рамкови принципи:
 - а) създаване и наблюдаване на процеса на оценка

Националните органи по безопасността разработват структурирани и подлежащи на одит процеси, които да бъдат изпълнявани от лица с подходяща компетентност. Те разглеждат заявленията, като прилагат критериите за оценка на системите за управление на безопасността, посочени в приложения II и III. Те аргументират всички решения и водят регистър за тях. Целият процес на оценка, изпълняван от националния орган по безопасността, периодично се подлага на вътрешен преглед и непрекъснато се подобрява, за да се гарантира неговата постоянна действеност и ефикасност.
 - б) качество на процеса на оценка

Националните органи по безопасността извършват мониторинг на качеството на работата си в ключови моменти от обработката на заявленията за издаване на сертификати за безопасност.
 - в) обхват на оценката

Оценката се провежда на равнището на системите за управление, като ударението се поставя върху процесите. Ако подробното разглеждане разкрие нередности, националният орган по безопасността може да действа по своя преценка и, в зависимост от естеството и сериозността на несъответствието, да набележи областите, в които е необходимо подобрение. Като крайна мярка, националният орган по безопасност може да упражни правото си на отхвърляне на заявление.

Оценката следва да бъде:

 - съответна на рисковете, естеството и обхвата на дейностите на кандидата;
 - основана на становищата за общата способност на железопътното предприятие да осигурява безопасност в дейността си, както е описано в неговата системата за управление на безопасността.
 - г) график за оценката

Националните органи по безопасността завършват изработването на оценката в срока, който се изисква в член 12 от Директива 2004/49/ЕО, като същевременно гарантират, че данните, предоставени от кандидата са достатъчно добре проучени. В хода на процеса на оценка националният орган по безопасност информира железопътните предприятия за въпросите, предизвикващи най-големи опасения, колкото е най-рано възможно на практика.
 - д) вземане на решения в процеса на оценка

Решението да се приеме или отхвърли дадено заявление за сертификат за безопасност се основава на доказателствените данни, предоставени от кандидата, и на това, дали е било доказано съответствие с приложимите изисквания, или не.
2. Националният орган по безопасността преценява дали заявлението за сертификат за безопасност отговаря на изискванията на Регламент (ЕО) № 653/2007 на Комисията ⁽¹⁾.
3. По-специално, националният орган по безопасността преценява дали приложеното обобщение на системата за управление на безопасността позволява формирането на първоначално становище за качеството и уместността на системата за управление на безопасността и взема решение в кои области е необходима допълнителна информация. Националният орган по безопасност може, в рамките на посоченото искане за допълнителна информация, да търси толкова подробна информация, колкото смята за разумно необходимо за подпомагане на оценяването на дадено заявление.
4. Когато се издава сертификат за безопасност, съответствието с критериите за оценка на системата за управление на безопасността на кандидата се оценява по отношение на всеки от критериите за оценка.

⁽¹⁾ ОВ L 153, 14.6.2007 г., стр. 9.

5. Когато се установи неяснота или възможно несъответствие, националният орган по безопасността следва да борави с конкретни данни и да помогне на кандидата да разбере какво равнище на детайлност се очаква в отговора. За тази цел националният орган по безопасността:
 - а) се позовава старателно на подходящите критерии и се уверява, че кандидатът ясно е разбрал кои са областите, в които е установено несъответствие;
 - б) определя подходящата част от съответните разпоредби, правила и стандарти;
 - в) обяснява защо няма съответствие с критериите за оценка;
 - г) споразумява се за поемането на по-нататъшни ангажменти, за предоставянето на информация и всякакви подкрепящи доказателства, изисквани според равнището на детайлност на критерия, и посочва както какви действия се очакват от кандидата за отстраняване на несъответствието, така и срока за привеждане в съответствие;
 - д) посочва областите, които биха могли да бъдат допълнително наблюдавани след издаването на сертификат.
6. Ако железопътно предприятие кандидатства едновременно за част А и част Б на сертификата за безопасност, националният орган по безопасността гарантира, че част А на сертификата е издадена първо, или че и двата сертификата са издадени едновременно, както се изисква в Регламент (ЕО) № 653/2007. Независимо от това, националният орган по безопасността определя процедура за начина на използване на формуляра за заявление (по-специално, на заглавната страница на приложенията), ако едновременно се подава ново заявление за двата сертификата.
7. Съществуващите общи рамкови процедури за оценяване на заявленията се прилагат и към заявленията за сертификати за безопасност, посочени в член 10, параграф 2, буква б) от Директива 2004/49/ЕО.
8. Направената от националният орган по безопасността оценка на заявление за сертификат за безопасност, посочен в член 10, параграф 2, буква б) от Директива 2004/49/ЕО, се отнася само за способността на дадено железопътно предприятие да спазва изискванията, необходими за операциите в конкретна мрежа, за която предприятието иска сертификат, като използва процедурите, установени за получаването на част А от сертификата.
9. Посочените критерии за оценка се основават на констатацията, че резултатите от прилагането на процедурите или процесите за управление на дейността в конкретна мрежа са документирани и че е поето задължение те да бъдат прилагани. Поради това, за да провери дали критериите се спазват, националният орган по безопасността може да изиска железопътното предприятие да представи образец на документацията, която то планира да използва.
10. Националните органи по безопасността си сътрудничат с цел разрешаване на проблемите с несъответствието с критериите за оценка от част Б или с цел отговаряне на запитванията във връзка със заявлението за част Б. Национален орган по безопасността, който оценява заявление за част Б, се свързва с националният орган по безопасността, който е издал част А, за да обсъди и договори какви действия, ако такива се налагат, да бъдат предприети от всеки един от органите, за да бъде гарантирано съответствие с критериите за оценка от част Б.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Критерии за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификати за безопасност, издавани в съответствие с член 10, параграф 2, буква а) от Директива 2004/49/ЕО по отношение на системата за управление на безопасността на железопътното предприятие, както е описана в член 9 и приложение III към същата директива

- A. МЕРКИ ЗА КОНТРОЛ НА РИСКА ЗА ВСИЧКИ РИСКОВЕ, СВЪРЗАНИ С ДЕЙНОСТТА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНОТО ПРЕДПРИЯТИЕ ⁽¹⁾
- A.1 Налице са процедури за определяне на рисковете, свързани с железопътните дейности, в това число на рисковете, пряко свързани с работната дейност, организацията на работата или работното натоварване и с дейностите на други организации/лица.
- A.2 Налице са процедури за разработване и прилагане на мерки за контрол на риска.
- A.3 Налице са процедури за мониторинг на ефективността на мерките относно контрола на риска и за прилагане на промени, когато това се изисква.
- A.4 Налице са процедури за признаване на необходимостта от съвместна работа, когато това е подходящо, с други структури (като оператора на инфраструктура, железопътните предприятия, производителите, доставчиците на поддръжка, отговорните за поддръжката организации, собствениците на железопътни возила, доставчиците на услуги и снабдители) по проблеми, които засягат връзките между тях, и които е вероятно да окажат влияние върху прилагането на подходящи мерки за контрол на риска в съответствие с член 4, параграф 3 от Директива 2004/49/ЕО.
- A.5 Налице са процедури за съгласувана документация и комуникация със съответните структури, в това число и за определянето на ролите на всяка участваща организация и за спецификациите на информационния обмен.
- A.6 Налице са процедури за наблюдение на ефективността на посочените мерки и за прилагане на промени при необходимост.
- B. КОНТРОЛ НА РИСКА ВЪВ ВРЪЗКА С ДОСТАВЯНЕТО НА ПОДДРЪЖКА И ОБОРУДВАНЕ ⁽²⁾
- B.1 Съществуват процедури за установяване на изискванията/стандартите/процесите от данните за безопасността и предназначението на подвижния състав.
- B.2 Съществуват процедури за приспособяване на интервалите на поддръжка към вида и обхвата на извършените услуги и/или към данните за подвижния състав.
- B.3 Съществуват процедури за гарантиране, че отговорността за поддръжката е ясно дефинирана, за определяне на необходимата за заемане на постове по поддръжката компетентност и за разпределяне по подходящ начин на равнищата на отговорност.
- B.4 Съществуват процедури за събиране на информация за неправилно извършване на операции и за недостатъци в процеса на обичайната дейност и за докладването им на отговорниците по поддръжката.
- B.5 Съществуват процедури за идентифициране на рискове, произтичащи от недостатъци и конструктивни несъответствия или от неправилно извършване на операции през полезния за ползване период, и за докладването им на заинтересованите страни.
- B.6 Съществуват процедури за проверка и контрол на характеристиките на поддръжката и постигнатите с нея помощ резултати, така че да се гарантира тяхното съответствие със стандартите на предприятието.
- V. КОНТРОЛ НА РИСКА ВЪВ ВРЪЗКА С ПРИВЛИЧАНЕТО НА ИЗПЪЛНИТЕЛИ И КОНТРОЛ НА ДОСТАВЧИЦИТЕ ⁽³⁾
- V.1 Съществуват процедури за проверка на компетентността на изпълнителите (в това число на подизпълнителите) и на доставчиците.
- V.2 Съществуват процедури за проверка и контрол на параметрите по отношение на безопасността и на резултатите във връзка с осигуряването на безопасността на всички доставяни от изпълнители или доставчици услуги и продукти, за които е сключен договор, така че да се гарантира тяхното съответствие с изискванията, установени в договора.

⁽¹⁾ Член 9, Параграф 2 от Директива 2004/49/ЕО.

⁽²⁾ Член 9, Параграф 2 от Директива 2004/49/ЕО.

⁽³⁾ Член 9, Параграф 2 от Директива 2004/49/ЕО.

- В.3 Отговорностите и задачите, свързани с въпросите за безопасността на железопътните превози, са ясно определени, познати и разпределени между договарящите се партньори и между всички други заинтересовани страни.
- В.4 Съществуват процедури за гарантиране на проследимостта на свързаните с безопасността документи и договори.
- В.5 Съществуват процедури за гарантиране, че задачите във връзка с безопасността, в това число и обмяната на свързана с безопасността информация, се изпълняват от изпълнителите или доставчиците при спазване на съответните изисквания, установени в договора.
- Г. РИСКОВЕ, ПРОИЗТИЧАЩИ ОТ ДЕЙНОСТИТЕ НА ДРУГИ СТРАНИ ИЗВЪН ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА СИСТЕМА ⁽¹⁾
- Г.1 Съществуват процедури за идентифициране, в случаите, където това е уместно и разумно, на потенциалния риск, свързан с външни по отношение на железопътната система страни.
- Г.2 Съществуват процедури за установяване на мерки за контрол с цел да се намалят посочените в точка Г.1 по-горе рискове, доколкото са засегнати отговорностите на кандидата.
- Г.3 Налице са процедури за наблюдение на ефективността на мерките, определени в точка Г.2 по-горе и за прилагане на промени, когато е уместно.
- Д. ДОКУМЕНТАЦИЯ НА СИСТЕМАТА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА
- Д.1 Съществува описание на дейността, в което се дават ясни сведения за нейния вид, обхват и на свързания с нея риск.
- Д.2 Съществува описание на структурата на системата за управление на безопасността, в това число на разпределянето на ролите и отговорностите.
- Д.3 Съществува описание на процедурите на системата за управление на безопасността, изисквани в член 9 и приложение III от Директива 2004/49/ЕО, които съответстват на вида и обхвата на осъществяваните услуги.
- Д.4 Прилага се списък и кратко описание на значимите за вида дейност/услуга процеси и задачи, които са от решаващо значение за безопасността.
- Е. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ОТГОВОРНОСТИТЕ ⁽²⁾
- Е.1 Съществува описание на начина на осигуряване на координацията на дейностите в рамките на системата за управление на безопасността в цялата организация въз основа на доказани познания и поемане на отговорността на управленско ниво.
- Е.2 Съществуват процедури за гарантиране, че служителите, на които са делегирани отговорности в рамките на организацията, имат правомощията, компетентността и подходящите ресурси, за да изпълняват задълженията си.
- Е.3 Свързаните с безопасността области на отговорност, разпределянето на отговорностите между специфични функции, свързани с тях, както и връзките помежду им са ясно определени.
- Е.4 Съществува процедура, чрез която да се гарантира, че задачите, свързани с безопасността, са ясно определени и делегирани на служители с подходяща компетентност.
- Ж. ОСИГУРЯВАНЕ НА КОНТРОЛ ЧРЕЗ УПРАВЛЕНИЕ НА РАЗЛИЧНИ РАВНИЩА ⁽³⁾
- Ж.1 Съществува описание на начина, по който са разпределени отговорностите за всеки свързан с безопасността процес в цялата организация.
- Ж.2 Съществува процедура за редовен мониторинг на изпълнението на задачите, осигурявана от веригата на вертикалното управление, която трябва да се намеси, ако задачите не се изпълняват правилно.
- Ж.3 Съществуват процедури за идентификация и управление на въздействието на други управленски дейности върху системата за управление на безопасността.

⁽¹⁾ Член 9, Параграф 2 от Директива 2004/49/ЕО.

⁽²⁾ Приложение III към Директива 2004/49/ЕО, точка 1.

⁽³⁾ Приложение III към Директива 2004/49/ЕО, точка 1.

Ж.4 Съществуват процедури, чрез които лицата, които участват в управлението на безопасността, да бъдат държани отговорни за постиженията в тази област.

Ж.5 Съществуват процедури за отпускане на ресурси за изпълнението на задачите в рамките на системата за управление на безопасността.

3. ВКЛЮЧВАНЕ НА СЛУЖИТЕЛИТЕ И ТЕХНИТЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ НА ВСИЧКИ РАВНИЩА ⁽¹⁾

3.1 Налице са процедури за гарантиране, че персоналът и неговите представители са съответно представени и че с персонала и представителите му се провеждат консултации при определянето, предлагането, преразглеждането и разработването на свързаните с безопасността аспекти на работните процедури, в които е вероятно участието на персонала.

3.2 Включването на персонала и предприятиите в резултат от допитванията до персонала мерки се документират.

И. ГАРАНТИРАНЕ НА НЕПРЕКЪСНАТО ПОДОБРЯВАНЕ ⁽²⁾

Налице са процедури, с които да се гарантира, където това е разумно приложимо, непрекъснатото подобряване на системата за управление на безопасността; те включват:

- а) процедури за периодично преразглеждане на системата за управление на безопасността, както е необходимо;
- б) процедури за описание на мерките за наблюдение и анализ на значимите за безопасността данни;
- в) процедури за описание на начина за отстраняване на откритите нередности;
- г) процедури за описание на изпълнението на новите правила за управление на безопасността, основаващи се на развитието и придобития опит;
- д) процедури за описание на начина, по който се използват констатациите от вътрешния одит, за да бъде подобрена системата за управление на безопасността.

Й. ПОЛИТИКА ПО ОТНОШЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА, ОДОБРЕНА ОТ ГЛАВНИЯ ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА ОРГАНИЗАЦИЯТА И СВЕДЕНА ДО ЗНАНИЕТО НА ЦЕЛИЯ ПЕРСОНАЛ ⁽³⁾

Съществува документ, в който се описва политиката по отношение на безопасността на организацията, и посоченият документ:

- а) се предоставя и свежда до знанието на целия персонал, например като се използва вътрешната информационна мрежа на организацията (интранет);
- б) е пригоден към вида и обхвата на дейността на организацията;
- в) е одобрен от главния изпълнителен директор.

К. КАЧЕСТВЕНИ И КОЛИЧЕСТВЕНИ ЦЕЛИ ЗА ПОДДЪРЖАНЕ И ПОДОБРЯВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА И ПЛАНОВЕ И ПРОЦЕДУРИ ЗА ПОСТИГАНЕ НА ТЕЗИ ЦЕЛИ ⁽⁴⁾

К.1 Съществуват процедури за определяне на подходящи цели по отношение на безопасността в съответствие със законодателната рамка и съществува документ, в който са декларирани посочените цели.

К.2 Съществуват процедури за определяне на подходящи цели по отношение на безопасността, съответстващи на вида и обхвата на изпълняваните железопътни операции, и на съответния риск.

К.3 Съществуват процедури за редовна оценка на цялостните характеристики по отношение на безопасността във връзка с корпоративните цели на организацията по отношение на безопасността и на целите, установени на равнището на държавата-членка.

⁽¹⁾ Приложение III към Директива 2004/49/ЕО, точка 1.

⁽²⁾ Приложение III към Директива 2004/49/ЕО, точка 1.

⁽³⁾ Приложение III към Директива 2004/49/ЕО, точка 2, буква а).

⁽⁴⁾ Приложение III към Директива 2004/49/ЕО, точка 2, буква б).

- К.4 Налице са процедури за редовен мониторинг и преразглеждане на начина на работа чрез:
- а) събиране на значими данни за безопасността, за да се открият тенденциите в развитието на безопасността и да се оцени съответствието с целите;
 - б) интерпретация на значимите данни и прилагане на необходимите промени.
- К.5 Налице са въведени от железопътното предприятие процедури за разработване на планове и процедури за постигане на целите му.
- Л. ПРОЦЕДУРИ ЗА УДОВЛЕТВОРЯВАНЕ НА СЪЩЕСТВУВАЩИ, НОВИ И ИЗМЕНЕНИ ТЕХНИЧЕСКИ И ЕКСПЛОАТАЦИОННИ СТАНДАРТИ ИЛИ ДРУГИ НОРМАТИВНИ УСЛОВИЯ ⁽¹⁾
- Л.1 По отношение на свързаните с безопасността изисквания във връзка с вида и обхвата на дейностите, съществуват процедури за:
- а) определяне на посочените изисквания и актуализиране на съответните процедури, за да отразяват настъпилите в изискванията промени (процедура за управление на промените);
 - б) прилагане на посочените процедури;
 - в) мониторинг на спазването им;
 - г) предприемане на действия при констатиране на несъобразяване с тях.
- Л.2 Налице са процедури, чрез които да се гарантира, че необходимият персонал, специфични документи, оборудване и подвижен състав се използват по предназначение.
- Л.3 Системата за управление на безопасността разполага с процедури, с които да се гарантира, че поддръжката се осъществява като се спазват съответните изисквания.
- М. ПРОЦЕДУРИ И МЕТОДИ ЗА ИЗВЪРШВАНЕ НА ОЦЕНКА НА РИСКА И ВЪВЕЖДАНЕ НА МЕРКИ ЗА КОНТРОЛ НА РИСКА В СЛУЧАИТЕ, КОГАТО ПРОМЯНА НА ЕКСПЛОАТАЦИОННИТЕ УСЛОВИЯ ИЛИ НОВ МАТЕРИАЛ НАЛАГАТ ПОЕМАНЕТО НА НОВИ РИСКОВЕ ЗА ИНФРАСТРУКТУРАТА ИЛИ ОПЕРАЦИИТЕ ⁽²⁾
- М.1 Съществуват управленски процедури, приложими при промяна на оборудването, на процедурите, промени в организацията, персонала или интерфейсите.
- М.2 Съществуват процедури за оценка на риска, чрез които да се управляват промените и да се прилага общият метод за безопасност за оценка и определяне на риска, както е посочено в Регламент (ЕО) № 352/2009 на Комисията ⁽³⁾, когато това се налага.
- М.3 Железопътното предприятие има процедури за предаване на резултатите от оценката на риска към други процеси в рамките на организацията и за довеждането им до знанието на съответните служители.
- Н. ОСИГУРЯВАНЕ НА ПРОГРАМИ ЗА ОБУЧЕНИЕ НА ПЕРСОНАЛА И НА СИСТЕМИ, ГАРАНТИРАЩИ ПОДДЪРЖАНЕТО НА ТЕХНИЧЕСКАТА КОМПЕТЕНТНОСТ НА ПЕРСОНАЛА И КОМПЕТЕНТНОТО ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ЗАДАЧИТЕ ⁽⁴⁾
- Н.1 Съществува система за управление на компетентността, която като минимум включва:
- а) определяне на познанията и уменията, необходими за изпълнението на задачи, свързани с безопасността;
 - б) принципи за подбор (минимално образователно равнище, психологическа и физическа годност);
 - в) начално обучение и сертифициране на придобитите компетентности и умения;
 - г) продължаващо обучение и периодично актуализиране на наличните познания и умения;
 - д) периодична проверка на компетентността, когато това е уместно;

⁽¹⁾ Приложение III към Директива 2004/49/ЕО, точка 2, буква в).

⁽²⁾ Приложение III към Директива 2004/49/ЕО, точка 2, буква г).

⁽³⁾ ОВ L 108, 29.4.2009 г., стр. 4.

⁽⁴⁾ Приложение III към Директива 2004/49/ЕО, точка 2, буква д).

- е) специални мерки в случай на злополука/произшествие или дълго отсъствие от работа, както се налага/както е уместно;
- ж) обучение с оглед на конкретната система за управление на безопасността на служителите, които са пряко отговорни да гарантират функционирането на системата за управление на безопасността.

Н.2 В рамките на системата за управление на безопасността съществуват процедури, които предвиждат:

- а) определяне на работните места, на които се решават задачи, свързани с безопасността;
- б) определяне на работните места, които предполагат отговорности за вземане на оперативни решения в рамките на системата за управление на безопасността;
- в) служителите да имат необходимите познания, умения и годност (медицинска и психологическа), които съответстват на задачите, с които са натоварени, и които периодично се обновяват/актуализират;
- г) разпределяне на служители, чиято компетентност отговаря на поставените задачи;
- д) мониторинг на изпълнението на задачите и предприемане на корективни действия при необходимост.

О. СПОРАЗУМЕНИЯ ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА ДОСТАТЪЧНО ИНФОРМАЦИЯ В РАМКИТЕ НА ПРЕДПРИЯТИЕТО И, КОГАТО Е ЦЕЛЕСЪОБРАЗНО, МЕЖДУ ПРЕДПРИЯТИЯТА, ЕКСПЛОАТИРАЩИ ЕДНА И СЪЩА ИНФРАСТРУКТУРА ⁽¹⁾

О.1 Съществуват процедури за гарантиране, че:

- а) персоналът познава и разбира системата за управление на безопасността и информацията е леснодостъпна; и че:
- б) подходящата документация за системата за управление на безопасността е предадена на съответните служители, работещи по безопасността.

О.2 Съществуват процедури за гарантиране, че:

- а) най-важната оперативна информация е подходяща и валидна;
- б) персоналът знае за съществуването ѝ преди да я прилага;
- в) персоналът има достъп до нея и когато е необходимо, копия от посочената информация са били официално връчени на персонала.

О.3 Налице са споразумения за споделяне на информация между железопътните организации.

П. ПРОЦЕДУРИ И ФОРМАТИ ЗА НАЧИНА НА ДОКУМЕНТИРАНЕ НА ИНФОРМАЦИЯТА ОТНОСНО БЕЗОПАСНОСТТА И ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ПРОЦЕДУРА ЗА ОБЩ КОНТРОЛ НА ЖИЗНЕНОВАЖНА ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО БЕЗОПАСНОСТТА ⁽²⁾

П.1 Съществуват процедури, гарантиращи, че цялата значима информация относно безопасността е точна, пълна, последователна, лесна за разбиране, подходящо актуализирана и надлежно снабдена с документация.

П.2 Съществуват процедури за:

- а) форматиране, създаване, разпределяне и управление на промените на цялата значима документация относно безопасността;
- б) получаване, събиране и съхраняване на цялата значима документация/информация на хартия или с други системи за регистрация;

П.3 Съществува процедура за контрол на конфигурирането на жизненоважната информация относно безопасността.

⁽¹⁾ Приложение III към Директива 2004/49/ЕО, точка 2, буква е).

⁽²⁾ Приложение III към Директива 2004/49/ЕО, точка 2, буква ж).

- P. ПРОЦЕДУРИ, КОИТО ГАРАНТИРАТ, ЧЕ ПРОИЗШЕСТВИЯТА, ИНЦИДЕНТИТЕ, СИТУАЦИИТЕ БЛИЗКИ ДО ИНЦИДЕНТИ И ДРУГИТЕ ОПАСНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ СЕ ДОКЛАДВАТ, РАЗСЛЕДВАТ И АНАЛИЗИРАТ И ЧЕ СЕ ВЗИМАТ НЕОБХОДИМИТЕ ПРЕВАНТИВНИ МЕРКИ ⁽¹⁾
- P.1 Съществуват процедури за гарантиране, че произшествията, инцидентите, ситуациите близки до инциденти и другите опасни произшествия:
- a) се докладват, регистрират, разследват и анализират;
 - b) се докладват на националните органи, както се изисква от съответните разпоредби.
- P.2 Съществуват процедури за гарантиране, че:
- a) препоръките, направени от националния орган по безопасността, от националния разследващ орган и от промишлеността/от вътрешни разследвания, се оценяват и прилагат, ако е целесъобразно, или се възлагат;
 - b) съответните доклади/информация от други железопътни предприятия, оператори на инфраструктура, отговорни за поддръжката структури и собственици на железопътни возила се разглеждат и вземат под внимание.
- P.3 Съществуват процедури за подходящо информиране относно разследването и причините за произшествията, инцидентите, ситуациите, близки до инциденти и другите опасни произшествия, които да бъдат използвани за учебни цели, и когато е необходимо — да служат за приемането на превантивни мерки.
- C. ОСИГУРЯВАНЕ НА ПЛАНОВЕ ЗА ДЕЙСТВИЕ И ТРЕВОГИ И ИНФОРМАЦИЯ В СЛУЧАЙ НА АВАРИЯ, СЪГЛАСУВАНИ С ПОДХОДЯЩИТЕ ОБЩЕСТВЕНИ ОРГАНИ ⁽²⁾
- C.1 Документирани са всички видове аварии, в това число и експлоатация при влошени условия, и съществува процедура за установяване на нови аварии.
- C.2 Съществуват процедури, гарантиращи, че за всеки идентифициран вид авария:
- a) може да се осъществи спешна връзка с аварийните служби;
 - b) аварийните служби разполагат с цялата значима информация както предварително — за да могат да подготвят действията си в случай на авария — така и в момента на авария.
- C.3 Ролите и отговорностите на всички страни са определени и посочени в документ.
- C.4 Съществуват планове за действие, за действия при тревога и за информиране, които включват:
- a) процедури за спешно оповестяване на всички служители, които имат отговорности в управлението на извънредни ситуации;
 - b) мерки за съобщаване на всички страни на посочените планове, в това число и на инструкциите при аварии за пътниците;
 - v) мерки за незабавно влизане във връзка с компетентния персонал, така че последният да може да взема необходимите решения.
- C.5 Съществува документ, описващ как са били разпределени ресурсите и средствата и как са били определени изискванията за обучение.
- C.6 Налице са процедури за възстановяване на нормалните експлоатационни условия в най-кратки срокове.
- C.7 Съществуват процедури за изпитване на планове за действие при авария съвместно с други страни, за да се обучава персоналот, да се изпитват процедурите за изпитване, да се откриват слабите звена и да се проверява как биха били управлявани аварийните ситуации.
- C.8 Съществуват процедури, гарантиращи, че операторът на инфраструктура може лесно и незабавно да се свърже с компетентни дежурни служители (по-специално във връзка с услуги по отношение на опасни товари) с подходящи езикови умения.

⁽¹⁾ Приложение III към Директива 2004/49/ЕО, точка 2, буква з).

⁽²⁾ Приложение III към Директива 2004/49/ЕО, точка 2, буква и).

- C.9 Съществува процедура за свързване със структурата, отговорна за поддръжката, или със собственика при спешност.
- T. МЕРКИ ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ПЕРИОДИЧНО ВЪТРЕШНО ОДИТИРАНЕ НА СИСТЕМАТА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА ⁽¹⁾
- T.1 Съществува вътрешна независима и безпристрастна система за одит, която работи в условията на прозрачност.
- T.2 Съществува график за планирани вътрешни одити, който може да бъде преразглеждан в зависимост от резултатите от предишни одити и мониторинг на резултатите.
- T.3 Съществуват процедури за определяне и подбор на одитори с подходяща компетентност.
- T.4 Въведени са процедури за:
- a) анализ и оценка на резултатите от одитите;
 - б) изготвяне на препоръки за последващи мерки;
 - в) проследяване на ефективността на мерките;
 - г) документиране на изпълнението на одитите и на резултатите им.
- T.5 Съществуват процедури, гарантиращи, че висшите равнища на веригата на управлението са информирани за резултатите от одитите и носят цялата отговорност за осъществяване на промени в системата за управление на безопасността.
- T.6 Съществува документ, в който е показано как се планират одитите във връзка с рутинните мерки за мониторинг, с цел да се гарантира съответствие с вътрешните процедури и стандарти.
-

⁽¹⁾ Приложение III към Директива 2004/49/ЕО, точка 2, буква й).

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Критерии за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификати за безопасност, издавани в съответствие с член 10, параграф 2, буква б) от Директива 2004/49/ЕО

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Изложена е услугата, за която се иска издаване на част Б от сертификат, и е направено описание как общите процедури на железопътното предприятие, създадени в подкрепа на сертификата, издаден в съответствие с член 10, параграф 2, буква а) от Директива 2004/49/ЕО, се прилагат за разработването на всички мерки (в това число разпределянето на ресурси), въведени за предоставяне на услугата.

A. СЪОТВЕТСТВИЕ СЪС СПЕЦИФИЧНИТЕ ЗА МРЕЖАТА ПРАВИЛА ⁽¹⁾

A.1 Налице са документи, които доказват, че специфичните правила и специфичните рискове, свързани с операциите по мрежата, за която е подадено заявление за част Б, са били взети под внимание и че железопътното предприятие може да покаже съответствие с изискванията на всякакви специфични за мрежата правила и на всякакви изключения или дерогации от тях.

A.2 Определени са интерфейсите на мрежата с други страни, участващи в операциите по посочената мрежа.

A.3 Съществуват документи, които показват, че железопътното предприятие ще сътрудничи с оператора на инфраструктура (ОИ) на мрежата и с други железопътни предприятия, работещи по мрежата, включително и по въпроси относно споделянето на информация.

A.4 Съществуват документи, които показват, че железопътните предприятия ще се справят с извънредни ситуации, като при това осъществяват координация с оператора на инфраструктура и със съответните обществени органи.

A.5 Съществуват документи, в които са определени конкретни правила за разследване на злополуки/произшествия, и които доказват, че кандидатът може да действа в съответствие с тях.

B. СЪОТВЕТСТВИЕ СЪС СПЕЦИФИЧНИТЕ ЗА МРЕЖАТА ПРАВИЛА ЗА КОМПЕТЕНТНОСТТА НА ПЕРСОНАЛА ⁽²⁾

B.1 От документацията става ясно, че системата за управление на безопасността на кандидата съдържа система за управление на компетентността, за да:

а) се определят категориите персонал (служители, работещи в предприятието или наети по договор), които участват в предоставянето на услугата, и

б) се осигурява компетентен персонал за съответната мрежа, по-специално такъв, който изпълнява разнообразни задачи, и да се гарантира сертифициране, когато е уместно.

B.2 От документацията става ясно, че са въведени мерки за организиране на обичайната дейност на персонала, така, че да се гарантира, че задачите във връзка с безопасността се изпълняват, и персоналот е натоварен с подходящи задачи.

B.3 От документацията става ясно, че кандидатът е способен да изготвя документи, които да се използват при обучението на съответния персонал, както и че кандидатът е способен да гарантира, че документите са точни, актуални и са езиково и терминологично съобразени с персонала, който ще ги използва.

V. СЪОТВЕТСТВИЕ СЪС СПЕЦИФИЧНИТЕ ЗА МРЕЖАТА ИЗИСКВАНИЯ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ПОДВИЖНИЯ СЪСТАВ ⁽³⁾

V.1 В документацията ясно са посочени видовете подвижен състав, които да се експлоатират по конкретната мрежа и видовете операции, които да се извършват.

V.2 В документацията е посочено как железопътното предприятие се съобразява с различни оперативни ограничения, наложени върху вида подвижен състав в експлоатация по мрежата.

⁽¹⁾ Приложение IV, първо тире от Директива 2004/49/ЕО.

⁽²⁾ Приложение IV, второ тире от Директива 2004/49/ЕО.

⁽³⁾ Приложение IV, трето тире от Директива 2004/49/ЕО.

- В.3 В документацията са определени възможни допълнителни изисквания за поддръжката на посочената мрежа и са предвидени подходящи мерки за поддръжка.
- В.4 В документацията са определени възможни допълнителни изисквания за управление на произшествия, засягащи подвижния състав в посочената мрежа, и са предвидени подходящи мерки за поддръжка.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Принципи за надзор след издаване на част А или част Б от сертификат

1. Подходът на националните органи по безопасността към надзора на съответствието на железопътните предприятия, посочен в член 4, параграф 1 и член 16, параграф 2, буква д) от Директива 2004/49/ЕО, се основава на изложените по-долу принципи. Принципиите се прилагат към дейностите по надзор като цяло и към отделните казуси в рамките на тези дейности.
 2. Националните органи по безопасността прилагат принципа за пропорционалност между налагането на правото и риска. Действията, предприети от даден национален орган по безопасността с цел постигане на съответствие или търсене на отговорност от железопътните предприятия за неспазване на законовите им задължения, трябва да бъдат пропорционални на заплахите за безопасността или на потенциалната сериозност на несъответствието с изискванията за безопасност, включително всякакви потенциални или действителни щети.
 3. Националните органи по безопасността прилагат принципа за съгласуваност на подхода, за да гарантират, че при сходни обстоятелства националните органи по безопасността възприемат сходен подход с цел постигане на сходни резултати.
 4. Осъществяваният от националните органи по безопасността надзор е насочен на първо място към дейностите, които според тях водят до най-голям риск, или при които контролът над опасностите е най-слаб. За тази цел, националните органи по безопасността разполагат с методи и правомощия да оценяват обичайните характеристики по отношение на безопасността на оператора на инфраструктура.
 5. Националните органи по безопасността вземат решения за приоритетите при ефективното използване на ресурсите си, но решението за най-добрия начин за това следва да зависи от всеки конкретен национален орган по безопасността. Действията трябва да са насочени към онези, които носят отговорността за риска и които имат най-добрата възможност да го контролират.
 6. Националните органи по безопасността прилагат принципа за прозрачност, за да помогнат на железопътните предприятия да разберат какво се очаква от тях (включително какво следва — или не — да правят) и какво да очакват от страна на националния орган по безопасността.
 7. Националните органи по безопасността носят отговорност за решенията си в съответствие с член 17, параграф 3 от Директива 2004/49/ЕО. Националните органи по безопасността имат следователно политики и принципи, посредством които могат да бъдат оценявани. Освен това, националните органи по безопасността трябва да разполагат с процедура за жалби.
 8. Националните органи по безопасността трябва да разработват споразумения за сътрудничество помежду си, за да споделят информация и да координират своята реакция срещу нарушенията на безопасността. Това е особено важно за част Б на сертификатите за безопасност. Освен това, националните органи по безопасността трябва да разработват споразумения за сътрудничество с други компетентни органи, за да споделят информация и да разработват подходи към проблеми, които засягат железопътната безопасност.
-