

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 1158/2010**av den 9 december 2010****om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetsintyg för järnväg****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet)⁽¹⁾, särskilt artikel 6.1,

med beaktande av rekommendationen ERA/REC/SAF/09-2009 från Europeiska järnvägsbyrån, som lämnades till kommissionen den 18 september 2009, om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse, och

av följande skäl:

- (1) Direktiv 2004/49/EG tillhandahåller en ram för likvärdiga villkor för samtliga järnvägsföretag, genom tillämpning av samma krav med avseende på säkerhetsintyg i hela unionen. Syftet med den gemensamma säkerhetsmetoden är att tillhandahålla en ram för att de nationella säkerhetsmyndigheterna ska kunna harmonisera sina beslutskrav i unionen, i enlighet med artikel 17.4 i direktiv 2004/49/EG.
- (2) Det är nödvändigt att tillhandahålla en metod för hur de nationella säkerhetsmyndigheterna ska bedöma lämpligheten hos de processer som järnvägsföretagen har utvecklat för att uppfylla de harmoniserade kraven för att erhålla säkerhetsintyg del A utfärdade i enlighet med artikel 10.2 a och säkerhetsintyg del B utfärdade i enlighet med artikel 10.2 b i direktiv 2004/49/EG. De kriterier som de nationella säkerhetsmyndigheterna ska använda vid sin bedömning bör definieras och de förfaranden som ska följas bör införas.
- (3) När det gäller överensstämmelse med säkerhetskravet, enligt vilket ansvaret för underhåll av järnvägsfordon bör vara klart definierat, bör ett järnvägsföretag som inte är den enhet som ansvarar för underhåll av alla de

fordon som det använder i sin verksamhet genom lämpliga överenskommelser, såsom GCU (General Contract of Use), säkerställa att det för varje fordon finns en underhållsansvarig enhet som tar hand om fordonsunderhållet i enlighet med artikel 14 a i direktiv 2004/49/EG. Avtalet mellan parterna bör specificera det informationsutbyte mellan båda företagen som behövs för att säkerställa en säker drift av fordonen.

- (4) Vid bedömning av överensstämmelsen med säkerhetskraven för produkter eller tjänster som entreprenörer eller leverantörer förser järnvägsföretagen med, såsom tillhandahållandet av tjänster via utbildningsanstalter i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen⁽²⁾, kan tillstånd eller intyg som har beviljats entreprenörer eller leverantörer i enlighet med relevant unionslagstiftning anses vara giltig bevisning. Certifiering av enheter som ansvarar för underhåll i enlighet med artikel 14a i direktiv 2004/49/EG kan också betraktas som giltig bevisning. Fram till dess att det europeiska certifieringssystemet träder i kraft kan intyg som ges på grundval av samförståndsavtalet om fastställande av de grundläggande principerna för ett gemensamt system för certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar⁽³⁾, undertecknat den 14 maj 2009, betraktas som giltig bevisning när överensstämmelsen med relevanta säkerhetskrav bedöms.
- (5) De nationella säkerhetsmyndigheterna bedömer ett järnvägsföretags förmåga att uppfylla alla de krav som gäller för att bedriva verksamhet i allmänhet och i det specifika nät för vilket järnvägsföretaget ansöker om intyg, genom att bedöma dess samlade säkerhetsstyrningssystem.
- (6) Varje nationell säkerhetsmyndighet bör införa förfaranden för att undersöka om de resultat som anges i ansökan om ett säkerhetsintyg uppnås i verksamheten efter att intyget har beviljats och om alla nödvändiga krav fortlöpande uppfylls i enlighet med artikel 16.2 f och artikel 17.2 i direktiv 2004/49/EG. Därför krävs framtagning av ett system för tillsyn efter att ett intyg har beviljats som baserar sig på grundläggande principer för att säkerställa att de nationella säkerhetsmyndigheterna tillämpar ett harmoniserat tillvägagångssätt i varje medlemsstat.

⁽¹⁾ EUT L 164, 30.4.2004, s. 44.

⁽²⁾ EUT L 315, 3.12.2007, s. 51.

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

- (7) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 27.1 i direktiv 2004/49/EG.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

I denna förordning fastställs en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetsintyg i enlighet med artikel 6.3 b i direktiv 2004/49/EG.

I den gemensamma säkerhetsmetoden ingår

- a) ett förfarande och kriterier för att bedöma ansökningar från järnvägsföretag om säkerhetsintyg enligt artikel 10.2 i direktiv 2004/49/EG, som anges i bilagorna I, II och III till denna förordning,
- b) principer för att övervaka överensstämmelsen med kraven i direktiv 2004/49/EG efter att den nationella säkerhetsmyndigheten har beviljat intyget, som anges i bilaga IV till denna förordning.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning avses med *tillsyn*: de förfaranden som den nationella säkerhetsmyndigheten inför för att övervaka säkerhetsnivån efter att den har beviljat ett säkerhetsintyg.

Artikel 3

Förfaranden för att bedöma ansökningar

1. Vid bedömning av ansökningar om både säkerhetsintyg del A och del B som har lämnats in efter att denna förordning

har trätt i kraft ska de nationella säkerhetsmyndigheterna tillämpa det förfarande som anges i bilaga I till denna förordning för att bedöma ansökningarnas överensstämmelse med kraven i direktiv 2004/49/EG. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska använda de bedömningskriterier som anges i bilaga II till denna förordning för säkerhetsintyg som utfärdas i enlighet med artikel 10.3 i direktiv 2004/49/EG och de som ingår i bilaga III till denna förordning för säkerhetsintyg som utfärdas i enlighet med artikel 10.4 i direktiv 2004/49/EG. Dessa kriterier ska också användas när säkerhetsintyg förnyas i enlighet med artikel 10.5 i direktiv 2004/49/EG.

2. Vid bedömningen får de nationella säkerhetsmyndigheterna godkänna de sökandes utfästelser om att de kommer att hantera risker genom avtal med tredje man. I avtalen ska även specificeras vilket informationsutbyte som behövs för att säkerställa en säker drift av fordon, särskilt i fråga om de områden som hör samman med underhåll.

3. De produkter eller tjänster som entreprenörer eller leverantörer förser järnvägsföretagen med ska antas överensstämma med säkerhetskraven om entreprenörerna, leverantörerna eller produkterna är certifierade i enlighet med relevanta certifieringssystem som har inrättats inom ramen för unionslagstiftning för tillhandahållandet av sådana produkter och tjänster.

Artikel 4

Tillsyn

När de nationella säkerhetsmyndigheterna har beviljat ett säkerhetsintyg, avseende både del A och del B, ska de utöva tillsyn över järnvägsföretagets fortsatta tillämpning av sina säkerhetsstyrningssystem och tillämpa de principer för tillsyn som anges i bilaga IV.

Artikel 5

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 9 december 2010.

På kommissionens vägnar

José Manuel BARROSO

Ordförande

BILAGA I

Förfarande för bedömning av överensstämmelse med de krav som måste uppfyllas för att erhålla säkerhetsintyg utfärdade i enlighet med artikel 10.2 a och b i direktiv 2004/49/EG

1. De förfaranden som en nationell säkerhetsmyndighet inför för att ta emot och bedöma ansökningar och bevilja säkerhetsintyg ska bygga på följande ramprinciper.

a) Framtagning och granskning av bedömningsprocessen

De nationella säkerhetsmyndigheterna ska ta fram strukturerade och granskningsbara processer som ska utföras av lämpliga behöriga personer. De ska granska ansökningarna mot de bedömningskriterier för säkerhetsstyrningssystem som anges i bilaga II och III. De ska föra protokoll över och motivera alla beslut. Den nationella säkerhetsmyndighetens övergripande bedömningsprocess ska regelbundet granskas internt och kontinuerligt förbättras för att säkerställa dess fortlöpande genomslagskraft och effektivitet.

b) Bedömningsprocessens kvalitet

De nationella säkerhetsmyndigheterna ska övervaka kvaliteten på det egna arbetet under viktiga faser av behandlingen av ansökningar om säkerhetsintyg.

c) Bedömningens omfattning

Bedömningen ska ske på styrningssystemnivå och vara processdriven. I de fall då brister upptäcks vid granskningen kan den nationella säkerhetsmyndigheten själv fatta beslut och ska, beroende på den bristande överensstämmelsens karaktär och allvarlighetsgrad, beskriva vilka punkter som behöver förbättras. I sista hand ska den nationella säkerhetsmyndigheten utnyttja sin befogenhet att avslå en ansökan.

Bedömningen ska vara

— anpassad till riskerna, typen och omfattningen på den sökandes verksamhet,

— baserad på bedömningar av järnvägsföretagets allmänna förmåga att bedriva verksamhet på ett säkert sätt, enligt vad som anges i dess säkerhetsstyrningssystem.

d) Tidsfrist för bedömningen

De nationella säkerhetsmyndigheterna ska slutföra bedömningen inom den tidsperiod som anges i artikel 12 i direktiv 2004/49/EG och samtidigt se till att den bevisning som tillhandahålls av den sökande är tillräcklig. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska så snart det är praktiskt möjligt informera järnvägsföretagen om frågor som ger upphov till allvarliga betänkligheter under bedömningsfasen.

e) Beslutsfattande under bedömningen

Ett beslut om att godkänna eller avslå en ansökan om säkerhetsintyg ska baseras på den bevisning som den sökande tillhandahåller och om relevanta krav har följts.

2. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska bedöma om ansökan om ett säkerhetsintyg uppfyller kommissionens förordning (EG) nr 653/2007 ⁽¹⁾.

3. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska särskilt bedöma om den bifogade sammanfattningen av säkerhetsstyrningssystemets manual möjliggör en första bedömning av säkerhetsstyrningssystemets kvalitet och lämplighet, och ska besluta inom vilka områden ytterligare information behövs. Den nationella säkerhetsmyndigheten kan, som en del av denna begäran om mer information, begära detaljerad information i sådan omfattning som den anser vara rimlig för att kunna bedöma ansökan.

4. När ett säkerhetsintyg beviljas ska överensstämmelsen mellan den sökandes säkerhetsstyrningssystem och bedömningskriterierna dokumenteras med hänsyn till varje bedömningskriterium.

⁽¹⁾ EUT L 153, 14.6.2007, s. 9.

5. Om den nationella säkerhetsmyndigheten har några funderingar eller upptäcker en eventuell bristande överensstämmelse, ska den nationella säkerhetsmyndigheten specificera detta och hjälpa den sökande att förstå vilken detaljnivå som förväntas i svaret. Detta uppnås genom att
 - a) noggrant hänvisa till de relevanta kriterierna och se till att den sökande har förstått vilka områden med bristande överensstämmelse som har identifierats,
 - b) fastställa vilken del av tillhörande förordningar, regler och standarder som är relevant,
 - c) ange varför bedömningskriteriet inte är uppfyllt,
 - d) komma överens om ytterligare åtaganden, information och styrkande bevisning som ska tillhandahållas, enligt vad som krävs på kriteriets detaljnivå, och specificera både den åtgärd som den sökande måste vidta för att korrigera bristen och inom vilken tidsram som överensstämmelsen måste uppfyllas,
 - e) specificera vilka områden som kan bli föremål för ytterligare granskning genom tillsyn efter att intyget har beviljats.
6. Om ett järnvägsföretag ansöker om säkerhetsintyg avseende både del A och del B vid samma tillfälle ska den nationella säkerhetsmyndigheten säkerställa att intygets del A beviljas först eller att båda intygen beviljas tillsammans i enlighet med förordning (EG) nr 653/2007. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska dock definiera ett förfarande för hur ansökningsblanketten (särskilt försättsidan för bilagorna) ska användas om en ny ansökan görs samtidigt för båda intygen.
7. De allmänna ramförfarandena för att bedöma ansökningar om säkerhetsintyg ska också gälla ansökningar om säkerhetsintyg enligt artikel 10.2 b i direktiv 2004/49/EG.
8. En nationell säkerhetsmyndighets bedömning av en ansökan om ett säkerhetsintyg enligt artikel 10.2 b i direktiv 2004/49/EG ska endast gälla ett järnvägsföretags förmåga att uppfylla de krav som är nödvändiga för trafiken på det specifika järnvägsnätet som det söker intyg för genom tillämpning av de förfaranden som de har infört för att erhålla del A av intyget.
9. Syftet med dessa bedömningskriterier är att visa att resultatet av tillämpningen av förfaranden eller processer för att sköta driften i ett specifikt järnvägsnät har dokumenterats och ett åtagande om att genomföra dem har gjorts. För att kontrollera om kriterierna är uppfyllda kan den nationella säkerhetsmyndigheten begära att järnvägsföretaget lämnar in ett prov på den dokumentation som järnvägsföretaget planerar att använda.
10. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska samarbeta för att ta itu med bristande överensstämmelse med bedömningskriterierna avseende del B eller för att hantera frågor gällande ansökan avseende del B. En nationell säkerhetsmyndighet som bedömer en ansökan avseende del B ska samarbeta med den nationella säkerhetsmyndighet som utfärdade del A för att diskutera och komma överens om vilka åtgärder, om det finns några, som var och en ska vidta för att säkerställa överensstämmelse med bedömningskriterierna avseende del B.

BILAGA II

Kriterier för att bedöma överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetsintyg utfärdade i enlighet med artikel 10.2 a i direktiv 2004/49/EG som hör samman med järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem i enlighet med artikel 9 och bilaga III i det direktivet

- A. RISKHANTERINGSÅTGÄRDER FÖR ALLA RISKER SOM JÄRNVÄGSFÖRETAGETS VERKSAMHET GER UPPHOV TILL ⁽¹⁾
- A.1 Det finns förfaranden för att identifiera risker som har samband med järnvägsdrift, inklusive risker som uppstår som en direkt följd av arbetsaktiviteter, arbetets utformning eller arbetsbelastning och andra organisationers/personers verksamhet.
- A.2 Det finns förfaranden för att utveckla och vidta åtgärder för riskhantering.
- A.3 Det finns förfaranden för att övervaka riskhanteringsåtgärdernas effektivitet samt genomföra förändringar när så krävs.
- A.4 Det finns förfaranden för att fastslå behovet av att samarbeta med andra enheter (såsom infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, tillverkare, underhållsleverantörer, underhållsansvariga enheter, fordonsinnehavare, tjänsteleverantörer och upphandlande enheter) i förekommande fall, om frågor som rör kontaktpunkterna mellan dem och som sannolikt kommer att påverka införandet av lämpliga riskhanteringsåtgärder i enlighet med artikel 4.3 i direktiv 2004/49/EG.
- A.5 Det finns förfaranden för överenskommen dokumentation och kommunikation med relevanta enheter, inklusive identifiering av varje deltagande organisations roll och ansvar samt specifikationer för informationsutbyte.
- A.6 Det finns förfaranden för att kontrollera hur effektiva dessa åtgärder är och genomföra förändringar när så krävs.
- B. RISKHANTERING VID UNDERHÅLL OCH MATERIELFÖRSÖRJNING ⁽²⁾
- B.1 Det finns förfaranden för att få fram krav/standarder/processer gällande underhåll från säkerhetsdata och från tilldelningen av rullande materiel.
- B.2 Det finns förfaranden för att anpassa underhållsintervallen efter typ och omfattning av den trafik som bedrivs och/eller data från rullande materiel.
- B.3 Det finns förfaranden för att säkerställa att underhållsansvaret är klart definierat i syfte att fastställa underhållsbefattningarnas befogenheter och ange lämpliga ansvarsnivåer.
- B.4 Det finns förfaranden för att samla in information om fel och brister som uppstår under den dagliga driften och för att rapportera dessa till dem som ansvarar för underhållet.
- B.5 Det finns förfaranden för att identifiera och rapportera risker som uppstår på grund av brister samt konstruktioner med bristande överensstämmelse eller fel under hela livscykeln till berörda parter.
- B.6 Det finns förfaranden för att verifiera och kontrollera underhållets utförande och resultat för att säkerställa att de överensstämmer med företagets normer.
- C. RISKHANTERING SOM HÖR SAMMAN MED ANLITANDET AV ENTREPRENÖRER OCH KONTROLL AV LEVERANTÖRER ⁽³⁾
- C.1 Det finns förfaranden för att kontrollera kompetensen hos entreprenörer (inklusive underentreprenörer) och leverantörer.
- C.2 Det finns förfaranden för att verifiera och kontrollera säkerhetsnivån och resultaten för alla upphandlade tjänster och produkter som tillhandahålls av antingen entreprenören eller leverantören för att säkerställa att de uppfyller de krav som anges i avtalet.

⁽¹⁾ Artikel 9.2 i direktiv 2004/49/EG.

⁽²⁾ Artikel 9.2 i direktiv 2004/49/EG.

⁽³⁾ Artikel 9.2 i direktiv 2004/49/EG.

- C.3 Ansvarsområden och arbetsuppgifter gällande järnvägssäkerhet är tydligt definierade, kända och fördelade mellan avtalsparterna och alla andra berörda parter.
- C.4 Det finns förfaranden för att säkerställa att säkerhetsrelaterade handlingar och avtal går att spåra.
- C.5 Det finns förfaranden för att säkerställa att säkerhetsuppgifter, inklusive utbyte av säkerhetsrelaterad information, utförs av entreprenörer eller leverantörer i enlighet med de relevanta krav som anges i avtalet.
- D. RISKER SOM UPPSTÅR SOM ETT RESULTAT AV ANDRA PARTER UTANFÖR JÄRNVÄGSSYSTEMET ⁽¹⁾
- D.1 Det finns förfaranden för att identifiera potentiella risker från andra parter utanför järnvägssystemet, där så är tillämpligt och rimligt.
- D.2 Det finns förfaranden för att fastställa lämpliga kontrollåtgärder för att begränsa de risker som finns identifierade i D.1 i den mån de hör samman med den sökandes ansvar.
- D.3 Det finns förfaranden för att se till att de åtgärder som identifierades i D.2 är effektiva samt genomföra förändringar när så krävs.
- E. DOKUMENTERING AV SÄKERHETSSTYRNINGSSYSTEMET
- E.1 Det finns en beskrivning av verksamheten där driftens typ, omfattning och risk klargörs.
- E.2 Det finns en beskrivning av säkerhetsstyrningssystemets struktur, av vilken roll- och ansvarsfördelning framgår.
- E.3 Det finns en beskrivning av säkerhetsstyrningssystemets förfaranden, vilket krävs enligt artikel 9 och bilaga III till direktiv 2004/49/EG, i överensstämmelse med typen och omfattningen av trafik.
- E.4 Det görs en uppräknings och kort beskrivning av säkerhetskritiska processer och uppgifter som är relevanta för den typ av verksamhet/tjänster som utförs.
- F. ANSVARFÖRDELNING ⁽²⁾
- F.1 Det finns en beskrivning av hur samordningen av säkerhetsstyrningssystemets verksamhet i hela organisationen säkerställs, baserad på dokumenterad kunskap och huvudansvar på ledningsnivå.
- F.2 Det finns förfaranden för att säkerställa att personal med delegerat ansvar inom organisationen har befogenhet, kompetens och lämpliga resurser för att fullgöra sitt åliggande.
- F.3 De säkerhetsrelaterade ansvarsområdena och ansvarsfördelningen för specifika tillhörande funktioner, tillsammans med deras avgränsning, är klart definierade.
- F.4 Det finns ett förfarande för att säkerställa att säkerhetsuppgifterna är klart definierade och delegerade till personal med lämplig kompetens.
- G. SÄKRING AV LEDNINGENS KONTROLL PÅ OLIKA NIVÅER ⁽³⁾
- G.1 Det finns en beskrivning av hur ansvaret fördelas för varje säkerhetsrelaterad process i hela organisationen.
- G.2 Det finns ett förfarande för regelmässig kontroll av hur uppgifterna utförs och som säkerställs av linjeledningen, vilken måste ingripa om uppgifterna inte utförs på rätt sätt.
- G.3 Det finns förfaranden för att identifiera och hantera andra ledningsaktivitetens påverkan på säkerhetsstyrningssystemet.

⁽¹⁾ Artikel 9.2 i direktiv 2004/49/EG.

⁽²⁾ Bilaga III till direktiv 2004/49/EG, punkt 1.

⁽³⁾ Bilaga III till direktiv 2004/49/EG, punkt 1.

G.4 Det finns förfaranden så att de personer som är involverade i säkerhetsstyrningen omfattas av ett resultatansvar.

G.5 Det finns förfaranden för att fördela lämpliga resurser i syfte att tillhandahålla säkerhetsuppgifter i säkerhetsstyrningssystemet.

H. HUR PERSONAL OCH DERAS FÖRETRÄDARE PÅ ALLA NIVÅER BERÖRS ⁽¹⁾

H.1 Det finns förfaranden för att säkerställa att personal och personalrepresentanter företräds på lämpligt sätt samt konsulteras när det handlar om att fastställa, föreslå, se över och utveckla säkerhetsaspekterna av operationella förfaranden som kan komma att beröra personal.

H.2 Personalengagemang och samrådsåtgärder finns dokumenterat.

I. SÄKERSTÄLLANDE AV KONTINUERLIG FÖRBÄTTRING ⁽²⁾

Det finns förfaranden för att, i den mån detta är rimligen genomförbart, säkerställa en kontinuerlig förbättring av säkerhetsstyrningssystemet. Dessa ska omfatta följande:

- a) Förfaranden för regelbundna översyner av säkerhetsstyrningssystemet, enligt vad som anses nödvändigt.
- b) Förfaranden för att beskriva åtgärder för att kontrollera och analysera relevanta säkerhetsdata.
- c) Förfaranden för att beskriva hur fastställda fel ska rättas till.
- d) Förfaranden för att ange hur nya säkerhetsstyrningsregler genomförs baserat på utveckling och gjorda erfarenheter.
- e) Förfaranden för att beskriva hur resultat från de interna revisionerna används för att förbättra säkerhetsstyrningssystemet.

J. SÄKERHETSPOLITIK SOM GODKÄNTS AV ORGANISATIONENS CHEF OCH MEDDELATS ALL PERSONAL ⁽³⁾

Det finns ett dokument som beskriver organisationens säkerhetspolitik och som

- a) har meddelats och är tillgänglig för all personal, t.ex. via organisationens intranät,
- b) är lämplig sett till trafikens typ och omfattning,
- c) är godkänd av organisationens chef.

K. ORGANISATIONENS KVALITATIVA OCH KVANTITATIVA MÅL FÖR UPPRÄTTHÅLLANDE OCH FÖRBÄTTRING AV SÄKERHET SAMT PLANER OCH FÖRFARANDEN FÖR UPPNÅENDET AV DESSA MÅL ⁽⁴⁾

K.1 Det finns förfaranden för att fastställa relevanta säkerhetsmål i linje med det rättsliga regelverket, och det finns ett dokument i vilket dessa mål anges.

K.2 Det finns förfaranden för att fastställa relevanta säkerhetsmål som överensstämmer med den aktuella järnvägsdriften och relevanta risker.

K.3 Det finns förfaranden för att regelbundet bedöma den övergripande säkerhetsnivån i förhållande till organisationens säkerhetsmål och de mål som har fastställts på medlemsstatsnivå.

⁽¹⁾ Bilaga III till direktiv 2004/49/EG, punkt 1.

⁽²⁾ Bilaga III till direktiv 2004/49/EG, punkt 1.

⁽³⁾ Bilaga III till direktiv 2004/49/EG, punkt 2 a.

⁽⁴⁾ Bilaga III till direktiv 2004/49/EG, punkt 2 b.

- K.4 Det finns förfaranden för att regelbundet övervaka och granska driftsrutiner genom att
- sammanställa relevanta säkerhetsdata för att fastställa trender när det gäller säkerhetsnivån och bedöma hur målen uppfylls,
 - tolka relevanta data och genomföra nödvändiga förändringar.
- K.5 Järnvägsföretaget har förfaranden för att utveckla planer och förfaranden i syfte att uppnå sina mål.
- L. FÖRFARANDE FÖR ATT UPPFYLLA BEFINTLIGA, NYA OCH ÄNDRADE TEKNISKA OCH OPERATIVA NORMER ELLER ANDRA FÖRESKRIFTER ⁽¹⁾
- L.1 Det finns förfaranden för säkerhetsrelaterade krav, som är relevanta för trafikens typ och omfattning, för att
- identifiera dessa krav och uppdatera relevanta förfaranden i syfte att återspegla förändringar av dem (ändringshantering),
 - genomföra dem,
 - kontrollera överensstämmelsen med dem,
 - vidta åtgärder om bristande överensstämmelse identifieras.
- L.2 Det finns förfaranden för att säkerställa att rätt personal, förfaranden, specifika handlingar, utrustning och rullande materiel används för avsett syfte.
- L.3 Säkerhetsstyrningssystemet har förfaranden för att säkerställa att underhåll utförs enligt tillämpliga krav.
- M. FÖRFARANDE OCH METODER FÖR UTFÖRANDE AV RISKBEDÖMNING OCH GENOMFÖRANDE AV ÅTGÄRDER FÖR RISKHANTERING NÄRHELST EN ÄNDRING AV DRIFTSFÖRHÅLLANDENA ELLER NYTT MATERIAL MEDFÖR NYA RISKER FÖR INFRASTRUKTURER ELLER VERKSAMHETER ⁽²⁾
- M.1 Det finns förfaranden för att hantera ändringar av utrustning, förfaranden, organisation, bemanning eller samspel.
- M.2 Det finns riskbedömningsförfaranden för att hantera ändringar och tillämpa den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning som avses i kommissionens förordning (EG) nr 352/2009 ⁽³⁾ när så krävs.
- M.3 Järnvägsföretaget har förfaranden för att förmedla riskbedömningens resultat till andra processer inom organisationen och göra dem synliga för relevant personal.
- N. TILLHANDAHÅLLANDE AV PROGRAM FÖR UTBILDNING AV PERSONAL OCH SYSTEM FÖR SÄKERSTÄLLANDE AV ATT PERSONALENS KOMPETENS BIBEHÅLLS OCH ATT UPPGIFTERNA UTFÖRS I ENLIGHET DÄRMEDE ⁽⁴⁾
- N.1 Det finns ett kompetensstyrningssystem som åtminstone omfattar
- identifiering av vilken kunskap och vilka färdigheter som krävs för de säkerhetsrelaterade uppgifterna,
 - urvalsprinciper (krav på grundläggande utbildningsnivå, psykisk och fysisk lämplighet),
 - grundläggande utbildning samt certifiering av förvärvade kunskaper och färdigheter,
 - fortlöpande utbildning och regelbunden uppdatering av befintliga kunskaper och färdigheter,
 - regelbundna kompetenskontroller, efter behov,

⁽¹⁾ Bilaga III till direktiv 2004/49/EG, punkt 2 c.

⁽²⁾ Bilaga III till direktiv 2004/49/EG, punkt 2 d.

⁽³⁾ EUT L 108, 29.4.2009, s. 4.

⁽⁴⁾ Bilaga III till direktiv 2004/49/EG, punkt 2 e.

- f) särskilda åtgärder vid olyckor/tillbud eller lång arbetsfrånvaro, efter behov eller i förekommande fall,
- g) särskild utbildning i säkerhetsstyrningssystemet för personal som arbetar med att säkerställa att säkerhetsstyrningssystemet fungerar.

N.2 Det finns förfaranden inom ramen för kompetensstyrningssystemet som gör det möjligt att

- a) identifiera vilka befattningar som utför säkerhetskritiska uppgifter,
- b) identifiera vilka befattningar som har ansvar för att fatta driftsrelaterade beslut inom säkerhetsstyrningssystemet,
- c) ge personalen den kompetens, de färdigheter och den (medicinska respektive psykologiska) lämplighet som krävs för de relevanta uppgifterna och regelbundet repetera/uppdatera dessa,
- d) tilldela personal med kompetens som är lämplig för de relevanta uppgifterna,
- e) övervaka hur uppgifterna utförs och införa korrigerande åtgärder när detta krävs.

O. ARRANGEMANG FÖR TILLHANDAHÅLLANDE AV TILLRÄCKLIG INFORMATION INOM ORGANISATIONEN OCH, I TILLÄMPLIGA FALL, MELLAN ORGANISATIONER SOM ÄR VERKSAMMA INOM SAMMA INFRASTRUKTUR ⁽¹⁾

O.1 Det finns förfaranden för att säkerställa att

- a) personalen har kunskap och kännedom om säkerhetsstyrningssystemet och information som är lättillgänglig,
- b) lämplig dokumentation om säkerhetsstyrningssystemet ges till den säkerhetspersonal som berörs.

O.2 Det finns förfaranden för att säkerställa att

- a) viktig driftsrelaterad information är relevant och giltig,
- b) personalen är medveten om dess existens innan den tillämpas,
- c) informationen finns tillgänglig för personalen och att kopior delas ut formellt när detta krävs.

O.3 Åtgärder har vidtagits för informationsutbytet mellan järnvägsorganisationerna.

P. FÖRFARANDEN OCH FORMAT FÖR HUR SÄKERHETSINFORMATION SKA DOKUMENTERAS OCH UTARBETANDE AV ETT FÖRFARANDE FÖR KONFIGURATIONSKONTROLL AV VITAL SÄKERHETSINFORMATION ⁽²⁾

P.1 Det finns förfaranden för att säkerställa att all relevant säkerhetsinformation är korrekt, fullständig, överensstämmande, lätt att förstå, uppdaterad på lämpligt sätt och vederbörligt dokumenterad.

P.2 Det finns förfaranden för att

- a) utforma, generera, distribuera och hantera ändringskontrollen i all relevant säkerhetsdokumentation,
- b) ta emot, samla in och lagra all relevant dokumentation/information på papper eller genom andra registreringsystem.

P.3 Det finns ett förfarande för konfigurationskontroll av vital säkerhetsinformation.

⁽¹⁾ Bilaga III till direktiv 2004/49/EG, punkt 2 f.

⁽²⁾ Bilaga III till direktiv 2004/49/EG, punkt 2 g.

- Q. FÖRFARANDE FÖR ATT SÄKERSTÄLLA ATT OLYCKOR, TILLBUD OCH HÄNDELSER SOM KUNDE HA LETT TILL OLYCKOR OCH ANDRA FARLIGA HÄNDELSER RAPPORTERAS, UTREDS OCH ANALYSERAS OCH ATT NÖDVÄNDIGA FÖREBYGGANDE ÅTGÄRDER VIDTAS ⁽¹⁾
- Q.1 Det finns förfaranden för att säkerställa att olyckor, tillbud, händelser som kunde ha lett till olyckor och andra farliga händelser
- a) rapporteras, registreras, utreds och analyseras,
 - b) rapporteras till de nationella organen i enlighet med bestämmelserna i tillämplig lagstiftning.
- Q.2 Det finns förfaranden för att säkerställa att
- a) rekommendationerna från de nationella säkerhetsmyndigheterna, nätverket av undersökningsorgan, branschvisa/interna utredningar utvärderas och genomförs om detta är tillämpligt eller förordnas,
 - b) relevanta rapporter/uppgifter från andra järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, underhållsansvariga enheter och järnvägsfordonsinnehavare övervägs och beaktas.
- Q.3 Det finns förfaranden för att relevant information gällande utredning och orsaker till olyckor, tillbud, händelser som kunde ha lett till olyckor och andra farliga händelser används för att fastställa och anta korrigerande åtgärder.
- R. TILLHANDAHÅLLANDE AV SÅDANA LARMRUTINER SAMT SÅDAN INFORMATION I NÖDSITUATIONER SOM HAR GODKÄNTS AV DE TILLÄMPLIGA OFFENTLIGA MYNDIGHETERNA ⁽²⁾
- R.1 Det finns ett dokument i vilket alla typer av nödsituationer, inklusive drift vid störning, identifieras och det finns förfaranden för att identifiera nya sådana.
- R.2 Det finns förfaranden, för varje identifierad typ av nödsituation, för att säkerställa att
- a) larmtjänster omgående kan kontaktas,
 - b) larmtjänsterna får all relevant information, både i förväg, med tanke på förberedelserna inför larmutryckningen och vid själva nödsituationen
- R.3 Roller och ansvarsområden för alla parter identifieras och anges i ett dokument.
- R.4 Det finns planer för larmrutiner och information som omfattar
- a) förfaranden för att larma all personal med ansvar för hantering av nödsituationer,
 - b) åtgärder för att sprida dessa till samtliga parter, inklusive passagerarinstruktionerna för nödsituationer,
 - c) åtgärder för att kontakta behörig personal omgående så att de kan fatta de beslut som krävs.
- R.5 Det finns ett dokument som beskriver hur resurser och medel har fördelats och hur utbildningskrav har identifierats.
- R.6 Det finns förfaranden för att återupprätta normala driftförhållanden så snart som möjligt.
- R.7 Det finns förfaranden för att i samarbete med andra parter testa katastrofplanerna i syfte att utbilda personalen, pröva rutinerna, identifiera svaga punkter och kontrollera hur potentiella nödsituationer hanteras.
- R.8 Det finns förfaranden för att säkerställa att behörig personal eller ansvarig person (särskilt när det gäller trafik med farligt gods), som har lämpliga språkkunskaper, kan kontaktas enkelt och utan dröjsmål.

⁽¹⁾ Bilaga III till direktiv 2004/49/EG, punkt 2 h.

⁽²⁾ Bilaga III till direktiv 2004/49/EG, punkt 2 i.

- R.9 Det finns ett förfarande för att kontakta den underhållsansvariga enheten eller järnvägsfordonsinnehavaren vid en nödsituation.
- S. BESTÄMMELSER OM ÅTERKOMMANDE INTERN REVISION AV SÄKERHETSSTYRNINGSSYSTEM ⁽¹⁾
- S.1 Det finns ett internt revisionssystem som är oberoende, opartiskt och följer ett genomblickbart förfarande.
- S.2 Det finns en tidsplan över planerade interna revisioner, som kan ses över med hänsyn till resultaten från tidigare revisioner och effektivitetskontroller.
- S.3 Det finns förfaranden för att identifiera och välja ut revisorer med lämplig kompetens.
- S.4 Det finns förfaranden för att
- a) analysera och utvärdera revisionsresultaten,
 - b) föreslå uppföljningsåtgärder,
 - c) följa upp åtgärdernas effektivitet,
 - d) dokumentera utförandet och resultatet av revisionerna.
- S.5 Det finns förfaranden för att säkerställa att företagsledningen har kännedom om revisionsresultaten och tar ett övergripande ansvar för att det görs förändringar inom säkerhetsstyrningssystemet.
- S.6 Det finns ett dokument som visar hur revisionsprocessen är planerad i förhållande till rutinåtgärderna för att säkerställa överensstämmelsen med interna förfaranden och normer.
-

⁽¹⁾ Bilaga III till direktiv 2004/49/EG, punkt 2 j.

BILAGA III

Kriterier för bedömning av överensstämmelsen med de krav som måste uppfyllas för att erhålla säkerhetsintyg utfärdade i enlighet med artikel 10.2 b i direktiv 2004/49/EG

ALLMÄNT

Huvuddragen anges för den trafik som en ansökan om del B av ett intyg avser och det finns en beskrivning om hur järnvägsföretagets allmänna förfaranden, som har utarbetats som stöd för det intyg som utfärdats i enlighet med artikel 10.2 a i direktiv 2004/49/EG tillämpas för att utarbeta alla de åtgärder (inklusive resursfördelning) som krävs för att bedriva trafiken.

A. ÖVERENSSTÄMMELSE MED NÄTSPECIFIKA REGLER ⁽¹⁾

- A.1 Det finns dokument innehållande resultat som visar att hänsyn har tagits till specifika regler och specifika risker som hör samman med trafiken som bedrivs i det järnvägsnät som ansökan för del B gäller och för att visa att järnvägsföretaget kan uppfylla alla nätspecifika regler och alla undantag för eller avvikelser från dessa regler.
- A.2 Nätkontaktpunkterna med andra parter som deltar i järnvägsdriften på järnvägsnätet i fråga har identifierats.
- A.3 Det finns dokument som visar hur järnvägsföretaget kommer att interagera med järnvägsnätets infrastrukturförvaltare och andra järnvägsföretag som bedriver trafik i järnvägsnätet, inklusive uppgifter om hur informationsutbytet ska ske.
- A.4 Det finns dokument som visar hur järnvägsföretaget kommer att hantera nödsituationer, inklusive samspelet med infrastrukturförvaltaren och behöriga offentliga myndigheter.
- A.5 Det finns dokument som anger specifika regler för utredning av olyckor och tillbud och som visar att den sökande kan följa dem.

B. ÖVERENSSTÄMMELSE MED NÄTSPECIFIKA KRAV GÄLLANDE PERSONALENS KOMPETENS ⁽²⁾

- B.1 Dokumentationen visar att den sökandes säkerhetsstyrningssystem innehåller ett kompetensstyrningssystem för att
- a) identifiera de personalkategorier (anställda eller anlitade) som ingår i den verksamhet som bedrivs,
 - b) tillhandahålla behörig personal för järnvägsnätet i fråga, särskilt den personal som ska utföra en rad olika uppgifter och garantera att certifiering innehas i förekommande fall.
- B.2 Dokumentationen visar att det har vidtagits åtgärder för att organisera personalens dagliga arbete för att säkerställa att säkerhetsrelaterade uppgifter utförs och att personal har utsetts för att utföra lämpliga uppgifter.
- B.3 Dokumentationen demonstrerar den sökandes förmåga att ta fram dokument som ska användas vid utbildning av behörig personal och dess förmåga att säkerställa att dokumenten är korrekta, uppdateras regelbundet och är skrivna på ett språk och med en terminologi som den personal som måste använda dem förstår.

C. ÖVERENSSTÄMMELSE MED NÄTSPECIFIKA KRAV GÄLLANDE HANTERING AV RULLANDE MATERIEL ⁽³⁾

- C.1 I dokumentationen anges tydligt typen av rullande materiel som ska användas i det specifika järnvägsnätet och vilken typ av drift som ska utföras.
- C.2 I dokumentationen anges hur järnvägsföretaget uppfyller eventuella driftsbegränsningar som gäller den typ av rullande materiel som används i järnvägsnätet.

⁽¹⁾ Första strecksatsen i bilaga IV till direktiv 2004/49/EG.

⁽²⁾ Andra strecksatsen i bilaga IV till direktiv 2004/49/EG.

⁽³⁾ Tredje strecksatsen i bilaga IV till direktiv 2004/49/EG.

- C.3 I dokumentationen anges ytterligare underhållskrav för järnvägsnätet i fråga och det finns lämpliga underhållsförfaranden.
- C.4 I dokumentationen anges ytterligare krav för att hantera tillbud med rullande materiel för järnvägsnätet i fråga och det finns lämpliga förfaranden för att hantera dessa.
-

BILAGA IV

Principer för tillsyn efter att ett intyg avseende del a eller del b har beviljats

1. De nationella säkerhetsmyndigheternas tillvägagångssätt för tillsyn av järnvägsföretagens uppfyllande av kraven enligt artikel 4.1 och artikel 16.2 e i direktiv 2004/49/EG ska baseras på följande principer. Dessa principer gäller inom ramen för tillsynsaktiviteterna som helhet och i enskilda fall inom denna ram.
 2. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska tillämpa proportionalitetsprincipen mellan genomförande och risk. Åtgärder som vidtas av en nationell säkerhetsmyndighet för att uppnå överensstämmelse eller för att ställa järnvägsföretagen till svars för att de inte uppfyller sina lagstadgade skyldigheter ska stå i proportion till säkerhetsriskerna eller allvarlighetsgraden för bristande överensstämmelse, inklusive faktisk eller potentiell skada.
 3. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska tillämpa principen om överensstämmelse för tillvägagångssättet för att säkerställa att en nationell säkerhetsmyndighet antar ett likartat tillvägagångssätt under likartade omständigheter för att uppnå samma mål.
 4. Den nationella säkerhetsmyndighetens tillsynsverksamhet ska i huvudsak vara inriktad på de verksamheter som den nationella säkerhetsmyndigheten anser ger upphov till de allvarligaste riskerna eller i vilka riskerna är minst välkontrollerade. För att göra detta ska den nationella säkerhetsmyndigheten ha metoder och befogenheter att bedöma järnvägsföretagets fortlöpande säkerhetsnivå.
 5. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska besluta om hur deras resurser ska prioriteras på ett effektivt sätt, men varje enskild nationell säkerhetsmyndighet ska själv avgöra hur detta uppnås på bästa sätt. Fokuseringen ska ligga på dem som ansvarar för risken och som är bäst lämpade för att hantera den.
 6. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska tillämpa öppenhetsprincipen för att hjälpa järnvägsföretagen att förstå vad som förväntas av dem (inklusive vad de ska göra och inte göra) och vad de kan förvänta sig av den nationella säkerhetsmyndigheten.
 7. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska ansvara för sina beslut i enlighet med artikel 17.3 i direktiv 2004/49/EG. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska därför ha policyer och principer enligt vilka de kan bedömas. Vidare ska de nationella säkerhetsmyndigheterna även ha ett förfarande för att hantera klagomål.
 8. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska utveckla samarbetet med varandra för att utbyta information och samordna åtgärder mot överträdelser. Detta är särskilt viktigt för säkerhetsintyg del B. Därutöver ska de nationella säkerhetsmyndigheterna utveckla samarbetet med andra behöriga myndigheter för att utbyta information och utveckla enhetliga tillvägagångssätt för att hantera frågor som påverkar järnvägssäkerheten.
-