

Przewodnik

Koordynacja między krajowymi organami ds. bezpieczeństwa – Wspólne podejście do nadzoru

	<i>Sporządzony przez</i>	<i>Zwalidowany przez</i>	<i>Zatwierdzony przez</i>
<i>Imię i nazwisko</i>	M. SCHITTEKATTE	M. SCHITTEKATTE	C. CARR
<i>Stanowisko</i>	Specjalista ds. projektów	Kierownik projektu	Kierownik działu
<i>Data</i>	29/06/2018	29/06/2018	29/06/2018
<i>Podpis</i>			

Historia dokumentu

<i>Wersja</i>	<i>Data</i>	<i>Uwagi</i>
1.0	29/06/2018	Wersja ostateczna do publikacji

Niniejszy dokument stanowi prawnie niewiążące wytyczne Agencji Kolejowej Unii Europejskiej. Pozostaje on bez uszczerbku dla procesów decyzyjnych przewidzianych w mających zastosowanie przepisach unijnych. Ponadto dokonywanie wiążącej wykładni prawa Unii należy do wyłącznych kompetencji Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

1 Wprowadzenie

Po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa krajowe organy ds. bezpieczeństwa muszą sprawować odpowiedni nadzór nad działalnością prowadzoną przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury, aby zweryfikować zgodność informacji przedstawionych w złożonym przez te podmioty wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa lub o autoryzację bezpieczeństwa ze stanem faktycznym oraz aby zagwarantować wywiązywanie się przez te podmioty ze spoczywających na nich zobowiązań prawnych.

Zgodnie z art. 17 ust. 7 i 9 dyrektywy (UE) 2016/798 krajowe organy ds. bezpieczeństwa sprawujące nadzór nad przedsiębiorstwem kolejowym prowadzącym działalność w więcej niż jednym państwie członkowskim lub nad zarządcą infrastruktury zarządzającym infrastrukturą transgraniczną muszą współpracować ze sobą, aby uniknąć przypadków dublowania działań nadzorczych oraz aby zapewnić wymianę kluczowych informacji na temat danego przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury. Należy zwracać szczególną uwagę na znane problemy i na skuteczność działania organizacji w zakresie bezpieczeństwa, a także na wyniki, w oparciu, o które podejmuje się decyzje o skoncentrowaniu działań nadzorczych na obszarach wiążących się z największym ryzykiem dla całej operacji.

W rozporządzeniu (UE) 2018/761 ustanawiającym wspólne metody oceny bezpieczeństwa w zakresie nadzoru przedstawiono bardziej szczegółowe informacje na temat specyfiki tej współpracy. W szczególności zgodnie z art. 8 krajowe organy ds. bezpieczeństwa są zobowiązane do koordynowania swoich podejść w zakresie nadzoru, aby zapewnić skuteczność systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz aby zagwarantować uwzględnienie ustaleń dotyczących informacji wymienianych między zaangażowanymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa przy podejmowaniu działań koordynacyjnych w celu zapewnienia stosowania wspólnego podejścia do nadzoru nad odpowiednim przedsiębiorstwem kolejowym lub zarządcą infrastruktury.

1.1 Cel przewodnika

Niniejszy dokument dostarcza wskazówek ułatwiających krajowym organom ds. bezpieczeństwa koordynowanie swoich działań związanych ze sprawowaniem nadzoru nad przedsiębiorstwami kolejowymi prowadzącymi działalność w więcej niż jednym państwie członkowskim lub nad zarządcami infrastruktury zarządzającymi infrastrukturą transgraniczną zgodnie z art. 17 ust. 7 i 9 dyrektywy (UE) 2016/798 i art. 8 rozporządzenia (UE) 2018/761.

Uwaga: Należy zauważyć, że dla celów koordynacji nadzoru nad transportem koleją towarów niebezpiecznych, krajowy organ ds. bezpieczeństwa może odgrywać bezpośrednią rolę, jako władza właściwa lub też pełnić rolę koordynującą, pośrednicząc, jak będzie to konieczne, w kontaktach z organami właściwymi w zakresie transportu towarów niebezpiecznych. Organizując tę współpracę, krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien wziąć powyższe pod uwagę.

1.2 Do kogo skierowany jest niniejszy przewodnik?

Niniejszy przewodnik jest skierowany do krajowych organów ds. bezpieczeństwa, które powinny korzystać z niego przy opracowywaniu i wdrażaniu swojego skoordynowanego lub wspólnego podejścia do nadzoru.

1.3 Zakres

W niniejszym dokumencie przedstawiono przykładowe rodzaje informacji, którymi krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą się wymieniać w oparciu o ramy skoordynowanego i wspólnego nadzoru ustanowione w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/761.

Zawarto w nim również przykładowe kryteria, jakie krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą stosować w celu ustalenia, który krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien pełnić wiodącą rolę w procesie koordynowania nadzoru nad przedsiębiorstwami kolejowymi prowadzącymi działalność w więcej niż jednym państwie członkowskim lub nad zarządcami infrastruktury zarządzającymi infrastrukturą transgraniczną.

Niniejszy dokument nie obejmuje wymiany informacji gromadzonych w trakcie działań nadzorczych prowadzonych we współpracy z innymi stosownymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa i Agencją Kolejową Unii Europejskiej (zwaną dalej również „Agencją”) (zob. *Przewodnik dotyczący nadzoru*).

1.4 Struktura wytycznych

Niniejszy dokument stanowi część kompendium wytycznych Agencji wspierających przedsiębiorstwa kolejowe, zarządców infrastruktury, krajowe organów ds. bezpieczeństwa i Agencję w wypełnianiu funkcji i wykonywaniu zadań spoczywających na nich zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/798.



Rysunek 1: Kompendium wytycznych Agencji

Struktura niniejszego dokumentu opiera się głównie na treści załącznika II do rozporządzenia (UE) 2018/761 *[wspólna metoda oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru]*.

The NSA PL has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

Spis treści

1	WPROWADZENIE	2
1.1	CEL PRZEWODNIKA	2
1.2	DO KOGO SKIEROWANY JEST NINIEJSZY PRZEWODNIK?	2
1.3	ZAKRES	3
1.4	STRUKTURA WYTYCZNYCH	3
2	USTALENIA DOTYCZĄCE SKOORDYNOWANEGO LUB WSPÓLNEGO NADZORU	6
2.1	INFORMACJE OGÓLNE.....	6
2.2	WYTYCZNE.....	6
2.3	WYMIANA INFORMACJI	11
2.3.1	<i>Ustalenia praktyczne i informacje ogólne</i>	11
2.3.2	<i>Inne informacje</i>	12
2.4	KRYTERIA WYBORU WIODĄCEGO KRAJOWEGO ORGANU DS. BEZPIECZEŃSTWA	13

The NSA PL has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

2 Ustalenia dotyczące skoordynowanego lub wspólnego nadzoru

2.1 Informacje ogólne

Krajowe organy ds. bezpieczeństwa muszą monitorować skuteczność działania w zakresie bezpieczeństwa przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, nad którymi sprawują nadzór, oraz podejmować odpowiednie działania, aby zapewnić zgodność systemów zarządzania bezpieczeństwem stosowanych przez te przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury z ramami regulacyjnymi. Aby osiągnąć ten cel, zgodnie z art. 17 dyrektywy (UE) 2016/798 i art. 8 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/761 ustanawiającego wspólne metody oceny bezpieczeństwa w zakresie nadzoru, krajowe organy ds. bezpieczeństwa muszą koordynować podejmowane przez siebie działania, wymieniając się stosownymi informacjami. Taka koordynacja powinna obejmować przedsiębiorstwa kolejowe prowadzące działalność w innym państwie członkowskim zgodnie z europejskimi przepisami szczegółowymi w tym zakresie, a także przedsiębiorstwa kolejowe, które nawiązały współpracę partnerską lub zawarły umowy z przedsiębiorstwami kolejowymi w innym państwie członkowskim w celu świadczenia usług w ramach swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem, mimo że personel lub pociąg pochodzi z przedsiębiorstwa kolejowego w tym pierwszym państwie członkowskim. Kwestie związane z koordynacją powinny stanowić jeden z elementów szczegółowych ustaleń z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa.

Wspomnianej wymiany informacji nie należy traktować wyłącznie, jako wymiany informacji na temat działań nadzorczych podejmowanych przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa. Ogólny proces certyfikacji obejmuje ocenę bezpieczeństwa, certyfikację bezpieczeństwa, nadzór po przyznaniu certyfikatu oraz ponowną ocenę poprzedzającą recertyfikację (lub odnowienie). Wszystkie wymienione czynności są ze sobą wzajemnie powiązane. Ocena bezpieczeństwa dostarcza informacji na potrzeby działań nadzorczych, które z kolei wnoszą wkład w proces przeprowadzania ponownej oceny i późniejszej recertyfikacji (lub odnowienia). Ponieważ zgodnie z art. 10 ust. 5 dyrektywy (UE) 2016/798 Agencji powierzono zadanie wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, przyjęte uzgodnienia w zakresie koordynacji należy w stosownych przypadkach rozszerzyć również na Agencję (dotyczy to np. sytuacji, w której Agencja pełni funkcję organu ds. certyfikacji bezpieczeństwa odpowiedzialnego za wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa).

2.2 Wytyczne

W poniższej tabeli przedstawiono dalsze wyjaśnienia dotyczące poszczególnych pozycji wymienionych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/761 [*wspólna metoda oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru*].

Pozycja	Opis	Uwagi
1	Uzgodnienie, które przedsiębiorstwa kolejowe i którzy zarządcy infrastruktury działają w sposób, który wymaga skoordynowanego lub wspólnego nadzoru.	Jeżeli chodzi o przedsiębiorstwa kolejowe, baza danych ERADIS pozwala wyszukiwać przedsiębiorstwa kolejowe, których obszar działalności obejmuje więcej niż jedno państwo członkowskie. Uwaga: jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe prowadzi działalność w innym państwie członkowskim w ramach ustaleń umownych lub partnerstwa z innym przedsiębiorstwem kolejowym, baza danych ERADIS nie poinformuje użytkownika o tym fakcie.

The NSA PL has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

Pozycja	Opis	Uwagi
2	Uzgodnienie wspólnego języka roboczego (wspólnych języków roboczych) oraz stopnia poufności informacji, które mają być wykorzystywane do celów ustaleń dotyczących koordynacji.	W takich ustaleniach powinno się wziąć pod uwagę wszelkie stosowne, obowiązujące przepisy krajowe i unijne w zakresie poufności i ochrony danych.
3	Uzgodnienie informacji, które należy wymieniać, oraz harmonogramu ich wymiany: a) wymiana stosownych informacji dotyczących przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury określonych w pkt 1 oraz dzielenie się wynikami prowadzonych działań w zakresie nadzoru;	<p>Informacje te obejmują:</p> <ul style="list-style-type: none"> - informacje na temat działalności prowadzonej w innych państwach członkowskich, niezależnie od sposobu, w jaki dane przedsiębiorstwo zarządza tą działalnością (np. jednostki zależne w innych państwach członkowskich, świadczenie usług kolejowych na mocy certyfikatu bezpieczeństwa innego partnerskiego przedsiębiorstwa kolejowego); - czynniki ryzyka powszechnie występujące w systemach kolejowych poszczególnych państw członkowskich, na których poszczególne państwa członkowskie koncentrują się, sprawując nadzór oparty na ryzyku; - najistotniejsze zmiany (eksploatacyjne, techniczne, organizacyjne), jakimi zarządza dane przedsiębiorstwo kolejowe; - zapytania lub zastrzeżenia wnoszone w przypadku istnienia podejrzeń dotyczących niedociągnięć lub przypadków nieprzestrzegania ustaleń związanych z systemem zarządzania bezpieczeństwem; - rezultaty oceny systemu zarządzania bezpieczeństwem i słabe punkty wykryte w ramach tej oceny (np. dziennik zidentyfikowanych problemów). <p>Krajowe organy ds. bezpieczeństwa zachęca się do korzystania z przysługującej im swobody uznania w zakresie definiowania prowadzenia wymiany informacji, np. poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> - regularne wymienianie się wiadomościami e mail; - organizowanie regularnych spotkań; - korzystanie z zabezpieczonej bazy danych w formie usługi hostingu plików (przechowywanie w chmurze).
3	b) przekazywanie kopii autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, w stosownych przypadkach;	

The NSA PL has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

Pozycja	Opis	Uwagi
3	c) dzielenie się wynikami powiązanych działań w zakresie nadzoru, w tym, w stosownych przypadkach, decyzji i działań w zakresie egzekwowania przepisów;	Zainteresowanym krajowym organom ds. bezpieczeństwa można ujawnić treść końcowego sprawozdania z audytów i inspekcji systemu zarządzania lub streszczenie ustaleń z tych audytów i inspekcji, a także powiązane z nimi wnioski i zalecenia, (jeżeli istnieją). Uzgodnienie planu działania z przedsiębiorstwem może doprowadzić do podjęcia skoordynowanych działań następczych we współpracy z innymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa.
3	d) dzielenie się informacjami na temat wyników w zakresie bezpieczeństwa osiągniętych przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury określonych w pkt 1 w każdym państwie członkowskim.	Dysponowanie dostępem do sprawozdania rocznego przedsiębiorstwa może ułatwić krajowym organom ds. bezpieczeństwa opracowanie planu nadzoru. Takie sprawozdanie powinno zawierać informacje na temat efektywności podejmowanych przez przedsiębiorstwo środków na rzecz egzekwowania, monitorowania i zwiększania skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, na temat wdrażania planu działania opracowanego w związku z niedociągnięciami wykrytymi w ramach poprzedniej oceny systemu zarządzania bezpieczeństwem lub w ramach prowadzonych działań nadzorczych.
4	Dzielenie się informacjami na temat kryteriów podejmowania decyzji: a) dzielenie się informacjami na temat sposobu, w jaki każdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa ukierunkowuje w ramach planu nadzoru swoje działania na każde przedsiębiorstwo kolejowe i każdego zarządcę infrastruktury, których to dotyczy; b) ustanowienie dialogu między odpowiednimi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa w kwestii proponowanej odpowiedzi na istotne braki w wywiązywaniu się z obowiązków prawnych.	Różne krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą podejmować działania w odpowiedzi na wykryte przypadki nieprzestrzegania ustaleń w oparciu o różne podstawy prawne; organy te mogą mieć również rozbieżne opinie w kwestii powagi danego przypadku nieprzestrzegania ustaleń. Wprowadzenie w pełni zharmonizowanej metody radzenia sobie z przypadkami nieprzestrzegania ustaleń może okazać się obecnie niemożliwe. Odpowiednie krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny zawsze prowadzić dialog w kwestii najodpowiedniejszej reakcji. Stosowne krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny, co najmniej wymieniać się informacjami w sprawie działań podjętych w celu wyeliminowania przypadku nieprzestrzegania ustaleń w jednym państwie członkowskim, aby zapewnić pozostałym krajowym organom ds. bezpieczeństwa możliwość sprawdzenia, czy w ich własnym państwie członkowskim nie dochodzi do podobnych przypadków nieprzestrzegania ustaleń (zob. również pozycja 3 lit. a)).

The NSA PL has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

Pozycja	Opis	Uwagi
5	<p>Zarządzanie koordynacją:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dzielenie się istniejącymi strategiami i planami nadzoru; b) określenie punktów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania lub wspólnych kwestii; c) wydajne planowanie indywidualnych, skoordynowanych lub wspólnych inicjatyw bez powodowania niepotrzebnych niedogodności dla przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury oraz poprzez unikanie pokrywania się zakresu tych inicjatyw. 	<p>Prowadzenie wymiany strategii nadzorczych zapewnia krajowym organom ds. bezpieczeństwa możliwość zrozumienia, w jaki sposób odpowiednie krajowe organy ds. bezpieczeństwa sprawują ukierunkowany nadzór (np. ilościowe narzędzie do wyznaczania priorytetów oparte na analizie ryzyka służące do oceniania ryzyka związanego z danym przedsiębiorstwem kolejowym oraz konieczności późniejszego podjęcia działań nadzorczych, sporządzanie planów na podstawie liczby wizyt w danym okresie, aby zapewnić objęcie danego przedsiębiorstwa kolejowego nadzorem przynajmniej raz do roku), oraz zidentyfikowania najpoważniejszych czynników ryzyka, jakimi należy zarządzać w przypadku określonego przedsiębiorstwa. Wymienianie się planami nadzoru powinno umożliwić zapoznanie się z różnymi rodzajami podejmowanych działań nadzorczych, z harmonogramem podejmowania tych działań oraz z obszarami zainteresowania, na których poszczególne krajowe organy ds. bezpieczeństwa koncentrują swoje wysiłki.</p> <p>Na przykład, krajowy organ ds. bezpieczeństwa mógł wykryć niedociągnięcia w systemie zarządzania kompetencjami przedsiębiorstwa kolejowego, które otrzymało jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydany przez Agencję. W rezultacie Agencja może uznać za stosowne zbadanie planu nadzoru krajowego organu ds. bezpieczeństwa odpowiedzialnego za koordynowanie nadzoru nad systemem zarządzania bezpieczeństwem, sprawdzić, czy w ostatnim czasie podejmowano jakiegokolwiek konkretne działania nadzorcze, a następnie skoordynować podejmowane przez siebie działania z działaniami pozostałych krajowych organów ds. bezpieczeństwa w celu omówienia środków, które zostały już wdrożone, jak również środków, które planuje się wdrożyć w przyszłości, wskazując podmioty odpowiedzialne za ich wdrożenie.</p>

The NSA PL has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

Pozycja	Opis	Uwagi
6	Uzgodnienie tego, który krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien (które krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny) monitorować działania mające na celu uwzględnienie niewielkich zastrzeżeń, które zostały odroczone do celów nadzoru, w stosownych przypadkach.	Po przeprowadzeniu oceny spółka może zostać zobowiązana do opracowania planu działania mającego na celu rozwiązanie problemów utrzymujących się po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa (lub autoryzacji bezpieczeństwa). Jeżeli Agencja pełni funkcję organu ds. certyfikacji bezpieczeństwa, krajowe organy ds. bezpieczeństwa są zobowiązane do przekazania Agencji (na jej prośbę) sprawozdania z działań naprawczych podejmowanych przez przedsiębiorstwo w związku z planem działania w momencie, gdy składany jest wniosek o odnowienie. Na podstawie tego sprawozdania Agencja może dokonać przeglądu swojego dziennika zidentyfikowanych problemów oraz – w stosownych przypadkach – rozstrzygnąć powiązane z nimi kwestie.
7	Uzgodnienie, na które obszary należy ukierunkować działania prowadzone w skoordynowany lub wspólny sposób <ul style="list-style-type: none"> a) zidentyfikowanie głównych ryzyk dla odpowiednich przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, które muszą zostać uwzględnione w skoordynowany lub wspólny sposób przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa; b) uzgodnienie, który krajowy organ ds. bezpieczeństwa będzie kierował działaniami dotyczącymi danej kwestii, w stosownych przypadkach, na podstawie dobrze ugruntowanych kryteriów; c) uzgodnienie, jakiego rodzaju wspólne działania w zakresie nadzoru należy podjąć, w stosownych przypadkach; d) uzgodnienie sposobu, w jaki przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury powinni zostać poinformowani o ustaleniach dokonywanych i porozumieniach zawieranych przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa 	<p>Skoordynowane lub wspólne podejście nie ogranicza się wyłącznie do opracowania skoordynowanych podejść stosowanych w przypadku stwierdzenia nieprzestrzegania ustaleń. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa zachęca się do bardziej proaktywnego podejścia w tym zakresie.</p> <p>Krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą dobrowolnie zobowiązać się do podejmowania wspólnych działań – w takim przypadku muszą ustalić, jakiego rodzaju wspólne działania zamierzają podejmować i jakich kwestii działania te mają dotyczyć (a także wskazać krajowy organ ds. bezpieczeństwa odpowiedzialny za dane zagadnienie). Krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą również zorganizować wspólną komunikację z przedsiębiorstwem kolejowym (zapewniając jednocześnie przekazywanie informacji wszystkim oddziałom przedsiębiorstwa kolejowego prowadzących działalność w odpowiednich państwach członkowskich). Wspomniane wspólne działania mogą doprowadzić do przyjęcia wspólnego planu nadzoru dla odpowiedniego przedsiębiorstwa kolejowego.</p> <p>Każde uzgodnione wspólne podejście do nadzoru musi być przejrzyste.</p>

The NSA PL has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

Pozycja	Opis	Uwagi
8	<p>Dzielenie się dobrymi praktykami:</p> <p>a) opracowanie ustaleń dotyczących regularnego przeglądu i regularnej koordynacji działań w zakresie nadzoru prowadzonych w odniesieniu do odpowiednich przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury;</p> <p>b) opracowanie ustaleń dotyczących oceny skuteczności koordynacji i współpracy między krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, w tym w stosownych przypadkach z Agencją.</p>	<p>Ustalenia w zakresie współpracy i koordynowania działalności krajowego organu ds. bezpieczeństwa związanej z podejmowaniem działań nadzorczych mogą różnić się w zależności od położenia odpowiednich krajowych organów ds. bezpieczeństwa. Sąsiadujące ze sobą państwa członkowskie mogą opracować szczególne ustalenia ułatwiające realizację ich planów.</p>

2.3 Wymiana informacji

Krajowe organy ds. bezpieczeństwa sprawujące nadzór nad przedsiębiorstwami kolejowymi prowadzącymi działalność w więcej niż jednym państwie członkowskim lub nad zarządcami infrastruktury zarządzającymi infrastrukturami transgranicznymi mogą wymieniać się następującymi informacjami (nie jest to katalog zamknięty).

2.3.1 Ustalenia praktyczne i informacje ogólne

- Modelowe uzgodnienia między odpowiednimi organizacjami;
- Punkty kontaktowe poszczególnych organizacji;
- Ustalenia w zakresie komunikowania (np. wyznaczenie terminów spotkań koordynacyjnych), uwzględniając sporządzenie harmonogramu wymiany informacji i opracowanie polityki językowej dla działań w zakresie koordynacji i współpracy;
- Ustalenia praktyczne (np. plan) w zakresie wymiany informacji dla określonego skoordynowanego lub wspólnego działania nadzorczego, uwzględniając:
 - › punkt(y) kontaktowy(-e) (jeżeli dla danego działania wyznaczono określony punkt kontaktowy);
 - › cel, charakter i zakres wymiany informacji (np. wspólne inspekcje przeprowadzania pomiarów zestawów kołowych pojazdów określonego typu w konkretnym warsztacie utrzymaniowym), uwzględniając wszelkie szczególne ustalenia w zakresie komunikacji (np. wyznaczenie konkretnego punktu kontaktowego lub dane kontaktowe, takie jak adres e-mail lub numer telefonu);
 - › poświadczenie bezpieczeństwa wymagane do uzyskania dostępu do określonego miejsca (stacji lub punktu zaplecza technicznego);
 - › zasady bezpieczeństwa obowiązujące w danym miejscu, uwzględniając informacje o wymaganych środkach ochrony indywidualnej;
- Wykaz przedsiębiorstw kolejowych (oraz, w stosownych przypadkach, zarządców infrastruktury), których obszar działalności obejmuje więcej niż jedno państwo członkowskie. Wykaz ten zawiera informacje dacie początkowej i końcowej ważności certyfikatu bezpieczeństwa (lub autoryzacji bezpieczeństwa), odpowiednim obszarze prowadzenia działalności oraz powiązaniem rodzaju i zakresie świadczonej usługi, informacje pozwalające zidentyfikować odpowiednich wykonawców i partnerów oraz w stosownych przypadkach, na temat powiązanych z nimi certyfikatów (lub autoryzacji) bezpieczeństwa;
- Wykaz podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie powiązanych z wymienionymi powyżej przedsiębiorstwami kolejowymi (i zarządcami infrastruktury), ich wykonawcami i partnerami. W stosownych przypadkach wykaz ten zawiera informacje dacie początkowej i końcowej ważności certyfikatów;

The NSA PL has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

- *Informacje o strategii i planie (planach) w zakresie nadzoru, w tym – w stosownych przypadkach – wszelkie istotne informacje ogólne dotyczące krajowych ram prawnych, terminologii, technik nadzorczych, kryteriów decyzyjnych, dobrych/najlepszych praktyk bazujących na doświadczeniu, działań nadzorczych podejmowanych przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie itp.;*
- *W stosownych przypadkach informacje na temat bazy danych (baz danych) lub rejestru (rejestrów) (np. krajowy organ ds. bezpieczeństwa może przekazać innym krajowym organom ds. bezpieczeństwa dane uwierzytelniające zapewniające im możliwość uzyskania dostępu do informacji znajdujących się w bazie danych / rejestrze, w których przechowuje się wyniki działań nadzorczych);*
- *Opis postępowania ze wszelkimi przypadkami niezgodności, w przypadku, gdy współpracujące krajowe organy ds. bezpieczeństwa podejmują działania w oparciu o inną podstawę prawną lub różnią się w ocenie powagi danej niezgodności;*
- *Rejestry wyników oceny skuteczności ustaleń w zakresie koordynacji i współpracy między krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, a także informacje o wszelkich środkach podjętych w celu ich udoskonalenia oraz o dobrych praktykach.*

2.3.2 Inne informacje

- *Informacje, którymi organy wymieniają się w okresie od zakończenia oceny do podjęcia działań nadzorczych (zob. przewodnik dotyczący nadzoru);*
- *Informacje o ważnych zmianach w organizacji lub w systemie zarządzania bezpieczeństwem odpowiednich przedsiębiorstw kolejowych (i zarządców infrastruktury), uwzględniając informacje o zmianach znaczących (eksploatacyjne, technicznych, organizacyjnych), których wdrażaniem zarządzają przedsiębiorstwa kolejowe (i zarządcy infrastruktury) oraz o poważnych zmianach wiążących się z koniecznością zaktualizowania certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa, jeżeli informacje te nie zostały jeszcze udostępnione w rocznym sprawozdaniu dotyczącym bezpieczeństwa (rocznych sprawozdaniach dotyczących bezpieczeństwa) danego przedsiębiorstwa (przy przekazywaniu informacji na temat stosowania odpowiednich wspólnych metod oceny bezpieczeństwa);*
- *Informacje o konkretnych problemach zidentyfikowanych w odniesieniu do przedsiębiorstwa kolejowego (i zarządcy infrastruktury), które są istotne (np. niewdrażanie koniecznych środków kontroli ryzyka przez dane przedsiębiorstwo) i powinny zostać przekazane innym krajowym organom ds. bezpieczeństwa;*
- *Rezultaty analizy powiadomień o alertach bezpieczeństwa generowanych przez system informacji bezpieczeństwa (na szczeblu krajowym i/lub unijnym);*
- *W stosownych przypadkach wewnętrzne procedury, podręczniki lub instrukcje stosowane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa (np. w przypadku, gdy planuje się sprawowanie wspólnego nadzoru);*
- *Sprawozdania z nadzoru (lub istotne części tych sprawozdań) oraz, w stosownych przypadkach, inne dokumenty uzupełniające;*
- *W stosownych przypadkach inne informacje dotyczące nadzoru nad podmiotami odpowiedzialnymi za utrzymanie, uwzględniając informacje o wszelkich decyzjach podjętych przeciwko tym podmiotom.*

Niektóre spośród wymienionych powyżej informacji dotyczących zdolności przedsiębiorstwa do realizacji jego celów biznesowych w dziedzinie bezpieczeństwa poprzez skuteczne wdrażanie (utrzymywanie i stałe udoskonalanie) swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem można uzyskać, zapoznając się z treścią rocznego sprawozdania dotyczącego bezpieczeństwa tego przedsiębiorstwa, np. przy przekazywaniu informacji na temat stosowania odpowiednich wspólnych metod oceny bezpieczeństwa. Przyjmuje się jednak, że przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury przekazują swoje roczne sprawozdanie dotyczące bezpieczeństwa odpowiednim krajowym organom ds. bezpieczeństwa odpowiedzialnym za podejmowanie działań nadzorczych na obszarze, na którym te przedsiębiorstwa i ci zarządcy prowadzą działalność.

W każdym razie zaleca się, aby w ramach swoich ustaleń w zakresie koordynacji krajowe organy ds. bezpieczeństwa w stosownych przypadkach wymieniały się rocznymi sprawozdaniami dotyczącymi bezpieczeństwa przekazywanymi przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury. Nawet, jeżeli wspomniane sprawozdania nie dotyczą bezpośrednio obszaru działalności odpowiednich przedsiębiorstw, nadal

mogą stanowić źródło przydatnych informacji. Zaleca się jednak, aby przedsiębiorstwa przekazywały odpowiednim krajowym organom ds. bezpieczeństwa specjalne roczne sprawozdania dotyczące bezpieczeństwa odnoszące się do obszaru, na którym prowadzą one działalność (jeżeli obszar ten nie ogranicza się do terytorium jednego państwa członkowskiego).

2.4 Kryteria wyboru wiodącego krajowego organu ds. bezpieczeństwa

Przed przyznaniem jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa przedsiębiorstwom kolejowym prowadzącym działalność w więcej niż jednym państwie członkowskim lub autoryzacji bezpieczeństwa zarządcom infrastruktury zarządzającym infrastrukturami transgranicznymi, odpowiednie krajowe organy ds. bezpieczeństwa muszą bezzwłocznie ustalić, który z nich będzie pełnił wiodącą rolę w procesie koordynowania nadzoru nad prawidłowym stosowaniem systemu zarządzania bezpieczeństwem i nad skutecznością tego systemu, aby nie dopuścić do dublowania działań nadzorczych podejmowanych przez te organy. Ustalenia te powinny zapaść przed rozpoczęciem nadzoru a po otrzymaniu informacji od organu ds. certyfikacji bezpieczeństwa o wcześniejszych zastrzeżeniach, które powinny zostać przekazane do nadzoru. Zgodnie z art. 8 rozporządzenia w sprawie CSM w odniesieniu do nadzoru krajowe organy ds. bezpieczeństwa muszą ustanowić stosowne kryteria w ramach swoich uzgodnień w zakresie koordynacji (zob. pozycja 7 lit. b)).

Uznanie danego krajowego organu ds. bezpieczeństwa za organ pełniący wiodącą rolę nie oznacza przeniesienia na niego odpowiedzialności za sprawowanie nadzoru nad odpowiednimi przedsiębiorstwami kolejowymi lub zarządcami infrastruktury. Każdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa pozostaje odpowiedzialny za podejmowanie działań nadzorczych w danym państwie członkowskim. Należy jednak unikać dublowania inspekcji i audytów, a to z kolei wymaga koordynacji między krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. Zapraszanie odpowiednich krajowych organów ds. bezpieczeństwa do udziału w działaniach nadzorczych w charakterze obserwatorów oraz wymienianie się wynikami działań nadzorczych zawsze stanowi dobrą praktykę (zob. pozycja 3 lit. c) powyżej).

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorstwo kolejowe (lub zarządca infrastruktury) są zarejestrowani, może domyślnie wydawać się dobrym wyborem, ponieważ taki krajowy organ ds. bezpieczeństwa, po pierwsze, biegle posługuje się językiem stosowanym w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem danego przedsiębiorstwa kolejowego (lub zarządcy infrastruktury), co ułatwia jego zrozumienie oraz kontrolowanie jego stosowania i skuteczności, a po drugie, jest ściśle związany z danym przedsiębiorstwem kolejowym (lub zarządcą infrastruktury) z racji ich bliskiego położenia geograficznego względem siedziby tego organu, tj. względem miejsca, w którym zarządza się działaniami.

W niektórych przypadkach przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury może jednak dysponować dokumentacją w innej wersji językowej (np. w języku angielskim), w szczególności jeżeli prowadzi ograniczoną działalność w danym państwie członkowskim, ale znaczną działalność w kontekście transgranicznym. Ponadto niektóre krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą prowadzić działania nadzorcze za opłatą, co również może wpłynąć na decyzję w tej kwestii.

Dlatego też warto rozważyć również możliwość wzięcia pod uwagę innych kryteriów niż samo miejsce zarejestrowania przedsiębiorstwa (tj. miejsce, w którym znajduje się jego siedziba), takie jak:

- *skala działalności w danym państwie członkowskim (pociągokilometry);*
- *wielkość organizacji (liczba pracowników) w poszczególnych państwach członkowskich.*

Powyższe kryteria mogą być również priorytetyzowane w zależności od ustaleń przyjętych na szczeblu krajowym.