Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

►B

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2018/761

z dnia 16 lutego 2018 r.

ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 i uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 1077/2012

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 129 z 25.5.2018, s. 16)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/782 z dnia 12 czerwca 2020 r.	L 188	14	15.6.2020

▼B

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2018/761

z dnia 16 lutego 2018 r.

ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 i uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 1077/2012

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM), o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. c) dyrektywy (UE) 2016/798, w odniesieniu do nadzoru nad zarządzaniem bezpieczeństwem przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury, sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa względnie autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa.

Artykuł 2

Definicja

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

a) „organ ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa” oznacza organ odpowiedzialny za wydawanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, czyli Agencję albo krajowy organ ds. bezpieczeństwa;

b) „niewielkie zastrzeżenie” oznacza niewielki problem stwierdzony w trakcie oceny wniosku dotyczącego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, który nie stanowi przeszkody dla ich wydania i może być odłożony do rozpatrzenia w trakcie późniejszego nadzoru.

Artykuł 3

Proces nadzoru

1. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa stosują proces nadzoru określony w załączniku I.

2. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa ustanawiają wewnętrzne zasady lub procedury na potrzeby zarządzania procesem nadzoru.

3. Do celów nadzoru krajowe organy ds. bezpieczeństwa akceptują zezwolenia, świadectwa uznania lub certyfikaty produktów lub usług świadczonych przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury lub przez ich wykonawców, partnerów lub dostawców, przyznane zgodnie ze stosownymi przepisami unijnymi, jako dowód zdolności przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury do spełnienia odpowiednich wymogów określonych w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2018/762 ([1]).

([1]) Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010 (zob. s. 26 niniejszego Dziennika Urzędowego).

▼B

Artykuł 4

Techniki nadzoru

Krajowe organy ds. bezpieczeństwa przyjmują właściwe techniki, takie jak audyty i kontrole, oraz wybierają najbardziej odpowiednie techniki przy planowaniu swoich działań w zakresie nadzoru.

Artykuł 5

Powiązania między nadzorem i oceną

1. Prowadzący nadzór krajowy organ ds. bezpieczeństwa wykorzystuje oraz w stosownych przypadkach wymienia informacje na temat wyników systemu zarządzania bezpieczeństwem, zgromadzone w trakcie swoich działań w zakresie nadzoru, do celów odnowienia lub aktualizacji jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa.

2. W przypadku gdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 1, nie jest odpowiedzialny za wydawanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, podejmuje on niezwłocznie koordynację z Agencją działającą w charakterze organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa lub z właściwym krajowym organem ds. bezpieczeństwa, w przypadku infrastruktury transgranicznej, na jego wniosek, po otrzymaniu wniosku o odnowienie lub aktualizację.

W oparciu o wyniki koordynacji, o której mowa w akapicie pierwszym, krajowy organ ds. bezpieczeństwa wskazuje i precyzuje informacje, które są istotne dla oceny, czy system zarządzania bezpieczeństwem stosowany przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury działa skutecznie, obejmujące co najmniej:

a) opis poważnych niezgodności, które mogą mieć wpływ na wyniki w zakresie bezpieczeństwa lub stwarzać poważne ryzyka dla bezpieczeństwa, oraz wszelkich innych budzących zastrzeżenia kwestii zidentyfikowanych w trakcie działań w zakresie nadzoru od czasu poprzedniej oceny;

b) status planu (lub planów) działania ustanowionych przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury w celu usunięcia poważnych niezgodności i rozwiązania wszelkich innych kwestii budzących zastrzeżenia, o których mowa w lit. a), oraz stosowne działania podjęte przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa w celu nadzorowania rozwiązania tych problemów;

c) przegląd wyników w zakresie bezpieczeństwa osiągniętych przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury działających w jego państwie członkowskim;

d) status planu (lub planów) działania ustanowionych przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury w celu usunięcia niewielkich zastrzeżeń stwierdzonych w trakcie poprzedniej oceny.

▼B

Artykuł 6

Kompetencje personelu uczestniczącego w działaniach w zakresie nadzoru

1. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa zapewniają, aby personel uczestniczący w działaniach w zakresie nadzoru posiadał następujące kompetencje:

a) znajomość odpowiednich ram regulacyjnych mających zastosowanie do nadzoru;

b) znajomość funkcjonowania systemu kolejowego;

c) właściwy poziom analizy krytycznej;

d) doświadczenie w dziedzinie nadzoru nad systemem bezpieczeństwa lub podobnym systemem zarządzania w sektorze kolejowym bądź systemem zarządzania bezpieczeństwem w sektorze o równoważnych wyzwaniach operacyjnych i technicznych;

e) wiedza, umiejętności i doświadczenie w zakresie prowadzenia rozmów;

f) umiejętność rozwiązywania problemów, komunikowania się i pracy zespołowej.

2. W przypadku pracy zespołowej kompetencje mogą być dzielone między członkami zespołu.

3. W celu zapewnienia właściwego stosowania ust. 1 krajowe organy ds. bezpieczeństwa wprowadzają system zarządzania kompetencjami, który obejmuje:

a) tworzenie profili kompetencji w odniesieniu do każdego miejsca pracy, stanowiska lub funkcji;

b) zatrudnianie personelu zgodnie z ustanowionymi profilami kompetencji;

c) utrzymanie, rozwój i ocenę kompetencji personelu zgodnie z ustanowionymi profilami kompetencji.

Artykuł 7

Kryteria podejmowania decyzji

1. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa ustanawia i publikuje kryteria podejmowania decyzji dotyczące stosowanych przez niego metod oceny prawidłowego stosowania systemu zarządzania bezpieczeństwem przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury oraz oceny skuteczności systemu zarządzania bezpieczeństwem w kontrolowaniu ryzyk dla bezpieczeństwa związanych z działalnością przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury.

Kryteria te obejmują informacje na temat tego, w jaki sposób krajowy organ ds. bezpieczeństwa zarządza i zajmuje się niezgodnościami stwierdzonymi w systemie zarządzania bezpieczeństwem stosowanym przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury.

2. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa przyjmuje i publikuje procedurę określającą szczegółowo, w jaki sposób przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury i wszelkie inne zainteresowane strony mogą składać skargi na decyzje podejmowane w trakcie prowadzenia działań w zakresie nadzoru.

▼B

Artykuł 8

Koordynacja między krajowymi organami ds. bezpieczeństwa i współpraca z innymi organami

1. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa zaangażowane w nadzór nad zarządcą infrastruktury posiadającym infrastrukturę transgraniczną lub nad przedsiębiorstwem kolejowym działającym w więcej niż jednym państwie członkowskim koordynują swoje podejścia do nadzoru zgodnie z art. 17 ust. 7 i 9 dyrektywy (UE) 2016/798.

Po przyznaniu autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa lub jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa krajowe organy ds. bezpieczeństwa niezwłocznie podejmują decyzję w sprawie tego, który z nich ma odgrywać wiodącą rolę w koordynowaniu nadzoru nad prawidłowym stosowaniem i skutecznością systemu zarządzania bezpieczeństwem, bez uszczerbku dla obowiązków krajowych organów ds. bezpieczeństwa wynikających z przepisów art. 16 ust. 2 lit. d) oraz j) i art. 17 dyrektywy (UE) 2016/798.

2. Do celów ust. 1 krajowe organy ds. bezpieczeństwa opracowują ustalenia w oparciu o ramy skoordynowanego i wspólnego nadzoru określone w załączniku II.

3. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa opracowują również ustalenia dotyczące współpracy z krajowymi organami dochodzeniowymi, organami certyfikującymi podmioty odpowiedzialne za utrzymanie oraz innymi właściwymi organami lub podmiotami.

Artykuł 9

Uchylenie

Rozporządzenie (UE) nr 1077/2012 traci moc z dniem 16 czerwca 2019 r.

Artykuł 10

Wejście w życie i stosowanie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

▼M1

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 16 czerwca 2019 r.

Jednakże przepisy art. 5 ust. 2 oraz art. 8 ust. 1 i 2 stosuje się od dnia 16 czerwca 2020 r. w państwach członkowskich, które powiadomiły Agencję i Komisję zgodnie z art. 33 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/798, że przedłużyły okres transpozycji tej dyrektywy, i które nie powiadomiły Agencji i Komisji zgodnie z art. 33 ust. 2a dyrektywy (UE) 2016/798, że ponownie przedłużyły ten okres transpozycji.

Przepisy art. 5 ust. 2 oraz art. 8 ust. 1 i 2 stosuje się od dnia 31 października 2020 r. w państwach członkowskich, które powiadomiły Agencję i Komisję zgodnie z art. 33 ust. 2a dyrektywy (UE) 2016/798, że ponownie przedłużyły okres transpozycji tej dyrektywy.

▼B

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

▼B

ZAŁĄCZNIK I

Proces nadzoru, o którym mowa w art. 3

1. PRZEPISY OGÓLNE

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa opracowuje zorganizowany i mogący podlegać audytowi proces obejmujący całą działalność, który uwzględnia poniżej określone elementy. Zapewnia to wieloetapowy charakter procesu nadzoru, który uwzględnia w ten sposób potrzebę ciągłego doskonalenia, co przedstawiono na schemacie zamieszczonym poniżej w dodatku.

2. USTANOWIENIE STRATEGII I PLANU (PLANÓW) NADZORU

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa:

a) gromadzi i analizuje dane i informacje z różnych źródeł jako założenia strategii i planu lub planów nadzoru. Źródła mogą obejmować informacje zgromadzone w trakcie oceny systemów zarządzania bezpieczeństwem, wyniki wcześniejszych działań w zakresie nadzoru, informacje pochodzące z autoryzacji podsystemów lub pojazdów, raporty z wypadków opracowane przez krajowe organy dochodzeniowe i wydane przez nie w ich następstwie zalecenia, inne sprawozdania lub dane dotyczące wypadków lub incydentów, roczne sprawozdania dotyczące bezpieczeństwa składane przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa, roczne sprawozdania dotyczące utrzymania składane przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, skargi obywateli i inne odpowiednie źródła;

b) określa w strategii nadzoru na potrzeby ukierunkowanych działań w zakresie nadzoru obszary ryzyka, w tym w stosownych przypadkach ryzyka będącego wynikiem integracji czynników ludzkich i organizacyjnych oraz zarządzania tymi czynnikami;

c) opracowuje plan lub plany nadzoru, w których przedstawia sposób realizacji strategii nadzoru w okresie ważności jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa;

d) w oparciu o określone obszary docelowe opracowuje wstępne oszacowanie zasobów koniecznych do realizacji planu lub planów nadzoru;

e) przydziela zasoby w celu realizacji planu lub planów nadzoru;

f) uwzględnia w strategii i planie (planach) nadzoru wszelkie kwestie dotyczące działalności transgranicznej lub infrastruktury transgranicznej, poprzez koordynację z innym krajowym organem (innymi krajowymi organami) ds. bezpieczeństwa.

3. KOMUNIKOWANIE STRATEGII I PLANU (PLANÓW) NADZORU

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa:

a) przedstawia ogólne cele strategii nadzoru i ogólne wyjaśnienia dotyczące planu lub planów nadzoru właściwym przedsiębiorstwom kolejowym lub zarządcom infrastruktury oraz – w stosownych przypadkach – innym zainteresowanym stronom;

b) przekazuje właściwym przedsiębiorstwom kolejowym lub zarządcom infrastruktury ogólne wyjaśnienia dotyczące sposobu realizacji planu lub planów nadzoru.

4. REALIZACJA DZIAŁAŃ W ZAKRESIE NADZORU

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa:

a) realizuje plan lub plany nadzoru;

b) podejmuje proporcjonalne działanie (działania) w odpowiedzi na niewywiązywanie się przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury ze spoczywających na nich obowiązków prawnych, w tym w razie potrzeby ogłasza w trybie pilnym alerty bezpieczeństwa i stosuje tymczasowe środki bezpieczeństwa;

▼B

c) ocenia, na ile adekwatnie przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury opracowali i wykonali plan lub plany działania mające na celu zaradzenie w określonym terminie niezgodnościom lub niewielkiemu zastrzeżeniu;

d) dokumentuje wyniki prowadzonych przez siebie działań w zakresie nadzoru.

5. WYNIKI DZIAŁAŃ W ZAKRESIE NADZORU

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa:

a) udostępnia właściwemu przedsiębiorstwu kolejowemu lub zarządcy infrastruktury wyniki swoich działań w zakresie nadzoru, włącznie z określeniem zarówno obszarów, w których dochodzi do niezgodności po stronie przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury, jak i obszarów dobrych praktyk w celu wspierania poprawy bezpieczeństwa;

b) dysponuje informacjami na temat wyników w zakresie bezpieczeństwa osiąganych przez poszczególne przedsiębiorstwa kolejowe lub poszczególnych zarządców infrastruktury działających w jego państwie członkowskim;

c) publikuje i komunikuje odpowiednim zainteresowanym stronom swoje opinie dotyczące ogólnych wyników w zakresie bezpieczeństwa w państwie członkowskim;

d) publikuje i komunikuje odpowiednim zainteresowanym stronom swoje opinie dotyczące skuteczności ram regulacyjnych w zakresie bezpieczeństwa;

e) wykorzystuje oraz w stosownych przypadkach wymienia informacje na temat wyników systemu zarządzania bezpieczeństwem zgromadzone w trakcie nadzoru nad przedsiębiorstwami kolejowymi lub zarządcami infrastruktury, przed ponowną oceną wniosku o odnowienie lub aktualizację jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, z Agencją działającą w charakterze organu ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa lub z właściwym krajowym organem ds. bezpieczeństwa w przypadku infrastruktury transgranicznej;

f) w stosownych przypadkach podejmuje wszelkie działania w zakresie egzekwowania przepisów, określa, czy zachodzi konieczność ograniczenia lub cofnięcia jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, a w przypadku gdy nie jest odpowiedzialny za wydawanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, odpowiednio informuje właściwy organ.

6. PRZEGLĄD DZIAŁAŃ W ZAKRESIE NADZORU

Na podstawie informacji i doświadczenia zgromadzonych w trakcie prowadzenia działań w zakresie nadzoru oraz wyników w zakresie bezpieczeństwa na poziomie zarówno indywidualnym, jak i państwa członkowskiego krajowy organ ds. bezpieczeństwa w regularnych odstępach:

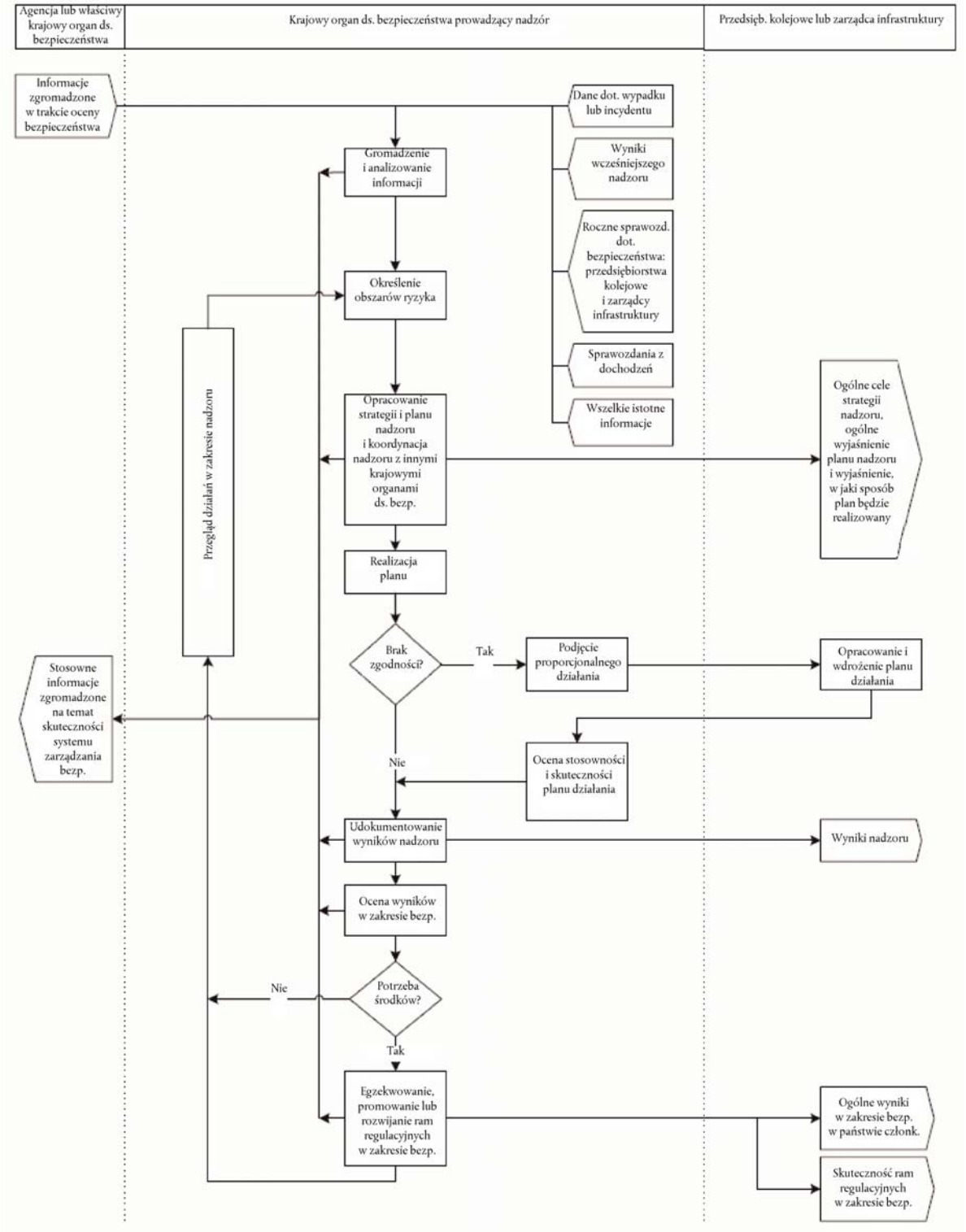
a) dokonuje przeglądu strategii i planu lub planów nadzoru w celu weryfikacji zasadności pierwotnie wybranego działania, wykorzystywania danych lub informacji z różnych źródeł, wyników nadzoru i przydziału zasobów oraz, w razie potrzeby, zmienia priorytety działania;

b) w razie potrzeby dokonuje zmian w planie lub w planach nadzoru i uwzględnia wpływ tych zmian na strategię nadzoru;

c) w razie potrzeby przedstawia swoje opinie i ewentualne propozycje swojemu państwu członkowskiemu w celu usunięcia wszelkich nieprawidłowości w ramach regulacyjnych w zakresie bezpieczeństwa.

▼B

Dodatek


Agencja lub właściwy krajowy organ ds. bezpieczeństwa
Krajowy organ ds. bezpieczeństwa prowadzący nadzór
Przedsięb. kolejowe lub zarządca infrastruktury
Informacje zgromadzone w trakcie oceny bezpieczeństwa
Dane dot. wypadku lub incydentu
Wyniki wcześniejszego nadzoru
Roczne sprawozd. dot. bezpieczeństwa: przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury
Sprawozdania z dochodzeń
Wszelkie istotne informacje
Gromadzenie i analizowanie informacji
Określenie obszarów ryzyka
Opracowanie strategii i planu nadzoru i koordynacja nadzoru z innymi krajowymi organami ds. bezp.
Ogólne cele strategii nadzoru, ogólne wyjaśnienie planu nadzoru i wyjaśnienie, w jaki sposób plan będzie realizowany
Realizacja planu
Przegląd działań w zakresie nadzoru
Brak zgodności?
Tak
Podjęcie proporcjonalnego działania
Opracowanie i wdrożenie planu działania
Stosowne informacje zgromadzone na temat skuteczności systemu zarządzania bezp.
Nie
Ocena stosowności i skuteczności planu działania
Udokumentowanie wyników nadzoru
Wyniki nadzoru
Ocena wyników w zakresie bezp.
Potrzeba środków?
Nie
Tak
Egzekwowanie, promowanie lub rozwijanie ram regulacyjnych w zakresie bezp.
Ogólne wyniki w zakresie bezp. w państwie członk.
Skuteczność ram regulacyjnych w zakresie bezp.

▼B

ZAŁĄCZNIK II

Ramy skoordynowanego i wspólnego nadzoru, o których mowa w art. 8 ust. 2

Odpowiednie krajowe organy ds. bezpieczeństwa opracowują ustalenia w oparciu o następujące zasady i konkretne elementy:

1. Uzgodnienie, które przedsiębiorstwa kolejowe i którzy zarządcy infrastruktury działają w sposób, który wymaga skoordynowanego lub wspólnego nadzoru.

2. Uzgodnienie wspólnego języka roboczego (wspólnych języków roboczych) oraz stopnia poufności informacji, które mają być wykorzystywane do celów ustaleń dotyczących koordynacji.

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;

   b) przekazywanie kopii autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, w stosownych przypadkach;

   c) dzielenie się wynikami powiązanych działań w zakresie nadzoru, w tym, w stosownych przypadkach, decyzji i działań w zakresie egzekwowania przepisów;

   d) dzielenie się informacjami na temat wyników w zakresie bezpieczeństwa osiąganych przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury określonych w pkt 1 w każdym państwie członkowskim.

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.

5. Zarządzanie koordynacją:

   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.

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.

7. Uzgodnienie, na które obszary należy ukierunkować działania prowadzone w skoordynowany lub wspólny sposób:

   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

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.

8. Dzielenie się dobrymi praktykami:

a) opracowanie ustaleń dotyczących regularnego przeglądu i regularnej koordynacji działań w zakresie nadzoru prowadzonych w odniesieniu do odpowiednich przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury;

b) opracowanie ustaleń dotyczących oceny skuteczności koordynacji i współpracy między krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, w tym w stosownych przypadkach z Agencją.