

REGOLAMENTO (UE) N. 1158/2010 DELLA COMMISSIONE**del 9 dicembre 2010****relativo a un metodo di sicurezza comune per valutare la conformità ai requisiti di ottenimento di certificati di sicurezza della rete ferroviaria****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 6, paragrafo 1,

vista la raccomandazione ERA/REC/SAF/09-2009 dell'Agenzia ferroviaria europea, trasmessa alla Commissione in data 18 settembre 2009, relativa a un metodo di sicurezza comune per la valutazione della conformità,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2004/49/CE fornisce un quadro per condizioni di parità per tutte le imprese ferroviarie, con l'applicazione degli stessi requisiti di certificazione della sicurezza in tutta l'Unione. Il metodo di sicurezza comune (CSM) ha lo scopo di fornire un quadro di riferimento perché le autorità nazionali preposte alla sicurezza armonizzino i loro criteri decisionali all'interno dell'Unione, conformemente all'articolo 17, paragrafo 4, della direttiva 2004/49/CE.
- (2) È necessario stabilire un metodo con cui le autorità nazionali preposte alla sicurezza possano valutare l'adeguatezza dei processi sviluppati dalle imprese ferroviarie al fine di soddisfare i requisiti armonizzati per ottenere i certificati di sicurezza parte A emessi a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, lettera a), e i certificati di sicurezza parte B emessi a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, lettera b), della direttiva 2004/49/CE. È necessario definire i criteri rispetto ai quali deve essere eseguita la valutazione da parte delle autorità nazionali preposte alla sicurezza e stabilire le procedure da seguire.
- (3) Per quanto riguarda la conformità al requisito di sicurezza, secondo cui deve essere chiaramente definita la responsabilità della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, un'impresa ferroviaria diversa dall'organismo incaricato della manutenzione di tutti i veicoli utilizzati nel suo funzionamento, deve, tramite accordi contrattuali

adeguati, come il contratto generale di utilizzo, garantire che per ogni veicolo vi sia un organismo incaricato della manutenzione che si assuma la responsabilità della manutenzione del veicolo in conformità all'articolo 14 bis della direttiva 2004/49/CE. Il contratto tra le parti deve indicare le informazioni che entrambi gli organismi devono scambiarsi per garantire il funzionamento sicuro dei veicoli.

- (4) Nella valutazione della conformità ai requisiti di sicurezza di prodotti o servizi forniti da imprese appaltatrici o da fornitori di imprese ferroviarie, come l'offerta di servizi da parte di centri di formazione riconosciuti in conformità con la direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità ⁽²⁾, le autorizzazioni o i certificati concessi alle imprese appaltatrici o ai fornitori conformemente alla relativa legislazione dell'Unione, possono essere considerati prove valide. Anche la certificazione di organismi incaricati della manutenzione in conformità all'articolo 14 bis della direttiva 2004/49/CE può essere considerata una prova valida. Fino all'entrata in vigore del sistema di certificazione europea, i certificati forniti sulla base del memorandum d'intesa ⁽³⁾ relativo alla certificazione degli organismi incaricati della manutenzione firmato il 14 maggio 2009 possono essere considerati prove valide nella valutazione della conformità ai requisiti di sicurezza pertinenti.
- (5) Le autorità nazionali preposte alla sicurezza valutano la capacità di un'impresa ferroviaria di soddisfare tutti i requisiti richiesti per operare in generale e sulla rete specifica per la quale intende richiedere un certificato valutando il suo sistema di gestione della sicurezza al livello del sistema globale.
- (6) Ogni autorità nazionale preposta alla sicurezza dovrebbe stabilire disposizioni atte a esaminare se i risultati evidenziati nella domanda di un certificato di sicurezza vengano attuati nel funzionamento dopo il rilascio del certificato e se vengano soddisfatti tutti i requisiti necessari in maniera continuativa, come richiesto dall'articolo 16, paragrafo 2, lettera f), e dall'articolo 17, paragrafo 2, della direttiva 2004/49/CE. Ciò richiede pertanto lo sviluppo di un regime di vigilanza post concessione basato su alcuni principi fondamentali al fine di garantire un approccio armonizzato da parte delle autorità nazionali preposte alla sicurezza in ogni Stato membro.

⁽¹⁾ GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44.

⁽²⁾ GU L 315 del 3.12.2007, pag. 51.

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

- (7) Le misure stabilite nel presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito conformemente all'articolo 27, paragrafo 1, della direttiva 2004/49/CE,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento istituisce un metodo di sicurezza comune (CSM) per valutare la conformità ai requisiti nei certificati di sicurezza, come indicato nell'articolo 6, paragrafo 3, lettera b), della direttiva 2004/49/CE.

Il metodo di sicurezza comune comprende:

- a) una procedura e criteri di valutazione delle domande da parte delle imprese ferroviarie per certificati di sicurezza ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva 2004/49/CE, come stabilito negli allegati I, II e III del presente regolamento;
- b) i principi per la verifica della conformità ai requisiti della direttiva 2004/49/CE dopo che l'autorità nazionale preposta alla sicurezza ha rilasciato il certificato, come stabilito nell'allegato IV del presente regolamento.

Articolo 2

Definizione

Ai fini del presente regolamento, si applica la definizione seguente: per «supervisione» si intendono le disposizioni messe in atto dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza per sorvegliare le prestazioni in termini di sicurezza dopo il rilascio di un certificato di sicurezza.

Articolo 3

Procedure per la valutazione delle domande

1. Nell'esaminare le domande dei certificati di sicurezza parte A e parte B presentate dopo l'entrata in vigore del presente

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 9 dicembre 2010.

regolamento, le autorità nazionali preposte alla sicurezza applicano la procedura stabilita all'allegato I del presente regolamento per valutarne la conformità ai requisiti indicati nella direttiva 2004/49/CE. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza devono utilizzare i criteri di valutazione stabiliti all'allegato II del presente regolamento per i certificati di sicurezza rilasciati in conformità dell'articolo 10, paragrafo 3, della direttiva 2004/49/CE e quelli stabiliti nell'allegato III in conformità dell'articolo 10, paragrafo 4, della direttiva 2004/49/CE. Tali criteri devono essere utilizzati anche in caso di rinnovo dei certificati di sicurezza, conformemente all'articolo 10, paragrafo 5, della direttiva 2004/49/CE.

2. Durante la valutazione, le autorità nazionali preposte alla sicurezza possono accettare che i richiedenti si impegnino a gestire i rischi tramite l'uso di contratti con terzi. I contratti specificheranno inoltre lo scambio di informazioni necessario a garantire il funzionamento sicuro dei veicoli, soprattutto negli ambiti relativi alla gestione della manutenzione.

3. Si presume che i prodotti o i servizi forniti dalle imprese appaltatrici o dai fornitori alle imprese ferroviarie siano conformi ai requisiti di sicurezza se le imprese appaltatrici, i fornitori o i prodotti sono certificati in conformità con i relativi sistemi di certificazione stabiliti a norma della legislazione dell'Unione, per la fornitura di tali prodotti e servizi.

Articolo 4

Supervisione

Dopo il rilascio di un certificato di sicurezza, le autorità nazionali preposte alla sicurezza sorvegliano, per i certificati di sicurezza parte A e parte B, l'applicazione costante da parte delle imprese ferroviarie del loro sistema di gestione della sicurezza e applicano i principi di supervisione specificati nell'allegato IV.

Articolo 5

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Per la Commissione

Il presidente

José Manuel BARROSO

ALLEGATO I

Procedura di valutazione della conformità ai requisiti per l'ottenimento dei certificati di sicurezza, che devono essere rilasciati conformemente all'articolo 10, paragrafo 2, lettere a) e b), della direttiva 2004/49/CE

1. Le procedure che un'autorità nazionale preposta alla sicurezza mette in atto per ricevere e valutare le domande e per rilasciare i certificati di sicurezza si basano sui seguenti principi.
 - a) Istituzione e revisione del processo di valutazione

Le autorità nazionali preposte alla sicurezza sviluppano processi strutturati e verificabili che devono essere realizzati da persone adeguatamente competenti, che controllano le domande in base ai criteri di valutazione per i sistemi di gestione della sicurezza indicati negli allegati II ed III. Registrano tutte le decisioni e le motivano. Il processo globale di valutazione dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza viene esaminato internamente periodicamente e migliorato continuamente per assicurarne l'efficacia e l'efficienza nel tempo.
 - b) Qualità del processo di valutazione

Le autorità nazionali preposte alla sicurezza controllano la qualità delle loro prestazioni nelle fasi principali del trattamento delle domande di certificati di sicurezza.
 - c) Ambito di valutazione

La valutazione viene eseguita a livello di sistema di gestione ed è orientata ai processi. Qualora l'esame riveli delle carenze, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza può esercitare la propria discrezionalità e, a seconda della natura e della gravità della non conformità, evidenziare i punti da migliorare. Infine, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza esercita il proprio potere di respingere una domanda.

La valutazione deve essere:

 - adeguata ai rischi, al carattere e all'entità delle operazioni del richiedente;
 - basata sul giudizio in merito alla capacità generale dell'impresa ferroviaria di operare in condizioni di sicurezza, come descritto nel suo sistema di gestione della sicurezza.
 - d) Tempi per la valutazione

Le autorità nazionali preposte alla sicurezza completano la valutazione entro i tempi stabiliti dall'articolo 12 della direttiva 2004/49/CE, garantendo al contempo che le prove fornite dal richiedente siano adeguatamente esaminate. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza informa le imprese ferroviarie delle problematiche di maggiore preoccupazione il più presto possibile durante la fase di valutazione.
 - e) Processo decisionale durante la valutazione

La decisione di accettare o respingere una domanda di certificato o autorizzazione di sicurezza si basa sulle prove fornite dal richiedente e sulla dimostrazione o meno della conformità ai requisiti pertinenti.
2. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza valuta se la domanda di certificato di sicurezza è conforme al regolamento (CE) n. 653/2007 della Commissione ⁽¹⁾.
3. In particolare, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza valuta se la sintesi allegata del manuale del sistema di gestione della sicurezza consente di elaborare un giudizio iniziale sulla qualità e l'adeguatezza del sistema di gestione della sicurezza e decide in quali aree sono necessarie ulteriori informazioni. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza può, nell'ambito di tale richiesta di informazioni, tentare di ottenere tutte le informazioni dettagliate che ritiene ragionevolmente necessarie ai fini della valutazione della domanda.
4. Nel rilasciare un certificato di sicurezza, la conformità del sistema di gestione della sicurezza del richiedente ai criteri di valutazione viene documentata in relazione ad ogni criterio di valutazione.

⁽¹⁾ GU L 153 del 14.6.2007, pag. 9.

5. Nell'individuare un punto dubbio o una possibile mancanza di conformità, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza specifica e aiuta il richiedente a capire il livello di dettaglio richiesto nella risposta. A tale scopo deve:
 - a) fare preciso riferimento ai criteri pertinenti e assicurarsi che il richiedente abbia compreso chiaramente gli ambiti individuati di non conformità;
 - b) individuare la parte pertinente dei regolamenti, norme e standard correlati;
 - c) indicare il motivo per cui non viene soddisfatto il criterio di valutazione;
 - d) concordare ulteriori impegni, informazioni e qualunque prova di supporto da fornire, come richiesto dal livello di dettaglio del criterio e specificare l'azione richiesta alla persona che ha presentato la domanda per rettificare la carenza e i tempi stabiliti per raggiungere la conformità;
 - e) specificare gli ambiti che potrebbero essere sottoposti a ulteriore esame tramite la supervisione, dopo il rilascio del certificato.
 6. Se un'impresa ferroviaria presenta una domanda di certificati di sicurezza parte A e parte B contemporaneamente, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza garantisce che venga rilasciato prima il certificato parte A o che vengano rilasciati entrambi i certificati insieme, come indicato nel regolamento (CE) n. 653/2007. Ciononostante, le autorità nazionali preposte alla sicurezza definiscono una procedura per la modalità di utilizzo del modulo di domanda (in particolare, la prima pagina per gli allegati) qualora venga presentata contemporaneamente una nuova domanda per entrambi i certificati.
 7. Le procedure generali istituite per la valutazione delle domande di certificati di sicurezza valgono anche per le domande di certificati di sicurezza, ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 2, lettera b), della direttiva 2004/49/CE.
 8. La valutazione da parte di un'autorità nazionale preposta alla sicurezza di una domanda di certificato di sicurezza a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, lettera b), della direttiva 2004/49/CE riguarda soltanto la capacità dell'impresa ferroviaria di soddisfare i requisiti necessari a operare sulla rete specifica per la quale richiede un certificato, tramite le procedure definite per richiedere un certificato parte A.
 9. Tali criteri di valutazione si basano sulla dimostrazione che i risultati dell'applicazione delle procedure o dei processi per gestire il funzionamento su una rete specifica sono stati documentati e sul fatto che è stato assunto un impegno ad attuarle. Quindi, per verificare se sono stati soddisfatti i criteri, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza può chiedere che l'impresa ferroviaria presenti un campione della documentazione che prevede di utilizzare.
 10. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza collaborano per risolvere le questioni relative alla non conformità ai criteri di valutazione parte B o per occuparsi delle interrogazioni concernenti la parte B della domanda. Un'autorità nazionale preposta alla sicurezza che valuta una domanda parte B si mette in contatto con l'autorità nazionale preposta alla sicurezza che ha rilasciato la parte A per discutere e concordare le eventuali azioni che ciascuna dovrà intraprendere per assicurare la conformità ai criteri di valutazione della parte B.
-

ALLEGATO II

Criteria per valutare la conformità ai requisiti per l'ottenimento dei certificati di sicurezza, che devono essere rilasciati conformemente all'articolo 10, paragrafo 2, lettera a), della direttiva 2004/49/CE in relazione al sistema di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria, come descritto nell'articolo 9 e nell'allegato III della direttiva 2004/49/CE

- A. MISURE DI CONTROLLO DEI RISCHI PER TUTTI I RISCHI CONNESSI ALL'ATTIVITÀ DELL'IMPRESA FERROVIARIA ⁽¹⁾
- A.1 Esistono procedure in atto per individuare i rischi connessi alle operazioni ferroviarie, compresi quelli derivanti direttamente dalle attività lavorative, dalla progettazione del lavoro o dal carico di lavoro e dalle attività di altre organizzazioni/personone.
- A.2 Esistono procedure in atto per elaborare e attuare misure di controllo del rischio.
- A.3 Esistono procedure in atto per controllare l'efficacia delle misure di controllo del rischio e per realizzare i cambiamenti, qualora richiesti.
- A.4 Esistono procedure in atto per individuare la necessità di collaborare con altri organismi (come il gestore dell'infrastruttura, l'impresa ferroviaria, il fabbricante, il fornitore di servizi di manutenzione, l'organismo incaricato della manutenzione, gli addetti alla manutenzione dei vagoni, il fornitore di servizi e l'ente appaltante), ove opportuno, su tematiche di intervento comune, che hanno la probabilità di influire sulla messa in atto di adeguate misure di controllo del rischio, a norma dell'articolo 4, paragrafo 3 della direttiva 2004/49/CE.
- A.5 Esistono procedure per la documentazione e la comunicazione concordate con gli organismi appropriati, compresa l'individuazione di ruoli e responsabilità di ogni organismo partecipante e le specifiche per lo scambio di informazioni.
- A.6 Esistono procedure per monitorare l'efficacia di queste disposizioni e ad attuare delle modifiche, ove necessario.
- B. CONTROLLO DEL RISCHIO CORRELATO ALLA FORNITURA DI MANUTENZIONE E MATERIALI ⁽²⁾
- B.1 Esistono procedure per ricavare i requisiti/gli standard/i processi di manutenzione dai dati relativi alla sicurezza e dall'assegnazione di materiale rotabile.
- B.2 Esistono procedure per adattare gli intervalli di manutenzione secondo il tipo e l'entità del servizio effettuato e/o i dati ricavati dal materiale rotabile.
- B.3 Esistono procedure volte ad assicurare che la responsabilità della manutenzione sia chiaramente definita, a individuare le competenze richieste per i posti di manutenzione e ad assegnare livelli adeguati di responsabilità.
- B.4 Esistono procedure per raccogliere informazioni sulle disfunzioni e sui difetti derivanti dal funzionamento quotidiano e per segnalarle ai responsabili della manutenzione.
- B.5 Esistono procedure per individuare e segnalare i rischi derivanti dai difetti e dalle non conformità o dai malfunzionamenti legati alla costruzione durante il ciclo di vita alle parti interessate.
- B.6 Esistono procedure per verificare e controllare le prestazioni e i risultati della manutenzione per garantire che soddisfino gli standard aziendali.
- C. CONTROLLO DEL RISCHIO CORRELATO ALL'USO DI IMPRESE APPALTATRICI E CONTROLLO DEI FORNITORI ⁽³⁾
- C.1 Esistono procedure per verificare la competenza delle imprese appaltatrici (compresi i subappaltatori) e dei fornitori.
- C.2 Esistono procedure per verificare e controllare le prestazioni e i risultati legati alla sicurezza di tutti i servizi appaltati e dei prodotti forniti dall'impresa appaltatrice o dal fornitore per garantire che siano conformi ai requisiti stabiliti nel contratto.

⁽¹⁾ Articolo 9, paragrafo 2, della direttiva 2004/49/CE.

⁽²⁾ Articolo 9, paragrafo 2, della direttiva 2004/49/CE.

⁽³⁾ Articolo 9, paragrafo 2, della direttiva 2004/49/CE.

- C.3 Le responsabilità e le attività legate a problemi di sicurezza ferroviaria sono chiaramente definite, conosciute e assegnate tra le parti contraenti e tra tutte le altre parti interessate.
- C.4 Esistono procedure volte ad assicurare la tracciabilità di documenti e contratti relativi alla sicurezza.
- C.5 Esistono procedure atte a garantire che le attività legate alla sicurezza, compreso lo scambio di informazioni relative alla sicurezza, siano effettuate dalle imprese appaltatrici o dal fornitore conformemente ai relativi requisiti stabiliti nel contratto.
- D. RISCHI DERIVANTI DALLE ATTIVITÀ DI ALTRE PARTI ESTERNE AL SISTEMA FERROVIARIO ⁽¹⁾
- D.1 Esistono procedure per identificare i rischi potenziali derivanti da parti esterne al sistema ferroviario, qualora opportuno e ragionevole.
- D.2 Esistono procedure per stabilire misure di controllo volte ad attenuare i rischi indicati al punto D1 per quanto riguarda le responsabilità del richiedente.
- D.3 Esistono procedure per controllare l'efficacia delle disposizioni indicate al punto D2 e per attuare le modifiche qualora opportuno.
- E. DOCUMENTAZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA
- E.1 Esiste una descrizione dell'attività che chiarisce il tipo, l'entità e il rischio del funzionamento.
- E.2 Esiste una descrizione della struttura del sistema di gestione della sicurezza, compresa l'assegnazione dei ruoli e delle responsabilità.
- E.3 Esiste una descrizione delle procedure del sistema di gestione della sicurezza richieste dall'articolo 9 della direttiva 2004/49/CE e dall'allegato III coerente con il tipo e l'entità dei servizi erogati.
- E.4 I processi critici per la sicurezza e i compiti attinenti al tipo di attività/servizio sono elencati e descritti brevemente.
- F. RIPARTIZIONE DELLE RESPONSABILITÀ ⁽²⁾
- F.1 Esiste una descrizione di come viene assicurato il coordinamento delle attività del sistema di gestione della sicurezza all'interno dell'organismo, in base a conoscenze comprovate e a una responsabilità principale a livello di gestione.
- F.2 Esistono procedure volte ad assicurare che il personale con responsabilità delegate all'interno dell'organismo abbia l'autorità, la competenza e le risorse adeguate per svolgere il proprio compito.
- F.3 Sono chiaramente definiti gli ambiti di responsabilità relativi alla sicurezza e la ripartizione delle responsabilità a funzioni specifiche ad essi associate, insieme alle relative interfacce.
- F.4 Esiste una procedura volta ad assicurare che i compiti correlati alla sicurezza siano chiaramente definiti e delegati al personale con competenze adeguate.
- G. ASSICURARE IL CONTROLLO DA PARTE DELLA GESTIONE A DIVERSI LIVELLI ⁽³⁾
- G.1 Esiste una descrizione di come vengono assegnate le responsabilità per ogni processo relativo alla sicurezza nell'ambito dell'organismo.
- G.2 Esiste una procedura per il controllo periodico dell'esecuzione dei compiti assicurato dalla catena di gestione, che deve intervenire se i compiti non vengono eseguiti correttamente.
- G.3 Esistono procedure per individuare e gestire l'impatto di altre attività di gestione sul sistema di gestione della sicurezza.

⁽¹⁾ Articolo 9, paragrafo 2, della direttiva 2004/49/CE.

⁽²⁾ Allegato III della direttiva 2004/49/CE, punto 1.

⁽³⁾ Allegato III della direttiva 2004/49/CE, punto 1.

G.4 Esistono procedure per rendere le persone che hanno un ruolo nella gestione della sicurezza responsabili delle loro prestazioni.

G.5 Esistono procedure per assegnare risorse per svolgere i compiti nell'ambito del sistema di gestione della sicurezza.

H. COINVOLGIMENTO DEL PERSONALE E DEI LORO RAPPRESENTANTI A TUTTI I LIVELLI ⁽¹⁾

H.1 Esistono procedure in atto volte ad assicurare che il personale e i rappresentanti del personale siano adeguatamente rappresentati e consultati per la definizione, la proposta, l'esame e lo sviluppo degli aspetti legati alla sicurezza delle procedure operative che possono coinvolgere il personale.

H.2 Il coinvolgimento del personale e gli accordi di consultazione sono documentati.

I. GARANTIRE IL MIGLIORAMENTO COSTANTE ⁽²⁾

Esistono procedure in atto volte ad assicurare, ove ragionevolmente possibile, il miglioramento costante del sistema di gestione della sicurezza; tali procedure includono:

- a) procedure per revisioni periodiche del sistema di gestione della sicurezza, in funzione delle esigenze;
- b) procedure per descrivere gli accordi relativi al controllo e all'analisi dei dati relativi alla sicurezza;
- c) procedure per descrivere come vengono rettificate le carenze individuate;
- d) procedure per descrivere l'attuazione di nuove regole di gestione della sicurezza basate sullo sviluppo e sulle lezioni apprese;
- e) procedure per descrivere come vengono utilizzati i risultati degli audit interni per perfezionare il sistema di gestione della sicurezza.

J. POLITICA DI SICUREZZA APPROVATA DAL DIRETTORE GENERALE DELL'ORGANISMO E COMUNICATA A TUTTO IL PERSONALE ⁽³⁾

Esiste un documento che descrive la politica di sicurezza dell'organismo e che:

- a) viene comunicato e reso disponibile a tutto il personale, ad esempio tramite l'intranet dell'organismo;
- b) è adeguato al tipo e all'entità del servizio;
- c) è approvato dal direttore generale dell'organismo.

K. OBIETTIVI DELL'ORGANISMO DI TIPO QUALITATIVO E QUANTITATIVO PER IL MANTENIMENTO E IL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA NONCHÉ PIANI E PROCEDURE PER CONSEGUIRE TALI OBIETTIVI ⁽⁴⁾

K.1 Esistono procedure per determinare gli obiettivi di sicurezza pertinenti in conformità con il quadro giuridico ed esiste un documento che descrive tali obiettivi.

K.2 Esistono procedure per determinare gli obiettivi di sicurezza rilevanti coerenti con il tipo e l'entità delle operazioni ferroviarie interessate e con i relativi rischi.

K.3 Esistono procedure destinate a valutare regolarmente le prestazioni generali della sicurezza in relazione agli obiettivi di sicurezza aziendali e a quelli stabiliti a livello di Stato membro.

⁽¹⁾ Allegato III della direttiva 2004/49/CE, punto 1.

⁽²⁾ Allegato III della direttiva 2004/49/CE, punto 1.

⁽³⁾ Allegato III della direttiva 2004/49/CE, punto 2, lettera a).

⁽⁴⁾ Allegato III della direttiva 2004/49/CE, punto 2, lettera b).

- K.4 Esistono procedure in atto per controllare ed esaminare regolarmente gli accordi operativi:
- a) raccogliendo dati importanti sulla sicurezza per ricavare delle tendenze nelle prestazioni di sicurezza e valutare la conformità con gli obiettivi;
 - b) interpretare i dati importanti e attuare i cambiamenti necessari.
- K.5 Esistono procedure messe in atto dal gestore dell'infrastruttura per sviluppare piani e procedure destinati a raggiungere i suoi obiettivi.
- L. PROCEDURE ATTE A SODDISFARE GLI STANDARD TECNICI E OPERATIVI IN VIGORE, NUOVI E MODIFICATI O ALTRE PRESCRIZIONI ⁽¹⁾
- L.1 Per i requisiti relativi alla sicurezza attinenti al tipo e all'entità delle operazioni, esistono procedure atte a:
- a) individuare tali requisiti e aggiornare le relative procedure per rispecchiare i cambiamenti apportati agli stessi (gestione del controllo delle modifiche);
 - b) attuarli;
 - c) controllare la conformità agli stessi;
 - d) intervenire quando viene individuata la non conformità.
- L.2 Esistono procedure in atto per garantire che vengano impiegati il personale, le procedure, i documenti specifici, le attrezzature e il materiale rotabile adatti allo scopo prefissato.
- L.3 Il sistema di gestione della sicurezza ha procedure in atto per garantire che la manutenzione venga eseguita conformemente ai requisiti pertinenti.
- M. PROCEDURE E METODI DA APPLICARE NELLA VALUTAZIONE DEL RISCHIO E NELL'ATTUAZIONE DELLE MISURE DI CONTROLLO DEL RISCHIO OGNIQUALVOLTA UN CAMBIAMENTO NELLE CONDIZIONI DI ESERCIZIO O L'IMPIEGO DI NUOVO MATERIALE COMPORTI NUOVI RISCHI PER L'INFRASTRUTTURA O PER LE OPERAZIONI ⁽²⁾
- M.1 Esistono procedure di gestione destinate a introdurre cambiamenti nelle apparecchiature, nelle procedure, nell'organismo, nel personale o nelle interfacce.
- M.2 Esistono procedure di valutazione del rischio per gestire i cambiamenti e per applicare il metodo comune di sicurezza alla valutazione del rischio e alla valutazione come stabilito nel regolamento (CE) n. 352/2009 della Commissione ⁽³⁾ ove necessario.
- M.3 L'impresa ferroviaria dispone di procedure in atto per utilizzare i risultati della valutazione del rischio in altri processi all'interno dell'organismo e per renderli visibili al personale interessato.
- N. OFFERTA DI PROGRAMMI DI FORMAZIONE DEL PERSONALE E DI SISTEMI ATTI A GARANTIRE CHE IL PERSONALE MANTENGA LE PROPRIE COMPETENZE E CHE I COMPITI SIANO SVOLTI CONFORMEMENTE A TALI COMPETENZE ⁽⁴⁾
- N.1 Esiste un sistema di gestione delle competenze che comprende almeno:
- a) l'individuazione delle conoscenze e delle competenze richieste per i compiti correlati alla sicurezza;
 - b) principi di selezione (livello d'istruzione di base, attitudine mentale e idoneità fisica richiesti);
 - c) formazione iniziale e certificazione delle competenze e delle capacità acquisite;
 - d) formazione continua e aggiornamento periodico delle conoscenze e delle capacità esistenti;
 - e) controlli periodici delle competenze ove opportuno;

⁽¹⁾ Allegato III della direttiva 2004/49/CE, punto 2, lettera c).

⁽²⁾ Allegato III della direttiva 2004/49/CE, punto 2, lettera d).

⁽³⁾ GU L 108 del 29.4.2009, pag. 4.

⁽⁴⁾ Allegato III della direttiva 2004/49/CE, punto 2, lettera e).

- f) misure speciali in caso di incidenti/inconvenienti o di assenza prolungata dal lavoro, ove necessario/opportuno;
 - g) formazione specifica sul sistema di gestione della sicurezza per il personale direttamente impegnato nel garantire che il sistema di gestione della sicurezza funzioni.
- N.2 Esistono procedure all'interno del sistema di gestione delle competenze destinate a:
- a) l'individuazione dei posti che eseguono compiti di sicurezza;
 - b) l'individuazione dei posti che comportano responsabilità nelle decisioni operative all'interno del sistema di gestione della sicurezza;
 - c) il personale che abbia le conoscenze, le capacità e l'attitudine necessarie (mediche e psicologiche) adeguate ai loro compiti e periodicamente aggiornate;
 - d) l'assegnazione del personale con le competenze adatte ai rispettivi compiti;
 - e) il monitoraggio del modo in cui vengono eseguiti i compiti e attuazione delle azioni correttive ove necessario.
- O. DISPOSIZIONI ATTE A GARANTIRE UN LIVELLO SUFFICIENTE DI INFORMAZIONE ALL'INTERNO DELL'ORGANISMO E, SE DEL CASO, FRA GLI ORGANISMI CHE OPERANO SULLA STESSA INFRASTRUTTURA ⁽¹⁾
- O.1 Esistono procedure volte ad assicurare che:
- a) il personale conosca e comprenda il sistema di gestione della sicurezza e le informazioni siano facilmente accessibili e
 - b) la documentazione adeguata sul sistema di gestione della sicurezza venga fornita al personale responsabile della sicurezza.
- O.2 Esistono procedure volte ad assicurare che:
- a) le principali informazioni operative siano pertinenti e valide;
 - b) il personale sia informato della loro esistenza prima che vengano applicate;
 - c) siano a disposizione del personale e ove necessario vengano distribuite ufficialmente delle copie.
- O.3 Esistono disposizioni in atto per la condivisione di informazioni tra gli enti ferroviari.
- P. PROCEDURE E FORMATI PER LA DOCUMENTAZIONE DELLE INFORMAZIONI IN MATERIA DI SICUREZZA E SCELTA DELLA PROCEDURA DI CONTROLLO DELLA CONFIGURAZIONE DELLE INFORMAZIONI ESSENZIALI IN MATERIA DI SICUREZZA ⁽²⁾
- P.1 Esistono procedure volte ad assicurare che tutte le informazioni essenziali in materia di sicurezza siano esatte, complete, coerenti, facili da capire, adeguatamente aggiornate e debitamente documentate.
- P.2 Esistono procedure per:
- a) organizzare, creare, distribuire e gestire il controllo delle modifiche apportate a tutta la documentazione essenziale in materia di sicurezza;
 - b) ricevere, raccogliere e memorizzare tutte le documentazioni/informazioni essenziali su carta o tramite altri sistemi di registrazione.
- P.3 Esiste una procedura per il controllo della configurazione delle informazioni essenziali in materia di sicurezza.

⁽¹⁾ Allegato III della direttiva 2004/49/CE, punto 2, lettera f).

⁽²⁾ Allegato III della direttiva 2004/49/CE, punto 2, lettera g).

- Q. PROCEDURE VOLTE A GARANTIRE CHE GLI INCIDENTI, GLI INCONVENIENTI, I «QUASI INCIDENTI» ED ALTRI EVENTI PERICOLOSI SIANO SEGNALATI, INDAGATI E ANALIZZATI E CHE SIANO ADOTTATE LE NECESSARIE MISURE PREVENTIVE ⁽¹⁾
- Q.1 Esistono procedure volte a garantire che gli incidenti, gli inconvenienti, i “quasi incidenti” ed altri eventi pericolosi:
- a) vengano riferiti, registrati, studiati e analizzati;
 - b) vengano riferiti, ove necessario per la legislazione pertinente, agli organismi nazionali.
- Q.2 Esistono procedure volte a garantire che:
- a) vengano valutate e attuate le raccomandazioni dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza, dell'organismo di indagine nazionale e delle indagini del settore/interne ove opportuno o richiesto;
 - b) vengano valutate e prese in considerazione le relazioni/informazioni pertinenti fornite da altre imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura, gli organismi incaricati della manutenzione e detentori dei veicoli.
- Q.3 Esistono procedure per informazioni pertinenti correlate all'indagine e alle cause di incidenti, inconvenienti, «quasi incidenti» e altri eventi pericolosi da utilizzare per trarre insegnamenti e, ove necessario, adottare misure preventive.
- R. FORNITURA DI PIANI DI INTERVENTO, DI ALLARME ED INFORMAZIONE IN CASO DI EMERGENZA, CONCORDATI CON LE AUTORITÀ PUBBLICHE COMPETENTI ⁽²⁾
- R.1 Un documento identifica tutti i tipi di emergenze, comprese condizioni operative degradate ed esistono procedure in atto per identificarne di nuove.
- R.2 Esistono procedure in atto volte ad assicurare che, per ogni tipo di emergenza individuato:
- a) sia possibile contattare rapidamente i servizi di soccorso;
 - b) i servizi di soccorso ricevano tutte le informazioni in anticipo, per preparare la loro risposta di emergenza, e al momento di un'emergenza.
- R.3 I ruoli e le responsabilità di tutte le parti sono individuati e precisati in un documento.
- R.4 Esistono piani d'azione, allarmi e informazioni, che comprendono:
- a) procedure per avvisare tutto il personale con responsabilità di gestione dell'emergenza;
 - b) disposizioni per comunicarli a tutte le parti, comprese le istruzioni di emergenza per i passeggeri;
 - c) disposizioni per contattare il personale competente immediatamente in modo da poter adottare le decisioni necessarie.
- R.5 Esiste un documento che descrive come sono stati assegnati i mezzi e le risorse e come sono stati individuati le esigenze di formazione.
- R.6 Esistono procedure in atto per ristabilire le condizioni operative normali appena possibile.
- R.7 Esistono procedure per verificare i piani d'emergenza in cooperazione con altre parti per formare il personale, testare le procedure, individuare i punti deboli e verificare come vengono gestite le possibili situazioni di emergenza.
- R.8 Esistono procedure per garantire che il personale competente incaricato (specialmente per quanto riguarda i servizi per le merci pericolose), in possesso di adeguate competenze linguistiche, possa essere contattato facilmente e immediatamente dal responsabile dell'infrastruttura.

⁽¹⁾ Allegato III della direttiva 2004/49/CE, punto 2, lettera h).

⁽²⁾ Allegato III della direttiva 2004/49/CE, punto 2, lettera i).

- R.9 Esiste una procedura per contattare l'organismo incaricato della manutenzione o il detentore dei veicoli in caso di emergenza.
- S. DISPOSIZIONI PER AUDIT INTERNI REGOLARI DEL SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA ⁽¹⁾
- S.1 Esiste un sistema di audit interno indipendente e imparziale che agisce in maniera trasparente.
- S.2 Esiste un programma di audit interni previsti che possono essere modificati secondo i risultati degli audit precedenti e il controllo delle prestazioni.
- S.3 Esistono procedure in atto volte a individuare e selezionare responsabili dell'audit adeguatamente competenti.
- S.4 Esistono procedure in atto per:
- a) analizzare e valutare i risultati degli audit,
 - b) consigliare misure di *follow-up*,
 - c) verificare l'efficacia delle misure,
 - d) documentare l'esecuzione e i risultati degli audit.
- S.5 Esistono procedure per garantire che i livelli più elevati della catena di gestione siano informati dei risultati degli audit e assumano la responsabilità generale dell'esecuzione di modifiche al sistema di gestione della sicurezza.
- S.6 Esiste un documento che illustra come vengono pianificati gli audit rispetto alle disposizioni di controllo periodiche per assicurare la conformità alle procedure e agli standard interni.
-

⁽¹⁾ Allegato III della direttiva 2004/49/CE, punto 2, lettera j).

ALLEGATO III

Criteria per valutare la conformità ai requisiti per l'ottenimento dei certificati di sicurezza che devono essere rilasciati conformemente all'articolo 10, paragrafo 2, lettera b), della direttiva 2004/49/CE**GENERALITÀ**

Viene descritto il servizio per il quale viene richiesto un certificato parte B e il modo in cui si applicano le procedure generiche dell'impresa ferroviaria elaborate a sostegno del proprio certificato rilasciato a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, lettera a), della direttiva 2004/49/CE per sviluppare tutte le disposizioni (inclusa l'assegnazione delle risorse) messe in atto al fine di fornire il servizio.

A. CONFORMITÀ ALLE NORME SPECIFICHE DELLA RETE ⁽¹⁾

A.1 Esistono documenti che contengono risultati che dimostrano che sono stati considerati le regole e rischi specifici connessi al funzionamento sulla rete per la quale viene presentata una domanda parte B e per dimostrare che l'impresa ferroviaria può soddisfare qualunque norma specifica della rete e qualunque eccezione o deroga a tali norme.

A.2 Vengono individuate interfacce di rete con altre parti coinvolte nelle operazioni ferroviarie sulla rete interessata.

A.3 Esistono documenti che mostrano come l'impresa ferroviaria interagirà con il responsabile dell'infrastruttura per la rete e altre imprese ferroviarie che operano sulla rete, compresi i dettagli su come vengono condivise le informazioni.

A.4 Esistono documenti che indicano il modo in cui l'impresa ferroviaria si occuperà delle situazioni di emergenza, compreso il coordinamento con il responsabile dell'infrastruttura e le autorità pubbliche competenti.

A.5 Esistono documenti che individuano tutte le regole di indagine per ogni incidente/inconveniente specifico e che dimostrano che il richiedente è in grado di soddisfarle.

B. CONFORMITÀ AI REQUISITI SPECIFICI DELLA RETE PER LE COMPETENZE DEL PERSONALE ⁽²⁾

B.1 La documentazione dimostra che il sistema di gestione della sicurezza del richiedente contiene un sistema di gestione delle competenze atto a:

a) individuare le categorie del personale (assunto o a contratto) impegnato nella fornitura del servizio e

b) fornire personale competente per la rete interessata, soprattutto per il personale cui viene chiesto di svolgere vari compiti e di garantire la certificazione, se del caso.

B.2 La documentazione dimostra che esistono disposizioni per organizzare il lavoro giornaliero del personale al fine di garantire che vengano svolti i compiti relativi alla sicurezza e che al personale vengano assegnati compiti adatti.

B.3 La documentazione dimostra la capacità del richiedente di redigere i documenti da utilizzare nella formazione del personale e la sua capacità di garantire che i documenti siano esatti, vengano mantenuti aggiornati e siano formulati utilizzando un linguaggio e una terminologia compresi dal personale che deve utilizzarli.

C. CONFORMITÀ AI REQUISITI SPECIFICI DELLA RETE PER LA GESTIONE DEL MATERIALE ROTABILE ⁽³⁾

C.1 Nella documentazione sono chiaramente indicati i tipi di materiale rotabile da usare sulla rete specifica e il tipo di operazioni da svolgere.

C.2 La documentazione sottolinea il modo in cui l'impresa ferroviaria soddisfa le restrizioni operative imposte al tipo di materiale rotabile utilizzato sulla rete.

⁽¹⁾ Allegato IV, primo trattino, della direttiva 2004/49/CE.

⁽²⁾ Allegato IV, secondo trattino, della direttiva 2004/49/CE.

⁽³⁾ Allegato IV, terzo trattino, della direttiva 2004/49/CE.

- C.3 Nella documentazione, vengono individuati tutti i requisiti supplementari di manutenzione per la rete interessata e vengono messe in atto le disposizioni adeguate per la manutenzione.
- C.4 Nella documentazione, vengono individuati tutti i requisiti supplementari per gestire gli incidenti al materiale rotabile per la rete interessata e vengono istituite disposizioni adeguate.
-

ALLEGATO IV

Principi per la supervisione dopo il rilascio di un certificato parte A o parte B

1. L'approccio delle autorità nazionali preposte alla sicurezza alla supervisione della conformità delle imprese ferroviarie, a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, e dell'articolo 16, paragrafo 2, lettera e), della direttiva 2004/49/CE si basa sui seguenti principi. Tali principi si applicano al quadro delle attività di supervisione nel complesso e ai casi individuali nell'ambito di tale quadro.
 2. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza applicano il principio di proporzionalità tra applicazione e rischio. L'azione intrapresa da un'autorità nazionale preposta alla sicurezza per conseguire la conformità o portare i gestori dell'infrastruttura a rispondere del mancato adempimento dei propri obblighi giuridici deve essere proporzionata a qualsiasi eventuale rischio per la sicurezza o alla potenziale gravità della mancata conformità, incluso qualsiasi danno effettivo o potenziale.
 3. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza applicano il principio di uniformità di approccio per assicurare che un'autorità nazionale preposta alla sicurezza adotti un approccio simile in circostanze simili per ottenere fini simili.
 4. L'attività di supervisione dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza deve incentrarsi principalmente sulle attività che un'autorità nazionale preposta alla sicurezza ritiene possano dare origine ai rischi più gravi o laddove i pericoli sono controllati meno bene. A tale scopo, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza dispone dei metodi e della capacità di valutare le prestazioni quotidiane in materia di sicurezza dell'impresa ferroviaria.
 5. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza decidono sulle priorità per utilizzare le proprie risorse efficacemente; la decisione sulle modalità migliori dovrebbe tuttavia spettare a ciascuna singola autorità nazionale preposta alla sicurezza. L'azione deve concentrarsi su coloro che sono responsabili del rischio e sono nella posizione migliore per controllarlo.
 6. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza applicano il principio della trasparenza per aiutare le imprese ferroviarie a comprendere che cosa ci si aspetta da loro (incluso ciò che dovrebbero o non dovrebbero fare) e cosa dovrebbero aspettarsi dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza.
 7. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza sono responsabili delle proprie decisioni conformemente all'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva 2004/49/CE. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza devono pertanto disporre di politiche e principi in base ai quali possono essere valutati. Inoltre, le autorità nazionali preposte alla sicurezza devono anche disporre di una procedura di denuncia.
 8. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza mettono a punto accordi di cooperazione tra di loro al fine di condividere reciprocamente informazioni e di coordinare l'azione sulle violazioni. Ciò è particolarmente importante per i certificati di sicurezza parte B. Inoltre, le autorità nazionali preposte alla sicurezza sviluppano accordi di cooperazione con altre autorità competenti al fine di condividere informazioni e di sviluppare approcci unificati in relazione a questioni che incidono sulla sicurezza delle ferrovie.
-