

Making the railway system
work better for society.

Οδηγός

Οδηγός εποπτείας

	<i>Συντάχθηκε από</i>	<i>Επικυρώθηκε από</i>	<i>Εγκρίθηκε από</i>
<i>Όνοματεπώνυμο</i>	S. D'ALBERTANSON	M. SCHITTEKATTE	C. CARR
<i>Ιδιότητα</i>	Μέλος ομάδας έργου	Υπεύθυνος έργου	Προϊστάμενος Μονάδας
<i>Ημερομηνία</i>	29/06/2018	29/06/2018	29/06/2018
<i>Υπογραφή</i>			

Ιστορικό εγγράφου

<i>Έκδοση</i>	<i>Ημερομηνία</i>	<i>Παρατηρήσεις</i>
1.0	29/06/2018	Τελική έκδοση για δημοσίευση

Το παρόν έγγραφο αποτελεί νομικώς μη δεσμευτικό οδηγό του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων. Δεν θίγει τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων που προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία της ΕΕ. Επιπλέον, η δεσμευτική ερμηνεία του δικαίου της ΕΕ αποτελεί αποκλειστική αρμοδιότητα του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

1. Εισαγωγή

1.1 Σκοπός του οδηγού

Οι εθνικές αρχές ασφάλειας (ΕΑΑ) της Ευρώπης ποικίλλουν σε μέγεθος και πολυπλοκότητα. Οι παρούσες κατευθυντήριες οδηγίες καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίο οι ΕΑΑ μπορούν να εποπτεύουν κυρίως τους διαχειριστές υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις τους, αλλά και τους υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς, κατά περίπτωση, κατά τρόπο συνεπή και αναλογικό προς το μέγεθός τους. Σκοπός του οδηγού είναι να παράσχει στις ΕΑΑ και σε άλλα ενδιαφερόμενα μέρη μια εξήγηση του ρόλου που διαδραματίζει η εποπτεία στο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα και του τρόπου με τον οποίο σχετίζεται με την αξιολόγηση ασφαλείας.

Σημείωση: ως προς την εποπτεία της σιδηροδρομικής μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, η ΕΑΑ μπορεί να διαδραματίσει άμεσο ρόλο ως αρμόδια αρχή ή δύναται να έχει συντονιστικό ρόλο, όπως απαιτείται, σε συνεργασία με οποιαδήποτε άλλη αρμόδια αρχή.

1.2 Τι είναι η εποπτεία;

Ως «εποπτεία» νοούνται τα ρυθμιστικά εκείνα μέτρα που έχει υιοθετήσει η ΕΑΑ για την επόπτευση της αποτελεσματικότητας του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας κατόπιν της χορήγησης πιστοποιητικού ασφάλειας ή της έγκρισης ασφάλειας και της συμμόρφωσης με όλες τις αναγκαίες απαιτήσεις σε συνεχή βάση.

Αυτή η εποπτεία καλύπτει τις ενέργειες μιας ΕΑΑ για να διασφαλιστεί ότι ένας οργανισμός στον οποίο έχει χορηγηθεί ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας ή έγκριση ασφάλειας διατηρεί το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειάς του, ούτως ώστε να ελέγχει τον κίνδυνο αποτελεσματικά κατά τη διάρκεια ισχύος του εν λόγω πιστοποιητικού ασφάλειας, καθώς και ορισμένα άλλα ειδικά καθήκοντα που ορίζονται στον κατ'εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2018/761 (εφεξής καλούμενη «κοινή μέθοδος ασφάλειας για την εποπτεία»). Για τη διενέργεια της εποπτείας, η ΕΑΑ θα πρέπει να διασφαλίζει ότι διαθέτει τα κατάλληλα άτομα που επιλέγονται και των οποίων οι ικανότητες διατηρούνται μέσω συστήματος διαχείρισης ικανοτήτων.

Η κοινή μέθοδος ασφάλειας (ΚΜΑ) για την εποπτεία θέτει σε εφαρμογή τις απαιτήσεις της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 σχετικά με την ανάγκη να εποπτεύουν οι ΕΑΑ τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους, όταν εκδοθεί ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας ή χορηγηθεί έγκριση ασφάλειας.

Το άρθρο 17 της οδηγίας 2016/798 απαιτεί οι ΕΑΑ να επιβλέπουν τη συνεχή συμμόρφωση με τη νομική υποχρέωση που προβλέπεται στο άρθρο 9 της ίδιας οδηγίας και επιβάλλει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και στους διαχειριστές υποδομής να χρησιμοποιούν σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας (ΣΔΑ). Κατά την εκτέλεση αυτής της λειτουργίας, οι ΕΑΑ πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι δραστηριότητες εποπτείας τους περιλαμβάνουν:

- την παρακολούθηση της αποτελεσματικότητας της εφαρμογής από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή τους διαχειριστές υποδομής του ΣΔΑ εν μέρει ή στο σύνολό του·
- την παρακολούθηση της ορθής εφαρμογής των σχετικών κοινών μεθόδων ασφάλειας (ΚΜΑ) από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή τους διαχειριστές υποδομής μέσω των ΣΔΑ τους, συμπεριλαμβανομένης της περίπτωσης όπου η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής είναι υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας (ΥΣΦ) των δικών του οχημάτων που δεν έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με τον κανονισμό για τους ΥΣΦ·

- την παρακολούθηση ότι, στο έδαφός τους, τα στοιχεία διαλειτουργικότητας συμμορφώνονται με τις βασικές απαιτήσεις όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, μέσω του ΣΔΑ της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του διαχειριστή υποδομής.

Μετά τα αποτελέσματα της εποπτείας τους, οι ΕΑΑ μπορούν να λάβουν αναλογικά μέτρα επιβολής (π.χ. προσωρινά μέτρα ασφάλειας) για να διασφαλίσουν τη νομική συμμόρφωση, να εντοπίσουν τυχόν ευκαιρίες βελτίωσης της εθνικής τους νομοθεσίας για καλύτερη αποτελεσματικότητα και να ενημερώσουν τους ενδιαφερόμενους φορείς για τις αλλαγές στο ρυθμιστικό πλαίσιο ασφάλειας καθώς και τυχόν αναδυόμενους κινδύνους ή αύξηση των κινδύνων στα κράτη μέλη τους.

Η εποπτεία κανονικά διεξάγεται στη γλώσσα του κράτος μέλος στο οποίο διενεργείται, εκτός αν υπάρχει συμφωνία μεταξύ της αρμόδιας ΕΑΑ για τον τομέα δραστηριότητας και του οργανισμού που εποπτεύεται να χρησιμοποιείται άλλη γλώσσα.

1.3 Σε ποιους απευθύνεται ο παρών οδηγός;

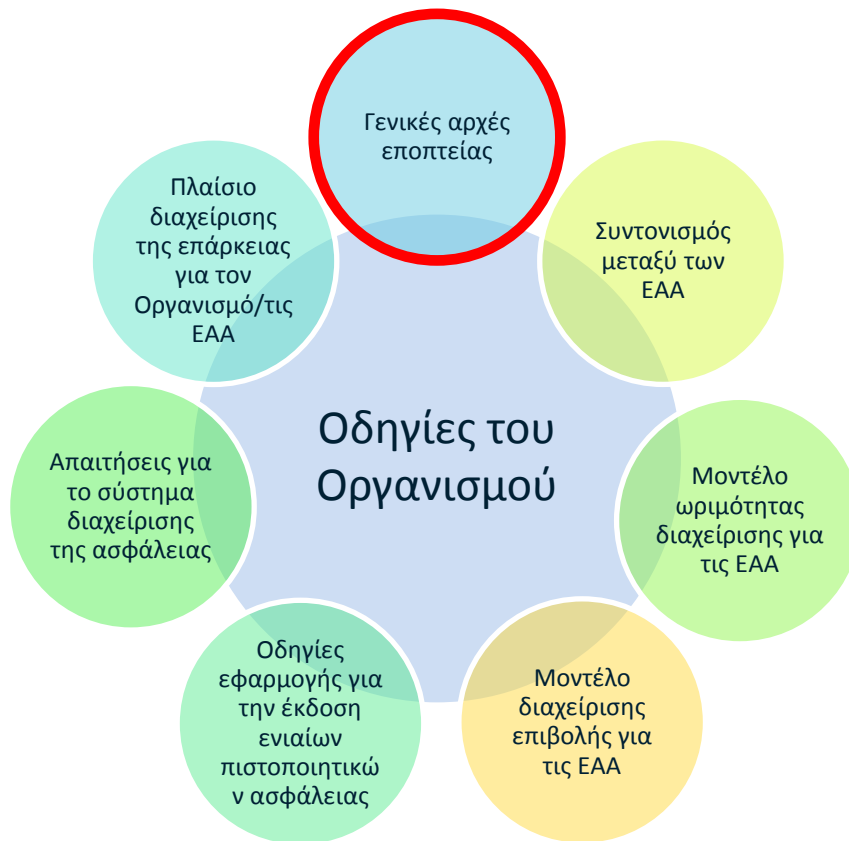
Ο παρών οδηγός απευθύνεται κυρίως στις ΕΑΑ ώστε να τις βοηθήσει να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της κοινής μεθόδου ασφάλειας για την εποπτεία μετά τη χορήγηση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας. Ο οδηγός είναι επίσης διαθέσιμος σε όσους εποπτεύονται, προκειμένου να εξετάσουν τι μπορούν να αναμένουν κατά τη διάρκεια της σχέσης τους με μια ΕΑΑ η οποία θα τους βοηθήσει να προβούν αναλόγως στον σχεδιασμό και στην οργάνωση.

1.4 Πεδίο εφαρμογής

Παρέχει λεπτομερείς πρακτικές πληροφορίες για την καλύτερη κατανόηση των απαιτήσεων όσον αφορά την εποπτεία οι οποίες προβλέπονται στο νομικό πλαίσιο της ΕΕ.

1.5 Δομή των κατευθυντήριων οδηγιών

Το παρόν έγγραφο αποτελεί μέρος του εγχειριδίου κατευθυντήριων οδηγιών του Οργανισμού που παρέχει καθοδήγηση στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, στους διαχειριστές υποδομής, τις εθνικές αρχές ασφάλειας και τον Οργανισμό, για την εκπλήρωση των ρόλων τους και την ανάληψη των καθηκόντων τους σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/798.



Σχήμα 1: Συλλογή οδηγιών του Οργανισμού

1.6 Ποιος εποπτεύεται;

Από το νομικό πλαίσιο που περιγράφεται ανωτέρω προκύπτει ότι οι ΕΑΑ πρέπει να εποπτεύουν τους φορείς που διαθέτουν ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας ή έγκριση ασφάλειας, τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή τον διαχειριστή υποδομής, αντίστοιχα. Αυτό το πράττουν προκειμένου να ελέγχουν ότι οι εν λόγω φορείς τηρούν τη δέσμευσή τους όταν υποβάλλουν αιτήσεις για ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας ή έγκριση ασφάλειας να διαθέτουν ΣΔΑ για τον έλεγχο των κινδύνων.

Περιεχόμενα

1.	Εισαγωγή.....	2
1.1	Σκοπός του οδηγού	2
1.2	Τι είναι η εποπτεία;.....	2
1.3	Σε ποιους απευθύνεται ο παρών οδηγός;.....	3
1.4	Πεδίο εφαρμογής.....	3
1.5	Δομή των κατευθυντήριων οδηγιών	3
1.6	Ποιος εποπτεύεται;.....	4
2.	Ορισμοί	6
3.	Εποπτεία βάσει κινδύνου	7
4.	Στρατηγική εποπτείας.....	10
4.1	Ιστορικό.....	10
4.2	Σκοπός.....	10
4.3	Αρχές εποπτείας (σύνδεση με το μοντέλο διαχείρισης επιβολής)	10
4.4	Ρυθμίσεις για την εποπτεία	12
4.5	Επίπεδα κινδύνου εντός του κράτους μέλους	13
4.6	Στρατηγικές προτεραιότητες για την εποπτεία	13
4.7	Τεχνικές εποπτείας	13
4.8	Σχέδιο(-α) εποπτείας	17
4.9	Επιβολή	17
5.	Παραπομπή πληροφοριών εποπτείας και αλληλεξαρτήσεων με την αξιολόγηση του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας και της έγκρισης του οχήματος	18
6.	Συντονισμός μεταξύ των ΕΑΑ	21
7.	Ανθρώπινοι παράγοντες και νοοτροπία ασφάλειας	22
8.	Συνεργασία με άλλες αρμόδιες αρχές ή οργανισμούς.....	22
8.1	Οργανισμοί έγκρισης ή πιστοποίησης.....	22
8.2	Ζητήματα ασφάλειας στον χώρο εργασίας	22
8.3	Κανόνες για τον χρόνο εργασίας, οδήγησης και ανάπαυσης για τους οδηγούς τρένων	23
8.4	Συνεργασία μεταξύ ΕΑΑ και άλλων ρυθμιστικών φορέων	23
8.5	Συνεργασία μεταξύ ΕΑΑ και του φορέα έκδοσης των αδειών.....	24
8.6	Συνεργασία μεταξύ ΕΑΑ και οργανισμού πιστοποίησης του ΥΣΦ	24
9.	Πλαίσιο διαχείρισης της επάρκειας.....	24
Παράρτημα	Προτεινόμενο υπόδειγμα για μια στρατηγική εποπτείας	26

2. Ορισμοί

Στον παρόντα οδηγό χρησιμοποιούνται οι ακόλουθοι ορισμοί:

Σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη

Ως σχετικό ενδιαφερόμενο μέρος νοείται οποιοσδήποτε έχει έναν ρόλο ή επηρεάζεται από σιδηροδρομικές υπηρεσίες και έχει συμφέρον στα αποτελέσματα ασφάλειας, π.χ. βιομηχανικοί φορείς, οργανώσεις επιβατών ή τοπικές αρχές.

Περιττές δυσχέρειες

Ο όρος αυτός σημαίνει ότι αν επισκεφθείτε μια σιδηροδρομική επιχείρηση για να διεξάγετε εποπτεία, οι εργασίες θα πρέπει να συντονιστούν με τέτοιο τρόπο ώστε η σιδηροδρομική επιχείρηση να μην υφίσταται δύο εποπτικούς ελέγχους ταυτόχρονα που να απαιτούν τη λήψη συνέντευξης από τα ίδια άτομα ή να μην πραγματοποιούνται πολλές επισκέψεις εποπτείας εντός του ίδιου χρονοδιαγράμματος από διαφορετικούς ανθρώπους από το ίδιο τμήμα της υπηρεσίας. Ο προγραμματισμός των απαραίτητων παρεμβάσεων θα πρέπει να οργανώνεται με όσο το δυνατόν πιο αποτελεσματικό τρόπο, ώστε οι εργασίες να εκτελούνται σε εύλογο χρονικό διάστημα, χωρίς να προκαλούν σημαντική διαταραχή στον εποπτευόμενο οργανισμό.

Ρυθμίσεις διαχείρισης

Οι ρυθμίσεις διαχείρισης αναφέρονται στις διεργασίες και στις διαδικασίες του ΣΔΑ που εφαρμόζει η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής για τη διαχείριση της ασφάλειας και την επίτευξη των στόχων ασφάλειάς του, τηρώντας παράλληλα τις νομικές του υποχρεώσεις και άλλες απαιτήσεις σχετικές με την ασφάλεια.

Μη συμμόρφωση μείζονος

Ως μείζων περίπτωση μη συμμόρφωσης νοείται ένα ζήτημα που προσδιορίζεται από μια ΕΑΑ, όπου η απόκλιση από την αναμενόμενη θέση είναι τέτοια ώστε να απαιτείται είτε η λήψη διορθωτικών μέτρων από την εν λόγω ΕΑΑ είτε στη συγκεκριμένη περίπτωση ζητημάτων που άπτονται του οργανισμού πιστοποίησης της ασφάλειας (ΟΠΑ), να εξετάζεται η ανάκληση ή η επιβολή περιορισμών του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας ή της έγκρισης ασφάλειας.

Οποιοδήποτε άλλος ζήτημα προς ανησυχία

Η έννοια «Οποιοδήποτε άλλο ζήτημα προς ανησυχία» αναφέρεται σε μια κατάσταση κατά την οποία η ΕΑΑ διαρκούς της εποπτείας έχει διαπιστώσει απόκλιση από την αναμενόμενη θέση, ωστόσο αυτή η απόκλιση δεν είναι αρκετά σοβαρή ώστε να απαιτεί τη λήψη άμεσων μέτρων, αλλά παρόλα αυτά είναι αρκετά σοβαρή ώστε η ΕΑΑ να καταγράψει τις διαπιστώσεις της και να ενημερώσει τον οργανισμό που τελεί υπό εποπτεία της ως προς την ανάγκης βελτίωσης της αποκλίνουσας θέσης. Οι πληροφορίες που συλλέγονται από την ΕΕ και στις δύο περιπτώσεις θα πρέπει να διαβιβάζονται στον οργανισμό πιστοποίησης ασφάλειας εντός εύλογου χρονικού πλαισίου μετά την υποβολή αίτησης για ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, ούτως ώστε να μπορούν να λαμβάνονται υπόψη από τον εν λόγω οργανισμό όλα τα θέματα που αφορούν τη μη συμμόρφωση.

3. Εποπτεία βάσει κινδύνου

Για να είναι αποτελεσματική η άσκηση εποπτείας πρέπει να προσδιοριστούν ορισμένοι βασικοί τομείς που είναι σημαντικοί για τον έλεγχο του κινδύνου. Αυτοί είναι οι εξής:

- η ΕΑΑ πρέπει να κατανοεί συνολικά τους κινδύνους εντός του εθνικού σιδηροδρομικού συστήματος και ποιοι από αυτούς είναι οι πιο σημαντικοί·
- η ΕΑΑ πρέπει να έχει καλή γνώση της ικανότητας διαχείρισης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής (και των σχετικών παραγόντων), για τον έλεγχο του κινδύνου·
- η ΕΑΑ πρέπει να διαθέτει προσωπικό ικανό να λαμβάνει αποφάσεις σε σχέση με όλα τα σημεία των παραπάνω περιπτώσεων και να είναι αρκετά ευέλικτο για να προσαρμόζει τον τρόπο ενεργειών του σε περίπτωση που διαπιστώσει ότι υπάρχει αύξηση ή μείωση των κινδύνων (βλ. οδηγό του Οργανισμού για το πλαίσιο διαχείρισης της επάρκειας)·
- οι ΕΑΑ πρέπει να αντλούν πληροφορίες από ένα όσο το δυνατόν ευρύ φάσμα πηγών (τόσο εντός όσο και εκτός της σιδηροδρομικής βιομηχανίας), για να μπορούν να συμβάλλουν στη λήψη αποφάσεων εποπτείας με βάση τον κίνδυνο·
- οι ΕΑΑ πρέπει να είναι σε θέση να δικαιολογούν τις αποφάσεις που λαμβάνουν σε σχέση με το τι εποπτεύουν και τι όχι·
- οι ΕΑΑ πρέπει να είναι σε θέση να καλύπτουν άλλους παράγοντες εποπτείας εντός του κράτους μέλους, όπως πολιτικές επιταγές ή ανησυχίες των πολιτών που ενδέχεται να μη βασίζονται στον κίνδυνο
- η εποπτεία πρέπει να συνδέεται με ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας και αξιολόγηση της έγκρισης ασφάλειας με τρόπο ώστε να ασκείται σε μεγαλύτερο βαθμό σε φορείς εκμετάλλευσης ή για ενέργειες που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο σιδηροδρομικών υπηρεσιών και θεωρούνται ότι ενέχουν μεγαλύτερο κίνδυνο, αμέσως μετά τη χορήγηση του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας ή της έγκρισης ασφάλειας·
- Η ΕΑΑ πρέπει να βεβαιώνεται με τη διεξαγωγή της εποπτείας ότι το ΣΔΑ του διαχειριστή της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του διαχειριστή υποδομής μπορεί να ελέγχει τους κινδύνους που εμφανίζονται.

Κατά την εφαρμογή των ανωτέρω αρχών, οι ΕΑΑ θα πρέπει να διαθέτουν ορισμένα μέσα (ποσοτικά, ημιποσοτικά ή ποιοτικά) για την κατανόηση του συνολικού κινδύνου εντός του κράτους μέλους. Αυτό είναι ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη στρατηγικής εποπτείας. Χωρίς μια σαφή ιδέα των υφιστάμενων κινδύνων, είναι αδύνατο να ληφθούν αναλογικές και στοχευμένες αποφάσεις σχετικά με το τι πρέπει να επιβλέψει και ποιος είναι ο καλύτερος τρόπος για να γίνει αυτό. Η έλλειψη κατανόησης των κινδύνων στο πλαίσιο του συστήματος σημαίνει επίσης ότι, σε συνομιλίες μεταξύ του κράτους και της ΕΑΑ, χάνεται η ευκαιρία αναλογισμού επαρκώς ως προς το ποιες συγκεκριμένες πράξεις βελτίωσης της ασφάλειας μπορούν στοχευθούν στο πλαίσιο του διαθέσιμου προϋπολογισμού. Η ικανότητα των ΕΑΑ να συγκεκριμενοποιούν για το κράτος μέλος που θα πρέπει να στοχεύουν οι πράξεις βελτίωσης της ασφάλειας δύναται να αποτελεί χρήσιμο στοιχείο για τα κράτη μέλη όσον αφορά τη δημιουργία ευκαιριών για βελτιωτικές της ασφάλειας ενέργειες. Η συνολική κατανόηση του κινδύνου ασφάλειας εντός του συστήματος αποτελεί στην ουσία το σημείο εκκίνησης μιας επιχείρησης για τη βελτίωση της ασφάλειας με σκοπό τη μείωση του εν λόγω κινδύνου.

Επισημαίνεται επίσης ότι δεν πρέπει να υπάρχει μεγάλη διαφορά απόψεων για τους συνολικούς κινδύνους εντός του κράτους μέλους μεταξύ ΕΑΑ και εθνικού διαχειριστή υποδομής. Για παράδειγμα, οι απόψεις μεταξύ διαχειριστή υποδομής και ΕΑΑ για τις ισόπεδες διαβάσεις στο κράτος μέλος πρέπει να συμφωνούν

σε μεγάλο βαθμό. Η διάσταση απόψεων μεταξύ διαχειριστή υποδομής και ΕΑΑ υποδηλώνει ανεπάρκεια του συστήματος να διαχειριστεί τους κινδύνους.

Όσον αφορά τα μέσα για την επίτευξη συνολικής άποψης του κινδύνου στο κράτος μέλος, θα ήταν χρήσιμο σε ευρωπαϊκό επίπεδο αν υπήρχε σύγκλιση προς μια τυποποιημένη μέθοδο επίτευξης αυτού του στόχου. Ωστόσο, σε αυτό το στάδιο, ακόμη και μεταξύ των χωρών που χρησιμοποιούν παρόμοιες προσεγγίσεις, υπάρχουν λεπτές διαφορές που δυσχεραίνουν τη σύγκριση σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Οι προσεγγίσεις που ακολουθούνται σήμερα μπορεί να είναι από εξαιρετικά περίπλοκες έως πολύ απλές, ανάλογα με τον βαθμό στον οποίο υιοθετείται η ευρωπαϊκή προσέγγιση στο σιδηροδρομικό σύστημα του κράτους μέλους, καθώς και ανάλογα με το μέγεθός του ή και τις διαφορετικές νοσοτροπίες.

Για να μπορεί να αξιολογηθεί η ικανότητα των διαφόρων παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος να διαχειρίζονται κινδύνους πρέπει η ΕΑΑ να είναι σε θέση να ασκεί εποπτεία για να προσδιορίζει την αποτελεσματικότητα των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας των οργανισμών που εποπτεύει. Αυτό σημαίνει στην πράξη ότι οι περισσότερες ΕΑΑ απασχολούν εκπαιδευμένους και ικανούς επιθεωρητές οι οποίοι είναι σε θέση να κρίνουν τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας.

Οι ΕΑΑ πρέπει να είναι σε θέση να χρησιμοποιούν πληροφορίες από όσο το δυνατόν περισσότερες πηγές προκειμένου να είναι σε θέση να διασταυρώνουν πληροφορίες και να αποφεύγουν να βασίζονται σε ένα σύνολο δεδομένων για τον καθορισμό των προτεραιοτήτων εποπτείας. Οι ΕΑΑ ενθαρρύνονται επίσης να χρησιμοποιούν, κατά περίπτωση, πληροφορίες σχετικά με τη διαχείριση κινδύνου εκτός του τομέα των σιδηροδρόμων, προκειμένου να επαληθεύουν τις διαπιστώσεις και να οδηγούν σε βελτίωση των διαδικασιών διαχείρισης κινδύνου. Θα υπάρχουν σύνολα δεδομένων ή πηγές πληροφοριών που έχουν ιδιαίτερη σημασία, όπως δεδομένα για τα ατυχήματα ή τα συμβάντα, οι καθημερινές καταχωρίσεις της εταιρείας και τα αποτελέσματα μοντέλων κινδύνου εντός του κράτους μέλους, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν εάν είναι διαθέσιμα. Ωστόσο, άλλες πληροφορίες που προκύπτουν από καταγγελίες ή ζητήματα που υποπίπτουν στην αντίληψη του κοινού ή είναι προϊόν ακαδημαϊκής μελέτης θα πρέπει επίσης να θεωρούνται ως χρήσιμες πληροφορίες για την ανάπτυξη στρατηγικής και σχεδίου εποπτείας με γνώμονα τους κινδύνους.

Σύμφωνα με το άρθρο 7 των ΚΜΑ για την εποπτεία, οι ΕΑΑ θα πρέπει να διαθέτουν ένα σύνολο κριτηρίων που θα καθορίζουν ποιος θα εποπτεύεται και γιατί. Το εν λόγω σύνολο κριτηρίων σχετίζεται με την επίτευξη της στρατηγικής. Σκοπός του είναι να διασφαλίζεται ότι θα υπάρχει συνεπής προσέγγιση σε όλες τις δραστηριότητες εποπτείας και ότι θα έχουν αποσαφηνιστεί στους διάφορους παράγοντες εντός του συστήματος ο λόγος για τον οποίο αξιολογούνται συγκεκριμένες δραστηριότητες και τα μέτρα επιτυχίας βάσει των οποίων κρίνονται.

Η «τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» TSI OPE απαιτεί επίσης οι ΕΑΑ, στο πλαίσιο της στρατηγικής και του σχεδίου εποπτείας τους, να παρακολουθούν την αποτελεσματική συμμόρφωση, (διότι η TSI OPE αναφέρεται στη διαδικασία και τους κανόνες που συμβάλλουν στην ασφαλή λειτουργία της αμαξοστοιχίας) κατά την καθημερινή παράδοση της εποπτείας των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας SMS των οργανισμών που εποπτεύουν. Οι δημοσιευθέντες από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων οδηγίες σχετικά με την εφαρμογή και τη χρήση των θεμελιωδών αρχών λειτουργίας που καθορίζονται στην TSI OPE είναι βοηθητικές προς τις ΕΑΑ υποστηρίζοντας τις στην άσκηση της εποπτείας σε αυτόν τον τομέα.

Οι ΕΑΑ μπορεί επίσης να αντιμετωπίσουν πιέσεις από εξωτερικές πηγές που δεν βασίζονται στον κίνδυνο. Αυτές ενδέχεται να οφείλονται στην ανησυχία του κοινού σχετικά με κάποια πτυχή των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, η οποία καθίσταται πολιτική υποχρέωση για την αντιμετώπιση του ζητήματος. Αυτό μπορεί να συνδέεται ή να μην συνδέεται με τη στρατηγική εποπτείας και το σχέδιο εποπτείας, αλλά θα πρέπει να εναρμονιστεί και με τα δύο. Παρόμοια θέματα μπορεί να έχουν μεγάλο θετικό αντίκτυπο στην ασφάλεια. Έτσι, για παράδειγμα, ένα κράτος μέλος ενδέχεται να αποφασίσει να καταργήσει όλες τις ισόπεδες διαβάσεις στην επικράτειά του εντός 10 ετών, ενώ η προσέγγιση βάσει του κινδύνου ενδέχεται να μην προβλέπει την κατάργηση όλων των διαβάσεων, αλλά την αναβάθμισή τους με σύγχρονα συστήματα

προστασίας. Βεβαίως, αν δεν υπάρχουν πια καθόλου διαβάσεις σε δέκα έτη, υπάρχει σημαντικό κέρδος από άποψη ασφάλειας για το κράτος μέλος. Αντιστρόφως, μια ΕΑΑ μπορεί να αντιμετωπίσει πιέσεις για λόγους χρησιμότητας ώστε να διατηρούνται ισόπεδες διαβάσεις σε περιπτώσεις όπου η προσέγγιση βάσει του κινδύνου θα προέβλεπε την κατάργησή τους.

Είναι ζωτικής σημασίας η εποπτεία με γνώμονα τον κίνδυνο να συνδέεται με τα αποτελέσματα του πιστοποιητικού ασφάλειας και της αξιολόγησης της άδειας. Και αυτό διότι η εξέταση του πιστοποιητικού στις περισσότερες περιπτώσεις θα περιορίζεται στην εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας μόνο σε σχέση με τη δραστηριότητα μιας σιδηροδρομικής επιχείρησης ή ενός διαχειριστή υποδομής στα χαρτιά. Το κατά πόσον η εφαρμογή λειτουργεί στην πράξη είναι θέμα εποπτείας. Για τις υφιστάμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής με μακρά ιστορία στην εποπτεία του κλάδου, η εποπτεία μπορεί να είναι κατανέμεται ισομερώς με κριτήριο τη διάρκεια ισχύος του πιστοποιητικού. Για τους νεοεισερχόμενους στο σύστημα, ενδέχεται να είναι σκόπιμο να αυξηθεί η εποπτεία κατά την έναρξη της διάρκειας ζωής του πιστοποιητικού ή μετά την έναρξη της λειτουργίας, ώστε να υπάρχει στόχευση σε δραστηριότητες που αφορούν σε συγκεκριμένα στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, ώστε να εξασφαλίζεται ότι το τι είναι γραμμένο σε χαρτί πράγματι εφαρμόζεται με συνεκτικό τρόπο. Τόσο για τις υφιστάμενες όσο και για τις νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις είναι σημαντικό το πεδίο εφαρμογής των εποπτικών δραστηριοτήτων να στοχοθετείται με γνώμονα τον κίνδυνο.

Επειδή οι πόροι των ΕΑΑ για την εποπτεία είναι συχνά σπάνιοι, κατά τη λήψη απόφασης για το τι πρέπει να εποπτεύεται και γιατί με βάση τον κίνδυνο, είναι σημαντικό να εξετάζεται το ερώτημα όσον αφορά το πού θα έχει μεγαλύτερη αξία η εποπτεία. Για παράδειγμα, μπορεί ο διαχειριστής υποδομής να είναι ενήμερος για ζητήματα που αφορούν σπασμένες σιδηροτροχιές και να διαθέτει κάποιο πρόγραμμα για τη διαχείριση του εν λόγω ζητήματος. Η διάθεση σημαντικού χρόνου για τον λόγο αυτόν από την ΕΑΑ ίσως να μην αξιοποιεί με τον καλύτερο τρόπο τους πόρους της. Αντιθέτως, η ΕΑΑ μπορεί να επιλέξει να επικεντρωθεί σε έναν τομέα όπου γίνεται αντιληπτό ότι ο διαχειριστής υποδομής δεν φαίνεται να διαχειρίζεται το πρόβλημα.

4. Στρατηγική εποπτείας

Το άρθρο 3 της ΚΜΑ σχετικά με την εποπτεία απαιτεί από τις ΕΑΑ να διαθέτουν στρατηγική εποπτείας η οποία περιλαμβάνει τα στοιχεία που ορίζονται στο παράρτημα Ι της ΚΜΑ. Ένα προτεινόμενο υπόδειγμα για μια στρατηγική εποπτείας ορίζεται στο παράρτημα Παράρτημα του παρόντος οδηγού. Οι επικεφαλίδες του υποδείγματος έχουν ως στόχο να επιτρέψουν μια συνεπή προσέγγιση για την ανάπτυξη στρατηγικών εποπτείας σε όλα τα κράτη μέλη, ώστε να ενισχυθεί η εμπιστοσύνη μεταξύ των ΕΑΑ ότι διατηρούνται τα επίπεδα ασφάλειας. Επιπλέον, επειδή ο Οργανισμός διαδραματίζει ρόλο στην παρακολούθηση των επιδόσεων των ΕΑΑ, μια κοινή δομή των εν λόγω στρατηγικών θα συνέβαλε στην άσκηση του εν λόγω καθήκοντος.

4.1 Ιστορικό

Κατά την περιγραφή του ιστορικού, αρκεί μια βασική περιγραφή του μεγέθους του σιδηροδρομικού δικτύου εντός του κράτους μέλους, συμπεριλαμβανομένων των αριθμών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής. Αυτό το τμήμα θα πρέπει επίσης να εξετάζει το χρονικό διάστημα κατά το οποίο εφαρμόζεται η στρατηγική εποπτείας και τις ρυθμίσεις για την αναθεώρησή της.

4.2 Σκοπός

Ο σκοπός ή ο στόχος θα πρέπει να αναφέρονται στον σκοπό της στρατηγικής, για παράδειγμα «συνεργασία με τη βιομηχανία για τη συνεχή βελτίωση των επιδόσεων διαχείρισης ασφάλειας». Το τμήμα θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει αναφορά στον τρόπο επίτευξης του σκοπού.

4.3 Αρχές εποπτείας

Οι αρχές αποτελούν επανάληψη της δέσμευσης της ΕΑΑ στις βασικές αξίες που διασφαλίζουν ότι η λήψη αποφάσεων κατά τη διάρκεια της εποπτείας είναι ισχυρή αλλά δίκαιη. Το παράρτημα Ι της ΚΜΑ για την εποπτεία αναφέρει ότι κατά τον καθορισμό της στρατηγικής εποπτείας και του σχεδίου ή των σχεδίων που ακολουθούν, η ΕΑΑ συλλέγει και αναλύει δεδομένα/πληροφορίες από διάφορες πηγές. Στις πηγές περιλαμβάνονται πληροφορίες από την αξιολόγηση των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας, τα αποτελέσματα προηγούμενης εποπτείας, την κρίση εμπειρογνομόνων των επιθεωρητών, σχετικές πληροφορίες από την έγκριση οχήματος, εκθέσεις από εθνικούς φορείς διερεύνησης (ΕΦΔ), άλλα δεδομένα σχετικά με ατυχήματα ή συμβάντα, ετήσιες εκθέσεις ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή του διαχειριστή υποδομής, εκθέσεις των υπεύθυνων για τη συντήρηση φορέων, καταγγελίες μελών του κοινού και άλλες σχετικές πηγές. Κατ' ουσίαν, η ΕΑΑ θα πρέπει να λαμβάνει τις σχετικές πληροφορίες από οπουδήποτε και αν πρόκειται να βρεθούν προκειμένου να επικεντρώσει την εργασία της στους κύριους τομείς κινδύνου του σιδηροδρομικού συστήματος των κρατών μελών. Θα χρειαστεί να αξιολογήσουν και να αναλύσουν τις διαθέσιμες πληροφορίες για να προσδιορίσουν ποια ζητήματα είναι τα πιο σημαντικά και στη συνέχεια θα πρέπει να σχεδιάσουν μια στρατηγική που θα αντιμετωπίζει αυτά τα ζητήματα, μαζί με ένα σχέδιο το οποίο θα επιδιώκει να προσδιορίσει τον τρόπο και την περίοδο υλοποίησης της στρατηγικής. Η ΕΑΑ πρέπει να αξιοποιήσει τους πόρους που απαιτούνται για να υλοποιήσει την προτεινόμενη στρατηγική και το σχέδιό της και να διαθέσει επαρκείς πόρους για την υλοποίησή της. Τέλος, η ΕΑΑ πρέπει να αντιμετωπίσει όλα τα ζητήματα που ανακύπτουν στο πλαίσιο της στρατηγικής και του σχεδίου της, τα οποία σχετίζονται με τις διασυνοριακές δραστηριότητες ή υποδομές και τον συντονισμό, κατά περίπτωση, με οποιαδήποτε άλλη ΕΑΑ, όπως απαιτείται.

Οι αρχές εποπτείας που θα πρέπει να εφαρμόζει η ΕΑΑ προέρχονται κυρίως από το παράρτημα Ι της ΚΜΑ για την εποπτεία. Οι ΕΑΑ θα πρέπει να προσεγγίζουν τις δραστηριότητες εποπτείας τους χρησιμοποιώντας προσέγγιση που βασίζεται στην αποφασιστικότητα και τη δικαιοσύνη. Οι αρχές εποπτείας έχουν σχεδιαστεί για να βοηθούν τις ΕΑΑ στην επίτευξη αυτού του στόχου.

Οι ΕΑΑ θα πρέπει να εφαρμόζουν την αρχή της **αναλογικότητας** μεταξύ της επιβολής και του κινδύνου. Τα μέτρα που λαμβάνονται από εθνική αρχή ασφάλειας για την επίτευξη συμμόρφωσης ή για τη λογοδοσία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής για τη μη εκπλήρωση των νομικών τους υποχρεώσεων θα πρέπει να είναι αναλογικά ως προς τους τυχόν κινδύνους για την ασφάλεια ή τη δυνητική σοβαρότητα τυχόν μη συμμόρφωσης, συμπεριλαμβανομένων τυχόν πραγματικών ή δυνητικών βλαβών. Η αρχή αυτή είναι ζωτικής σημασίας για τις εθνικές αρχές για την ασφάλεια, δεδομένου ότι με την υιοθέτηση της εν λόγω προσέγγισης αποδεικνύουν σε αυτούς που ρυθμίζουν ότι εφαρμόζουν τον νόμο με εύλογο και δίκαιο τρόπο. Αυτό μειώνει τον δυνητικό φόβο στις ρυθμιζόμενες οργανώσεις ότι σφάλματα ή λάθη θα αντιμετωπίσουν με δρακόντεια τιμωρία από την ΕΑΑ, η οποία με τη σειρά της δημιουργεί νοοτροπία μυστικότητας και φόβο που αποθαρρύνει τον αποτελεσματικό έλεγχο των κινδύνων.

Οι ΕΑΑ θα πρέπει να εφαρμόζουν την αρχή της **συνέπειας** της προσέγγισης για να διασφαλίζουν ότι μια εθνική αρχή ασφάλειας υιοθετεί παρόμοια προσέγγιση υπό παρόμοιες συνθήκες για την επίτευξη παρόμοιων σκοπών. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής επιθυμούν να αντιμετωπίζονται με τον ίδιο τρόπο από διαφορετικό προσωπικό που ασκεί εποπτεία εντός μιας ΕΑΑ και από διαφορετικές ΕΑΑ, εφόσον υπάρχουν διασυνοριακές ρυθμίσεις. Με τον τρόπο αυτό τους παρέχεται βεβαιότητα και τους επιτρέπεται να σχεδιάζουν καλύτερα. Εξετάζει επίσης θέματα σχετικά με την κουλτούρα της ασφάλειας και μειώνει τον φόβο εκ μέρους των σιδηροδρομικών οργανώσεων των ΕΑΑ.

Η δραστηριότητα εποπτείας των εθνικών αρχών ασφάλειας θα πρέπει να είναι **στοχευμένη** κυρίως στις δραστηριότητες εκείνες τις οποίες μια εθνική αρχή ασφάλειας θεωρεί ότι προκαλούν τους σοβαρότερους κινδύνους ή εκεί που οι κίνδυνοι είναι λιγότερο ελεγχόμενοι. Για τον σκοπό αυτό, η εθνική αρχή ασφάλειας θα πρέπει να διαθέτει μεθόδους και εργαλεία για την αξιολόγηση των επιδόσεων διαχείρισης της ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής. Αν πόροι είναι περιορισμένοι και οι απαιτήσεις των ΕΑΑ είναι πολλές, είναι εξαιρετικά σημαντικό να δοθεί έμφαση σε εκείνους τους κινδύνους που είναι οι πιο σοβαροί. Ο μηχανισμός για τον σκοπό αυτό είναι η ανάλυση των επιδόσεων διαχείρισης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής από την ΕΑΑ.

Οι ΕΑΑ θα πρέπει να αποφασίζουν σχετικά με τις προτεραιότητές τους, ώστε να χρησιμοποιούν αποτελεσματικά τους **πόρους** τους, αλλά η απόφαση σχετικά με τον βέλτιστο τρόπο δράσης θα πρέπει να επαφίεται σε κάθε εθνική αρχή ασφάλειας. Η δράση θα πρέπει να επικεντρώνεται σε εκείνους που είναι υπεύθυνοι για τον κίνδυνο και οι οποίοι βρίσκονται σε καλύτερη θέση για τον έλεγχό του. Οι ΕΑΑ διαθέτουν περιορισμένους πόρους, επομένως είναι σημαντικό να χρησιμοποιούνται με σύνεση, ώστε να μεγιστοποιείται η αποτελεσματικότητα της ΕΑΑ ώστε να διασφαλίζεται ότι οι υπεύθυνοι διαχειρίζονται τους κινδύνους με τον κατάλληλο τρόπο.

Οι ΕΑΑ θα πρέπει να εφαρμόζουν την αρχή της **διαφάνειας** προκειμένου να βοηθούν τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής να κατανοούν τι αναμένεται από αυτές (συμπεριλαμβανομένων όσων θα έπρεπε ή δεν θα έπρεπε να κάνουν) και τι να αναμένουν από την εθνική αρχή ασφάλειας. Για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής, είναι εξαιρετικά σημαντικό να κατανοούν τον τρόπο με τον οποίο μια ΕΑΑ λαμβάνει αποφάσεις έτσι ώστε να μπορούν να κατανοήσουν ποια θα είναι η πιθανή έκβαση, εάν δεν ελέγχουν τον κίνδυνο με τον κατάλληλο τρόπο.

Οι ΕΑΑ θα πρέπει να **λογοδοτούν** για τις αποφάσεις τους σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798. Ως εκ τούτου, οι ΕΑΑ επιβάλλεται να διαθέτουν εσωτερικές ρυθμίσεις βάσει των οποίων μπορούν να λογοδοτούν. Επιπλέον, οι εθνικές αρχές ασφάλειας θα πρέπει να διαθέτουν επίσης διαδικασία υποβολής καταγγελιών. Οι ΕΑΑ πρέπει να λαμβάνουν αποφάσεις, ορισμένες από τις οποίες θα έχουν αρνητικές επιπτώσεις στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής που δεν διαχειρίζονται αποτελεσματικά τους κινδύνους. Είναι σημαντικό να διαθέτουν οι ΕΑΑ σαφή κριτήρια για τη

λήψη αυτών των αποφάσεων, ώστε να είναι σαφής ο τρόπος με τον οποίο έχουν ληφθεί. Δεύτερον, είναι πολύ σημαντικό να υπάρχει μια διαδικασία αμφισβήτησης των εν λόγω αποφάσεων όταν ένα ρυθμιζόμενο σώμα θεωρεί ότι η ΕΑΑ έχει υπερβεί τις εξουσίες της ή ότι δεν έχει ακολουθήσει τη δέουσα διαδικασία.

Οι ΕΑΑ θα πρέπει να αναπτύξουν ρυθμίσεις **συνεργασίας** με άλλες αρμόδιες αρχές προκειμένου να ανταλλάσσουν πληροφορίες και να αναπτύσσουν ενοποιημένες προσεγγίσεις σε θέματα που επηρεάζουν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Οι ΕΑΑ πρέπει να εφαρμόζουν διαδικασίες για την ανταλλαγή σχετικών πληροφοριών μεταξύ τους και με άλλες αρμόδιες αρχές. Αυτό έχει ζωτική σημασία για να εξασφαλιστεί ότι η ορθή δράση αναλαμβάνεται από τον κατάλληλο φορέα, όπου είναι απαραίτητο.

Αν μια ΕΑΑ εφαρμόζει αυτές τις αρχές, τότε εκείνοι που εποπτεύονται θα απολαμβάνουν δίκαιη και, όπου απαιτείται, αυστηρή μεταχείριση. Αξίζει επίσης να επισημανθεί ότι αυτές οι αρχές είναι συμπληρωματικές και συνεργάζονται για να παρουσιάσουν μια ΕΑΑ στους φορείς τους οποίους ρυθμίζει ως αρμόδια και εύλογη αρχή, η οποία προβαίνει σε ορθές κρίσεις με ανοιχτό και έντιμο τρόπο. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι το υπόδειγμα στρατηγικής εποπτείας στο παράρτημα του παρόντος οδηγού καθορίζει εκ νέου αυτές τις αρχές. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η εν λόγω στρατηγική είναι εξαιρετικά σημαντική για τη διαμόρφωση του τρόπου με τον οποίο θα διεξάγεται η εποπτεία· επαναλαμβάνοντας εδώ τις αρχές, μια ΕΑΑ θα ενισχύσει τη δέσμευσή της έναντι των αρχών αυτών και θα παράσχει αποδεικτικά στοιχεία ότι είναι διαφανείς στην προσέγγισή τους.

Ο Οργανισμός δημιούργησε επίσης έναν *οδηγό σχετικά με ένα μοντέλο διαχείρισης της επιβολής*, ο οποίος μπορεί να χρησιμοποιείται από εκείνους που ασκούν εποπτεία και αντικατοπτρίζει τις αρχές που ορίζονται παραπάνω. Ο οδηγός λαμβάνει υπόψη τις αρχές και τις εφαρμόζει σε ένα πλαίσιο που έχει ως στόχο να παρέχει οδηγίες σε όσους ασκούν εποπτεία ως προς το ποιες θα πρέπει να είναι οι αποφάσεις τους για την επιβολή, βάσει ανάλυσης του χάσματος κινδύνου. Όσο μεγαλύτερο είναι το χάσμα κινδύνου, δηλαδή μεταξύ της αναμενόμενης θέσης ενός οργανισμού αν εφαρμόζονταν σωστά όλοι οι κανόνες και της πραγματικής θέσης, τόσο μεγαλύτερη είναι η δράση επιβολής που θα πρέπει να αναμένεται.

4.4 Ρυθμίσεις για την εποπτεία

Οι ρυθμίσεις για την εποπτεία θα πρέπει να καλύπτουν γενικά τη δομή διακυβέρνησης και τη στελέχωση της ΕΑΑ, καθώς και τον τρόπο διαχείρισης των δεσμών με την πιστοποίηση της ασφάλειας και την έγκριση ασφάλειας. Η ΕΑΑ θα πρέπει να χαρακτηρίζεται από διαφάνεια σχετικά με τη διοικητική δομή της και τον τρόπο κλιμάκωσης των ζητημάτων εποπτείας, όπως απαιτείται από τη λειτουργία σε ανώτερο επίπεδο, συμπεριλαμβανομένης, κατά περίπτωση, της λήψης αποφάσεων επιβολής. Η ΕΑΑ θα πρέπει επίσης να είναι διαφανής όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο καταλήγει σε αποφάσεις για τη ρύθμιση των κινδύνων σε έναν τομέα παρά σε έναν άλλο. Η ΕΑΑ πρέπει να αναφέρει τη στελέχωση και, σε γενικές γραμμές, τον τρόπο με τον οποίο διατηρεί την αρμοδιότητά της (βλ. *οδηγό του Οργανισμού σχετικά με το πλαίσιο διαχείρισης ικανοτήτων*), καθώς και τη βάση στην οποία αναπτύσσει το προσωπικό της. Η ΕΑΑ θα πρέπει επίσης να αναφέρει τον τρόπο με τον οποίο προτίθεται να μετρά τις επιδόσεις των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας ως μέρος των δραστηριοτήτων εποπτείας της, για παράδειγμα με τη χρήση μοντέλων ωριμότητας/προτύπων καλλιέργειας ή με άλλα μέσα. Ο Οργανισμός εκτόνησε οδηγό για ένα προτεινόμενο μοντέλο ωριμότητας της διαχείρισης που μπορεί να χρησιμοποιηθεί τόσο από τις αρχές όσο και από τα ενδιαφερόμενα μέρη για το σκοπό αυτό. (βλ. *επίσης τον οδηγό του Οργανισμού για το μοντέλο ωριμότητας της διαχείρισης*) ή άλλα μέσα.

Ένα από τα βασικά ζητήματα για τις ΕΑΑ είναι ο τρόπος διαχείρισης των νεοεισερχομένων επιχειρήσεων σιδηροδρομικών μεταφορών στην αγορά, δεδομένου ότι δεν υπάρχουν ιστορικές πληροφορίες σχετικά με την ποιότητα των ΣΔΑ τους. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα ορισμένες ΕΑΑ να παρέχουν στους νεοεισερχόμενους στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών ένα πιστοποιητικό ασφάλειας που καλύπτει χρονικό διάστημα μικρότερο από 5 έτη. Άλλες ΕΑΑ αποφάσισαν να διενεργήσουν πιο πλήρη έλεγχο μιας νεοεισερχόμενης επιχείρησης σιδηροδρομικών μεταφορών πριν εκδώσουν πιστοποιητικό ασφάλειας ή να διενεργήσουν τον

εν λόγω έλεγχο αμέσως μετά. Κάθε περιορισμένη περίοδος ισχύος πρέπει να αιτιολογείται με το επιχείρημα ότι είναι αναγκαία προκειμένου να εξασφαλιστεί ο αποτελεσματικός έλεγχος των κινδύνων που επηρεάζουν την ασφάλεια των σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Οι ΕΑΑ μπορούν να διεξάγουν λεπτομερέστερη εξέταση των νεοεισερχόμενων επιχειρήσεων σιδηροδρομικών μεταφορών μετά την πιστοποίηση για να εξασφαλίσουν ότι οι ρυθμίσεις τους για την ασφάλεια είναι κατάλληλες για τον επιδιωκόμενο σκοπό. Η ΕΑΑ θα πρέπει να καθορίζει σαφώς στο πλαίσιο της στρατηγικής και των σχεδίων εποπτείας της ποιες είναι οι ρυθμίσεις.

4.5 Επίπεδα κινδύνου εντός του κράτους μέλους

Το επόμενο τμήμα σχετικά με τα επίπεδα κινδύνου εντός του κράτους μέλους θα πρέπει να εξετάζει τον τρόπο με τον οποίο προκύπτουν αυτά π.χ. χρήση μοντέλων κινδύνου και/ή ωριμότητας και τυχόν ζητήματα που αφορούν τους λόγους για τους οποίους ορισμένοι κίνδυνοι καλύπτονται από τη στρατηγική ενώ άλλοι όχι.

4.6 Στρατηγικές προτεραιότητες για την εποπτεία

Το ακόλουθο τμήμα θα εξετάσει τον τρόπο με τον οποίο τίθενται οι στρατηγικές προτεραιότητες, οι οποίες πρέπει να καλύπτουν τα εξής θέματα:

- *Τους τρόπους εποπτείας των ΣΔΑ. Εδώ η ΕΑΑ θα πρέπει να αναφέρει τις τεχνικές εποπτείας (βλ. σημείο 4.7 κατωτέρω), τις οποίες προτίθεται να χρησιμοποιήσει και γιατί δίνει προτεραιότητα σε ορισμένους τομείς έναντι άλλων.*
- *Πώς θα διεξαχθεί συντονισμένη και/ή από κοινού εποπτεία με άλλες ΕΑΑ, όπου απαιτείται (βλ. τμήμα σχετικά με τη συντονισμένη εποπτεία και συνεργασία κατωτέρω).*
- *Κίνδυνοι υψηλότερου επιπέδου. Γι' αυτό το σημείο η ΕΑΑ αναμένεται να αναφέρει ποιους θεωρεί υψηλότερους κινδύνους για την ασφάλεια στο πλαίσιο του συστήματος και πώς κατέληξε σε αυτό το συμπέρασμα.*
- *Οι κίνδυνοι χαμηλότερου επιπέδου θα εποπτεύονται σε γενικές γραμμές. Για αυτό το σημείο η ΕΑΑ αναμένεται να αναφέρει ποιους θεωρεί δευτερογενείς κινδύνους και γιατί κατέληξε σε αυτό το συμπέρασμα.*

4.7 Τεχνικές εποπτείας

Το άρθρο 4 της ΚΜΑ για την εποπτεία απαιτεί από τις ΕΑΑ να εγκρίνουν κατάλληλες τεχνικές και να προσδιορίζουν αυτές τις τεχνικές όταν σχεδιάζουν τις δραστηριότητες εποπτείας τους. Οι τεχνικές εποπτείας έχουν ευρεία έννοια που περιλαμβάνει τόσο τη συγκέντρωση πληροφοριών (σχετική δραστηριότητα) με σκοπό την εξέταση των αποτελεσμάτων ασφάλειας του συστήματος διαχείρισης όσο και την άμεση αναφορά σε συγκεκριμένες δραστηριότητες, όπως οι συνεντεύξεις ατόμων. Δεδομένου ότι η εποπτεία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής με σκοπό τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με την ενωσιακή και την εθνική νομοθεσία αποτελεί έργο ευρείας κλίμακας για την ΕΑΑ, υπάρχουν αντίστοιχα πολλές διαφορετικές προσεγγίσεις που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη συγκέντρωση πληροφοριών όσον αφορά το επίπεδο συμμόρφωσης. Ωστόσο, όλες αυτές οι προσεγγίσεις περιλαμβάνουν την απόκτηση πληροφοριών με διάφορους τρόπους, ακολουθούμενη από ανάλυση του τι αποκαλύπτουν για το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας του εποπτευόμενου οργανισμού και το επίπεδο συμμόρφωσής του με τον νόμο.

Υπάρχουν διάφορες ειδικές τεχνικές που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την υλοποίηση δραστηριοτήτων εποπτείας εντός ή εκτός εγκαταστάσεων. Σε αυτές περιλαμβάνονται:

- Επιθεώρηση των υλικών περιουσιακών στοιχείων εντός των εγκαταστάσεων, όπως το τροχαίο υλικό ή τα στοιχεία της υποδομής
- Επιθεώρηση των διαδικασιών διαχείρισης της ασφάλειας και της τεκμηρίωσης για να εξασφαλιστεί ότι είναι κατάλληλες για τον σκοπό τους·
- Συνεντεύξεις με το προσωπικό σε όλα τα επίπεδα μιας σιδηροδρομικής επιχείρησης ή ενός διαχειριστή υποδομής, για να προσδιοριστεί η κατανόηση του τρόπου με τον οποίο υλοποιούνται στην πράξη οι διαδικασίες και οι κανόνες και να αποφασιστεί η νοοτροπία ασφάλειας του οργανισμού·
- Έλεγχοι βάσει καθορισμένου προτύπου συστήματος διαχείρισης, π.χ. OHSAS 18001:2007·
- Έλεγχοι βάσει προτύπου καθορισμένου από την ΕΑΑ·
- Έλεγχοι/επιθεωρήσεις δραστηριότητας ή διαδικασίας ύστερα από συμβάν·
- Έλεγχοι ικανότητας/ωριμότητας διαχείρισης ασφάλειας·
- Ανάλυση δεδομένων·
- Δειγματοληψία προϊόντων ή δραστηριοτήτων·
- Παρακολούθηση εργασιών (π.χ. επιβίβαση στην καμπίνα για την παρακολούθηση της συμπεριφοράς του οδηγού)·
- Συμμετοχή των ΕΑΑ σε βασικές συνεδριάσεις της διοίκησης μιας σιδηροδρομικής επιχείρησης ή ενός διαχειριστή υποδομής (π.χ. όσον αφορά ισόπεδες διαβάσεις ή νέα έργα υποδομής)·
- Έρευνες οργανισμών που απαιτούν συμπλήρωση ερωτηματολογίων αυτοαξιολόγησης π.χ. για την αξιολόγηση της νοοτροπίας ασφάλειας ή της συμμόρφωσης με τη νομοθεσία ή καταλόγους ελέγχου·
- Τυχόν άλλες συναφείς δραστηριότητες που προστίθενται στο σύνολο των γνώσεων των ΕΑΑ για συγκεκριμένη σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστή υποδομής, για τη διαχείριση της ασφάλειας και την νοοτροπία ασφάλειάς του.

Για τους σκοπούς του παρόντος οδηγού νοούνται ως:

- Ως **επιθεώρηση** νοείται η χρήση εξουσιοδοτημένου και αρμόδιου μέλους του προσωπικού της ΕΑΑ για την εξέταση συγκεκριμένης και περιορισμένης πτυχής της δραστηριότητας μιας σιδηροδρομικής εταιρείας ή ενός διαχειριστή υποδομής. Η επιθεώρηση, υπό την έννοια που προορίζεται εδώ, επαληθεύει την ύπαρξη της διαδικασίας και εξετάζει την καλή λειτουργία της. Δεν σημαίνει επαλήθευση της παρουσίας ορισμένων εγγράφων ή εξοπλισμού από τον έλεγχο «notes», διότι μόνο ο επιθεωρητής μπορεί να πει ότι υπάρχει κάτι που δεν χρησιμοποιείται στην πράξη.
- Ως **έλεγχοι** νοούνται οι διαρθρωμένες παρεμβάσεις όπου η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής ελέγχεται βάσει συγκεκριμένου προτύπου διαχείρισης της ασφάλειας ή βάσει συγκεκριμένου πρωτοκόλλου ελέγχου.
- Οι **έλεγχοι μοντέλου καταλληλότητας της δυνατότητας διαχείρισης της ασφάλειας** είναι μια διαρθρωμένη μέθοδος διεξαγωγής ελέγχου του ΣΔΑ του οργανισμού που ελέγχεται, με χρήση μοντέλου ικανότητας/ωριμότητας διαχείρισης για να εξεταστεί η αποτελεσματικότητά τους σε σχέση με τη διαχείριση της ασφάλειας (βλ. επίσης τον Οδηγό του Οργανισμού για το μοντέλο ωριμότητας διαχείρισής του). Ένα τέτοιο μοντέλο, αν χρησιμοποιηθεί σωστά από το αρμόδιο εποπτικό προσωπικό, μπορεί να παράσχει μια εικόνα των επιδόσεων του ΣΔΑ. Ως εκ τούτου, μπορεί να αποτελέσει χρήσιμο εργαλείο προκειμένου μια ΕΑΑ να χρησιμοποιήσει για την παροχή

πληροφοριών σχετικά με τη λειτουργία ενός συγκεκριμένου SMS στον οργανισμό πιστοποίησης της ασφάλειας κατά την εξέταση αίτησης ανανέωσης.

Οι τεχνικές που χρησιμοποιούνται, όπως οι συνεντεύξεις, η αναθεώρηση εγγράφων ή η επιθεώρηση επαλήθευσης, μπορούν να αναληφθούν σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βάθος, σε μικρότερο ή μεγαλύτερο φάσμα διαδικασιών και να συνδυαστούν για να δώσουν μια εικόνα των επιδόσεων ασφάλειας του οργανισμού καθώς και για τον εντοπισμό των υποκείμενων αδυναμιών.

Οι συνεντεύξεις, οι εξετάσεις εγγράφων και οι επιθεωρήσεις επαλήθευσης μπορούν στη συνέχεια να χρησιμοποιηθούν για να διαμορφωθεί μια άποψη για την ωριμότητα διαχείρισης του οργανισμού και την ικανότητα του συστήματος να ελέγχει τους κινδύνους που αντιμετωπίζει. Ο αρμόδιος για τη διενέργεια του ελέγχου υπάλληλος καταλήγει στη συνέχεια στα δικά του συμπεράσματα, χρησιμοποιώντας μοντέλο ικανότητας ή ωριμότητας διαχείρισης για να αξιολογήσει πόσο καλό είναι το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας του οργανισμού για τη διαχείριση της ασφάλειας.

Η παρακολούθηση των καθηκόντων και η συμμετοχή σε συνεδριάσεις της διοίκησης είναι δραστηριότητες που αποσκοπούν στην αύξηση του αποθέματος γνώσεων στην ΕΑΑ για συγκεκριμένη σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστή υποδομής και για τη νοοτροπία ασφάλειάς τους.

Για μια ΕΑΑ, η χρήση ενός συνδυασμού τεχνικών εποπτείας προτείνεται ως ιδανική κατάσταση. Κάθε ΕΑΑ θα πρέπει να αποσκοπεί στην επίτευξη καλής ισορροπίας μεταξύ της δραστηριότητας από τα πάνω προς τα κάτω (έλεγχοι του ΣΔΑ) και της δραστηριότητας από τα κάτω προς τα πάνω (επιτόπιες επιθεωρήσεις για την παρακολούθηση της υφιστάμενης κατάστασης). Οι προσεγγίσεις εποπτείας μπορούν να συγκεντρώσουν τις υφιστάμενες δραστηριότητες επιθεώρησης και να τις συνδυάσουν με ελέγχους του ΣΔΑ, προκειμένου να γίνει δειγματοληψία των ρυθμίσεων διαχείρισης. Αυτό θα μετριάσει μερικές από τις αδυναμίες συγκεκριμένων τεχνικών και θα διαμορφώσει μια πιο πραγματική συνολική εικόνα του τρόπου με τον οποίο αποδίδει στην πράξη το αντικείμενο της εποπτείας.

Οι τεχνικές που περιγράφονται ανωτέρω μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν από την ΕΑΑ για διεξαγωγή οριζόντιων ελέγχων των διασυνδέσεων μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και/ή των διαχειριστών υποδομής, με σκοπό να σχηματιστεί σε επίπεδο κράτους μέλους μια συνολική εικόνα του τρόπου διαχείρισης διαφόρων θεμάτων σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό σύστημα.

Ο πίνακας και το σχήμα κατωτέρω παρουσιάζουν πώς σχετίζονται οι γενικοί έλεγχοι των συστημάτων επιθεώρησης και διαχείρισης, ιδίως οι τεχνικές συνεντεύξεων, αναθεώρησης της τεκμηρίωσης και παρατήρησης. Αυτά τα είδη τεχνικών περιλαμβάνονται σε πρότυπα όπως το ISO 19011 «Οδηγός για την επιθεώρηση συστημάτων διαχείρισης» και οι ΕΑΑ έχουν την ελευθερία να αποφασίζουν αν θα ακολουθήσουν τις απαιτήσεις του προτύπου ή όχι. Ο κατωτέρω πίνακας παρουσιάζει τα είδη τεχνικών που σχετίζονται με τους διάφορους τύπους δραστηριοτήτων.

Πίνακας 1 : *Σχέση μεταξύ επιτόπιων ελέγχων και επιθεωρήσεων εκτός του χώρου και του συστήματος διαχείρισης*

	<i>Επιτόπια δραστηριότητα</i>	<i>Μη επιτόπια δραστηριότητα</i>
<i>Αλληλεπίδραση με άτομα</i>	Διεξαγωγή συνεντεύξεων. Συμπλήρωση καταλόγων ελέγχου και ερωτηματολογίων με συμμετοχή των ελεγχόμενων.	Μέσω διαδραστικής επικοινωνίας: <ul style="list-style-type: none"> • με διεξαγωγή συνεντεύξεων· • με συμπλήρωση καταλόγων ελέγχου και· • με ερωτηματολόγια· • διεξαγωγή αναθεώρησης εγγράφου με συμμετοχή του ελεγχόμενου.

Πίνακας 1 : Σχέση μεταξύ επιτόπιων ελέγχων και επιθεωρήσεων εκτός του χώρου και του συστήματος διαχείρισης

	<i>Επιτόπια δραστηριότητα</i>	<i>Μη επιτόπια δραστηριότητα</i>
	<p>Διεξαγωγή αναθεώρησης εγγράφου με συμμετοχή του ελεγχόμενου.</p> <p>Δειγματοληψία</p>	
<i>Περιορισμένη/Καμία αλληλεπίδραση με άτομα</i>	<p>Διεξαγωγή αναθεώρησης εγγράφου (π.χ. εγγραφές, ανάλυση δεδομένων).</p> <p>Παρατήρηση της εργασίας που εκτελέστηκε.</p> <p>Διεξαγωγή επιτόπιας επίσκεψης.</p> <p>Συμπλήρωση καταλόγων ελέγχου.</p> <p>Δειγματοληψία (π.χ. προϊόντα).</p>	<p>Διεξαγωγή αναθεώρησης εγγράφου (π.χ. εγγραφές, ανάλυση δεδομένων).</p> <p>Παρατήρηση εργασιών που εκτελούνται με μέσα επιτήρησης, αφού ληφθούν υπόψη κοινωνικές και νομικές απαιτήσεις.</p> <p>Ανάλυση δεδομένων.</p>

4.8 Σχέδιο(-α) εποπτείας

Το (Τα) σχέδιο(-α) εποπτείας θα πρέπει να υλοποιούν την πρακτική εφαρμογή της στρατηγικής εποπτείας κατά τη διάρκεια της εν λόγω στρατηγικής. Επειδή το σχέδιο εποπτείας προέρχεται από τη στρατηγική εποπτείας, θα πρέπει να βασίζεται στους κινδύνους που έχουν χαρακτηριστεί ως χρίζοντες εποπτεία στη στρατηγική εποπτείας. Το σχέδιο εποπτείας θα πρέπει επίσης να υπογραμμίζει τον τρόπο με τον οποίο λειτουργούν οι σύνδεσμοι μεταξύ της διαδικασίας πιστοποίησης ασφάλειας και αξιολόγησης της έγκρισης και της διαδικασίας εποπτείας για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος του πιστοποιητικού ασφάλειας ή της έγκρισης ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης, κατά περίπτωση, της ανάγκης συντονισμού με τον Οργανισμό όταν πρόκειται για τον οργανισμό πιστοποίησης ασφάλειας, καθώς και με άλλες ΕΑΑ. Το σχέδιο εποπτείας θα πρέπει να περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με τη διαδικασία για τη δημιουργία και την αναθεώρησή του και τους συνδέσμους με τη στρατηγική εποπτείας, συμπεριλαμβανομένου του τρόπου με τον οποίο τα αποτελέσματα του σχεδίου οδηγούν σε αλλαγές στη στρατηγική. Το σχέδιο εποπτείας θα πρέπει να περιγράφει λεπτομερώς ποιες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαχειριστές υποδομής πρόκειται να εποπτευτούν κατά το έτος το οποίο αφορά το σχέδιο, καθώς και τους λόγους της εποπτείας. Οι πόροι που θα διατεθούν για την εποπτεία θα πρέπει να προσδιορίζονται στο πλαίσιο του σχεδίου επιτήρησης. Θα πρέπει επίσης να αναφέρονται οι τεχνικές εποπτείας που πρόκειται να εφαρμοστούν κατά την εποπτεία. Όταν το σχέδιο εποπτείας αντιμετωπίζει ζητήματα σχετικά με ανθρώπινους παράγοντες, η ΕΑΑ θα πρέπει να προσπαθεί να αναζητήσει στα ΣΔΑ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής τον τρόπο διαχείρισης αυτών των θεμάτων.

4.9 Επιβολή

Η ΚΜΑ για την εποπτεία ορίζει στο άρθρο 7 παράγραφος 1 ότι η ΕΑΑ πρέπει να διαθέτει κριτήρια για τη διαχείριση των περιπτώσεων μη συμμόρφωσης που εντοπίζονται στο ΣΔΑ/SMS της επιχείρησης σιδηροδρόμων ή του διαχειριστή υποδομής και το παράρτημα 1 ορίζει ότι μια ΕΑΑ θα πρέπει να λαμβάνει μέτρα επιβολής, κατά περίπτωση. Η δράση αυτή θα εξαρτηθεί από το ποιες κυρώσεις θα επιτρέπει η εθνική νομοθεσία σε μια ΕΑΑ. Στο πλαίσιο των ΚΜΑ για την εποπτεία, οι παραλείψεις συμμόρφωσης θα είναι περιπτώσεις στις οποίες η SMS της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του διαχειριστή υποδομής δεν πληροί τις βασικές απαιτήσεις για τον έλεγχο των κινδύνων. Οι κυρώσεις που μπορεί να επιβάλει μια ΕΑΑ θα πρέπει να βασίζονται στις βασικές αρχές της εποπτείας (βλ. τμήμα 4.3). Η ΕΑΑ πρέπει να αποδείξει ότι κάθε ενέργεια που λαμβάνει είναι αναλογική και στοχεύει στον θεωρούμενο κίνδυνο. Η ΚΜΑ για την εποπτεία (άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο α) υποδιαίρεται σε θέματα τα οποία η ΕΑΑ θα πρέπει να στοχεύει σε σημαντικές περιπτώσεις μη συμμόρφωσης και σε άλλους τομείς που προκαλούν ανησυχία. Το επίπεδο κυρώσεων που ενδέχεται να ζητήσει η ΕΑΑ θα πρέπει να αντικατοπτρίζει το επίπεδο μη συμμόρφωσης ή ανησυχίας. Η υπό εκτέλεση οργάνωση πρέπει να είναι σε θέση να κατανοήσει τους λόγους για τους οποίους επιβάλλεται κύρωση και τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να βελτιωθεί. Οι ΕΑΑ μπορούν να χρησιμοποιούν κάθε μοντέλο διαχείρισης της εφαρμογής το οποίο καλύπτει τις βασικές αρχές της εποπτείας, ώστε να παρέχει μια διαρθρωμένη και διαφανή διαδικασία λήψης μέτρων επιβολής σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο ή το δίκαιο της ΕΕ. Για να βοηθήσει τις ΕΑΑ, ο Οργανισμός έχει αναπτύξει ως οδηγό ένα μοντέλο διαχείρισης της νομικής εκτέλεσης το οποίο μπορεί να χρησιμοποιείται σε συνδυασμό με διαφορετικούς εθνικούς κανονισμούς. (βλ. *οδηγό του Οργανισμού για το μοντέλο διαχείρισης νομικής εκτέλεσης*).

5. Παραπομπή πληροφοριών εποπτείας και αλληλεξαρτήσεων με την αξιολόγηση του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας και της έγκρισης του οχήματος

Είναι σαφές ότι η εποπτεία αποτελεί το μέσο με το οποίο μια ΕΑΑ διασφαλίζει ότι το ΣΔΑ μιας σιδηροδρομικής επιχείρησης ή ενός διαχειριστή υποδομής λειτουργεί σύμφωνα με τις ρυθμίσεις που ορίζονται στην αρχική αίτηση για ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας ή έγκριση ασφάλειας. Το άρθρο 17 παράγραφος 5 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 και το παράρτημα Ι της ΚΜΑ για την εποπτεία καθιστά σαφές ότι αν μια ΕΑΑ κρίνει κατά τη διάρκεια της εποπτείας ότι κάτοχος ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας δεν πληροί πλέον τους όρους πιστοποίησης, μπορεί να περιορίσει ή να ανακαλέσει το εν λόγω πιστοποιητικό ή να ζητήσει από τον Οργανισμό να το πράξει εφόσον πρόκειται για τον οργανισμό πιστοποίησης ασφάλειας (μια διαρθρωμένη μέθοδος για τη διεκπεραίωση του ζητήματος περιλαμβάνεται στον οδηγό του οργανισμού σχετικά με ένα μοντέλο διαχείρισης της επιβολής). Σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 7 της ίδιας οδηγίας, η ΕΑΑ διασφαλίζει ότι τα διαρθρωτικά υποσυστήματα συμμορφώνονται προς τις βασικές απαιτήσεις και ότι η έγκριση ασφάλειας ενός διαχειριστή υποδομής μπορεί να περιοριστεί ή να ανακληθεί από αυτόν ή τον οργανισμό πιστοποίησης της ασφάλειας εφόσον δεν πληρούνται πλέον οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες εκδόθηκε.

Το άρθρο 5 της ΚΜΑ για την εποπτεία εξηγεί την ανάγκη ανταλλαγής πληροφοριών που αποκτώνται κατά τη διάρκεια της εποπτείας με το τμήμα της ΕΑΑ που είναι υπεύθυνο για την αξιολόγηση του πιστοποιητικού ασφάλειας ή με τον Οργανισμό για σκοπούς ανανέωσης ή ενημέρωσης ενός ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας. Το ίδιο άρθρο αναφέρει στη συνέχεια ότι η ΕΑΑ θα πρέπει να μεταβιβάσει στον οργανισμό πιστοποίησης ασφάλειας ή στην ΕΑΑ για τις διασυνοριακές υποδομές σχετικές πληροφορίες που περιλαμβάνουν τουλάχιστον:

- a) *Περιγραφή σημαντικών περιπτώσεων μη συμμόρφωσης, οι οποίες ενδέχεται να επηρεάσουν τις επιδόσεις ασφάλειας ή ενέχουν σοβαρούς κινδύνους για την ασφάλεια, καθώς και κάθε άλλο λόγο ανησυχίας που προσδιορίζεται κατά τις δραστηριότητες εποπτείας. Οι εν λόγω πληροφορίες μπορούν να ανακτηθούν από εκθέσεις ελέγχου, ελεγκτοι ωριμότητας του μοντέλου διαχείρισης της ασφάλειας και επιθεώρησης και να συνοψιστούν για τον σκοπό της επανααξιολόγησης.*
- b) *Την κατάσταση του σχεδίου (ή των σχεδίων) δράσης που έχει καταρτίσει η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής για την επίλυση σημαντικών περιπτώσεων μη συμμόρφωσης που αναφέρονται στο στοιχείο α) και σχετικές ενέργειες που έχει αναλάβει η εθνική αρχή ασφάλειας για την εποπτεία της επίλυσης των εν λόγω ζητημάτων. Αυτές οι πληροφορίες μπορούν να ανακτηθούν από ελέγχους ελεγκτοι ωριμότητας του μοντέλου διαχείρισης της ασφάλειας και επιθεωρήσεις παρακολούθησης*
- c) *Επισκόπηση των επιδόσεων ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του διαχειριστή υποδομής που λειτουργεί στο κράτος μέλος της. Αυτές οι πληροφορίες μπορούν να ανακτηθούν από ένα μοντέλο ικανότητας/ωριμότητας διαχείρισης (αν υπάρχει) ή ακόμη και κατόπιν εκτίμησης εμπειρογνομώνων, οι οποίοι αξιολογούν τις επιδόσεις και την ικανότητα των διαδικασιών του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας (δηλαδή πόσο καλά αποδίδουν για την εκπλήρωση των νομικών τους υποχρεώσεων και τη συνεχή βελτίωση του ελέγχου των κινδύνων).*
- d) *Την κατάσταση του σχεδίου ή των σχεδίων δράσης που έχει καταρτίσει η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής για την αντιμετώπιση των ανησυχιών που παραμένουν από προηγούμενη αξιολόγηση.*

Η ΕΑΑ παρέχει στον οργανισμό πιστοποίησης της ασφάλειας πληροφορίες που είναι σχετικές με την κατανόηση του πόσο καλά λειτουργεί το σύστημα ΣΔΑ στην πράξη και κατά πόσον υπάρχουν αδύνατα σημεία. Αυτό θα επιτρέψει στον οργανισμό πιστοποίησης ασφάλειας να στοχεύσει καλύτερα τις δραστηριότητες αξιολόγησης.

Προκειμένου να πληροί αυτές τις απαιτήσεις, η ΕΑΑ θα πρέπει να εξετάσει ποιες πληροφορίες σχετικά με τον οργανισμό που ρυθμίζεται είναι σχετικές βάσει των τεσσάρων ανωτέρω σημείων. Για το σημείο α), είναι σαφές ότι οι πληροφορίες θα πρέπει να περιλαμβάνουν ζητήματα που έχουν προσδιοριστεί από την ΕΑΑ ως σημαντικά για τον έλεγχο του κινδύνου (μέσω του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας) και από τα σημεία β) και δ) τη δράση και τα χρονοδιαγράμματα που έχουν συμφωνηθεί μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών για την αντιμετώπιση των σχετικών ζητημάτων, είτε εθελοντικά από τον ίδιο τον οργανισμό είτε μέσω δράσης που έχει αναλάβει η ΕΑΑ για να ζητήσει από τον οργανισμό να αντιμετωπίσει την κατάσταση. Το σημείο γ) απαιτεί από την ΕΑΑ να παρέχει στον οργανισμό πιστοποίησης ασφάλειας ή στην ΕΑΑ διασυννοριακή υποδομή με γραπτή περιγραφή των επιδόσεων ασφάλειας του οργανισμού. Αυτό θα μπορούσε να επιτευχθεί, για παράδειγμα, μέσω μιας έκθεσης εποπτείας που εκπονήθηκε όσον αφορά τον οικείο οργανισμό ή μέσω της παροχής των αποτελεσμάτων από ένα μοντέλο ωριμότητας διαχείρισης για τον οργανισμό, το οποίο θα παρέχει επισκόπηση των σχετικών επιδόσεων του ΣΔΑ.

Εκτός από τον ανωτέρω κατάλογο, τα ακόλουθα μπορούν επίσης να αποτελέσουν μια ένδειξη για το είδος των πληροφοριών που μπορεί επίσης να είναι χρήσιμες για να κατανοήσει ένας οργανισμός πιστοποίησης της ασφάλειας τον τρόπο με τον οποίο λειτουργεί ένα ΣΔΑ:

- a) *Ιστορικό των διαφόρων δραστηριοτήτων εποπτείας μετά το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας ή την έγκριση ασφάλειας που χορηγήθηκε προηγουμένως και παρακολούθηση των συστάσεων της ΕΑΑ που προέκυψαν από τις δραστηριότητες εποπτείας της. Αυτές οι πληροφορίες μπορούν να ανακτηθούν από το (τα) σχέδιο(-α) εποπτείας της ΕΑΑ και τον πίνακα παρακολούθησης των συστάσεων της ΕΑΑ για τη σχετική σιδηροδρομική επιχείρηση ή τον διαχειριστή υποδομής.*
- b) *Περιγραφή των μελλοντικών δραστηριοτήτων εποπτείας της ΕΑΑ που έχουν σχεδιαστεί για τη σχετική σιδηροδρομική επιχείρηση ή τον διαχειριστή υποδομής. Αυτές οι πληροφορίες μπορούν να ανακτηθούν από το (τα) μελλοντικό(-ά) σχέδιο(-α) εποπτείας της ΕΑΑ.*
- c) *Τυχόν αποτελέσματα της συλλογής και ανάλυσης ατυχημάτων/συμβάντων και καταγγελιών που υποβάλλονται στην ΕΑΑ, τα οποία σχετίζονται με τις επιδόσεις του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης σύντομης περίληψης κάθε συμβάντος και τυχόν μέτρων που έχει λάβει η ΕΑΑ για την εποπτεία της επίλυσης των ζητημάτων που προέκυψαν. Αυτές οι πληροφορίες μπορούν να συλλέγονται και να αναλύονται από την ετήσια έκθεση ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του διαχειριστή υποδομής, την υποβολή εκθέσεων για περιστατικά/συμβάντα από τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή τον διαχειριστή υποδομής στην ΕΑΑ καθώς και από βάσεις δεδομένων ή μητρώα όπως το [ERAIL](#) για διερεύνηση σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων.*
- d) *Πληροφορίες σχετικά με τους σοβαρούς κινδύνους ασφάλειας που προκύπτουν κατά τη διάρκεια εσωτερικού ελέγχου και άλλων δραστηριοτήτων παρακολούθησης της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του διαχειριστή υποδομής, το καθεστώς του σχεδίου δράσης για το κλείσιμο των ζητημάτων και κάθε ενέργεια που έχει αναλάβει η ΕΑΑ για τον έλεγχο της ολοκλήρωσης και της αποτελεσματικότητάς της μετά το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας ή την έγκριση ασφάλειας που χορηγήθηκαν προηγουμένως. Αυτές οι πληροφορίες μπορούν να συλλέγονται και να αναλύονται από την ετήσια έκθεση ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του διαχειριστή υποδομής (δηλ. έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της ΚΜΑ στην παρακολούθηση).*
- e) *Πληροφορίες που έχουν αναφερθεί από τον σχετικό ΕΟΔ σχετικά με τις τρέχουσες έρευνες για συμβάντα που σχετίζονται με τις δραστηριότητες της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του διαχειριστή υποδομής και εκκρεμούσες συστάσεις από προηγούμενες έρευνες και δεν έχουν αντιμετωπιστεί από τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή τον διαχειριστή υποδομής. Αυτές οι πληροφορίες μπορούν να συλλέγονται και να αναλύονται από την ετήσια έκθεση ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του διαχειριστή υποδομής, αλλά και από βάσεις δεδομένων ή μητρώα όπως το [ERAIL](#) για διερεύνηση σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων. Σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 3 της ΚΜΑ για την εποπτεία, η ΕΑΑ θα πρέπει επίσης να συντονίζεται με τον ΕΟΔ. Θα πρέπει να*

αναμένεται ότι οι σχετικές πληροφορίες θα ανταλλάσσονται μεταξύ της ΕΑΑ και του ΕΟΔ κατά τη διάρκεια αυτού του συντονισμού·

- f) Περιγραφή κάθε δράσης επιβολής της ΕΑΑ, όπως ορίζεται στην εθνική νομοθεσία, η οποία σχετίζεται με τις επιδόσεις του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας η οποία έχει αναληφθεί κατά της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του διαχειριστή υποδομής μετά το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας ή την έγκριση ασφάλειας που χορηγήθηκε προηγουμένως. Αυτές οι πληροφορίες σχετίζονται με τις ενέργειες της ΕΑΑ που έχουν αναληφθεί για την επιβολή των αποφάσεών της, π.χ. ειδοποίηση βελτίωσης/απαγόρευσης, κυρώσεις, προσωρινά μέτρα ασφάλειας (κατά την έννοια του άρθρου 17 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)·
- g) Τυχόν πρόσθετες πληροφορίες τις οποίες η ΕΑΑ θεωρεί σημαντικές για τους σκοπούς της αξιολόγησης. Πρόσθετες πληροφορίες μπορούν να συλλέγονται και να αναλύονται από την ετήσια έκθεση ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του διαχειριστή υποδομής και από την ετήσια έκθεση της ΕΑΑ.

Η γενική προσδοκία είναι ότι οι παραπάνω πληροφορίες θα διαβιβαστούν στον οργανισμό πιστοποίησης ασφάλειας από την ΕΑΑ κατά τη στιγμή υποβολής αίτησης ανανέωσης ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας. Αν η ΕΑΑ κατά τη διάρκεια της εποπτείας της αποφασίσει να λάβει μέτρα επιβολής, συμπεριλαμβανομένης της δίωξης ενός σιδηροδρομικού οργανισμού και πιστεύει ότι ο οργανισμός πιστοποίησης ασφάλειας θα πρέπει να εξετάσει την ανάκληση του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας, τότε θα πρέπει να παραπέμψει το ζήτημα απευθείας στον οργανισμό πιστοποίησης ασφάλειας και να μην περιμένει την αίτηση για την ανανέωση του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας.

Συνεπώς, αυτό συνεπάγεται κάποια συντονιστική δραστηριότητα μεταξύ των προσώπων που ασκούν εποπτεία και εκείνων που προβαίνουν στην πιστοποίηση. Είναι σαφώς σημαντικό να διασφαλίζεται ότι οι σχετικές πληροφορίες ανταλλάσσονται μεταξύ των προσώπων που ασκούν εποπτεία και εκείνων που διεξάγουν αξιολόγηση της ασφάλειας, ούτως ώστε τα θέματα σχετικά με το ΣΔΑ μιας σιδηροδρομικής επιχείρησης ή ενός διαχειριστή υποδομής να αντιμετωπίζονται κατάλληλα από το αρμόδιο μέρος. Οι ΕΑΑ, στο πλαίσιο των στρατηγικών εποπτείας και των σχεδίων επιτήρησής τους, θα πρέπει να διαθέτουν ρυθμίσεις για τη διαχείριση αυτών.

Το άρθρο 11 παράγραφος 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/761 [πρακτικές ρυθμίσεις για την έκδοση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας] καθιστά σαφές ότι, μετά την αξιολόγηση, ο οργανισμός πιστοποίησης ασφάλειας συμφωνεί με την ΕΑΑ σχετικά με τις ανησυχίες που παραμένουν από την αξιολόγηση και μπορούν να υποβληθούν σε μεταγενέστερη αξιολόγηση κατά τη διάρκεια της εποπτείας.

Για την έγκριση οχήματος, είναι σημαντικό να υπάρχει επίσης μηχανισμός για εκείνους που εγκρίνουν εγκρίσεις οχημάτων για να μεταβιβάσουν τις σχετικές πληροφορίες από την έγκριση οχήματος σε όσους ασκούν εποπτεία, ιδίως σε σχέση με τους περιορισμούς στους όρους χρήσης των οχημάτων. Ομοίως, οι ΕΑΑ θα πρέπει επίσης να διαθέτουν μηχανισμό για να μεταφέρουν όσοι ασκούν την εποπτεία πληροφορίες σε εκείνους που ενέκριναν ένα συγκεκριμένο όχημα, όταν υπάρχουν ανησυχίες σχετικά με το κατά πόσον το εν λόγω όχημα εξακολουθεί να πληροί τους όρους υπό τους οποίους χορηγήθηκε η έγκριση τύπου οχήματος ή η έγκριση για διάθεση στην αγορά. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι κατά τη διάρκεια της λειτουργίας ενός οχήματος ενδέχεται να διαπιστωθούν ελαττώματα που επηρεάζουν όλα τα οχήματα του εν λόγω τύπου ή σειράς. Σε αυτή την περίπτωση, αναλόγως του ελαττώματος, θα μπορούσε να εγερθεί ζήτημα προειδοποίησης ασφάλειας, στο σύστημα πληροφοριών ασφαλείας (SIS). Η ΕΑΑ θα πρέπει επίσης να αναλαμβάνει δράση για να ελέγχει τον τρόπο με τον οποίο η ΣΕ/Ο ΔΥ έχει ελέγξει τον κίνδυνο και προειδοποιεί τον ΥΣΦ.

6. Συντονισμός μεταξύ των ΕΑΑ

Το άρθρο 8 των ΚΜΑ σχετικά με την εποπτεία απαιτεί οι ΕΑΑ να συντονίζουν τις δραστηριότητες εποπτείας τους με εκείνες άλλων ΕΑΑ, στην περίπτωση παροχής διασυνοριακών υπηρεσιών. Αυτός ο συντονισμός είναι απαραίτητος για να αποφευχθεί η αλληλεπικάλυψη των προσπαθειών των ΕΑΑ και για να μην επιβαρυνθούν οι εποπτευόμενοι οργανισμοί με πολλά σημεία επαφής από ρυθμιστικές αρχές ασφάλειας διαφορετικών χωρών. Είναι απαραίτητος επίσης για να διασφαλίζεται ότι οι διάφορες ΕΑΑ που εποπτεύουν τις διασυνοριακές υπηρεσίες ανταλλάσσουν τις σχετικές πληροφορίες που τους επιτρέπουν να ασκούν αποτελεσματική εποπτεία. Σε περίπτωση συντονισμού των δραστηριοτήτων εποπτείας, θα είναι απαραίτητο οι ΕΑΑ να αποφασίζουν μεταξύ τους ποια θα είναι η «επικεφαλής» ΕΑΑ. Σε αυτό το πλαίσιο, η «επικεφαλής» ΕΑΑ είναι εκείνη που ενεργεί ως γενικός συντονιστής των δραστηριοτήτων εποπτείας και ως κύριο σημείο επαφής για την εμπλεκόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστή υποδομής. Η «επικεφαλής» ΕΑΑ μπορεί να είναι η ΕΑΑ από το κράτος μέλος όπου πραγματοποιείται ο μεγαλύτερος όγκος δραστηριοτήτων ή όπου είναι εγγεγραμμένος ο εποπτευόμενος οργανισμός. Οι ΕΑΑ θα πρέπει να συμφωνήσουν για τους βασικούς τομείς που θα εξετάζουν κατά την εποπτεία καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας ή της έγκρισης ασφάλειας και να αναπτύξουν ένα σχέδιο για την υλοποίηση όσων έχουν συμφωνήσει από κοινού. Οι ΕΑΑ θα πρέπει επίσης να συμφωνήσουν σχετικά με διαδικασία διαιτησίας διαφορών για τη διαχείριση τυχόν διαφωνιών μεταξύ των ΕΑΑ που ασκούν τις δραστηριότητες εποπτείας.

Το παράρτημα II της ΚΜΑ σχετικά με την εποπτεία παρέχει ένα πλαίσιο για συντονισμένη και από κοινού εποπτεία που μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τις ΕΑΑ ως οδηγός για τη διαχείριση της εν λόγω διαδικασίας. Τα βασικά σημεία συνίστανται στο ότι η εποπτεία θα πρέπει να συντονίζεται με τρόπο τέτοιο ώστε να μην δημιουργούνται περιττά προβλήματα στη σιδηροδρομική επιχείρηση, για παράδειγμα εξασφαλίζοντας ότι οι ΕΑΑ δεν χρειάζεται να χρησιμοποιήσουν ταυτόχρονα βασικό προσωπικό της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή ότι δεν θα πραγματοποιούνται πολλές επισκέψεις συλλογής πληροφοριών στην ίδια τοποθεσία μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα. Όταν οι ΕΑΑ λειτουργούν βάσει νομικών διατάξεων που δεν προβλέπουν και δεν επιτρέπουν «από κοινού εποπτεία», αυτό θα πρέπει να αντανakλάται στις μεταξύ τους συμφωνίες. Σε αυτήν την περίπτωση, θα είναι απαραίτητο η «ηγετική» (ή συντονιστική) ΕΑΑ με τις άλλες ενδιαφερόμενες ΕΑΑ να καταρτίσουν κοινό σχέδιο για την υλοποίηση των απαραίτητων δραστηριοτήτων εποπτείας σε κάθε κράτος μέλος.

Όταν υφίσταται σύμβαση εταιρικής σχέσης (ή σύμβαση) μεταξύ σιδηροδρομικών εταιρειών η οποία επιτρέπει σε αμαξοστοιχία από ένα κράτος μέλος να καθίσταται αμαξοστοιχία από άλλο κράτος μέλος τη στιγμή που διέρχεται τα σύνορα (παρόλο που το προσωπικό και η αμαξοστοιχία προέρχονται από τη σιδηροδρομική εταιρεία του πρώτου κράτους μέλους), τότε οι οικείες ΕΑΑ θα πρέπει να συντονίζονται μεταξύ τους, για να εξασφαλίζεται ότι η διαχείριση των κινδύνων που συνδέονται με τα θέματα στη διεπαφή μεταξύ των σιδηροδρομικών εταιρειών πραγματοποιείται σωστά, όπως η κατάρτιση σε σχετικούς εθνικούς ή διεθνείς κανόνες και η συντήρηση των εμπλεκόμενων αμαξοστοιχιών. Αν μια ΕΑΑ εντοπίσει προβλήματα με τις ρυθμίσεις με μια σιδηροδρομική εταιρεία υπό αυτές τις συνθήκες, θα πρέπει να έρθει σε επαφή με τη σχετική γειτονική ΕΑΑ όσον αφορά τα μέτρα που προτίθεται να λάβει για την αντιμετώπιση του θέματος.

Περισσότερες πληροφορίες διατίθενται στον *οδηγό του Οργανισμού για το συντονισμό μεταξύ των ΕΑΑ*.

7. Ανθρώπινοι παράγοντες και νοοτροπία ασφάλειας

Για τους σκοπούς της αξιολόγησης και της εποπτείας της ασφάλειας, το προσωπικό της ΕΑΑ θα πρέπει να μπορεί να προσδιορίζει τη στρατηγική για τους ανθρώπινους παράγοντες και τη νοοτροπία ασφάλειας καθώς και τον τρόπο με τον οποίο ο εποπτευόμενος οργανισμός ενσωματώνει τα εν λόγω θέματα στο ΣΔΑ του (βλ. παράρτημα I και παράρτημα II της ΚΜΑ για το ΣΔΑ). Στη συνέχεια, η ΕΑΑ θα πρέπει να δημιουργήσει ένα αρχείο τεχνογνωσίας σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο λαμβάνονται υπόψη ανθρωπίνους παράγοντες και ζητήματα κουλτούρας ασφάλειας, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την ενημέρωση της στρατηγικής εποπτείας και του (των) σχεδίου (-ων) εποπτείας (βλ. επίσης τον οδηγό του Οργανισμού σχετικά με τις απαιτήσεις για SMS και τον οδηγό του Οργανισμού σχετικά με το μοντέλο της διαχειριστικής ωριμότητας).

8. Συνεργασία με άλλες αρμόδιες αρχές ή οργανισμούς

Αναμένεται ότι μια ΕΑΑ που ενεργεί ως ρυθμιστική αρχή ασφάλειας σε ένα κράτος μέλος θα έχει την ευκαιρία να έρθει σε επαφή και να συνεργαστεί με άλλες αρμόδιες αρχές ή οργανισμούς κατά τη διάρκεια εκτέλεσης των καθηκόντων τους.

Το άρθρο 8 παράγραφος 3 της ΚΜΑ για την εποπτεία ορίζει ότι η ΕΑΑ πρέπει να αναπτύξει ρυθμίσεις συνεργασίας με άλλους σχετικούς φορείς, όπως ο ΕΦΔ, φορέας πιστοποίησης των ECM ή άλλες αρμόδιες αρχές, ούτως ώστε να λαμβάνονται δεόντως υπόψη οι συναφείς πληροφορίες και να αντιμετωπίζονται δεόντως οι σοβαροί κίνδυνοι για την ασφάλεια. Σκοπός της διάταξης αυτής είναι να διασφαλιστεί ότι τα άτομα που έχουν μέτρο αρχής και τα οποία ενδέχεται να χρειαστεί να λάβουν συγκεκριμένα μέτρα είναι κατάλληλα ενημερωμένα και μπορούν να αντιδράσουν αναλόγως.

Για παράδειγμα, μπορεί να χρειαστεί να συνεργαστεί με αρχές επιφορτισμένες με τη ρύθμιση των επικίνδυνων εμπορευμάτων, των επιθεωρήσεων εργασίας, της αστυνομίας (επιβολή ποινικών), των ρυθμιστικών αρχών περιβάλλοντος, των φορέων πιστοποίησης ECM, των ρυθμιστικών φορέων σιδηροδρόμων, των φορέων έγκρισης ή πιστοποίησης και των αρχών αδειοδότησης.

Τα παρακάτω αποτελούν επεξηγηματικά παραδείγματα της εν λόγω συνεργασίας. Οι ΕΑΑ θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι, όπου απαιτείται, η στρατηγική και τα σχέδιά τους είναι εναρμονισμένα κατά περίπτωση.

8.1 Οργανισμοί έγκρισης ή πιστοποίησης

Αναμένεται από τις ΕΑΑ να συνεργάζονται με άλλους οργανισμούς έγκρισης (π.χ. φορείς υπεύθυνους για την έγκριση οχημάτων) ή πιστοποίησης π.χ. οργανισμούς που είναι αρμόδιοι για την πιστοποίηση κέντρων κατάρτισης οδηγών τρένων), κατά περίπτωση. Από την άποψη της εποπτείας, μια ΕΑΑ που ασκεί εποπτεία θα πρέπει να δέχεται πιστοποιητικά ή άδειες που υποβάλλονται ως απόδειξη συμμόρφωσης με τους κανονισμούς της ΕΕ ή άλλους κανονισμούς στον βαθμό που καλύπτουν το θέμα για το οποίο ασκείται εποπτεία. Αν η ΕΑΑ αντιληφθεί κατά τη διάρκεια της δραστηριότητας εποπτείας ότι υπάρχει σοβαρό ζήτημα ασφάλειας που αφορά θέμα για το οποίο υποβάλλεται έγκριση ή πιστοποιητικό, θα πρέπει να λάβει προσωρινά διορθωτικά μέτρα (π.χ. αναστολή χρήσης οχήματος), ανάλογα με την περίπτωση, και να παραπέμψει το θέμα στον σχετικό οργανισμό που είναι υπεύθυνος για την έκδοση του πιστοποιητικού ή της έγκρισης.

8.2 Ζητήματα ασφάλειας στον χώρο εργασίας

Ορισμένες ΕΑΑ είναι αρμόδιες για ζητήματα ασφάλειας στον χώρο εργασίας, στο πλαίσιο των ρυθμιστικών συστημάτων των κρατών μελών τους, ενώ άλλες ΕΑΑ δεν είναι. Στην πρώτη περίπτωση όπου προκύπτουν

ζητήματα ασφάλειας στον χώρο εργασίας κατά τη διάρκεια της εποπτείας, αυτά θα πρέπει να αντιμετωπίζονται από τους υπαλλήλους που ασκούν την εποπτεία. Όταν, στη δεύτερη περίπτωση, το προσωπικό της ΕΑΑ που ασκεί εποπτεία εντοπίζει ζητήματα ασφάλειας στον χώρο εργασίας, θα πρέπει να γνωστοποιήσει στον εποπτευόμενο οργανισμό ότι έχει διαπιστώσει κάτι που προκαλεί ανησυχία και, στη συνέχεια, θα πρέπει να παραπέμψει το θέμα στη σχετική αρμόδια αρχή για παρακολούθηση. Η ΕΑΑ θα πρέπει επίσης να συντονιστεί και να έρθει σε επαφή κατά περίπτωση με την αρμόδια ρυθμιστική αρχή για την ασφάλεια του εργατικού δυναμικού, ώστε να διασφαλίζεται ότι οι αντίστοιχες στρατηγικές και τα σχέδιά τους είναι εναρμονισμένα.

8.3 Κανόνες για τον χρόνο εργασίας, οδήγησης και ανάπαυσης για τους οδηγούς τρένων

Το άρθρο 17 παράγραφος 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 απαιτεί από μια αρμόδια αρχή να είναι υπεύθυνη για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τους κανόνες για τον χρόνο εργασίας, οδήγησης και ανάπαυσης για τους οδηγούς τρένων. Στις περιπτώσεις που η εν λόγω αρμόδια αρχή δεν είναι η ΕΑΑ τότε η αρχή θα πρέπει να συνεργάζεται με την ΕΑΑ ώστε να επιτρέπει στην ΕΑΑ να ασκεί τη δραστηριότητα εποπτείας της. Από αυτό προκύπτει ότι αν η ΕΑΑ δεν είναι η αρμόδια αρχή για τη συμμόρφωση με τους εν λόγω κανόνες, αλλά εντοπίζει μέσω των δραστηριοτήτων εποπτείας της ζητήματα που την αφορούν σε έναν συγκεκριμένο οργανισμό, θα πρέπει να ενημερώσει την αρμόδια αρχή το συντομότερο δυνατόν για τα πορίσματά της.

8.4 Συνεργασία μεταξύ ΕΑΑ και άλλων ρυθμιστικών φορέων

Το άρθρο 56 παράγραφος 3 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ αναφέρει τα εξής:

Ο ρυθμιστικός φορέας συνεργάζεται επίσης στενά με την εθνική αρχή ασφαλείας κατά την έννοια της οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος και με τον φορέα έκδοσης των αδειών στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας.

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι αρχές αυτές αναπτύσσουν κοινό πλαίσιο ανταλλαγής πληροφοριών και συνεργασίας με στόχο την αποτροπή παρενεργειών για τον ανταγωνισμό ή την ασφάλεια της αγοράς σιδηροδρόμων. Το πλαίσιο αυτό περιλαμβάνει μηχανισμό ώστε ο ρυθμιστικός φορέας να παρέχει στις εθνικές αρχές ασφαλείας και χορήγησης αδειών συστάσεις σχετικά με ζητήματα τα οποία μπορεί να επηρεάσουν τον ανταγωνισμό στην αγορά σιδηροδρόμων και η εθνική αρχή ασφαλείας να παρέχει στον ρυθμιστικό φορέα και τον φορέα έκδοσης των αδειών συστάσεις σχετικά με ζητήματα τα οποία μπορεί να επηρεάσουν την ασφάλεια. Με την επιφύλαξη της ανεξαρτησίας κάθε αρχής στο πεδίο των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων της, η σχετική αρχή εξετάζει κάθε τέτοια σύσταση πριν από την έγκριση των αποφάσεών της. Εάν η σχετική αρχή αποφασίσει να αποκλίνει από τη σύσταση αυτή, δικαιολογεί τις αποφάσεις της.

Στην πράξη αυτό θα μπορούσε να σημαίνει:

- a) Σε περίπτωση κατά την οποία ρυθμιστικός φορέας ζητήσει από κατεστημένη σιδηροδρομική επιχείρηση να «ανοίξει» τις υπηρεσίες στον ανταγωνισμό και αυτή αρνηθεί, επικαλούμενη την «ασφάλεια» ως λόγο, ο ρυθμιστικός φορέας θα πρέπει να ζητήσει από την ΕΑΑ ως «ρυθμιστή ασφαλείας» την άποψή της ως προς το κατά πόσον αυτό αποτελεί βάσιμη αιτιολόγηση για να μην ανοίξουν οι υπηρεσίες. Στη συνέχεια, ο ρυθμιστικός φορέας θα πρέπει να λάβει υπόψη τη γνώμη της ΕΑΑ για να καταλήξει σε απόφαση σχετικά με τη δράση που πρέπει να αναληφθεί.
- b) Σε περίπτωση που ένας διαχειριστής υποδομής σκοπεύει να υποβάλει αίτηση στην ΕΑΑ για έγκριση να θέσει σε λειτουργία παρατρόχιο υποσύστημα ETCS επιπέδου 1 το οποίο υλοποιεί ορισμένες από τις προαιρετικές λειτουργικές δυνατότητες (π.χ. πλήρωση βρόχου, ασύρματη πλήρωση) που απαιτούν να διαθέτουν τα οχήματα σχετικό εξοπλισμό προκειμένου να μπορούν να κινούνται σε

αυτήν τη γραμμή, η ΕΑΑ θα πρέπει να ζητήσει από τον ρυθμιστικό φορέα να επιβεβαιώσει ότι αυτό δεν εισάγει διακρίσεις εις βάρος σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και ότι οι σχετικές πληροφορίες έχουν διατεθεί σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη και τους έχει δοθεί ο απαιτούμενος χρόνος για να προσαρμόσουν αντίστοιχα το τροχαίο υλικό τους.

8.5 Συνεργασία μεταξύ ΕΑΑ και του φορέα έκδοσης των αδειών

Η οδηγία 2012/34/ΕΕ αναφέρει τα εξής:

Άρθρο 24 παράγραφος 3: *Ανεξάρτητα από την παράγραφο 1, όταν μια άδεια αναστέλλεται ή ανακαλείται λόγω μη συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις χρηματοοικονομικής επιφάνειας, ο φορέας έκδοσης των αδειών μπορεί να χορηγήσει προσωρινή άδεια μέχρις ότου αναδιοργανωθεί οικονομικά η σιδηροδρομική επιχείρηση, με την προϋπόθεση ότι η ασφάλεια δεν διακυβεύεται. Ωστόσο, η ισχύς της προσωρινής άδειας δεν υπερβαίνει τους έξι μήνες από την ημερομηνία έκδοσης της άδειας.*

Άρθρο 24 παράγραφος 5: *Ο φορέας έκδοσης των αδειών μπορεί να απαιτήσει από σιδηροδρομική επιχείρηση στην οποία έχει χορηγήσει άδεια να του υποβάλει εκ νέου την άδεια αυτή για έγκριση, σε περίπτωση μεταβολής η οποία επηρεάζει τη νομική κατάσταση της επιχείρησης, ιδίως μάλιστα σε περίπτωση συγχώνευσης ή εξαγοράς. Η εν λόγω σιδηροδρομική επιχείρηση έχει το δικαίωμα να συνεχίσει τις δραστηριότητές της, εκτός αν ο φορέας έκδοσης των αδειών κρίνει ότι διακυβεύεται η ασφάλεια. Στην περίπτωση αυτή, η σχετική απόφαση πρέπει να είναι δεόντως αιτιολογημένη.*

Στην πράξη, προκειμένου ο φορέας έκδοσης των αδειών να λάβει την απόφαση αδειοδότησης, πρέπει να συμβουλευτεί την ΕΑΑ ως ρυθμιστή ασφάλειας. Η ερώτηση την οποία θα πρέπει να απαντήσει ο φορέας έκδοσης των αδειών είναι αν θεωρείται πιθανόν να τεθεί σε κίνδυνο η ασφάλεια. Αν ζητήσει από μια σιδηροδρομική επιχείρηση να λειτουργήσει βάσει προσωρινής άδειας (βλ. άρθρο 24 παράγραφος 3). Μια δεύτερη ερώτηση που θα πρέπει να εξεταστεί είναι αν η αίτηση άδειας πρέπει να υποβληθεί εκ νέου προς έγκριση (βλ. άρθρο 24 παράγραφος 5). Κατά τη λήψη των αποφάσεών του, ο φορέας έκδοσης των αδειών λαμβάνει υπόψη τις απόψεις της ΕΑΑ ως ρυθμιστή ασφάλειας.

8.6 Συνεργασία μεταξύ ΕΑΑ και οργανισμού πιστοποίησης του ΥΣΦ

Οι ΕΑΑ και οι οργανισμοί πιστοποίησης του ΥΣΦ θα πρέπει να συνεργάζονται προκειμένου να αποφεύγεται η αλληλεπικάλυψη δραστηριοτήτων. Αυτό σημαίνει ότι όταν μια ΕΑΑ κατά τη διάρκεια της εποπτείας της εντοπίσει ένα κακοσυντηρημένο όχημα (εμπορευματική φορτάμαξα) και επομένως έχει αμφιβολίες ως προς την ικανότητα του συγκεκριμένου ΥΣΦ να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις βάσει των οποίων πιστοποιήθηκε, θα πρέπει να διαβιβάσει αυτές τις πληροφορίες στον αρμόδιο οργανισμό πιστοποίησης του ΥΣΦ, όπως αναφέρεται στο άρθρο 9 του κανονισμού ΥΣΦ. Ομοίως, αν ο οργανισμός πιστοποίησης του ΥΣΦ αρνηθεί να πιστοποιήσει έναν υφιστάμενο ΥΣΦ, θα πρέπει να διαβιβάσει αυτές τις πληροφορίες στις σχετικές ΕΑΑ. Οι εν λόγω πληροφορίες θα βοηθήσουν τις ΕΑΑ να προσαρμόσουν τη στρατηγική εποπτείας τους και να σχεδιάσουν ανάλογα.

9. Πλαίσιο διαχείρισης της επάρκειας

Σύμφωνα με το άρθρο 6 των ΚΜΑ για την εποπτεία, οι ΕΑΑ οφείλουν να διασφαλίζουν ότι το προσωπικό που συμμετέχει στην εποπτεία διαθέτει την αναγκαία ικανότητα. Η ΕΑΑ θα πρέπει να επιλέγει, να εκπαιδεύει και να διατηρεί την ικανότητα του εν λόγω προσωπικού μέσω συστήματος διαχείρισης ικανοτήτων. Κάθε ΕΑΑ είναι αρμόδια για τη δημιουργία και τη καλλιέργεια δικού της συστήματος διαχείρισης των ικανοτήτων σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού για τις ΚΜΑ. Για να βοηθήσει την NSA να διαχειριστεί αυτό το ζήτημα, ο Οργανισμός έχει δημιουργήσει οδηγίες για το σύστημα διαχείρισης

ικανοτήτων που εμπεριέχει συμβουλές σχετικά με το τι συνιστά κατάλληλο σύστημα διαχείρισης ικανοτήτων και ποια ζητήματα πρέπει να εξετάσει η ΕΑΑ για την ανάπτυξή του (βλ. *οδηγό του Οργανισμού για το πλαίσιο διαχείρισης ικανοτήτων*). Ωστόσο, ο οδηγός δεν θα προσδιορίζει επακριβώς την όψη του συστήματος διαχείρισης ικανοτήτων, καθώς αυτό θα είναι θέμα κάθε επιμέρους ΕΑΑ.

Παράρτημα Προτεινόμενο υπόδειγμα για μια στρατηγική εποπτείας

Πίνακας περιεχομένων

1. Ιστορικό

2. Σκοπός

3. Αρχές

- a. **Αναλογική** προς τους κινδύνους που διαχειρίζονται οι σιδηροδρομικές δραστηριότητες και όχι προς την κερδοφορία τους, τη διαθεσιμότητα των πόρων τους ή τον υπολειπόμενο χρόνο ισχύος τυχόν σύμβασης που έχουν συνάψει·
- b. **Συνεπής** στην προσέγγιση σε ολόκληρο το εύρος δραστηριοτήτων της (ονομασία της ΕΑΑ)·
- c. **Στοχευμένη** στην αποτελεσματικότητα του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας των επιχειρήσεων, ελέγχοντας ότι οι υπάλληλοι κάθε επιχείρησης χρησιμοποιούν το σύστημα διαχείρισής της για την επίτευξη ασφαλών αποτελεσμάτων·
- d. **Διαφανής** και ανοιχτή σχετικά με την πολιτική, τις πρακτικές και την προσέγγιση που έχει εγκρίνει η (όνομα της ΕΑΑ), με παράλληλο σεβασμό της ανάγκης των επιχειρήσεων να διατηρούν εμπιστευτικά ορισμένα θέματα μεταξύ αυτών και του κράτους μέλους·
- e. **Δίκαιη** και **υπεύθυνη** σύμφωνα με τον νόμο για δραστηριότητες, ιδίως την επιβολή, η οποία θα συνάδει με τις πολιτικές εφαρμογής της (όνομα της ΕΑΑ)·
- f. **Συνεργασία: η ΕΑΑ θα συνεργαστεί με άλλες αρμόδιες αρχές για να διασφαλιστεί ότι θα αντιμετωπίζονται ζητήματα αμοιβαίου ενδιαφέροντος σχετικά με την ασφάλεια·**
- g. **Ενημερωμένη μέσω** συλλογής πληροφοριών από πολλές πηγές, όπως η αξιολόγηση των πιστοποιητικών ασφάλειας και τα πορίσματα τυχόν ερευνών από τον ΕΟΔ.

4. Ρυθμίσεις για την εποπτεία

- a. Διοίκηση
- b. Προσωπικό

5. Επίπεδα κινδύνου εντός του κράτους μέλους

6. Στρατηγικές προτεραιότητες για την εποπτεία

- a. Συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας
- b. Συνεργασία με άλλες εθνικές αρχές ασφάλειας
- c. Κύριες προτεραιότητες για την εποπτεία
- d. Δεύτερο επίπεδο προτεραιοτήτων για την εποπτεία

7. Τεχνικές εποπτείας

8. Πώς καταρτίζονται τα σχέδια εποπτείας

9. Επιβολή