

Îmbunătățirea funcționării  
sistemului feroviar în  
beneficiul societății.

# Ghid

## *Ghidul de supraveghere*

	<i>Elaborat de</i>	<i>Validat de</i>	<i>Aprobat de</i>
<i>Numele</i>	S. D'ALBERTANSON	M. SCHITTEKATTE	C. CARR
<i>Poziția</i>	Responsabil de proiect	Manager de proiect	Șef de unitate
<i>Data</i>	29.06.2018	29.06.2018	29.06.2018
<i>Semnătura</i>			

### *Istoricul documentului*

<i>Versiunea</i>	<i>Data</i>	<i>Observații</i>
1.0	29.06.2018	Versiunea finală pentru publicare

*Prezentul este un document de orientare fără obligativitate juridică al Agenției Europene pentru Căile Ferate. Acesta nu aduce atingere proceselor de decizie prevăzute de legislația UE aplicabilă. În plus, o interpretare obligatorie a dreptului UE este de competența exclusivă a Curții de Justiție a Uniunii Europene.*

---

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

## 1. Introducere

### 1.1 Obiectivul ghidului

Autoritățile naționale de siguranță (ANS) din Europa variază ca dimensiune și complexitate. Acest ghid stabilește modul în care ANS-urile își pot supraveghea, în special, administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare, dar și entitățile responsabile cu întreținerea, după caz, într-un mod coerent proporțional cu dimensiunea lor. Ghidul urmărește să ofere ANS-urilor și altor părți interesate o explicație a rolului pe care îl are supravegherea în sistemul feroviar european și a modului în care este legată de evaluarea siguranței.

Notă: în scopul supravegherii transportului de mărfuri periculoase pe căile ferate, o ANS poate avea un rol direct de autoritate competentă sau poate avea un rol de coordonare, dacă este necesar, împreună cu orice altă autoritate competentă.

### 1.2 Ce este supravegherea?

„Supravegherea” înseamnă aranjamentele instituite de ANS, pentru a supraveghea eficacitatea sistemului de management al siguranței, după acordarea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță și dacă toate cerințele necesare sunt respectate în mod continuu.

Supravegherea cuprinde măsurile luate de un ANS pentru a se asigura că o organizație căreia i s-a acordat un certificat unic de siguranță sau o autorizație de siguranță își menține sistemul de management al siguranței, astfel încât să controleze în mod eficace riscul în decursul perioadei de valabilitate a certificatului de siguranță respectiv, precum și o serie de alte sarcini specifice stabilite în Regulamentul delegat (UE) 2018 / 761 al Comisiei (denumită în continuare „metoda comună de siguranță privind supravegherea”). Pentru a efectua supravegherea ANS ar trebui să se asigure că are persoane competente care sunt selectate și a căror competență este menținută printr-un sistem de gestionare a competențelor.

Metoda comună de siguranță (MCS) privind supravegherea pune în aplicare cerințele Directivei (UE) 2016/798, în ceea ce privește necesitatea ca ANS-urile să supravegheze întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură aflați în jurisdicția lor, odată ce s-a eliberat un certificat unic de siguranță sau o autorizație de siguranță.

Metoda comună de siguranță (MCS) privind supravegherea pune în aplicare cerințele Directivei (UE) 2016/798, în ceea ce privește necesitatea ca ANS-urile să supravegheze întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură aflați în jurisdicția lor, odată ce s-a eliberat un certificat unic de siguranță sau o autorizație de siguranță. În îndeplinirea acestei funcții, ANS-urile trebuie să se asigure că activitățile lor de supraveghere cuprind:

- *Monitorizarea eficacității aplicării de către întreprinderile feroviare sau administratorii de infrastructură a sistemului de management al siguranței, în parte sau în ansamblu;*
- *Monitorizarea aplicării corecte a metodelor comune de siguranță relevante (MCS) de către întreprinderile feroviare sau administratorii de infrastructură prin sistemul lor de management al siguranței, inclusiv în cazul în care întreprinderea feroviară sau administratorul de infrastructură este o entitate responsabilă cu întreținerea (ERI) propriilor vehicule care nu este certificată în conformitate cu Regulamentul ERI;*
- *Monitorizarea, pe teritoriul său, a conformității elementelor constitutive de interoperabilitate cu cerințele esențiale prevăzute la articolul 8 din Directiva (UE) 2016/797, prin sistemul de management al siguranței al întreprinderii feroviare sau al administratorului infrastructurii.*

---

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

Pe baza rezultatelor supravegherii, ANS-urile pot lua măsuri de aplicare proporționale (de exemplu, măsuri de siguranță temporare) pentru a asigura respectarea legislației, pot identifica orice posibilități de îmbunătățire a legislației naționale pentru o mai bună eficacitate și pot informa părțile interesate cu privire la modificările aduse cadrului de reglementare în domeniul siguranței, precum și la orice riscuri emergente sau creștere a riscurilor în respectivele state membre.

Supravegherea ar fi efectuată, în mod normal, în limba statului membru în care se desfășoară aceasta, cu excepția cazului în care există un acord între ANS-ul relevant pentru zona de operare și organizația supravegheată pentru utilizarea altei limbi.

### **1.3 Cui i se adresează acest ghid?**

Ghidul este destinat în primul rând ANS-urilor, pentru a le sprijini să îndeplinească cerințele metodei comune de siguranță privind supravegherea în urma acordării unui certificat unic de siguranță sau a unei autorizații de siguranță. Ghidul este disponibil, de asemenea, celor supravegheați, pentru ca aceștia să vadă la ce se pot aștepta în timpul relației lor cu un ANS, ceea ce îi va ajuta să planifice și să se organizeze în consecință.

### **1.4 Domeniu de aplicare**

Ghidul oferă informații practice detaliate care să permită înțelegerea cerințelor privind supravegherea stipulate în cadrul juridic al UE.

### **1.5 Structura orientărilor**

Prezentul document face parte din compendiul de orientări al Agenției destinat să asiste întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură, autoritățile naționale de siguranță și Agenția însăși în îndeplinirea rolului și efectuarea sarcinilor lor în conformitate cu Directiva (UE) 2016/798.

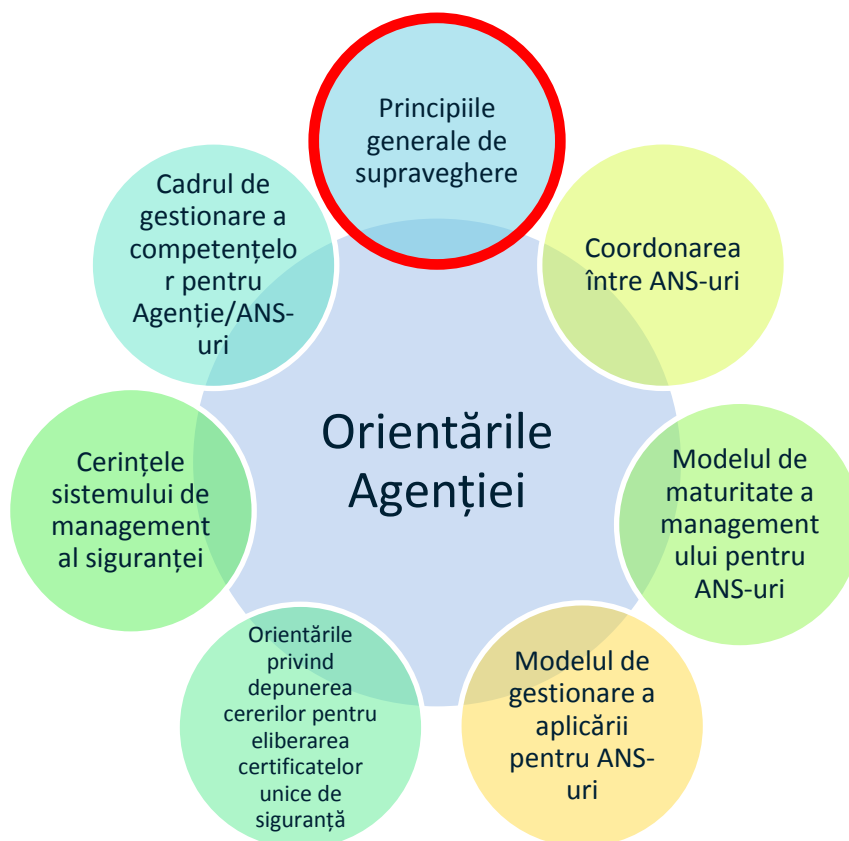


Figura 1: Compendiu de orientări ale Agenției

## 1.6 Cine este supravegheat?

Din contextul juridic prezentat mai sus reiese că ANS-urile trebuie să supravegheze entitățile care dețin un certificat unic de siguranță sau o autorizație de siguranță, și anume întreprinderea feroviară sau administratorul de infrastructură. ANS-urile fac acest lucru pentru a verifica dacă entitățile respective îndeplinesc angajamentul asumat în cererile lor de certificat unic de siguranță sau autorizație de siguranță, și anume de a menține un sistem de management al siguranței care controlează riscul.

## Conținut

1.	Introducere .....	2
1.1	Obiectivul ghidului .....	2
1.2	Ce este supravegherea? .....	2
1.3	Cui i se adresează acest ghid? .....	3
1.4	Domeniu de aplicare .....	3
1.5	Structura orientărilor .....	3
1.6	Cine este supravegheat? .....	4
2.	Definiții .....	6
3.	Supravegherea bazată pe risc .....	7
4.	Strategia de supraveghere .....	10
4.1	Context .....	10
4.2	Obiectiv .....	10
4.3	Principiile de supraveghere .....	10
4.4	Măsurile de supraveghere .....	12
4.5	Nivelurile de risc din statul membru .....	13
4.6	Prioritățile strategice de supraveghere .....	13
4.7	Tehnici de supraveghere .....	13
4.8	Planul (planurile) de supraveghere .....	17
4.9	Aplicare .....	17
5.	Transmiterea informațiilor de supraveghere și interdependențele cu evaluarea certificatului unic de siguranță și a autorizării vehiculului .....	18
6.	Coordonarea între ANS-uri .....	21
7.	Factorii umani și cultura siguranței .....	22
8.	Cooperarea cu alte autorități sau organisme competente .....	22
8.1	Organisme de autorizare sau de certificare .....	22
8.2	Aspecte privind siguranța la locul de muncă .....	22
8.3	Norme privind timpul de lucru, de condus și de odihnă pentru mecanicii de locomotivă .....	23
8.4	Cooperarea dintre un ANS și alte organisme de reglementare .....	23
8.5	Cooperarea dintre un ANS și o autoritate de acordare a licențelor .....	24
8.6	Cooperarea dintre ANS și un organism de certificare a entității responsabile cu întreținerea .....	24
9.	Cadrul de gestionare a competențelor .....	24
Anexa	Model propus pentru o strategie de supraveghere .....	26

## 2. Definiții

În ghid sunt utilizate următoarele definiții:

### **Părțile interesate relevante**

Părțile interesate relevante se referă la orice persoană care are un rol în operațiuni feroviare sau care este afectată de acestea și care are un interes în rezultatele privind siguranța, de exemplu organismele profesionale, organizațiile de pasageri sau autoritățile locale.

### **Inconveniente inutile**

Acestea înseamnă pur și simplu că, dacă mergeți la o întreprindere feroviară pentru a efectua o anumită activitate de supraveghere, atunci activitatea este coordonată astfel încât întreprinderea feroviară să nu fie supusă la două seturi diferite de activități de supraveghere care să necesite interviuarea aceluiași persoane în același timp sau mai multe vizite de supraveghere în același interval de timp efectuate de persoane diferite de la același departament. Este vorba despre planificarea intervențiilor necesare în modul cel mai eficient posibil, astfel încât activitatea să se realizeze într-un interval de timp rezonabil, fără a provoca o perturbare majoră a organizației supravegheate.

### **Mecanismele de gestionare**

Mecanismele de gestionare se referă la procesele și procedurile din cadrul sistemului de management al siguranței introduse de întreprinderea feroviară sau administratorul de infrastructură pentru a gestiona siguranța și pentru a-și atinge obiectivele de siguranță, respectând în același timp obligațiile legale și alte cerințe relevante aplicabile în materie de siguranță.

### **Neconformitate majoră**

O neconformitate majoră este o problemă identificată de o ANS în care abaterea de la poziția preconizată este de așa natură încât trebuie să se ia măsuri de remediere în direcția propusă de ANS sau în cazul aspectelor propuse organismului de certificare a siguranței (SCB), luându-se în considerare retragerea sau restricționarea certificatului unic de siguranță sau a autorizației de siguranță.

### **Orice alt domeniu de interes**

Orice alt motiv de îngrijorare se referă la o situație în care ANS, în timpul supravegherii, a identificat o abatere de la poziția preconizată, dar acest lucru nu este suficient de grav pentru a permite luarea de măsuri directe, dar este suficient de grav pentru ca ANS să își înregistreze constatările și să notifice întreprinderea cu privire la necesitatea de a-și îmbunătăți poziția.

### 3. Supravegherea bazată pe risc

Este posibil să se identifice unele domenii-cheie importante pentru funcționarea eficace a supravegherii bazate pe risc. Acestea sunt:

- *ANS trebuie să aibă o cunoaștere globală a riscurilor din sistemul feroviar național și care dintre acestea sunt cele mai semnificative;*
- *ANS trebuie să aibă o bună cunoaștere a capacității de gestionare din partea întreprinderilor feroviare și a administratorilor de infrastructură (și a actorilor aferenți) pentru a controla riscul;*
- *ANS trebuie să aibă personal competent în evaluarea punctelor de mai sus și suficient de flexibil pentru a-și adapta abordarea în cazul în care constată o creștere sau scădere a riscurilor ( vezi ghidul Agenției privind cadrul de gestionare a competențelor);*
- *ANS-urile ar trebui să obțină informații din cât mai multe surse posibil (atât din cadrul, cât și din afara sectorului feroviar), pentru a le facilita procesul de decizie privind supravegherea bazată pe risc;*
- *ANS-urile trebuie să poată justifica deciziile pe care le iau în legătură cu ce supraveghează și ce nu supraveghează;*
- *ANS-urile trebuie să fie în măsură să primească alți mecanici de locomotivă pentru supraveghere în statul membru, cum ar fi imperativele politice sau preocupările sociale care ar putea să nu fie bazate pe riscuri;*
- *supravegherea trebuie să fie legată de o evaluare a certificatului unic de siguranță și a autorizației de siguranță astfel încât operatorii sau activitățile din cadrul operațiunilor considerate ca prezentând un risc mai mare să beneficieze de mai multă supraveghere imediat după acordarea certificatului unic de siguranță sau a autorizației de siguranță;*
- *supravegherea efectuată trebuie să permită ANS să se asigure că sistemele de management al siguranței ale întreprinderii feroviare sau ale administratorului de infrastructură sunt în măsură să controleze riscurile cu care se confruntă.*

La punerea în aplicare a principiilor menționate mai sus, ANS-urile ar trebui să dispună de anumite mijloace (cantitative, semicantitative sau calitative) de înțelegere a riscului global în statul membru. Acest lucru este esențial pentru dezvoltarea strategiei de supraveghere. Fără o idee clară a riscurilor întâmpinate este imposibil să se ia decizii proporționale și precise cu privire la ceea ce trebuie supravegheat și la cele mai bune modalități de a face acest lucru. Lipsa de înțelegere a riscurilor în cadrul sistemului înseamnă, de asemenea, că în dialogul dintre Statul Membru și ANS este ratată ocazia de a reflecta în mod adecvat la ce îmbunătățiri în materie de siguranță pot fi gestionate în cadrul finanțării disponibile. Capacitatea autorităților naționale de supraveghere de a clarifica pentru statul membru, care ar trebui să fie îmbunătățirile vizate în materie de siguranță poate fi o contribuție utilă pentru statele membre în ceea ce privește crearea de oportunități pentru îmbunătățirea siguranței....Înțelegerea globală a riscului în materie de siguranță, în cadrul sistemului, reprezintă punctul de plecare al unui caz concret pentru îmbunătățirea siguranței, pentru a reduce acest risc.

De asemenea, trebuie remarcat că, la acest punct, înțelegerea de către ANS a riscului global din statul membru nu ar trebui să fie prea diferită de cea a unui administrator național de infrastructură. Se așteaptă, de exemplu, o imagine similară a nivelului riscului global de la trecerile la nivel din statul membru între administratorul de infrastructură și ANS. Dacă viziunea administratorului de infrastructură și cea a ANS este foarte diferită, acest lucru ar putea fi un indiciu al deficiențelor din cadrul sistemului pentru gestionarea riscurilor.

În ceea ce privește mijloacele de a ajunge la o viziune globală asupra riscului în statul membru, ar fi util la nivel european dacă s-ar ajunge la o convergență către o metodă standard pentru a realiza acest lucru. În acest stadiu însă, chiar și în țările care utilizează abordări similare există diferențe de detaliu care fac dificilă o comparație la nivel european. Abordările actuale variază de la cele extrem de sofisticate până la cele foarte simple, iar aceasta poate fi o reflectare a gradului de maturitate a sistemului feroviar al statelor membre în utilizarea abordării europene, a dimensiunilor acestora și a tendințelor culturale diferite.

Evaluarea capacității diferiților actori din sistemul feroviar de a gestiona riscurile necesită o capacitate din partea ANS de a utiliza supravegherea pentru a determina cât de eficiente sunt sistemele de management al siguranței ale organizațiilor pe care le supraveghează aceasta. Pentru majoritatea ANS-urilor, aceasta se reduce în practică la angajarea de inspectori instruiți și competenți, capabili să facă astfel de raționamente.

ANS-urile trebuie să fie în măsură să utilizeze informațiile, din cât mai multe surse, pentru a putea verifica informațiile și a evita astfel să se bazeze pe un singur set de date pentru a stabili prioritățile în materie de supraveghere. De asemenea, ANS sunt încurajate să utilizeze informații privind gestionarea riscurilor din afara sectorului feroviar, dacă este cazul, pentru a verifica constatările și a stimula îmbunătățirea proceselor de gestionare a riscurilor. Vor exista seturi de date sau surse de informații care prezintă o relevanță deosebită, cum ar fi datele referitoare la accidente sau incidente, înregistrările zilnice ale societății și rezultatele modelelor de risc în statul membru care pot fi utilizate în cazul în care acestea sunt disponibile. Cu toate acestea, alte informații din plângeri sau aspecte care rezultă din percepția publică sau din studiul academic ar trebui, de asemenea, să fie considerate informații utile pe baza cărora să se dezvolte o strategie și un plan de supraveghere bazate pe riscuri.

În conformitate cu articolul 7 din MCS privind supravegherea, ANS-urile ar trebui să dispună de un set de criterii cu privire la entitățile care urmează să fie supravegheate și motivele pentru aceasta. Acest set de criterii este legat de realizarea strategiei. Scopul său este să asigure că există o abordare consecventă aplicată în cadrul activităților de supraveghere și că diferiții actori din cadrul sistemului cunosc în mod clar motivele pentru care sunt evaluate anumite activități și măsurile de succes pe baza cărora sunt evaluați.

STI OPE impune, de asemenea, ca ANS, ca parte a strategiei lor de supraveghere și a planului lor de supraveghere, să monitorizeze respectarea efectivă (deoarece STI OPE vizează procesul și normele care contribuie la exploatarea trenului în condiții de siguranță) în activitatea zilnică cu privire la supravegherea SMS-urilor organizațiilor pe care le reglementează. Orientările publicate de agenție cu privire la aplicarea și utilizarea principiilor fundamentale de exploatare stabilite în STI OPE vor ajuta ANS să efectueze supravegherea în acest domeniu.

ANS-urile se pot confrunta și cu presiuni exercitate de surse externe care nu se bazează pe riscuri. Acestea ar putea rezulta dintr-o preocupare publică cu privire la un aspect al operațiunilor feroviare, care devine un imperativ politic pentru abordarea problemei. Acesta poate fi sau nu în concordanță cu strategia de supraveghere și planul de supraveghere, dar va trebui inclus în ambele. Astfel de aspecte pot avea un impact pozitiv semnificativ asupra siguranței. De exemplu, un stat membru ar putea hotărî să elimine toate trecerile la nivel de pe teritoriul său în decurs de 10 ani, în timp ce abordarea bazată pe risc ar putea să nu prevadă eliminarea tuturor trecerilor, ci modernizarea lor cu sisteme moderne de protecție. În mod evident, dacă trecerile dispar complet în zece ani, statul membru înregistrează un câștig semnificativ pentru siguranță. În schimb, un ANS se poate confrunta cu presiuni, din motive de utilitate a utilizării, pentru a menține trecerile la nivel în cazul în care o abordare bazată pe risc ar prevedea eliminarea lor.

Este esențial ca supravegherea bazată pe risc să fie corelată cu rezultatele certificatelor de siguranță și ale evaluării autorizațiilor. Acest lucru se datorează faptului că evaluarea certificatului, în majoritatea cazurilor, se va referi doar la aplicarea sistemului de management al siguranței în activitatea unei întreprinderi feroviare sau a unui administrator de infrastructură pe hârtie. Funcționarea, în practică, este o chestiune de supraveghere. Pentru întreprinderile feroviare existente și administratorii de infrastructură cu un istoric



îndelungat în domeniul supravegherii , supravegherea poate fi structurată în mod egal pe durata certificatului. Pentru noii intrați în sistem, ar putea fi adecvat să se sporească supravegherea la începutul duratei de viață a certificatului sau după începerea exploatarei pentru a direcționa activitățile la anumite elemente ale sistemului de management al siguranței pentru a se asigura că ceea ce este scris pe hârtie este, într-adevăr, pus în practică într-un mod coerent. Atât pentru întreprinderile existente, cât și pentru cele nou intrate pe piață, este esențial ca sfera activităților de supraveghere să se concentreze pe o bază de risc.

Întrucât resursele pentru supraveghere din cadrul ANS-urilor sunt adesea limitate, pentru a decide pe baza riscului ce anume trebuie să supravegheze și de ce, este esențial să se abordeze chestiunea punctului în care supravegherea va avea cea mai mare valoare. De exemplu, este posibil ca administratorul de infrastructură să fie conștient de problemele legate de șinele rupte și să aibă instituit un program pentru a aborda această problemă. Ca ANS să consume mult timp în legătură cu acest aspect nu poate fi cea mai bună utilizare a resurselor sale. În schimb, ANS poate alege să se concentreze asupra unui domeniu în care se consideră că administratorul de infrastructură nu pare să gestioneze problema.

## 4. Strategia de supraveghere

Articolul 3 din MCS privind supravegherea impune ca ANS să aibă o strategie de supraveghere care conține elementele stabilite în anexa I la MCS. În Anexa la ghid este prezentat un model propus pentru o strategie de supraveghere. Rubricile din model sunt concepute să permită o abordare consecventă a elaborării strategiilor de supraveghere în statele membre pentru a dezvolta încredere între ANS-uri cu privire la menținerea nivelurilor de siguranță. În plus, întrucât Agenția are un rol în monitorizarea performanțelor ANS-urilor, stabilirea unei structuri comune pentru aceste strategii ar contribui la exercitarea acestei funcții.

### 4.1 Context

În descrierea contextului, va fi suficientă descrierea de bază a dimensiunii rețelei feroviare din statul membru care să includă numărul de întreprinderi feroviare și de administratori de infrastructură. Această secțiune ar trebui să se refere și la perioada de valabilitate a strategiei de supraveghere și la modalitățile de revizuire a acesteia.

### 4.2 Obiectiv

Obiectivul sau scopul ar trebui să se refere la scopul strategiei, de exemplu „să colaboreze cu sectorul în vederea îmbunătățirii continue a performanței în materie gestionare de siguranță”. Secțiunea ar trebui să includă și o trimitere la modul în care va fi atins obiectivul.

### 4.3 Principiile de supraveghere

Principiile reprezintă o reluare a angajamentului NSA față de valorile cheie care garantează că procesul decizional în timpul supravegherii este ferm, dar echitabil. Anexa I la MSC privind supravegherea prevede că la stabilirea strategiei de supraveghere și a planului (planurilor) care decurg din aceasta, ANS colectează și analizează date/informații din diverse surse. Sursele includ informații din evaluarea sistemelor de management al siguranței, rezultatele activității de supraveghere anterioare, opiniile experților, informații relevante din autorizația vehiculelor, rapoarte ale organismelor naționale de anchetă, rapoarte ale altor date privind accidentele sau incidentele, rapoartele anuale privind siguranța ale întreprinderilor feroviare sau ale administratorului de infrastructură, rapoartele entităților responsabile cu întreținerea, reclamațiile din partea publicului și alte surse relevante. În esență, ANS ar trebui să ia toate informațiile relevante de oriunde s-ar afla pentru insista în zona unde există principalele domenii de risc sdin cadrul sistemului feroviar al statelor membre. Acestea vor trebui să evalueze și să analizeze informațiile disponibile pentru a stabili ce aspecte sunt cele mai importante și vor trebui să elaboreze o strategie care să abordeze aceste aspecte, împreună cu un plan care să vizeze identificarea modului și a perioadei în care va fi furnizată strategia. NSA trebuie să stabilească atât ce resurse sunt necesare pentru punerea în aplicare a strategiei și a planului, cât și să aloce resurse suficiente pentru realizarea acesteia. În cele din urmă, ANS trebuie să abordeze orice aspecte din strategia și planul său care se referă la operațiuni transfrontaliere și să se coordoneze, după caz, cu orice alte ANS.

Principiile de supraveghere pe care ANS ar trebui să le aplice sunt derivate, în principal, din anexa I la MCS privind supravegherea. ANS-urile trebuie să-și planifice activitățile de supraveghere utilizând o abordare bazată pe fermitate și corectitudine. Principiile de supraveghere sunt concepute pentru a sprijini ANS-urile să realizeze acest lucru.

ANS ar trebui să aplice principiul **proporționalității** între implementare și risc. Măsurile luate de o autoritate națională de siguranță pentru a asigura conformitatea sau pentru a informa întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură că nu își îndeplinesc obligațiile legale ar trebui să fie proporționale cu orice riscuri la adresa siguranței sau cu gravitatea potențială a oricărei neconformități, inclusiv cu orice prejudiciu real sau potențial. Acest principiu este esențial pentru autoritățile naționale de siguranță deoarece, prin adoptarea acestei abordări, le demonstrează celor pe care îi reglementează că aplica legea într-un mod rezonabil și echitabil. Acest lucru reduce teama potențială, în cadrul organizațiilor reglementate, cu privire la faptul că erorile sau greșelile se vor confrunta cu pedepse draconice aplicate de ANS care, în schimb, creează la rândul lor o cultură a secretului și a fricii ce, în mod subsecvent, nu ar promova astfel un control solid al riscurilor.

ANS-urile ar trebui să aplice principiul **coerenței** abordării pentru a se asigura că o autoritate națională de siguranță adoptă o abordare similară în circumstanțe similare pentru a atinge obiective similare. Întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură doresc să fie tratați în același mod de către variatul personal care efectuează supravegherea în cadrul unei ANS, precum și al unor autorități naționale de supervizare diferite, în cazul în care există acorduri transfrontaliere. Acest lucru le oferă certitudine și le permite să își planifice mai bine activitățile. Aceasta abordează, de asemenea, aspecte legate de cultura siguranței și reduce teama organizațiilor feroviare față de ANS.

Activitatea de supraveghere a autorității naționale de siguranță ar trebui să **vizeze** în principal acele activități pe care o autoritate națională de siguranță le consideră a genera cele mai grave riscuri sau în cazul cărora pericolele sunt cel mai puțin controlate. În acest scop, autoritatea națională de siguranță ar trebui să dispună de metode și instrumente pentru a evalua performanța în materie de management al siguranței a întreprinderilor feroviare și a administratorilor de infrastructură. Într-o situație în care resursele sunt limitate și cerințele ANS sunt numeroase, este extrem de important ca accentul să fie pus pe riscurile care sunt cele mai grave. Mecanismul în acest sens este analiza efectuată de ANS cu privire la performanța de gestionare a întreprinderilor feroviare și a administratorilor de infrastructură.

ANS ar trebui să decidă cu privire la prioritățile lor, astfel încât să își utilizeze **resursele** în mod eficient, dar decizia cu privire la cea mai bună modalitate de a face acest lucru ar trebui să îi revină fiecărei autorități naționale de siguranță în parte. Acțiunile ar trebui să se concentreze asupra celor care sunt responsabili pentru acest risc și care sunt cei mai în măsură să-l controleze. Autoritățile naționale de supraveghere dispun de resurse limitate, astfel încât este important ca acestea să fie utilizate în mod judicios, pentru a maximiza eficacitatea ANS în a se asigura că persoanele în cauză sunt responsabile în mod corespunzător de gestionarea riscurilor.

ANS-urile ar trebui să aplice principiul **transparenței** pentru a ajuta întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură să înțeleagă ce se așteaptă de la ei (inclusiv ceea ce ar trebui sau nu să facă) și ceea ce aceștia ar trebui să se aștepte din partea autorității naționale de siguranță. Pentru întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură este extrem de important ca aceștia să înțeleagă modul în care o ANS ia deciziile astfel încât să înțeleagă care va fi rezultatul probabil în cazul în care nu controlează riscurile în mod corespunzător.

ANS ar trebui să **răspundă** pentru deciziile lor, în conformitate cu articolul 18 alineatul (3) din Directiva (UE) 2016/798. Prin urmare, ANS trebuie să dispună de mecanisme interne împotriva cărora pot fi trase la răspundere. În plus, autoritățile naționale de siguranță ar trebui, de asemenea, să aibă o procedură de depunere a plângerilor. ANS trebuie să ia decizii, dintre care unele vor avea un impact negativ asupra întreprinderilor feroviare și a administratorilor de infrastructură care nu gestionează riscurile în mod eficace. Este important ca ANS-urile să dispună de criterii clare pentru a lua aceste decizii, astfel încât să fie clar modul în care au fost obținute. În al doilea rând, este foarte important să existe un proces de contestare a unor astfel de decizii, în cazul în care un organism reglementat consideră că ANS și-a depășit competențele sau nu a dat curs procedurii corespunzătoare.

---

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

ANS-urile ar trebui să încheie acorduri de **cooperare** cu alte autorități competente pentru a face schimb de informații și pentru a elabora abordări comune cu privire la aspecte care afectează siguranța feroviară. ANS-urile trebuie să dispună de procese în vederea schimbului de informații relevante între ele și alte autorități competente. Acest lucru este esențial pentru a se asigura luarea de măsuri corecte de către organismul adecvat atunci când este necesar.

Dacă un ANS aplică aceste principii, atunci cei supravegheați vor fi tratați corect și, acolo unde este cazul, cu fermitate. De asemenea, trebuie subliniat faptul că aceste principii sunt complementare, toate având ca scop să prezinte ANS organismelor pe care le reglementează ca o autoritate competentă și rezonabilă, care ia decizii corecte într-un mod deschis și onest. De remarcat faptul că modelul strategiei de supraveghere din anexa la ghid prevede din nou aceste principii. Aceasta se datorează faptului că strategia este extrem de importantă în stabilirea abordării conform căreia se va desfășura supravegherea, iar prin reproducerea acestor principii un ANS își va consolida angajamentul față de acestea și va furniza dovezi privind transparența în abordarea adoptată.

De asemenea, Agenția a creat un *ghid privind un model de gestionare a aplicării* care poate fi utilizat de cei care efectuează supravegherea și care reflectă principiile enunțate mai sus. Ghidul ia în considerare principiile și le aplică într-o matrice care are rolul de a oferi îndrumări celor care efectuează supravegherea cu privire la modul în care trebuie formulate deciziile lor de punere în aplicare pe baza unei analize a diferenței de risc. Cu cât este mai mare diferența de risc, și anume între situația așteptată a unei organizații în cazul în care toate normele ar fi aplicate corect și situația concretă, cu atât este mai amplă acțiunea de aplicare a legii la care aceasta ar trebui să se aștepte.

#### 4.4 Măsurile de supraveghere

Modalitățile de supraveghere ar trebui să acopere, în termeni generali, structura de guvernare și personalul ANS, inclusiv modul în care sunt gestionate legăturile cu certificarea siguranței și cu autorizația de siguranță. ANS ar trebui să dea dovadă de transparență cu privire la structura sa de conducere și la modul în care problemele de supraveghere sunt extinse, după caz, de la un nivel de funcționare la un nivel superior, inclusiv, dacă este cazul, pentru deciziile de executie. De asemenea, ANS ar trebui să dea dovadă de transparență cu privire la modul în care ajunge la deciziile de reglementare a riscurilor într-un domeniu mai mult decât în altul. ANS ar trebui să indice care este personalul său și, în general, modul în care își menține competența (a se vedea *Ghidul Agenției privind cadrul de gestionare a competențelor*) și, pe ce bază își desfășoară activitatea personalul detașat. ANS ar trebui, de asemenea, să indice modul în care intenționează să evalueze performanța sistemelor de management al siguranței în cadrul activităților sale de supraveghere, de exemplu, prin utilizarea unor modele de maturitate/cultură în materie de siguranță sau prin alte mijloace. Agenția a elaborat un ghid pentru un model de maturitate a gestionării care poate fi utilizat atât de către autorități, cât și de către părțile interesate în acest scop. (a se vedea, de asemenea, *Ghidul Agenției privind scadența gestionării*) sau alte mijloace.

Una dintre problemele majore ale ANS-urilor este modul în care sunt gestionați noii operatori de pe piață, dat fiind că nu există informații istorice privind calitatea sistemelor lor de management al siguranței. Aceasta a dus la situația în care unele ANS-uri oferă operatorilor care intră prima dată pe piața feroviară un certificat de siguranță care acoperă o perioadă de cel mult 5 ani. Alte ANS-uri au decis să efectueze un audit mai cuprinzător al unui operator nou înainte de a emite un certificat de siguranță sau să efectueze un astfel de audit imediat după aceea. Orice perioadă de valabilitate limitată trebuie justificată pe motiv că este necesară pentru a asigura controlul eficace al riscurilor care afectează siguranța operațiunilor feroviare. ANS-urile pot efectua o examinare mai detaliată a noilor operatori în urma certificării, pentru a se asigura că măsurile lor de siguranță sunt adecvate scopului. ANS trebuie să stabilească în mod clar măsurile respective în cadrul strategiei și al planurilor lor de supraveghere.

---

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

#### 4.5 Nivelurile de risc din statul membru

Următoarea secțiune privind nivelurile de risc din statul membru trebuie să vizeze modul în care s-au stabilit acestea, de exemplu prin utilizarea modelelor de risc și/sau de maturitate, precum și orice chestiuni legate de motivul pentru care anumite riscuri sunt acoperite în cadrul strategiei, iar altele nu.

#### 4.6 Prioritățile strategice de supraveghere

Următoarea secțiune trebuie să se refere la modul în care se stabilesc prioritățile strategice. Acestea trebuie să cuprindă:

- *modul în care sistemele de management al siguranței urmează să fie supravegheate. La acest punct, ANS trebuie să indice tehnicile de supraveghere (vezi secțiunea 4.7 de mai jos) pe care este probabil să le utilizeze și motivele pentru care favorizează unele domenii față de altele;*
- *modul în care va fi efectuată supravegherea coordonată și/sau comună cu alte ANS-uri, după caz (vezi secțiunea privind supravegherea coordonată și cooperarea de mai jos);*
- *niveluri mai ridicate de risc. Pentru acest punct, se așteaptă ca ANS să indice care sunt, în opinia sa, cele mai mari riscuri de siguranță din cadrul sistemului și modul în care a ajuns la această concluzie;*
- *nivelurile de risc mai scăzute vor fi supravegheate în termeni generali. Pentru acest punct, se așteaptă ca ANS să indice care sunt, în opinia sa, riscurile de ordin secundar și să indice motivele pentru care a ajuns la această concluzie.*

#### 4.7 Tehnici de supraveghere

Articolul 4 din MCS privind supravegherea impune ca ANS să adopte tehnici adecvate și să identifice aceste tehnici la planificarea activităților de supraveghere. Tehnicile de supraveghere au un sens larg care cuprinde atât culegerea de informații (o activitate conexasă) în scopul examinării rezultatelor de siguranță ale sistemului de management, cât și trimiterea directă la activități specifice, cum ar fi interviuarea persoanelor. Întrucât supravegherea întreprinderilor feroviare și a administratorilor de infrastructură în scopul asigurării respectării legislației UE și a legislației naționale este o sarcină amplă pentru ANS, există, în mod corespunzător, mai multe abordări diferite care pot fi utilizate pentru a strânge informații privind nivelul de conformitate. Cu toate acestea, toate abordările implică obținerea de informații în diverse moduri, urmate de o analiză a ceea ce acestea indică despre sistemul de management al siguranței al organizației supravegheate și nivelul său de respectare a legii.

Există diferite tehnici specifice care pot fi utilizate pentru a efectua activități de supraveghere la fața locului sau în afara acestuia. Acestea sunt:

- *inspectarea activelor corporale la fața locului, cum ar fi materialul rulant sau elementele de infrastructură;*
- *inspectarea procedurilor de gestionare a siguranței și a documentației pentru a se asigura că sunt adecvate scopului;*
- *interviuri cu personalul de la toate nivelurile din cadrul unei întreprinderi feroviare sau al unui administrator de infrastructură pentru a identifica înțelegerea modului în care sunt puse în practică procedurile și normele și pentru a lua o decizie privind cultura siguranței în cadrul organizației;*
- *audituri la un standard definit din sistemul de management, de exemplu OHSAS 18001: 2007;*

---

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

- *auditori la un model definit de ANS;*
- *auditori/inspecții ale unei activități sau ale unui proces în urma unui incident;*
- *auditori privind capacitatea/maturitatea managementului siguranței;*
- *analiza datelor;*
- *eșantionarea produselor sau a activităților;*
- *observarea sarcinilor (de exemplu, călători în locomotivă pentru a observa comportamentul mecanicului de locomotivă);*
- *participarea ANS la întrunirile-cheie în materie de gestionare ale unei ÎF sau unui AI (de exemplu, la trecerile la nivel sau noile proiecte de infrastructură);*
- *sondaje în cadrul organizațiilor solicitând completarea unor chestionare de autoevaluare, de exemplu pentru evaluarea culturii siguranței sau a conformității cu legislația sau cu listele de verificare;*
- *alte activități relevante care contribuie la suma cunoștințelor ANS-urilor privind o anumită ÎF sau un anumit AI, managementul siguranței și cultura siguranței acesteia/acestuia.*

În sensul prezentului ghid:

- **Inspecție** înseamnă utilizarea unui membru al personalului autorizat și competent al ANS pentru examinarea unui anumit aspect și limitat al activității unei IF sau AI. inspecția ar trebui să aibă loc în scopul stabilirii conformității cu legislația europeană și națională sau pentru a verifica dacă ceea ce s-a declarat sau înregistrat în documentele care susțin sistemul de management al siguranței, se întâmplă de fapt în practică. O inspecție, în sensul avut în vedere aici, verifică dacă procesul este în vigoare și analizează cât de bine funcționează acesta. Aceasta nu înseamnă „căsuță de bifat” cu privire la prezența anumitor documente sau echipamente, deoarece aceasta nu poate decât să informeze inspectorul cu privire la faptul că ceva este prezent și nu este utilizat în practică.
- **Auditori** înseamnă intervențiile structurate în care ÎR sau AI este examinată în raport cu un anumit standard de management al siguranței sau cu un anumit protocol de audit.
- **Auditorile privind modelul de capacitate/maturitate a managementului siguranței** reprezintă o metodă structurată de efectuare a unui audit al sistemului de management al siguranței al organizației care face obiectul auditului, utilizând un model de maturitate a managementului pentru a examina cât de eficace este în gestionarea siguranței (vezi și Ghidul Agenției privind modelul de maturitate a managementului său). Un astfel de model, dacă este folosit corect de personalul de supraveghere competent, poate oferi o imagine a performanței sistemului de management al siguranței. Prin urmare, poate fi un instrument util pentru ca o ANS să utilizeze pentru a furniza organismului de certificare a siguranței informații cu privire la funcționarea unui anumit SMS atunci când se are în vedere o cerere de reînnoire.

Tehnicile utilizate, cum ar fi interviurile, revizuirea documentelor sau inspecția de verificare, pot fi efectuate cu o profunzime mai mare sau mai mică, într-o gamă mai mică sau mai mare de procese și pot fi combinate pentru a oferi o imagine a performanței organizației în materie de siguranță, precum și pentru a identifica deficiențele subiacente.

Interviurile cu persoane fizice, examinarea documentelor și inspecțiile de verificare pot fi folosite ulterior pentru a determina gradul de maturitate a managementului organizației și a capacității sistemului de a

---

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

controla riscurile cu care se confruntă. Persoana competentă care efectuează auditul aplică ulterior propria sa judecată, folosind un model de capacitate sau de maturitate a managementului, pentru a evalua cât de bine gestionează siguranța sistemul de management al siguranței al organizației.

Observarea sarcinilor și participarea la reuniunile de management sunt activități care contribuie la sporirea nivelului de cunoștințe al ANS asupra unei întreprinderi feroviare / unui administrator de infrastructură și cultura sa de siguranță.

Pentru un ANS, se recomandă utilizarea unei combinații de tehnici de supraveghere ca situație ideală. Fiecare ANS trebuie să urmărească obținerea unui echilibru bun între activitatea descendentă (audituri ale sistemului de management al siguranței) și activitatea ascendentă (inspecțiile la fața locului de observare a situației de fapt). Abordările de supraveghere pot canaliza activitățile de inspecție existente și le pot îmbina cu auditurile sistemului de management al siguranței pentru a eșantiona măsurile de gestionare. Acest lucru va elimina unele dintre punctele slabe ale unor tehnici particulare și va crea o imagine globală mai autentică a modului în care subiectul supravegherii își îndeplinește sarcinile în practică.

Tehnicile descrise mai sus pot fi utilizate de către ANS și pentru a efectua examinări transversale ale interfețelor între întreprinderile feroviare și/sau administratorii de infrastructură, în scopul obținerii unei imagini globale la nivelul statelor membre cu privire la gestionarea diverselor aspecte din sistemul feroviar.

Tabelul și figura de mai jos arată modul în care sunt corelate inspecțiile generale și auditurile sistemelor de management, în special tehnicile de intervievare, analiza documentației și observarea. Aceste tipuri de tehnici sunt prezentate în standardele ISO 19011 privind „Ghid pentru auditarea sistemelor de management”, iar ANS-urile au libertatea de a decide dacă să urmeze sau nu cerințele standardului. Tabelul de mai jos prezintă tipurile de tehnici asociate diferitelor tipuri de activități.

*Tabelul 1: Relația dintre auditurile și inspecțiile sistemelor de gestionare*

	<i>Activitate la fața locului</i>	<i>Activitate în afara amplasamentului</i>
<i>Interacțiunea cu oamenii</i>	<p>Realizarea interviurilor.</p> <p>Completarea listelor de verificare și a chestionarelor cu participarea entității auditate.</p> <p>Realizarea examinării documentelor cu participarea auditatului.</p> <p>Prelevarea de eșantioane</p>	<p>Prin intermediul mijloacelor de comunicare interactivă:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• realizarea de interviuri;</li> <li>• completarea listelor de verificare și</li> <li>• chestionare;</li> <li>• efectuarea analizei documentelor cu participarea auditatului.</li> </ul>

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

*Tabelul 1: Relația dintre auditurile și inspecțiile sistemelor de gestionare*

	<i>Activitate la fața locului</i>	<i>Activitate în afara amplasamentului</i>
<i>Interacțiune limitată/nicio interacțiune cu persoane</i>	<p>Realizarea examinării documentelor (de exemplu, înregistrări, analiza datelor).</p> <p>Observarea activității desfășurate.</p> <p>Realizarea vizitei la fața locului.</p> <p>Completarea listelor de verificare.</p> <p>Eșantionare (de exemplu, produse).</p>	<p>Realizarea unei examinări a documentelor (de exemplu, înregistrări analiza datelor).</p> <p>Observarea activității desfășurate prin mijloace de supraveghere, ținând seama de cerințele sociale și legale.</p> <p>Analiza datelor.</p>

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



## 4.8 Planul (planurile) de supraveghere

Planul (planurile) de supraveghere trebuie să asigure aplicarea practică a strategiei de supraveghere în decursul perioadei de valabilitate a acestei strategii. Întrucât planul de supraveghere este derivat din strategia de supraveghere, acesta trebuie să se bazeze pe riscurile identificate în strategia de supraveghere ca necesitând supraveghere. Planul de supraveghere trebuie să evidențieze și modul în care vor funcționa legăturile dintre procesul de certificare a siguranței și procesul de evaluare a autorizației și procesul de supraveghere pentru întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură în decursul perioadei de valabilitate a certificatului de siguranță sau a autorizației de siguranță, inclusiv, dacă este necesar, necesitatea coordonării cu Agenția, atunci când aceasta este organismul de certificare a siguranței, precum și cu alte ANS-uri. Planul de supraveghere trebuie să includă informații despre procesul de creare și de revizuire a acestuia și despre legăturile cu strategia de supraveghere, inclusiv modul în care rezultatele planului conduc la modificări ale strategiei. Planul de supraveghere trebuie să detalieze care întreprinderi feroviare și administratorii de infrastructură urmează să fie supravegheate/supravegheați în anul la care se referă planul, precum și motivele supravegherii. Resursele care urmează să fie alocate supravegherii trebuie să fie specificate în planul de supraveghere. De asemenea, se vor indica tehnicile de supraveghere care trebuie aplicate în timpul supravegherii. În cazul în care planul de supraveghere abordează chestiuni legate de factorii umani, ANS trebuie să urmărească să examineze modul în care aceste aspecte sunt gestionate în cadrul sistemelor de management al siguranței ale întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură.

## 4.9 Aplicare

MSC privind supravegherea prevede la articolul 7 alineatul (1) că ANS trebuie să dețină criteriile pentru gestionarea neconformităților identificate în SMS-ul întreprinderii feroviare sau administratorului de infrastructură, iar în anexa 1 se prevede că ANS ar trebui să ia măsuri de aplicare a legii, după caz. Această acțiune va depinde de sancțiunile pe care legislațiile naționale individuale le vor permite acestora să ia măsuri. În contextul MSC privind supravegherea, cazurile de nerespectare a obligațiilor vor fi cazuri în care sistemul de management al siguranței al întreprinderii feroviare sau al administratorului de infrastructură nu îndeplinește cerința esențială de control al riscurilor. Sancțiunile pe care le-ar putea aplica o ANS ar trebui să se bazeze pe principiile esențiale ale supravegherii (a se vedea secțiunea 4.3). ANS trebuie să demonstreze că orice acțiune întreprinsă este proporțională și orientată către riscul perceput. MSC privind supravegherea [articolul 5 alineatul (2) litera (a) împarte aspecte pe care ANS ar trebui să le vizeze în cazurile de neconformitate majore și în alte domenii care prezintă motive de îngrijorare. Nivelul sancțiunii pe care ar putea încerca să o impună ANS ar trebui să reflecte nivelul de neconformitate sau de îngrijorare. Organizația trebuie să fie obligată să înțeleagă de ce este aplicată o sancțiune și cum se poate îmbunătăți. ANS pot utiliza orice model de management al aplicării legii care acoperă principiile-cheie ale supravegherii pentru a oferi un proces structurat și transparent de a lua măsuri de asigurare a respectării legislației în conformitate cu legislația națională sau a UE. Pentru a oferi asistență ANS-urilor, agenția a elaborat, sub formă de ghid, un model de gestionare a aplicării legii, care poate fi utilizat în coroborare cu diferite reglementări naționale.(a se vedea *Ghidul Agenției privind modelul de management al aplicării*).

## 5. Transmiterea informațiilor de supraveghere și interdependențele cu evaluarea certificatului unic de siguranță și a autorizării vehiculului

Este clar că supravegherea este mijlocul prin care un ANS se asigură că sistemul de management al siguranței al unei întreprinderi feroviare sau al unui administrator de infrastructură funcționează în conformitate cu dispozițiile stabilite în cererea inițială de certificat unic de siguranță sau autorizație de siguranță. Articolul 17 alineatul (5) din Directiva (UE) 2016/798 și anexa I la MCS privind supravegherea clarifică faptul că, în cazul în care un ANS constată în cursul supravegherii că un deținător al unui certificat unic de siguranță nu mai îndeplinește condițiile de certificare, aceasta poate fie să restricționeze, fie să revoce certificatul sau să solicite Agenției să facă acest lucru în cazul în care aceasta este organismul de certificare a siguranței (o metodă structurată de abordare a acestei chestiuni este stabilită în Ghidul Agenției privind modelul de gestionare a aplicării). În conformitate cu articolul 17 alineatul (7) din aceeași directivă, ANS se asigură că subsistemele structurale sunt conforme cu cerințele esențiale, iar autorizația de siguranță a unui administrator de infrastructură poate fi restricționată sau revocată de aceasta sau de organismul de certificare a siguranței în cazul în care condițiile în care a fost eliberat nu mai sunt îndeplinite.

Articolul 5 din MCS privind supravegherea explică necesitatea schimbului de informații obținute în timpul supravegherii cu partea din ANS responsabilă de evaluarea certificatului de siguranță sau cu Agenția în scopul reînnoirii sau actualizării unui certificat unic de siguranță sau a unei autorizații de siguranță. Același articol precizează în continuare că ANS trebuie să transmită organismului de certificare a siguranței sau ANS pentru infrastructura transfrontalieră informații relevante, care să cuprindă cel puțin:

- a) *descrierea principalelor neconformități care pot afecta performanța în materie de siguranță sau pot crea riscuri grave în materie de siguranță și orice alt motiv de îngrijorare identificat în timpul activităților de supraveghere. Aceste informații pot fi preluate din rapoartele de audit, adaugă audituri ale modelului de management al siguranței și de inspecție și sintetizate în scopul reevaluării;*
- b) *stadiul planului (sau a planurilor) de acțiune stabilit(e) de întreprinderea feroviară sau de administratorul de infrastructură pentru soluționarea neconformităților majore menționate la litera (a) și măsurile relevante care au fost luate de autoritatea națională de siguranță pentru a supraveghea soluționarea acestor probleme. Aceste informații pot fi obținute din auditurile, adaugă audituri ale modelului de management al siguranței și inspecțiile ulterioare;*
- c) *o prezentare generală a performanței în materie de siguranță a întreprinderii feroviare sau a administratorului de infrastructură care operează în statul său membru. Aceste informații pot fi obținute dintr-un model de capacitate/maturitate a managementului (dacă există) sau prin avizul unui expert, evaluând performanța și capacitatea proceselor sistemului de management al siguranței (și anume, cât de bine își îndeplinesc obligațiile legale și își îmbunătățesc continuu controlul riscurilor);*
- d) *stadiul planului sau a planurilor de acțiune stabilite de întreprinderea feroviară sau de administratorul de infrastructură pentru a rezolva problemele reziduale din evaluarea anterioară.*

ANS furnizează organismului de certificare a siguranței informațiile care sunt relevante pentru a înțelege cât de bine funcționează în practică sistemul de management al siguranței și dacă există puncte slabe. Acest lucru va permite organismului de certificare a siguranței să își orienteze mai bine activitatea de evaluare.

Pentru a îndeplini aceste cerințe, ANS va trebui să analizeze ce informații privind organizația care este reglementată sunt relevante în cadrul celor patru rubrici de mai sus. În ceea ce privește punctul (a), este clar că informațiile trebuie să includă aspecte identificate de ANS ca fiind importante pentru controlul riscului (prin sistemul de management al siguranței), iar la punctele (b) și (d), măsura și termenele convenite între părți pentru a aborda problemele în cauză, fie în mod voluntar de organizația în sine, fie prin măsura luată de ANS de a solicita organizației să remedieze situația. Punctul (c) prevede ca ANS să furnizeze organismului de certificare a siguranței sau ANS pentru infrastructura transfrontalieră o imagine a performanței în materie

---

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

de siguranță a organizației. Acest lucru ar putea fi realizat, de exemplu, printr-un raport de supraveghere efectuat cu privire la organizația în cauză sau prin furnizarea rezultatelor dintr-un model de maturitate a managementului pentru organizație, care va oferi o imagine de ansamblu asupra performanței relative a sistemului de management al siguranței.

În plus față de lista de mai sus, următoarele puncte indică, și tipul de informații care pot fi, de asemenea, utile unui organism de certificare a siguranței pentru înțelegerea modului în care funcționează un sistem de management al siguranței:

- a) *istoricul diferitelor activități de supraveghere de la certificatul unic de siguranță sau autorizația de siguranță acordat(ă) anterior și de la monitorizarea recomandărilor ANS formulate ca urmare a activităților sale de supraveghere. Aceste informații pot fi obținute din planul (planurile) de supraveghere al(e) ANS și din tabelul de monitorizare a recomandărilor ANS pentru întreprinderea feroviară sau administratorul de infrastructură relevant(ă);*
- b) *descrierea viitoarelor activități de supraveghere ale ANS planificate pentru întreprinderea feroviară sau administratorul de infrastructură relevant(ă). Aceste informații pot fi obținute din planul (planurile) de supraveghere prospectiv(e) al(e) ANS;*
- c) *rezultatele colectării și analizei accidentelor/incidentelor și a plângerilor transmise autorității naționale de siguranță, care se referă la performanța sistemului de management al siguranței, inclusiv un scurt rezumat al fiecărui eveniment și orice măsură luată de ANS pentru supravegherea soluționării problemele semnalate. Aceste informații pot fi colectate și analizate din raportul anual de siguranță al întreprinderii feroviare sau al administratorului de infrastructură, din raportarea incidentelor/accidentelor transmisă de întreprinderea feroviară sau administratorul de infrastructură către ANS și, de asemenea, din baze de date sau registre precum [ERAIL](#) pentru investigațiile privind accidentele și incidentele feroviare;*
- d) *informațiile privind riscurile grave de siguranță apărute în cursul auditului intern și al altor activități de monitorizare ale întreprinderii feroviare sau ale administratorului de infrastructură, stadiul planului de acțiune de închidere a problemelor și orice măsuri luate de ANS pentru a controla finalizarea și eficacitatea acestuia de la certificatul unic de siguranță sau autorizația de siguranță emis(ă) anterior. Aceste informații pot fi culese și analizate din raportul anual de siguranță al întreprinderii feroviare sau al administratorului de infrastructură (și anume, raportul privind aplicarea MCS privind monitorizarea);*
- e) *informațiile raportate de către organismul național de anchetă competent privind investigațiile actuale cu privire la orice evenimente legate de activitățile întreprinderii feroviare sau ale administratorului de infrastructură și care conțin în continuare recomandări din anchetele anterioare care nu sunt abordate de întreprinderea feroviară sau de administratorul de infrastructură. Aceste informații pot fi colectate și analizate din raportul anual de siguranță al întreprinderii feroviare sau al administratorului de infrastructură, dar și din baze de date sau registre, cum ar fi [ERAIL](#) pentru investigațiile privind accidentele și incidentele feroviare. În conformitate cu articolul 8 alineatul (3) din MCS privind supravegherea, ANS trebuie, de asemenea, să colaboreze cu organismul național de anchetă. Ar fi de așteptat ca, în timpul acestei coordonări, să aibă loc un schimb de informații relevante între ANS și organismul național de anchetă;*
- f) *descrierea oricărei măsuri de punere în aplicare a ANS, astfel cum este prevăzută în legislația națională, care se referă la performanța sistemului de management al siguranței care a fost luată împotriva întreprinderii feroviare sau a administratorului de infrastructură de la certificatul unic de siguranță sau autorizația de siguranță acordat(ă) anterior. Aceste informații se referă la măsurile ANS luate în vederea executării deciziilor sale, de exemplu aviz de îmbunătățire/interdicție, sancțiuni, măsuri de siguranță temporare [în sensul articolului 17 din Directiva (UE) 2016/798];*

---

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

- g) *orice informații suplimentare pe care ANS le consideră importante în scopul evaluării. Informațiile suplimentare pot fi colectate și analizate din raportul anual de siguranță al întreprinderii feroviare sau al administratorului de infrastructură și din raportul anual al ANS.*

Se așteaptă în general ca informațiile de mai sus să fie furnizate organismului de certificare a siguranței de către ANS în momentul depunerii unei cereri de reînnoire a unui certificat unic de siguranță. Dacă ANS, în decursul supravegherii, decide să ia măsuri de executare, inclusiv urmărirea penală a unei organizații feroviare, și consideră că organismul de certificare a siguranței trebuie să ia în considerare revocarea certificatului unic de siguranță, atunci aceasta trebuie să sesizeze direct organismul de certificare a siguranței și să nu aștepte până la depunerea cererii de reînnoire a certificatului unic de siguranță.

Prin urmare, aceasta implică o anumită activitate de coordonare între cei care efectuează supravegherea și cei care efectuează certificarea. Este foarte important să se asigure că informațiile relevante sunt partajate între cei care efectuează supravegherea și cei care efectuează evaluarea siguranței, pentru ca problemele legate de sistemul de management al siguranței al unei întreprinderi feroviare sau al unui administrator de infrastructură să fie tratate în mod corespunzător de partea corespunzătoare. ANS-urile trebuie să includă în strategiile și planurile lor de supraveghere mecanisme pentru a gestiona acest lucru.

Articolul 11 alineatul (3) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2018/763 [*modalități practice pentru eliberarea certificatelor unice de siguranță*] precizează că, în urma evaluării, organismul de certificare a siguranței convine cu ANS cu privire la preocupările reziduale rezultate din evaluare și care pot fi amânate pentru o evaluare ulterioară în timpul supravegherii.

În ceea ce privește autorizarea vehiculelor, este important să existe și un mecanism pentru ca persoanele care aprobă autorizațiile de vehicule să transmită informațiile relevante din autorizația vehiculelor celor care efectuează supravegherea, în special în ceea ce privește restricțiile privind condițiile de utilizare a vehiculelor. În mod similar, ANS-urile ar trebui să dispună și de un mecanism pentru ca persoanele care efectuează supravegherea să transmită informații celor care au autorizat un anumit vehicul în cazul în care există preocupări legate de faptul dacă vehiculul respectiv respectă în continuare condițiile în baza cărora s-a acordat autorizația de tip a vehiculului sau autorizația de introducere pe piață a vehiculului. Trebuie remarcat faptul că, în timpul funcționării unui vehicul, este posibil să se găsească defecte care afectează toate vehiculele de acel tip sau din acea serie. În caz afirmativ, s-ar putea emite o alertă de siguranță în funcție de defectul, utilizând Sistemul de informații privind siguranța (SIS). De asemenea, ANS ar trebui să ia măsuri pentru a controla modul în care ÎF/AI a controlat riscul și a alertat MCE.

## 6. Coordonarea între ANS-uri

Articolul 8 al CSM privind supravegherea prevede că autoritățile naționale de supraveghere ar trebui să își coordoneze activitățile de supraveghere cu cele ale altor ANS-uri în cazul în care există operațiuni transfrontaliere. Această coordonare este necesară pentru a evita suprapunerea eforturilor ANS-urilor și pentru a nu împovăra organizațiile supravegheate cu contacte multiple din partea autorităților de reglementare în domeniul siguranței din diferite țări. De asemenea, trebuie să se asigure că diferitele ANS-uri care supraveghează operațiunile transfrontaliere fac schimb de informații relevante pentru a-și putea desfășura activitatea de supraveghere în mod eficace. În cazul coordonării activităților de supraveghere, ANS-urile vor trebui să decidă între ele care va fi autoritatea națională de siguranță „principală”. În acest context, autoritatea națională de siguranță „principală” este cea care acționează în calitate de coordonator general al activităților de supraveghere și principalul punct de contact al întreprinderii feroviare sau al administratorului de infrastructură implicat(ă). Autoritatea națională de siguranță „principală” poate fi ANS din statul membru în care se desfășoară cel mai mare volum de activitate sau în care este înregistrată organizația supravegheată. ANS-urile trebuie să convină asupra domeniilor-cheie care trebuie examinate în timpul supravegherii în decursul perioadei de valabilitate a certificatului unic de siguranță sau a unei autorizații de siguranță și să elaboreze un plan pentru a realiza ceea ce au convenit de comun acord. De asemenea, ANS-urile ar trebui să convină asupra unui proces de arbitraj a litigiilor pentru gestionarea eventualelor dezacorduri dintre ANS-urile care desfășoară activitatea de supraveghere.

Anexa II la MCS privind supravegherea oferă un cadru pentru o supraveghere coordonată și comună, care poate fi utilizată de ANS-uri ca un ghid pentru gestionarea acestui proces. Punctele principale sunt că supravegherea ar trebui coordonată astfel încât întreprinderea feroviară să nu provoace inconveniente inutile, de exemplu, asigurându-se că personalul-cheie din întreprinderea feroviară nu este solicitat de diferite ANS-uri în același timp sau că aceeași locație nu face obiectul unor vizite multiple de colectare a informațiilor într-un interval scurt de timp. În cazul în care ANS-urile funcționează în temeiul unor dispoziții legale care nu prevăd sau nu permit „supravegherea comună”, acest lucru ar trebui să se reflecte în cadrul acordurilor dintre acestea. În acest caz, va fi necesar ca autoritatea națională de siguranță „principală” (sau coordonatoarele), împreună cu celelalte ANS-uri implicate, să elaboreze un plan comun pentru punerea în aplicare a activităților de supraveghere necesare în fiecare stat membru.

În cazul în care există un acord (sau un contract) de parteneriat între companiile feroviare care permite trenului dintr-un stat membru să devină tren din alt stat în momentul trecerii frontierei (chiar dacă echipajul și trenul provin de la compania feroviară din primul membru), atunci ANS-urile în cauză ar trebui să colaboreze între ele pentru a se asigura că riscurile asociate cu aspectele legate de interfața dintre companiile feroviare, cum ar fi formarea profesională în domeniu dreptului național sau internațional relevant și întreținerea trenurilor implicate, sunt gestionate corect. Dacă un ANS descoperă probleme legate de acordurile cu o companie feroviară în astfel de circumstanțe, aceasta trebuie să colaboreze cu ANS învecinată competentă în ceea ce privește măsura pe care intenționează să o ia pentru a rezolva problema.

Mai multe informații pot fi găsite în *Ghidul Agenției privind coordonarea între ANS-uri*.

## 7. Factorii umani și cultura siguranței

În scopul evaluării siguranței și al supravegherii, personalul ANS ar trebui să poată identifica strategia privind factorii umani și cultura siguranței și modul în care organizația supravegheată încorporează astfel de aspecte în sistemul de management al siguranței (a se vedea anexa I și anexa II la metodele de siguranță comune privind sistemul de management al siguranței). În urma acestui fapt, ANS ar trebui să creeze un depozit de cunoștințe privind modul în care sunt luate în considerare factorii umani și cultura siguranței și care pot fi utilizate pentru a alimenta strategia de supraveghere și planul (planurile) de supraveghere (a se vedea, de asemenea, *Ghidul Agenției privind cerințele de SMS și ghidul Agenției privind maturitatea gestionării*).

## 8. Cooperarea cu alte autorități sau organisme competente

Se preconizează că un ANS care acționează în calitate de autoritate de reglementare în domeniul siguranței într-un stat membru va avea ocazia de a lua legătura și de a coopera cu alte autorități sau organisme competente în cursul îndeplinirii funcțiilor sale.

Articolul 8 alineatul (3) din MSC privind supravegherea prevede că ANS trebuie să încheie acorduri de cooperare cu alte organisme relevante, cum ar fi NIB, organismul de certificare a BCE sau alte autorități competente, astfel încât informațiile relevante să fie partajate, iar riscurile serioase de siguranță să fie abordate în mod corespunzător. Scopul acestei dispoziții este de a se asigura că persoanele cu autoritate și care ar putea avea nevoie să ia măsuri specifice sunt informate în mod corespunzător și pot reacționa în consecință.

De exemplu, ar putea fi necesar să coopereze cu autoritățile însărcinate cu reglementarea marfurilor periculoase, a inspectoratelor de muncă, a poliției (asigurare penală), a autorităților de reglementare în domeniul mediului, a organismelor de certificare ERI, a organismelor de reglementare în domeniul feroviar, a organismelor de autorizare sau certificare și a autorităților responsabile cu acordarea licențelor.

Următoarele sunt exemple ilustrative ale unei astfel de cooperări. ANS ar trebui să se asigure că, dacă este necesar, strategia și planurile lor sunt aliniate după caz.

### 8.1 Organisme de autorizare sau de certificare

Se așteaptă ca ANS-urile să coopereze cu alte autorități (de exemplu, organismele responsabile pentru autorizarea vehiculelor) sau cu organismele de certificare (de exemplu, organismele responsabile de certificarea centrelor de instruire a mecanicilor de locomotivă), după caz. Din perspectiva supravegherii, un ANS care efectuează activitatea de supraveghere ar trebui să accepte certificatele sau autorizațiile prezentate ca dovadă a conformității cu reglementările UE sau cu alte reglementări în măsura în care acestea acoperă subiectul supravegheat. Dacă ANS constată în cursul activității de supraveghere că există o problemă serioasă de siguranță care implică un element pentru care se prezintă o autorizație sau un certificat, trebuie să ia măsuri de remediere temporare (de exemplu, suspendarea utilizării vehiculului), după caz, și să sesizeze organismul competent pentru eliberarea certificatului sau a autorizației.

### 8.2 Aspecte privind siguranța la locul de muncă

Unele ANS-uri sunt responsabile de problemele de siguranță la locul de muncă în cadrul sistemelor de reglementare din statul membru respectiv, în timp ce alte ANS-uri nu au această responsabilitate. În primul caz, atunci când apar probleme de siguranță la locul de muncă în timpul supravegherii, acestea ar trebui abordate de cei care efectuează activitatea de supraveghere. În al doilea caz, atunci când membrii

---

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

personalului ANS care efectuează activitatea de supraveghere constată existența unor aspecte legate de siguranța la locul de muncă, aceștia trebuie să informeze organizația supravegheată că au observat un aspect care constituie motiv de îngrijorare și, ulterior, trebuie să sesizeze autoritatea competentă relevantă pentru adoptarea de măsuri în consecință. De asemenea, ANS ar trebui să se coordoneze și să colaboreze, după caz, cu autoritatea de reglementare responsabilă pentru siguranța forței de muncă, pentru a se asigura că strategiile și planurile lor sunt aliniate.

### 8.3 Normele privind timpul de lucru, de condus și de odihnă pentru mecanicii de locomotivă

Articolul 17 alineatul (4) din Directiva (UE) 2016/798 prevede că o autoritate competentă este responsabilă de asigurarea respectării normelor aplicabile privind timpul de lucru, de condus și de odihnă pentru mecanicii de locomotivă. În cazul în care această autoritate competentă nu este ANS, atunci această autoritate ar trebui să coopereze cu ANS pentru a permite ANS să își desfășoare activitatea de supraveghere. Din aceasta rezultă că, în cazul în care ANS nu este autoritatea competentă pentru asigurarea respectării acestor norme, dar, prin activitățile sale de supraveghere, constată existența unor probleme din domeniul său de competență într-o anumită organizație, aceasta trebuie să informeze autoritatea competentă cât mai curând posibil cu privire la constatările sale.

### 8.4 Cooperarea dintre un ANS și alte organisme de reglementare

Articolul 56 alineatul (3) din Directiva 2012/34/UE prevede următoarele:

*De asemenea, organismul de reglementare cooperează îndeaproape cu autoritatea națională în domeniul siguranței în sensul Directivei 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (19), precum și cu autoritatea de acordare a licențelor în înțelesul prezentei directive.*

*Statele membre garantează că aceste autorități elaborează în comun un cadru pentru schimbul de informații și pentru cooperare vizând prevenirea efectelor negative asupra concurenței sau a siguranței pe piața feroviară. Acest cadru include un mecanism prin care organismul de reglementare poate să furnizeze autorităților naționale în domeniul siguranței și autorităților naționale de acordare a licențelor recomandări privind aspectele care ar putea afecta concurența pe piața feroviară și prin care autoritatea națională în domeniul siguranței poate să furnizeze organismului de reglementare și autorității de acordare a licențelor recomandări privind aspectele care ar putea afecta siguranța. Fără a aduce atingere independenței vreunei autorități în sfera competențelor sale, autoritatea relevantă examinează orice astfel de recomandare înainte de adoptarea deciziilor sale. Dacă autoritatea în cauză se abate de la această recomandare, precizează motivele în cadrul deciziilor pe care le adoptă.*

În practică, aceasta ar putea însemna:

- a) *Într-o situație în care organismul de reglementare solicită unei întreprinderi feroviare în cauză să „deschidă” serviciile pentru concurență și aceasta refuză invocând „siguranța” ca motiv, organismul de reglementare ar trebui să solicite opinia ANS ca „autoritate de reglementare în domeniul siguranței” cu privire la faptul dacă acesta este un motiv justificat pentru a nu deschide serviciile. În continuare, organismul de reglementare ar trebui să ia în considerare avizul ANS pentru a se pronunța asupra măsurilor care trebuie luate;*
- b) *Într-o situație în care un administrator de infrastructură intenționează să solicite autorității naționale de siguranță o autorizație de punere în funcțiune a unui subsistem terestru ETCS de nivel 1 care pune în aplicare unele dintre funcționalitățile opționale [de exemplu, loop infill, radio infill (pentru transmiterea datelor de redeschidere)] care necesită echiparea vehiculelor cu echipamentul relevant*

---

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

*pentru a putea funcționa pe această linie, ANS trebuie să solicite organismului de reglementare să confirme că acest lucru nu creează discriminări față de întreprinderile feroviare și că informațiile relevante au fost puse la dispoziția tuturor părților interesate, oferindu-le timpul necesar pentru a-și adapta materialul rulant în consecință.*

## 8.5 Cooperarea dintre un ANS și o autoritate de acordare a licențelor

Directiva 2012/34/UE prevede următoarele:

**Articolul 24 alineatul (3):** *În pofida alineatului (1), în cazul în care o licență este suspendată sau retrasă din cauza nerespectării cerințelor privind capacitatea financiară, **autoritatea de acordare a licențelor poate elibera o licență temporară până la reorganizarea întreprinderii feroviare, cu condiția ca siguranța să nu fie periclitată.** Licența temporară nu este însă valabilă pe o perioadă mai mare de șase luni de la data eliberării sale.*

**Articolul 24 alineatul (5):** *În eventualitatea unei modificări de natură să afecteze situația juridică a unei întreprinderi feroviare și, în special, în caz de fuziune sau preluare, **autoritatea de acordare a licențelor poate decide ca licența să facă din nou obiectul unei cereri de aprobare. Întreprinderea feroviară respectivă poate să-și continue activitatea dacă autoritatea de acordare a licențelor nu decide că siguranța este periclitată.** Într-un astfel de caz, decizia trebuie motivată.*

În practică, pentru ca autoritatea de acordare a licențelor să ia decizia de acordare a licenței, aceasta trebuie să se consulte cu ANS ca autoritate de reglementare în domeniul siguranței. Întrebarea la care autoritatea de acordare a licențelor trebuie să răspundă este dacă siguranța ar putea fi pusă în pericol. Dacă aceasta solicită unei întreprinderi feroviare să opereze pe baza unei licențe temporare [a se vedea articolul 24 alineatul (3)]. O a doua întrebare care trebuie luată în considerare este dacă o cerere de licență trebuie să facă din nou obiectul unei cereri de aprobare [vezi articolul 24 alineatul (5)]. La luarea deciziilor sale, autoritatea de acordare a licențelor ia în considerare punctele de vedere ale ANS în calitate de autoritate de reglementare în domeniul siguranței.

## 8.6 Cooperarea dintre ANS și un organism de certificare a entității responsabile cu întreținerea

ANS-urile și organismele de certificare a entității responsabile cu întreținerea ar trebui să coopereze pentru a evita suprapunerea activităților. Aceasta înseamnă că, în cazul în care un ANS, în timpul activității sale de supraveghere, identifică un vehicul (vagon de marfă) slab întreținut și, prin urmare, are îndoieli cu privire la capacitatea respectivei entități responsabile cu întreținerea de a respecta cerințele în temeiul cărora a fost certificată, aceasta trebuie să transmită aceste informații organismului competent de certificare a entității responsabile cu întreținerea, astfel cum se menționează la articolul 9 din Regulamentul ERI. De asemenea, dacă organismul de certificare a entității responsabile cu întreținerea refuză să certifice o entitate responsabilă cu întreținerea existentă, acesta ar trebui să transmită aceste informații ANS-urilor relevante. Aceste informații vor sprijini ANS-urile să-și adapteze strategia de supraveghere și să planifice în consecință.

## 9. Cadrul de gestionare a competențelor

În conformitate cu articolul 6 din MSC privind supravegherea, ANS se asigură că personalul implicat în activități de supraveghere deține competențele necesare. ANS ar trebui să selecteze, să formeze și să mențină competența personalului respectiv prin intermediul unui sistem de gestionare a competențelor. Este la latitudinea fiecărei ANS în parte să creeze și să își construiască propriul sistem de gestionare a competențelor, în conformitate cu articolul 6 din regulamentul privind MCS. Pentru a ajuta ANS să gestioneze

---

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



acest aspect, agenția a creat o orientare privind sistemul de gestionare a competențelor, iar ghidul va oferi consiliere cu privire la ceea ce constituie un sistem adecvat de gestionare a competențelor și la aspectele pe care ANS trebuie să le ia în considerare la elaborarea unui singur (a se vedea *Ghidul Agenției privind cadrul de gestionare a competențelor*). Cu toate acestea, ghidul nu va specifica exact care va fi sistemul de gestionare a competențelor, întrucât acesta va fi o chestiune care ține de fiecare ANS în parte.

## Anexa Model propus pentru o strategie de supraveghere

### Cuprins

#### 1. Context

#### 2. Obiectiv

#### 3. Principii

- a. **Proportională** cu riscurile pe care le gestionează întreprinderile feroviare, și nu cu rentabilitatea lor, disponibilitatea resurselor sau perioada medie rămasă din derularea oricărui contract pe care îl dețin;
- b. **Coerentă** ca abordare cu privire la gamă de activități a (numele ANS);
- c. **Orientată** către eficacitatea sistemului de management al siguranței al întreprinderilor, verificând dacă persoanele din fiecare întreprindere utilizează sistemul lor de management pentru a obține rezultate sigure;
- d. **Transparentă** și deschisă cu privire la politica, practicile și abordările adoptate de (numele ANS), respectând în același timp necesitatea ca întreprinderile să păstreze confidențialitatea anumitor aspecte între ele și statul membru;
- e. **Echitabilă și responsabilă** în virtutea dreptului în materie de activități, în special aplicarea, care va fi în conformitate cu politicile de aplicare ale (numele ANS);
- f. **Cooperarea: ANS va coopera cu alte autorități competente pentru a se asigura că sunt abordate chestiunile de interes comun în materie de siguranță;**
- g. **Informată** utilizând date din mai multe surse, cum ar fi evaluarea certificatelor de siguranță și rezultatele oricăror investigații efectuate de organismul național de anchetă.

#### 4. Măsurile pentru supraveghere

- a. **Guvernanța**
- b. **Încadrarea personalului**

#### 5. Nivelurile de risc din statul membru

#### 6. Prioritățile strategice pentru supraveghere

- a. **Sistemele de management al siguranței**
- b. **Cooperarea cu alte autorități naționale de siguranță**
- c. **Prioritățile principale pentru supraveghere**
- d. **Prioritățile de nivel secundar pentru supraveghere**

#### 7. Tehnicile de supraveghere

#### 8. Modul în care sunt construite planurile de supraveghere

#### 9. Aplicare

---

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