Lähettäjä: Metsälampi Susanna [mailto:Susanna.Metsalampi@mintc.fi]

Lähetetty: perjantai 8. joulukuuta 2017 14.29
Vastaanottaja: Perttula Juha <Juha.Perttula@eduskunta.fi>; Boedeker Mika <Mika.Boedeker@eduskunta.fi>

Aihe: Rautatieliikenteen turvallisuudenhallintajärjestelmä

Hei,

Valiokunnassa on käyty keskustelua tuosta rautatieliikenteen turvallisuudenhallintajärjestelmästä ja mitä se tarkoittaa ammattipätevyyksien hallinnoinnin näkökulmasta.

Ohessa linkki Trafin sivuilta löytyvään dokumenttiin, josta voi saada kokonaiskuvan siitä, mitä kaikkea turvallisuusjohtamisjärjestelmä pitää sisällään. Kehäkuvassa pätevyyksien hallinta on noin ”kello puoli kuudessa”. Kuvassa löytyy myös mainittuina EU-asetukset, joissa elementit ovat luetteloituina.
https://www.trafi.fi/filebank/a/1390818827/77473905ec2b53b552bef586948a646d/14070-trafi-tjj_a4_web.pdf

Lainasin esityksessäni valiokunnalle EU:n komission asetuksen 1158/2010 Liitteen II kohtaa N
https://www.trafi.fi/filebank/a/1325676880/141e08c3f72963f6db7142edd3e02a0a/4944-589-1158_2010EU.pdf.

Halutessanne tämän voi jakaa täydentävänä tietona valiokunnalle.

Ystävällisin terveisin ja hyvän viikonlopun toivotuksin,

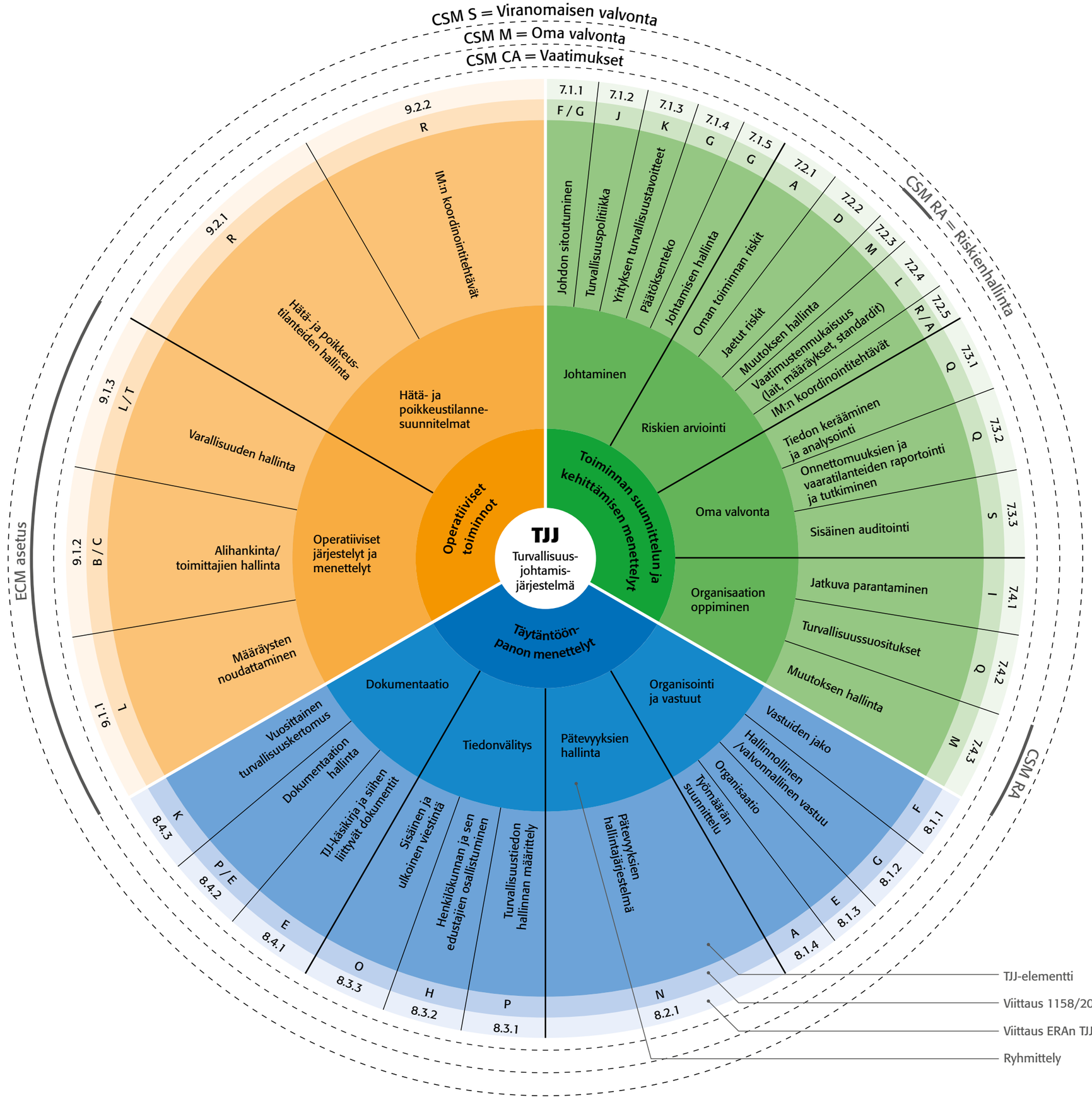
Susanna Metsälampi
Neuvotteleva virkamies
Palveluosasto, markkinayksikkö

Trafi

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä



Turvallisuusjohtamisjärjestelmäkehä



Miksi?

Rautateiden turvallisuusjohtamisjärjestelmä TJJ on turvallisuudenhallinnan työkalu. Sillä tarkoitetaan infrastruktuurin haltijan tai rautatieyrityksen organisaatiota ja järjestelyjä, joilla varmistetaan sen toimintojen turvallinen hallinnointi. TJJ kattaa kaikki merkittävät rautatietoiminnot, jotka kuvataan turvallisuusdirektiivissä 2004/49/EY.

TJJ-kehä antaa kattavan kuvan kaikista TJJ:n vaatimuksista ja osa-alueista. Sen tarkoitus on antaa rautatieyrityksille ja rataverkon haltijoille:

- yleiskuva TJJ:n elementeistä johtamisjärjestelmänäkökulmasta
- tietoa siitä, miten TJJ:n elementit liittyvät toisiinsa
- kuva TJJ:n keskeisestä roolista EU:n säädöskehyksessä sekä
- selkeyttä operatiivisen turvallisuuden merkityksestä ja miten se on kiinteä osa turvallisuusjohtamisjärjestelmää.

Miten TJJ:tä käytetään?

TJJ-lähestymistapa edistää siihen kuuluvien toimintatapojen hallintaa ja jatkuvaa parantamista samaan tapaan kuin Plan-Do-Check-Act-toimintatapa (PDCA kehä).

TJJ-kehä ryhmittelee TJJ:n elementit kolmeen pääprosessiin: operatiiviset toiminnot, täytäntöönpanon menettelyt sekä toiminnan suunnittelun ja kehittämisen menettelyt. Se yhdistää ne myös ERAn TJJ-ohjeeseen ja vaatimuksiin turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä (asetukset 1158/2010/EU ja 1169/2010/EU). ERAn TJJ-ohje auttaa rautatieyrityksiä ja rataverkon haltijoita TJJ:n suunnittelussa ja jalkauttamisessa.

Mihin TJJ:tä käytetään?

Rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden on tunnistettava ja hallittava kaikkiin toimintoihinsa kuuluvat riskit osoittaakseen, että ne kykenevät toimimaan turvallisesti.

TJJ:n tehokas käyttö edellyttää järjestelmällistä lähestymistapaa, jolla varmistetaan toimintojen ja riskien jatkuva hallinta. Kun toimijat arvioivat turvallisuusriskiensä syitä, niiden tulisi tunnistaa turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä ne elementit, joita ne itse tarvitsevat tunnistettujen riskien hallintaan, riittävien menettelyjen toteuttamiseen sekä menettelyjen tehokkuuden jatkuvaan valvontaan.

Trafi

Liikenteen turvallisuusvirasto
Kumpulantie 9, 00520 Helsinki
PL 320, 00101 Helsinki
Puhelin 029 534 5000
www.trafi.fi

Vastuullinen liikenne.
Yhteinen asia.

European Railway Agency

Tehty Euroopan rautatieviraston (ERA) materiaalin pohjalta.

Trafi S702 / 01/2014 / Edita Prima Oy / Markkinointitoimisto Kitchen Oy

KOMISSION ASETUS (EU) N:o 1158/2010,

annettu 9 päivänä joulukuuta 2010,

yhteisestä turvallisuusmenetelmästä rautateiden turvallisuustodistusten saamista koskevien vaatimusten noudattamisen arvioimiseksi

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta (rautatieturvallisuusdirektiivi) 29 päivänä huhtikuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/49/EY [1] ja erityisesti sen 6 artiklan 1 kohdan,

ottaa huomioon komissiolle 18 päivänä syyskuuta 2009 toimitetun Euroopan rautatieviraston suosituksen ERA/REC/SAF/09-2009 vaatimustenmukaisuuden arvioinnissa käytettävästä yhteisestä turvallisuusmenetelmästä,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Direktiivillä 2004/49/EY luodaan puitteet, joissa kaikille rautatieyrityksille tarjotaan yhtäläiset edellytykset, sillä samoja vaatimuksia turvallisuustodistuksille sovelletaan kaikkialla unionissa. Yhteisen turvallisuusmenetelmän tarkoituksena on luoda puitteet, joissa kansallisten turvallisuusviranomaisten päätöksentekoperusteet yhdenmukaistetaan koko unionissa direktiivin 2004/49/EY 17 artiklan 4 kohdan mukaisesti.

(2) On tarpeen säätää menetelmästä, jolla kansalliset turvallisuusviranomaiset voivat arvioida, ovatko rautatieyritysten kehittämät menettelyt riittäviä täyttämään direktiivin 2004/49/EY 10 artiklan 2 kohdan a alakohdan (todistusten A-osat) ja 10 artiklan 2 kohdan b alakohdan (todistusten B-osat) mukaisesti annettujen turvallisuustodistusten saamista koskevat yhdenmukaiset vaatimukset. Kansallisten turvallisuusviranomaisten arvioinnin tekemisessä käyttämät arviointiperusteet olisi määriteltävä ja noudatettavat menettelyt vahvistettava.

(3) Sen turvallisuusvaatimuksen noudattamisen osalta, jonka mukaan vastuu raideliikenteen kalustoyksikön kunnossapidosta olisi määriteltävä selkeästi, rautatieyrityksen, joka ei ole kaikkien sen toiminnassa käytettävien kalustoyksikköjen kunnossapidosta vastaava yksikkö, olisi varmistettava asianmukaisilla sopimusjärjestelyillä, kuten yleisellä käyttösopimuksella (GCU-sopimuksella), että kullakin kalustoyksiköllä on sille osoitettu kunnossapidosta vastaava yksikkö direktiivin 2004/49/EY 14 a artiklan mukaisesti. Osapuolten välisessä sopimuksessa olisi eriteltävä, millaista tietojenvaihtoa tarvitaan molempien yritysten välillä kalustoyksikköjen turvallisen toiminnan varmistamiseksi.

(4) Arvioitaessa turvallisuusvaatimusten täyttymistä silloin, kun kyseessä ovat rautatieyritysten alihankkijoiden ja toimittajien luovuttamat tuotteet tai suorittamat palvelut, kuten vetureita ja junia rautateillä yhteisössä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä 23 päivänä lokakuuta 2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY [2] mukaisesti tunnustettujen koulutuskeskusten palvelusuoritukset, asiaa koskevan unionin lainsäädännön mukaisesti alihankkijoille ja toimittajille myönnettyjä lupia tai todistuksia voidaan pitää pätevänä todisteena. Direktiivin 2004/49/EY 14 a artiklan mukaisesta kunnossapidosta vastaaville yksiköille myönnettyjä todistuksia voidaan myös pitää pätevänä todisteena. Kunnes eurooppalainen sertifiointijärjestelmä tulee voimaan tavaravaunujen kunnossapidosta vastaavien yksiköiden yhteisen sertifiointijärjestelmän perusperiaatteiden vahvistamista koskevan 14 päivänä toukokuuta 2009 allekirjoitetun yhteisymmärryspöytäkirjan [3] perusteella annettuja todistuksia voidaan pitää pätevänä todisteena arvioitaessa asiaa koskevien turvallisuusvaatimusten noudattamista.

(5) Kansalliset turvallisuusviranomaiset arvioivat rautatieyrityksen valmiuksia noudattaa kaikkia yleisessä toiminnassa ja siinä verkossa, jolle se hakee todistusta, edellytettäviä vaatimuksia arvioimalla sen turvallisuusjohtamisjärjestelmää yleisellä tasolla.

(6) Jokaisen kansallisen turvallisuusviranomaisen olisi otettava käyttöön järjestelyt sen tutkimiseksi, saavutetaanko turvallisuustodistushakemuksessa mainitut toimintatulokset luvan myöntämisen jälkeen ja noudatetaanko kaikkia tarvittavia vaatimuksia jatkuvasti, kuten direktiivin 2004/49/EY 16 artiklan 2 kohdan f alakohdassa ja 17 artiklan 2 kohdassa edellytetään. Tämä edellyttää sen vuoksi keskeisiin perusperiaatteisiin perustuvan jälkivalvontajärjestelmän kehittämistä, jotta varmistettaisiin, että kaikkien jäsenvaltioiden kansallisten turvallisuusviranomaisten lähestymistapa olisi yhdenmukainen.

[1] EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44.

[2] EUVL L 315, 3.12.2007, s. 51.

[3] http://ec.europa.eu/transport/rail/interoperability/doc/signed_mou_on_ecm.pdf

(7) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat direktiivin 2004/49/EY 27 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun komitean lausunnon mukaiset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Kohde

Tällä asetuksella perustetaan yhteinen turvallisuusmenetelmä turvallisuustodistusten saamista koskevien vaatimusten noudattamisen arvioimiseksi direktiivin 2004/49/EY 6 artiklan 3 kohdan b alakohdassa tarkoitetulla tavalla.

Yhteinen turvallisuusmenetelmä sisältää

a) menettelyn ja arviointiperusteet, joita noudattaen rautatieyritysten jättämiä direktiivin 2004/49/EY 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja turvallisuustodistushakemuksia arvioidaan tämän asetuksen liitteiden I, II ja III mukaisesti;

b) tämän asetuksen liitteen IV mukaiset periaatteet, jotka koskevat direktiivissä 2004/49/EY säädettyjen vaatimusten noudattamisen valvontaa sen jälkeen, kun kansallinen turvallisuusviranomainen on myöntänyt todistuksen.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan: ”valvonnalla” järjestelyjä, jotka kansallinen turvallisuusviranomainen on ottanut käyttöön turvallisuustason tarkkailemiseksi turvallisuustodistuksen myöntämisen jälkeen.

3 artikla

Hakemusten arviointimenettelyt

1. Kun kansalliset turvallisuusviranomaiset tutkivat tämän asetuksen voimaantulon jälkeen jätettyjä turvallisuustodistusten A- ja B-osaa koskevia hakemuksia, niiden on sovellettava tämän asetuksen liitteessä I vahvistettua menettelyä direktiivissä 2004/49/EY säädettyjen vaatimusten noudattamisen arvioimiseksi. Kansallisten turvallisuusviranomaisten on käytettävä tämän asetuksen liitteessä II vahvistettuja arviointiperusteita direktiivin 2004/49/EY 10 artiklan 3 kohdan mukaisesti annettuihin turvallisuustodistuksiin ja tämän asetuksen liitteessä III vahvistettuja arviointiperusteita direktiivin 2004/49/EY 10 artiklan 4 kohdan mukaisesti annettuihin turvallisuustodistuksiin. Kyseisiä arviointiperusteita on käytettävä myös silloin, kun turvallisuustodistuksia uusitaan direktiivin 2004/49/EY 10 artiklan 5 kohdan mukaisesti.

2. Arvioinnin aikana kansalliset turvallisuusviranomaiset voivat hyväksyä hakijoiden antamat sitoumukset siitä, että ne järjestävät riskinhallinnan kolmansien kanssa tehtävillä sopimuksilla. Sopimuksissa on myös eriteltävä kalustoyksikköjen turvallisen toiminnan varmistamiseksi tarvittava tietojenvaihto erityisesti kunnossapitoon liittyvillä aloilla.

3. Alihankkijoiden tai toimittajien rautatieyrityksille luovuttamat tuotteet tai suorittamat palvelut on katsottava turvallisuusvaatimusten mukaisiksi, jos alihankkijat, toimittajat tai tuotteet on sertifioitu unionin lainsäädännöllä perustettujen asiaa koskevien sertifiointijärjestelmien mukaisesti tällaista tuotteiden luovutusta ja palvelujen suoritusta varten.

4 artikla

Valvonta

Kun kansalliset turvallisuusviranomaiset ovat myöntäneet turvallisuustodistuksen, niiden on sekä A- että B-osan osalta valvottava, että rautatieyritykset jatkavat turvallisuusjohtamisjärjestelmiensä soveltamista, ja noudatettava liitteessä IV vahvistettuja valvontaperiaatteita.

5 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 9 päivänä joulukuuta 2010.

Komission puolesta

José Manuel BARROSO

Puheenjohtaja

LIITE I

Direktiivin 2004/49/EY 10 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdan mukaisten turvallisuustodistusten saamista koskevien vaatimusten noudattamisen arviointimenettely

1. Menettelyjen, jotka kansallinen turvallisuusviranomainen ottaa käyttöön hakemusten saamiseksi ja arvioimiseksi ja turvallisuustodistusten myöntämiseksi, on perustuttava seuraaviin periaatteisiin.

a) Arviointimenettelyn perustaminen ja uudelleentarkastelu

Kansallisten turvallisuusviranomaisten on laadittava jäsennettyjä ja tarkastettavissa olevia menettelyjä, joita sopivan pätevyyden omaavat henkilöt suorittavat. Niiden on käytävä hakemukset läpi soveltaen liitteessä II ja III vahvistettuja turvallisuusjohtamisjärjestelmien arviointiperusteita. Niiden on kirjattava ja perusteltava kaikki päätökset. Kansallisen turvallisuusviranomaisen yleiselle arviointimenettelylle on tehtävä säännöllisesti sisäinen uudelleentarkastelu ja sitä on parannettava jatkuvasti sen jatkuvan tuloksellisuuden ja tehokkuuden varmistamiseksi.

b) Arviointimenettelyn laatu

Kansallisten turvallisuusviranomaisten on valvottava oman suorituksensa laatua turvallisuustodistushakemusten käsittelyn keskeisissä vaiheissa.

c) Arvioinnin kattavuus

Arvioinnin on tapahduttava yleisellä tasolla ja sen on oltava menettelyvetoinen. Jos tarkastelun yhteydessä paljastuu puutteita, kansallinen turvallisuusviranomainen voi käyttää harkintavaltaansa ja sen on, riippuen puutteiden luonteesta ja vakavuudesta, yksilöitävä kohdat, joita on parannettava. Kansallisen turvallisuusviranomaisen on viime kädessä käytettävä toimivaltaansa hylätä hakemus.

Arvioinnin on:

— oltava oikeassa suhteessa hakijan toiminnan riskeihin, luonteeseen ja laajuuteen;

— perustuttava päätelmiin rautatieyrityksen yleisestä kyvystä toimia turvallisesti sen turvallisuusjohtamisjärjestelmässä kuvaillulla tavalla.

d) Arvioinnin ajoitus

Kansallisten turvallisuusviranomaisten on saatettava arviointi päätökseen direktiivin 2004/49/EY 12 artiklassa edellytetyssä ajassa. Samalla on varmistettava, että hakijan toimittama näyttöaineisto tutkitaan riittävän hyvin. Kansallisen turvallisuusviranomaisen on tiedotettava rautatieyrityksille merkittävistä ongelmakohdista niin varhain kuin arviointivaiheen aikana on käytännössä mahdollista.

e) Päätöksen tekeminen arvioinnin aikana

Turvallisuustodistus- tai turvallisuuslupahakemuksen hyväksymisestä tai hylkäämisestä tehtävän päätöksen on perustuttava hakijan toimittamaan näyttöön ja siihen, onko tarvittavien vaatimusten noudattaminen osoitettu vai ei.

2. Kansallisen turvallisuusviranomaisen on arvioitava, onko turvallisuustodistushakemus komission asetuksen (EY) N:o 653/2007 ([1]) mukainen.

3. Kansallisen turvallisuusviranomaisen on erityisesti arvioitava, onko hakemukseen liitetyn turvallisuusjohtamisjärjestelmän käsikirjan tiivistelmän perusteella mahdollista tehdä alustava päätelmä turvallisuusjohtamisjärjestelmän laadusta ja asianmukaisuudesta, ja päätettävä, millä alueilla tarvitaan lisää tietoa. Kansallinen turvallisuusviranomainen voi osana tätä lisätiedonpyyntöä pyytää niin seikkaperäisiä tietoja kuin se katsoo kohtuulliseksi, jotta tiedoista olisi apua hakemuksen arvioinnissa.

4. Kun turvallisuustodistus myönnetään, hakijan turvallisuusjohtamisjärjestelmän vaatimustenmukaisuus on dokumentoitava kunkin arviointiperusteen suhteen.

([1]) EUVL L 153, 14.6.2007, s. 9.

5. Kun kansallinen turvallisuusviranomainen yksilöi lisätietopyynnön tai mahdollisen puutteen kohteen, sen on oltava täsmällinen ja autettava hakijaa ymmärtämään, miten seikkaperäistä vastausta se hakijalta odottaa. Tätä varten sen on:

   a) viitattava selkeästi lisätietopyyntöön liittyvään perusteeseen ja varmistettava, että hakija on selvästi ymmärtänyt ne yksilöidyt alueet, jotka eivät ole vaatimusten mukaisia;

   b) yksilöitävä asiaan liittyvien määräysten, sääntöjen ja standardien asiaa koskeva kohta;

   c) esitettävä, miksi arviointiperuste ei täyty;

   d) sovittava, mitä sitoumuksia, tietoja ja näyttöaineistoa jatkossa vaaditaan, sen mukaan mitä arviointiperusteen yksityiskohtaisuuden taso edellyttää, ja vahvistettava sekä toimet, jotka hakijalta vaaditaan puutteen korjaamiseksi, että aikataulu vaatimusten noudattamiselle;

   e) eriteltävä alueet, jotka voivat todistuksen myöntämisen jälkeen joutua myöhemmin tarkastuksen kohteeksi valvontajärjestelmän kautta.

6. Jos rautatieyritys hakee samalla kertaa sekä turvallisuustodistuksen A- että B-osaa, kansallisen turvallisuusviranomaisen on varmistettava, että todistuksen A-osa myönnetään ensin tai että kumpikin todistus myönnetään samalla kertaa asetuksessa (EY) N:o 653/2007 säädetyllä tavalla. Kansallisten turvallisuusviranomaisten on joka tapauksessa määriteltävä menettely sitä varten, kuinka käytetään hakemuslomaketta (erityisesti liitteiden kansilehteä), jos uusi hakemus tehdään samalla kertaa kumpaakin todistusta varten.

7. Turvallisuustodistushakemusten arvioinnissa käytettäviä yleisiä menettelyjä sovelletaan myös direktiivin 2004/49/EY 10 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettuja turvallisuustodistuksia koskeviin hakemuksiin.

8. Kansallisen turvallisuusviranomaisen arviointi direktiivin 2004/49/EY 10 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettua turvallisuustodistusta koskevasta hakemuksesta koskee ainoastaan rautatieyrityksen valmiuksia noudattaa niitä vaatimuksia, joita edellytetään siinä verkossa, jolle se hakee todistusta niiden menettelyjen pohjalta, jotka se on perustanut saadakseen todistuksen A-osan.

9. Nämä arviointiperusteet perustuvat sen osoittamiseen, että tulokset menettelyjen soveltamisesta toiminnan hallintaan tietyssä verkossa on dokumentoitu ja niiden täytäntöönpanosta on tehty sitoumus. Tämän vuoksi kansallinen turvallisuusviranomainen voi pyytää rautatieyritystä toimittamaan otteen dokumentaatiosta, jota rautatieyritys suunnittelee käyttävänsä.

10. Kansallisten turvallisuusviranomaisten on tehtävä yhteistyötä ratkoakseen B-osan arviointiperusteiden noudattamatta jättämiseen liittyviä kysymyksiä tai hoitaakseen B-osaa koskevaan hakemukseen liittyvät tiedustelut. B-osaa koskevan hakemuksen arvioivan kansallisen turvallisuusviranomaisen on oltava yhteydessä todistuksen A-osan antaneeseen kansalliseen turvallisuusviranomaiseen keskustellakseen ja sopiakseen, mihin toimiin kumpikin mahdollisesti ryhtyy varmistaakseen B-osan arviointiperusteiden noudattamisen.

LIITE II

Direktiivin 2004/49/EY 10 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisten turvallisuustodistusten saamista koskevien vaatimusten noudattamisen arviointiperusteet liittyen mainitun direktiivin 9 artiklassa ja liitteessä III vahvistettuun rautatieyrityksen turvallisuusjohtamisjärjestelmään

A. KAIKKIEN RAUTATIEYRITYKSEN TOIMINTAAN LIITTYVIEN RISKIEN RISKINHALLINTATOIMENPITEET [1]

A.1 On olemassa menettelyt rautatieliikennetoimintaan liittyvien riskien havaitsemiseksi, esimerkiksi sellaisten, jotka johtuvat suoraan työhön liittyvistä toimista, työn suunnittelusta tai työmäärästä ja muiden organisaatioiden/henkilöiden toimista.

A.2 On olemassa menettelyt riskinhallintatoimenpiteiden kehittämiseksi ja toteuttamiseksi.

A.3 On olemassa menettelyt riskinhallintajärjestelyjen tuloksellisuuden valvomiseksi ja vaadittavien muutosten toteuttamiseksi.

A.4 On olemassa menettelyt, joilla voidaan tunnistaa tarve tehdä yhteistyötä muiden tahojen kanssa (esimerkiksi infrastruktuurin haltija, rautatieyritykset, valmistaja, huoltopalvelujen tarjoaja, kunnossapidosta vastaava yksikkö, raideliikenteen kalustoyksikön haltija, palvelujen tarjoaja ja hankintayksikkö) tarpeen mukaan asioissa, joissa niillä on yhteisiä rajapintoja, jotka todennäköisesti haittaavat riskinhallintatoimenpiteiden toteuttamista, direktiivin 2004/49/EY 4 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

A.5 On olemassa menettelyt sovittuun dokumentointiin ja viestintään asianomaisten tahojen kanssa, mukaan lukien kunkin osallisena olevan organisaation roolien ja vastuiden yksilöinti ja tiedonvaihtotapojen erittelyt.

A.6 On olemassa menettelyt näiden järjestelyjen tuloksellisuuden valvomiseksi ja vaadittavien muutosten toteuttamiseksi.

B. KUNNOSSAPITOON JA MATERIAALIEN TOIMITUKSEEN LIITTYVÄ RISKINHALLINTA [2]

B.1 On olemassa menettelyt, joilla turvallisuuteen liittyvästä tiedosta ja liikkuvan kaluston osoittamisesta voidaan johtaa kunnossapitovaatimuksia/-standardeja/ -menettelyjä.

B.2 On olemassa menettelyt, joilla kunnossapitovälejä voidaan mukauttaa suoritetun palvelun tyypin ja laajuuden ja/tai liikkuvasta kalustosta saadun tiedon mukaan.

B.3 On olemassa menettelyt sen varmistamiseksi, että kunnossapitovastuu on selvästi määritelty siten, että kunnossapitotyöpaikkojen pätevyysvaatimukset on yksilöity ja asianmukaiset vastuutasot määritetty.

B.4 On olemassa menettelyt, joilla kerätään tietoja päivittäisen toiminnan toimintahäiriöistä ja vioista ja raportoidaan niistä kunnossapidosta vastaaville tahoille.

B.5 On olemassa menettelyt, joilla voidaan havaita vioista ja rakenteiden puutteista tai toimintahäiriöistä johtuvia riskejä koko elinkaaren ajan ja raportoida niistä asianomaisille osapuolille.

B.6 On olemassa menettelyt, joilla voidaan tarkistaa kunnossapitotoiminnan taso ja tulokset ja valvoa niitä sen varmistamiseksi, että ne noudattavat yrityksen standardeja.

C. ALIHANKKIJOIDEN KÄYTTÖÖN JA TOIMITTAJIEN VALVONTAAN LIITTYVÄ RISKINHALLINTA [3]

C.1 On olemassa menettelyt, joilla voidaan varmistaa alihankkijoiden ja toimittajien pätevyys.

C.2 On olemassa menettelyt, joilla voidaan tarkistaa kaikkien joko alihankkijan tai toimittajan toimittamien sopimusperusteisten palvelujen ja tuotteiden turvallisuustaso ja tulokset ja valvoa niitä, jotta voidaan varmistaa, että ne noudattavat sopimuksessa vahvistettuja ehtoja.

[1] Direktiivin 2004/49/EY 9 artiklan 2 kohta.
[2] Direktiivin 2004/49/EY 9 artiklan 2 kohta.
[3] Direktiivin 2004/49/EY 9 artiklan 2 kohta.

C.3 Rautateiden turvallisuuskysymyksiin liittyvät vastuut ja tehtävät on määritelty selkeästi, niistä on tiedotettu ja ne on jaettu sopimuspuolten ja kaikkien muiden asianomaisten osapuolten kesken.

C.4 On olemassa menettelyt turvallisuuteen liittyvien asiakirjojen ja sopimusten jäljitettävyyden varmistamiseksi.

C.5 On olemassa menettelyt sen varmistamiseksi, että alihankkija tai toimittaja suorittaa turvallisuuteen liittyvät tehtävät, mukaan lukien turvallisuuteen liittyvien tietojen vaihto, sopimuksessa vahvistettuja ehtoja noudattaen.

D. RAUTATIEJÄRJESTELMÄN ULKOPUOLISTEN OSAPUOLTEN TOIMISTA JOHTUVAT RISKIT ([1])

D.1 On olemassa menettelyt, joilla voidaan havaita rautatiejärjestelmän ulkopuolisten osapuolten aiheuttamat mahdolliset riskit, silloin kun se on tarkoituksenmukaista ja kohtuullista.

D.2 On olemassa menettelyt sellaisten riskinhallintatoimenpiteiden laatimiseksi, joilla voidaan lieventää D.1 kohdassa yksilöityjä riskejä hakijan vastuiden suhteen.

D.3 On olemassa menettelyt D.2 kohdassa yksilöityjen toimenpiteiden tuloksellisuuden valvomiseksi ja tarvittavien muutosten toteuttamiseksi.

E. TURVALLISUUSJOHTAMISJÄRJESTELMÄN DOKUMENTOINTI

E.1 On olemassa toiminnan kuvaus, josta käy selvästi ilmi toiminnan tyyppi, laajuus ja riski.

E.2 On olemassa turvallisuusjohtamisjärjestelmän rakenteen kuvaus, joka sisältää muun muassa roolien ja vastuiden jakamisen.

E.3 On olemassa 9 artiklassa ja direktiivin 2004/49/EY liitteessä III edellytettyjen turvallisuusjohtamisjärjestelmän menettelyjen kuvaus, joka vastaa suoritettavien palvelujen tyyppiä ja laajuutta.

E.4 Turvallisuuden kannalta olennaiset menettelyt ja tehtävät on lueteltu ja kuvailtu lyhyesti.

F. VASTUIDEN JAKO ([2])

F.1 On olemassa kuvaus siitä, kuinka varmistetaan turvallisuusjohtamisjärjestelmän toimien koordinointi koko organisaatiossa, mikä perustuu osoitettuun tietämykseen ja päävastuuseen johtotasolla.

F.2 On olemassa menettelyt sen varmistamiseksi, että henkilöstöllä, jolle organisaatiossa on delegoitu vastuita, on tehtäviensä suorittamiseen vaadittava toimivalta, pätevyys ja asianmukaiset resurssit.

F.3 Turvallisuuteen liittyvät vastuualueet ja vastuiden jako niihin liittyvien erityisten toimintojen suhteen, yhdessä niiden rajapintojen kanssa, on määritelty selkeästi.

F.4 On olemassa menettely sen varmistamiseksi, että turvallisuuteen liittyvät tehtävät on määritelty selkeästi ja delegoitu asianmukaisen pätevyyden omaavalle henkilöstölle.

G. JOHDON TOIMESTA TAPAHTUVAN VALVONNAN VARMISTAMINEN ERI TASOILLA ([3])

G.1 On olemassa kuvaus siitä, kuinka kuhunkin turvallisuuteen liittyvään menettelyyn liittyvät vastuut jaetaan koko organisaatiossa.

G.2 On olemassa menettely, jolla esimiesketju valvoo säännöllisesti tehtävien suorittamista ja jolla sen on puututtava asiaan, jos tehtäviä ei hoideta kunnolla.

G.3 On olemassa menettely, jolla havaitaan ja hallitaan muiden johtamistoimien vaikutuksia turvallisuusjohtamisjärjestelmään.

([1]) Direktiivin 2004/49/EY 9 artiklan 2 kohta.
([2]) Direktiivin 2004/49/EY liite III, 1 kohta.
([3]) Direktiivin 2004/49/EY liite III, 1 kohta.

G.4 On olemassa menettelyt, joilla henkilöt, joilla on jokin rooli turvallisuusjohtamisessa, pidetään vastuussa tekemisistään.

G.5 On olemassa menettelyt, joilla osoitetaan resursseja turvallisuusjohtamisjärjestelmään kuuluvien tehtävien hoitamiseksi.

H. HENKILÖSTÖN JA SEN EDUSTAJIEN OSALLISTAMINEN KAIKILLA TASOILLA ([1])

H.1 On olemassa menettelyt sen varmistamiseksi, että henkilöstö ja sen edustajat ovat riittävän edustettuja ja heitä kuullaan määriteltäessä, ehdotettaessa, tarkasteltaessa uudelleen ja kehitettäessä sellaisten toiminnallisten menettelyjen turvallisuusnäkökohtia, jotka voivat koskea henkilöstöä.

H.2 Henkilöstön osallistamis- ja kuulemisjärjestelyt dokumentoidaan.

I. JATKUVAN PARANTAMISEN VARMISTAMINEN ([2])

On olemassa menettelyt, joilla varmistetaan turvallisuusjohtamisjärjestelmän jatkuva parantaminen aina kun se on kohtuudella mahdollista; näihin on kuuluttava:

a) menettelyt turvallisuusjohtamisjärjestelmän säännöllisiä, tarpeelliseksi katsottuja uudelleentarkasteluja varten;

b) menettelyt niiden järjestelyjen kuvailemiseksi, joilla seurataan ja analysoidaan merkityksellistä turvallisuuteen liittyvää tietoa;

c) menettelyt sen kuvailemiseksi, miten todetut puutteet korjataan;

d) menettelyt sen kuvailemiseksi, kuinka pannaan täytäntöön kehitykseen ja saatuihin kokemuksiin perustuvat turvallisuusjohtamisjärjestelmän uudet säännöt;

e) menettelyt sen kuvailemiseksi, kuinka sisäisten tarkastusten tuloksia käytetään turvallisuusjohtamisjärjestelmän parantamiseen.

J. ORGANISAATION PÄÄJOHTAJAN HYVÄKSYMÄ JA KOKO HENKILÖKUNNALLE TIEDOKSI ANNETTU TURVALLISUUSPOLITIIKKA ([3])

On olemassa asiakirja, jossa kuvaillaan organisaation turvallisuuspolitiikka ja joka on:

a) saatettu koko henkilökunnan tietoon ja saataville esimerkiksi organisaation intranetin välityksellä;

b) oikeassa suhteessa palvelun tyyppiin ja laajuuteen;

c) organisaation pääjohtajan hyväksymä.

K. ORGANISAATION TURVALLISUUDEN SÄILYTTÄMISEEN JA PARANTAMISEEN LIITTYVÄT LAADULLISET JA MÄÄRÄLLISET TAVOITTEET JA NIIDEN SAAVUTTAMISEEN TARVITTAVAT SUUNNITELMAT JA MENETTELYT ([4])

K.1 On olemassa menettelyt merkityksellisten turvallisuustavoitteiden määrittämiseksi oikeudellisen kehyksen mukaisesti, ja asiakirja, jossa nämä tavoitteet on esitetty.

K.2 On olemassa menettelyt merkityksellisten turvallisuustavoitteiden määrittämiseksi siten, että tavoitteet vastaavat suoritettavan rautatieliikennetoiminnan tyyppiä ja laajuutta sekä asiaa koskevia riskejä.

K.3 On olemassa menettelyt, joilla voidaan säännöllisesti arvioida yleistä turvallisuustasoa suhteessa organisaation turvallisuustavoitteisiin ja jäsenvaltion tasolla vahvistettuihin turvallisuustavoitteisiin.

([1]) Direktiivin 2004/49/EY liite III, 1 kohta.
([2]) Direktiivin 2004/49/EY liite III, 1 kohta.
([3]) Direktiivin 2004/49/EY liite III, 2 Kohdan a alakohta.
([4]) Direktiivin 2004/49/EY liite III, 2 Kohdan b alakohta.

K.4 On olemassa menettelyt, joilla säännöllisesti seurataan ja uudelleentarkastellaan toiminnallisia järjestelyjä:

a) keräämällä turvallisuuteen liittyvää merkityksellistä tietoa, josta voidaan johtaa turvallisuustasossa ilmeneviä kehityssuuntia ja arvioida tavoitteiden saavuttamista;

b) tulkitsemalla merkityksellistä tietoa ja toteuttamalla tarvittavia muutoksia.

K.5 On olemassa menettelyt, joilla rautatieyritys voi laatia suunnitelmia ja menettelyjä tavoitteidensa saavuttamiseksi.

L. VOIMASSA OLEVIEN, UUSIEN JA MUUTETTUJEN TEKNISTEN JA TOIMINNALLISTEN VAATIMUSTEN TAI MUIDEN MÄÄRÄÄVIEN EHTOJEN TÄYTTÄMISTÄ KOSKEVAT MENETTELYT ([1])

L.1 Toiminnan tyypin ja laajuuden kannalta merkityksellisten turvallisuuteen liittyvien vaatimusten osalta on olemassa menettelyt, joilla:

a) yksilöidään nämä vaatimukset ja ajantasaistetaan merkitykselliset menettelyt vastaamaan niihin tehtyjä muutoksia (muutoksenhallinta);

b) pannaan ne täytäntöön;

c) valvotaan niiden noudattamista;

d) ryhdytään toimiin, jos havaitaan, että niitä ei noudateta.

L.2 On olemassa menettelyt sen varmistamiseksi, että aiottuun tarkoitukseen käytetään sopivia työntekijöitä, menettelyjä, erityisasiakirjoja, laitteita ja liikkuvaa kalustoa.

L.3 Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on menettelyt sen varmistamiseksi, että kunnossapito suoritetaan asiaa koskevia vaatimuksia noudattaen.

M. MENETTELYT JA MENETELMÄT, JOTKA KOSKEVAT RISKIEN ARVIOINNIN SUORITTAMISTA JA RISKINHALLINTATOIMENPITEIDEN TOTEUTTAMISTA AINA, KUN TOIMINTAOLOSUHTEIDEN MUUTOKSESTA TAI UUDESTA MATERIAALISTA AIHEUTUU UUSIA RISKEJÄ INFRASTRUKTUURILLE TAI TOIMINNALLE ([2])

M.1 On olemassa johtamismenettelyt muutoksille, joita tapahtuu laitteissa, menettelyissä, organisaatiossa, henkilöstössä tai rajapinnoissa.

M.2 On olemassa riskien arviointimenettelyt, joilla hallitaan muutoksia ja vaadittaessa sovelletaan yhteistä turvallisuusmenetelmää riskien arviointiin komission asetuksessa (EY) N:o 352/2009 ([3]) vahvistetulla tavalla.

M.3 Rautatieyrityksellä on menettelyt, joilla riskien arvioinnin tulokset voidaan siirtää muihin menettelyihin organisaation sisällä ja asettaa ne asianomaisen henkilöstön nähtäville.

N. SELLAISTEN HENKILÖKUNNAN KOULUTUSOHJELMIEN JA JÄRJESTELMIEN TARJOAMINEN, JOILLA VARMISTETAAN HENKILÖKUNNAN PÄTEVYYDEN YLLÄPITÄMINEN JA TEHTÄVIEN ASIANMUKAINEN SUORITTAMINEN ([4])

N.1 On olemassa pätevyyden hallintajärjestelmä, johon sisältyy vähintään:

a) turvallisuuteen liittyvien tehtävien edellyttämien tietojen ja taitojen yksilöinti;

b) valintaperiaatteet (peruskoulutustaso, vaadittava henkinen soveltuvuus ja fyysinen kunto);

c) perehdyttämiskoulutus ja todistus hankitusta pätevyydestä ja taidoista;

d) jatkokoulutus ja olemassa olevan pätevyyden ja taitojen säännöllinen ajantasaistaminen;

e) pätevyyden säännölliset tarkastukset aina kun se on aiheellista;

([1]) Direktiivin 2004/49/EY liite III, 2 Kohdan c alakohta.
([2]) Direktiivin 2004/49/EY liite III, 2 Kohdan d alakohta.
([3]) EUVL L 108, 29.4.2009, s. 4.
([4]) Direktiivin 2004/49/EY liite III, 2 Kohdan e alakohta.

f) erityistoimet onnettomuuksissa/vaaratilanteissa tai kun työntekijä on pitkään pois töistä, tilanteen vaatimalla tavalla/kun se on aiheellista;

g) erityinen turvallisuusjohtamisjärjestelmäkoulutus sellaiselle henkilöstölle, joka osallistuu sen varmistamiseen, että turvallisuusjohtamisjärjestelmä toimii.

N.2 Pätevyyden hallintajärjestelmä sisältää menettelyt, joilla:

a) yksilöidään toimenkuvat, jotka suorittavat turvallisuuteen liittyviä tehtäviä;

b) yksilöidään toimenkuvat, joihin sisältyy velvollisuuksia turvallisuusjohtamisjärjestelmään kuuluvien toiminnallisten päätösten tekemisestä;

c) edellytetään henkilöstöltä sen tehtävien edellyttämiä tarpeellisia tietoja, taitoja ja kykyjä (lääketieteellisiä ja psykologisia) ja niiden säännöllistä ajantasaistamista;

d) osoitetaan pätevyyttä omaava henkilöstö vastaaviin tehtäviin;

e) valvotaan, kuinka tehtäviä hoidetaan, ja suoritetaan vaadittaessa korjaavia toimia.

O. JÄRJESTELYT, JOTKA KOSKEVAT RIITTÄVIEN TIETOJEN ANTAMISTA ORGANISAATIOSSA JA TARVITTAESSA SAMAA INFRASTRUKTUURIA KÄYTTÄVIEN ORGANISAATIOIDEN VÄLILLÄ [1]

O.1 On olemassa menettelyt sen varmistamiseksi, että:

a) henkilöstö tietää ja tuntee turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja tietoa on helppo saada; ja

b) turvallisuudesta huolehtivalle henkilöstölle annetaan turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskeva asianmukainen dokumentaatio.

O.2 On olemassa menettelyt sen varmistamiseksi, että:

a) keskeinen toiminnallinen tieto on relevanttia ja voimassa olevaa;

b) henkilöstö on tietoinen sen olemassaolosta ennen kuin sitä on sovellettava;

c) se on henkilöstön saatavilla ja vaadittaessa henkilöstölle annetaan siitä virallisesti jäljennökset.

O.3 On olemassa järjestelyt tiedon jakamiseksi rautatieorganisaatioiden kesken.

P. MENETTELYT JA MALLIT, JOTKA LIITTYVÄT TURVALLISUUTTA KOSKEVIEN TIETOJEN DOKUMENTOINTITAPAAN SEKÄ MENETTELYN MÄÄRÄÄMISEEN TURVALLISUUTTA KOSKEVIEN OLENNAISTEN TIETOJEN ESITTÄMISTAVAN VALVONTAA VARTEN [2]

P.1 On olemassa menettelyt sen varmistamiseksi, että kaikki merkityksellinen turvallisuutta koskeva tieto on täsmällistä, kattavaa, johdonmukaista, helppotajuista, riittävän ajantasaista ja asianmukaisesti dokumentoitua.

P.2 On olemassa menettelyt:

a) kaiken merkityksellisen turvallisuutta koskevan dokumentaation muotoiluun, tuottamiseen, jakeluun ja muutosten hallintaan;

b) kaiken paperilla toimitettavan tai muista rekisteröintijärjestelmistä peräisin olevan merkityksellisen dokumentaation/tiedon vastaanottamiseen, keräämiseen ja säilyttämiseen.

P.3 On olemassa menettely turvallisuutta koskevien olennaisten tietojen esittämistavan valvontaa varten.

[1] Direktiivin 2004/49/EY liite III, 2 Kohdan f alakohta.
[2] Direktiivin 2004/49/EY liite III, 2 Kohdan g alakohta.

Q. MENETTELYT, JOILLA VARMISTETAAN ONNETTOMUUKSISTA, VAARATILANTEISTA, ”LÄHELTÄ PITI” -TILANTEISTA JA MUISTA VAARALLISISTA TAPAHTUMISTA ILMOITTAMINEN, NIIDEN TUTKINTA JA ANALYSOINTI SEKÄ TARVITTAVIEN EHKÄISEVIEN TOIMENPITEIDEN TOTEUTTAMINEN ([1])

Q.1 On olemassa menettelyt sen varmistamiseksi, että onnettomuuksista, vaaratilanteista, ”läheltä piti” -tilanteista ja muista vaarallisista tapahtumista:

a) ilmoitetaan, ne kirjataan, tutkitaan ja analysoidaan;

b) ilmoitetaan asiaa koskevan lainsäädännön edellyttämällä tavalla kansallisille elimille.

Q.2 On olemassa menettelyt sen varmistamiseksi, että:

a) kansallisen turvallisuusviranomaisen, kansallisen tutkintaelimen ja alan/sisäisen tutkinnan suositukset arvioidaan ja toteutetaan, jos se on aiheellista, tai annetaan toimeksi;

b) merkitykselliset raportit/tiedot muilta rautatieyrityksiltä, infrastruktuurin haltijoilta, kunnossapidosta vastaavilta yksiköiltä ja raideliikenteen kalustoyksikön haltijoilta pannaan merkille ja otetaan huomioon.

Q.3 On olemassa menettelyt, joilla onnettomuuksien, vaaratilanteiden, ”läheltä piti” -tilanteiden ja muiden vaarallisten tapahtumien tutkintaan tai syihin liittyviä merkityksellisiä tietoja voidaan käyttää oppimiseen ja vaadittaessa ehkäisevien toimenpiteiden vahvistamiseen.

R. HÄTÄTILANTEESSA NOUDATETTAVAT TOIMINTA-, HÄLYTYS- JA TIEDOTUSSUUNNITELMAT, JOISTA SOVITAAN YHDESSÄ ASIASTA VASTAAVIEN VIRANOMAISTEN KANSSA ([2])

R.1 On olemassa asiakirja, jossa yksilöidään kaikentyyppiset hätätilanteet, mukaan lukien vajaatoimintatila, ja on olemassa menettelyt uusien tyyppien yksilöimiseksi.

R.2 On olemassa menettelyt sen varmistamiseksi, että kunkin yksilöidyn hätätilannetyypin sattuessa:

a) hätäpalveluihin voidaan ottaa pikaisesti yhteys;

b) hätäpalveluille annetaan kaikki merkityksellinen tieto sekä etukäteen, jotta ne voivat valmistella toimiaan, että hätätilanteen aikana.

R.3 Kaikkien osapuolten roolit ja vastuut on yksilöity ja vahvistettu asiakirjassa.

R.4 On olemassa toiminta-, hälytys- ja tiedotussuunnitelmat, joihin sisältyvät:

a) menettelyt kaiken sellaisen henkilöstön hälyttämiseksi, jolla on vastuuta hätätilanteiden hoitamisesta;

b) järjestelyt näiden menettelyjen ilmoittamiseksi kaikille osapuolille, mukaan lukien matkustajien hätätilanneohjeet;

c) järjestelyt yhteyden ottamiseksi välittömästi toimivaltaiseen henkilöstöön, jotta se voi tehdä vaadittavat päätökset.

R.5 On olemassa asiakirja, jossa kuvaillaan, kuinka on jaettu voimavaroja ja keinoja ja yksilöity koulutusvaatimuksia.

R.6 On olemassa menettelyt normaalien toimintaolosuhteiden palauttamiseksi mahdollisimman pian.

R.7 On olemassa menettelyt hätäsuunnitelmien testaamiseen yhteistyössä muiden osapuolten kanssa henkilöstön kouluttamiseksi, menettelyjen testaamiseksi, heikkojen kohtien havaitsemiseksi ja sen tarkastamiseksi, miten mahdolliset hätätilanteet hoidetaan.

R.8 On olemassa menettelyt sen varmistamiseksi, että infrastruktuurin haltija voi helposti ja viipymättä ottaa yhteyden vastuussa (erityisesti vaarallisiin aineisiin liittyvien palveluiden osalta) olevaan toimivaltaiseen, riittävän kielitaidon omaavaan henkilöstöön.

([1]) Direktiivin 2004/49/EY liite III, 2 Kohdan h alakohta.
([2]) Direktiivin 2004/49/EY liite III, 2 Kohdan i alakohta.

R.9 On olemassa menettely, jolla hätätilanteessa voidaan ottaa yhteys kunnossapidosta vastaavaan yksikköön tai raideliikenteen kalustoyksikön haltijaan.

S. MÄÄRÄYKSET, JOTKA KOSKEVAT TURVALLISUUSJOHTAMISJÄRJESTELMÄN SÄÄNNÖLLISTÄ SISÄISTÄ TARKASTUSTA [1]

S.1 On olemassa sisäinen tarkastusjärjestelmä, joka on riippumaton ja puolueeton ja joka toimii läpinäkyvästi.

S.2 On olemassa suunnitelmallinen sisäisten tarkastusten aikataulu, jota voidaan tarkistaa riippuen aikaisempien tarkastusten ja suoritustason valvonnan tuloksista.

S.3 On olemassa menettelyt, joilla yksilöidään ja valitaan sopivan pätevyyden omaavat tarkastajat.

S.4 On olemassa menettelyt, joilla:

a) analysoidaan ja arvioidaan tarkastusten tuloksia;

b) suositellaan jatkotoimenpiteitä;

c) seurataan toimenpiteiden tuloksellisuutta;

d) dokumentoidaan tarkastusten suorittaminen ja tulokset.

S.5 On olemassa menettelyt sen varmistamiseksi, että johtoportaan ylemmät tasot ovat tietoisia tarkastusten tuloksista ja ottavat yleisen vastuun turvallisuusjohtamisjärjestelmän muutosten toteuttamisesta.

S.6 On olemassa asiakirja, josta käy ilmi, kuinka tarkastukset suunnitellaan suhteessa rutiininomaisiin valvontajärjestelyihin sisäisten menettelyjen ja standardiennoudattamisen varmistamiseksi.

[1] Direktiivin 2004/49/EY liite III, 2 Kohdan j alakohta.

LIITE III

Direktiivin 2004/49/EY 10 artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaisten turvallisuustodistusten saamista koskevien vaatimusten noudattamisen arviointiperusteet

YLEISTÄ

Palvelu, jolle todistuksen B-osaa haetaan, on esitetty pääpiirteittäin, ja on olemassa kuvaus siitä, kuinka sovelletaan rautatieyrityksen niitä yleisiä menettelyjä, joita on laadittu sille annetun direktiivin 2004/49/EY 10 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisen todistuksen tueksi kaikkien niiden järjestelyjen (mukaan lukien resurssien jakaminen) kehittämiseksi, jotka toteutetaan palvelun suorittamiseksi.

A. VERKKOKOHTAISTEN SÄÄNTÖJEN NOUDATTAMINEN ([1])

A.1 On olemassa asiakirjat tuloksista, jotka osoittavat, että ne erityiset säännöt ja erityiset riskit, joita liittyy sen verkon toimintaan, jota varten B-osaa koskeva hakemus jätetään, on otettu huomioon, ja jotka osoittavat, että rautatieyritys voi noudattaa kaikkia verkkokohtaisia sääntöjä ja niiden kaikkia poikkeuksia.

A.2 Verkon rajapinnat muiden osapuolten kanssa, jotka osallistuvat rautatieliikennetoimintaan kyseisessä verkossa, on yksilöity.

A.3 On olemassa asiakirjat, jotka osoittavat, kuinka rautatieyritys toimii vuorovaikutuksessa verkon infrastruktuurin haltijan ja muiden verkossa toimivien rautatieyritysten kanssa, mukaan luettuna seikkaperäinen kuvaus tietojen jakamisesta.

A.4 On olemassa asiakirjat, jotka osoittavat, kuinka rautatieyritys hoitaa hätätilanteet, mukaan luettuna koordinointi infrastruktuurin haltijan ja asianomaisten viranomaisten kanssa.

A.5 On olemassa asiakirjat, joissa yksilöidään kaikki erityiset onnettomuuksien/vaaratilanteiden tutkintasäännöt ja jotka osoittavat, että hakija voi noudattaa niitä.

B. HENKILÖSTÖN PÄTEVYYTTÄ KOSKEVIEN VERKKOKOHTAISTEN SÄÄNTÖJEN NOUDATTAMINEN ([2])

B.1 Dokumentaatio osoittaa, että hakijan turvallisuusjohtamisjärjestelmään sisältyy pätevyyden hallintajärjestelmä, jonka avulla:

a) yksilöidään palvelun suorittamiseen liittyvän henkilöstön kategoriat (työsuhteinen tai sopimussuhteinen henkilöstö) ja

b) osoitetaan pätevää henkilöstöä kyseiseen verkkoon, erityisesti sen henkilöstön osalta, jota pyydetään suorittamaan moninaisia tehtäviä, ja varmistetaan tarvittaessa, että pätevyydestä annetaan todistus.

B.2 Dokumentaatio osoittaa, että on olemassa järjestelyt, joilla organisoidaan henkilöstön päivittäinen työ siten, että varmistetaan, että turvallisuuteen liittyvät tehtävät suoritetaan ja että henkilöstö osoitetaan sopiviin tehtäviin.

B.3 Dokumentaatio osoittaa hakijan kyvyn tuottaa asiakirjoja, joita käytetään asianomaisen henkilöstön koulutuksessa, ja sen kyvyn varmistaa, että asiakirjoista tulee täsmällisiä, niitä pidetään ajan tasalla ja niissä käytetään kieltä ja terminologiaa, jota niitä käyttävä henkilöstö ymmärtää.

C. LIIKKUVAN KALUSTON HALLINTAA KOSKEVIEN VERKKOKOHTAISTEN VAATIMUSTEN NOUDATTAMINEN ([3])

C.1 Dokumentaatiossa on selvästi ilmaistu, minkä tyyppistä liikkuvaa kalustoa verkossa käytetään ja minkä tyyppistä toimintaa sillä harjoitetaan.

C.2 Dokumentaatiossa on esitetty pääpiirteittäin, kuinka rautatieyritykset noudattavat kaikkia toiminnallisia rajoituksia, joita verkossa käytettävälle liikkuvalle kalustolle on asetettu.

([1]) Direktiivin 2004/49/EY liite IV, ensimmäinen luetelmakohta.
([2]) Direktiivin 2004/49/EY liite IV, toinen luetelmakohta.
([3]) Direktiivin 2004/49/EY liite IV, kolmas luetelmakohta.

C.3 Dokumentaatiossa on yksilöity kyseisen verkon kaikki lisäkunnossapitovaatimukset ja asianmukaisten kunnossapitojärjestelyjen olemassaolo.

C.4 Dokumentaatiossa on yksilöity kaikki lisävaatimukset liikkuvan kaluston vaaratilanteiden osalta kyseisessä verkossa ja asianmukaisten järjestelyjen olemassaolo

LIITE IV

Todistuksen A- tai B-osan myöntämisen jälkeiseen valvontaan sovellettavat periaatteet

1. Kansallisten turvallisuusviranomaisten on sovellettava seuraavia periaatteita valvoessaan noudattavatko direktiivin 2004/49/EY 4 artiklan 1 kohdassa ja 16 artiklan 2 kohdan e alakohdassa tarkoitetut rautatieyritykset määräyksiä. Näitä periaatteita sovelletaan valvontatoiminnan yleisissä puitteissa ja niiden sisällä yksittäisissä tapauksissa.

2. Kansallisten turvallisuusviranomaisten on sovellettava suhteellisuusperiaatetta täytäntöönpanon ja riskin välillä. Kaikkien toimien, joita kansallinen turvallisuusviranomainen toteuttaa määräysten noudattamisen varmistamiseksi tai saadakseen rautatieyritykset vastuuseen laillisten velvoitteidensa laiminlyönnistä, on oltava suhteessa kaikkiin turvallisuusriskeihin tai määräysten noudattamatta jättämisten potentiaaliseen vakavuuteen, mukaan lukien kaikki tosiasialliset tai potentiaaliset haitat.

3. Kansallisten turvallisuusviranomaisten on sovellettava yhdenmukaisen lähestymistavan periaatetta varmistaakseen, että yksi kansallinen turvallisuusviranomainen omaksuu samankaltaisen lähestymistavan samankaltaisissa olosuhteissa saavuttaakseen samankaltaisia tavoitteita kuin toinen.

4. Kansallisten turvallisuusviranomaisten valvontatoimet on kohdistettava lähinnä sellaiseen toimintaan, josta kansallisen turvallisuusviranomaisen arvion mukaan voi aiheutua vakavimmat riskit tai jossa vaarat ovat vähiten hallinnassa. Tätä varten kansallisella turvallisuusviranomaisella on oltava menetelmät ja valtuudet arvioida rautatieyrityksen päivittäistä suoritustasoa.

5. Kansallisten turvallisuusviranomaisten on päätettävä ensisijaisista painotuksista käyttääkseen voimavarojaan tehokkaasti, mutta päätöksen siitä, kuinka tämä tehdään parhaiten, olisi oltava kunkin yksittäisen kansallisen turvallisuusviranomaisen oma asia. Toimet on kohdistettava niihin tahoihin, jotka ovat vastuussa riskistä ja jotka voivat parhaiten hallita sitä.

6. Kansallisten turvallisuusviranomaisten on sovellettava läpinäkyvyyden periaatetta auttaakseen rautatieyrityksiä ymmärtämään, mitä ne odottavat niiltä (mukaan lukien se, mitä niiden pitäisi tai ei pitäisi tehdä) ja mitä niiden pitäisi odottaa kansalliselta turvallisuusviranomaiselta.

7. Kansallisten turvallisuusviranomaisten on vastattava päätöksistään direktiivin 2004/49/EY 17 artiklan 3 kohdan mukaisesti. Kansallisilla turvallisuusviranomaisilla on sitä varten oltava toimintalinjat ja periaatteet, joilla niitä voidaan arvioida. Kansallisilla turvallisuusviranomaisilla on myös oltava valitusmenettely.

8. Kansallisten turvallisuusviranomaisten on kehitettävä keskinäisiä yhteistyömenettelyjä jakaakseen tietoa keskenään ja koordinoidakseen vastauksensa turvallisuuden rikkomuksiin. Tämä on erityisen tärkeää turvallisuustodistusten B-osan osalta. Kansallisten turvallisuusviranomaisten on lisäksi kehitettävä yhteistyömenettelyjä muiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa jakaakseen tietoa keskenään ja kehittääkseen yhtenäisiä lähestymistapoja rautateiden turvallisuuteen vaikuttaviin kysymyksiin.