

# REGOLAMENTI

## REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2018/761 DELLA COMMISSIONE

del 16 febbraio 2018

**che istituisce metodi comuni di sicurezza per la supervisione da parte delle autorità nazionali preposte alla sicurezza in seguito al rilascio di un certificato di sicurezza unico o di un'autorizzazione di sicurezza a norma della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga il regolamento (UE) n. 1077/2012 della Commissione**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 6, paragrafo 6,

vista la raccomandazione ERA-REC-115-REC dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie, presentata alla Commissione in data 9 marzo 2017, sulla revisione dei metodi comuni di sicurezza per la valutazione della conformità e del metodo di sicurezza comune per la supervisione,

considerando quanto segue:

- (1) I metodi comuni di sicurezza (CSM) descrivono le modalità di valutazione dei livelli di sicurezza e del raggiungimento degli obiettivi di sicurezza nonché del rispetto di altri requisiti in materia di sicurezza.
- (2) In conformità all'articolo 6, paragrafo 5, della direttiva (UE) 2016/798, i CSM devono essere rivisti a intervalli regolari, considerando l'esperienza acquisita tramite la loro applicazione e l'evoluzione globale della sicurezza delle ferrovie e con l'obiettivo di mantenere e, se ragionevolmente fattibile, migliorare costantemente la sicurezza.
- (3) Con la sua decisione di esecuzione del 1° settembre 2016 <sup>(2)</sup>, la Commissione ha conferito all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (l'«Agenzia») il mandato a norma dell'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2016/798, di rivedere i regolamenti della Commissione (UE) n. 1158/2010 <sup>(3)</sup>, (UE) n. 1169/2010 <sup>(4)</sup> e (UE) n. 1077/2012 <sup>(5)</sup>. In data 9 marzo 2017 l'Agenzia ha pubblicato una raccomandazione, cui era acclusa una relazione sui risultati della consultazione delle autorità nazionali preposte alla sicurezza, delle parti sociali e degli utenti, e una relazione sulla valutazione d'impatto dei CSM modificati da adottare, per ottemperare al mandato della Commissione. La Commissione ha esaminato la raccomandazione formulata dall'Agenzia al fine di verificare che il mandato fosse stato rispettato come previsto dall'articolo 6, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2016/798.
- (4) Una volta emesso un certificato di sicurezza unico o un'autorizzazione di sicurezza, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza dovrebbe condurre attività di supervisione al fine di verificare se le disposizioni del sistema di gestione della sicurezza siano applicate in modo efficace durante il funzionamento e se siano costantemente soddisfatti tutti i requisiti.
- (5) In conformità con l'articolo 17, paragrafi 1 e 8, della direttiva (UE) 2016/798, nei casi in cui le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura siano contemporaneamente anche soggetti responsabili della manutenzione non certificati conformemente all'articolo 14, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2016/798, le attività

<sup>(1)</sup> GUL 138 del 26.5.2016, pag. 102.

<sup>(2)</sup> Decisione di esecuzione della Commissione, del 1° settembre 2016, concernente un mandato dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie per la revisione dei metodi comuni di sicurezza per la valutazione della conformità e del metodo di sicurezza comune per la supervisione, che abroga la decisione C(2014) 1649 final (C(2016) 5504 final).

<sup>(3)</sup> Regolamento (UE) n. 1158/2010 della Commissione, del 9 dicembre 2010, relativo a un metodo di sicurezza comune per valutare la conformità ai requisiti di ottenimento di certificati di sicurezza della rete ferroviaria (GU L 326 del 10.12.2010, pag. 11).

<sup>(4)</sup> Regolamento (UE) n. 1169/2010 della Commissione, del 10 dicembre 2010, concernente un metodo di sicurezza comune per la valutazione della conformità ai requisiti per ottenere un'autorizzazione di sicurezza per l'infrastruttura ferroviaria (GU L 327 dell'11.12.2010, pag. 13).

<sup>(5)</sup> Regolamento (UE) n. 1077/2012 della Commissione, del 16 novembre 2012, relativo a un metodo di sicurezza comune per la supervisione da parte delle autorità nazionali preposte alla sicurezza dopo il rilascio di un certificato di sicurezza o di un'autorizzazione di sicurezza (GU L 320 del 17.11.2012, pag. 3).

di supervisione svolte dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza allo scopo di verificare l'applicazione dei CSM pertinenti, di cui all'articolo 6 della medesima direttiva, da parte di soggetti responsabili della manutenzione si considerano mezzi leciti per la supervisione dell'efficacia dei sistemi di gestione della sicurezza di tali imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura.

- (6) Dovrebbe essere istituito un processo di supervisione destinato alle autorità nazionali preposte alla sicurezza allo scopo di migliorare la fiducia reciproca nella rispettiva impostazione delle attività di supervisione e dei processi decisionali che le interessano.
- (7) Le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero essere responsabili delle loro decisioni e pertanto impartire disposizioni o prevedere procedure interne rispetto alle quali siano chiamate a rispondere.
- (8) La supervisione dovrebbe riguardare innanzitutto le attività che l'autorità nazionale preposta alla sicurezza ritiene possano dare origine ai rischi più gravi o nell'ambito delle quali il controllo dei rischi sia possibile in minor misura. A tale scopo le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero elaborare e attuare una strategia di supervisione basata sul rischio e uno o più piani in cui definiscono gli obiettivi delle loro attività e fissano le priorità in materia di supervisione.
- (9) I provvedimenti di esecuzione adottati dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza per garantire che le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura rispettino l'obbligo giuridico di cui all'articolo 17, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2016/798, dovrebbero essere proporzionati agli eventuali rischi per la sicurezza o alla potenziale gravità della mancata conformità agli obblighi giuridici cui sono soggetti.
- (10) Per poter svolgere le proprie mansioni di cui all'articolo 16, paragrafo 2, lettera i), della direttiva (UE) 2016/798, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza dovrebbe inoltre formulare un giudizio sull'efficacia del quadro normativo in materia di sicurezza in base ai risultati delle sue attività di supervisione.
- (11) Le tecniche di audit e ispezione finalizzate alla supervisione dovrebbero di norma prevedere colloqui con il personale impiegato a vari livelli nell'organizzazione, l'analisi di documenti e registrazioni relativi al sistema di gestione della sicurezza e l'esame dei risultati del sistema di gestione inerenti alla sicurezza messi in rilievo da ispezioni o attività correlate.
- (12) A norma dell'articolo 17, paragrafo 13, della direttiva (UE) 2016/798, l'Agenzia, agendo in qualità di organismo di certificazione di sicurezza, e le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero coordinare, quando e se appropriato, e garantire lo scambio di tutte le informazioni tra le attività di verifica e supervisione, comprese eventuali notifiche dirette alle imprese ferroviarie. In modo analogo, le pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero occuparsi del coordinamento in caso di infrastrutture transfrontaliere.
- (13) Al fine di garantire che la supervisione sia effettuata in modo efficace dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza e per rafforzare la loro fiducia reciproca, dette autorità dovrebbero assicurarsi che il personale coinvolto nella supervisione abbia le competenze necessarie. Per questo motivo è opportuno che le loro competenze siano chiaramente individuate.
- (14) Le autorità nazionali preposte alla sicurezza coinvolte nella supervisione di un gestore di un'infrastruttura transfrontaliera o di un'impresa ferroviaria che opera in più di uno Stato membro dovrebbero collaborare al fine di evitare una duplicazione dei controlli e dovrebbero coordinare le rispettive attività di supervisione per garantire che tutte le informazioni essenziali relative al gestore dell'infrastruttura o all'impresa ferroviaria, in particolare per quanto riguarda i rischi noti e la prestazione di sicurezza, siano condivise e utilizzate per orientare le attività di supervisione sui settori a maggiore rischio per il funzionamento complessivo.
- (15) Le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero collaborare, laddove necessario, con altre autorità o altri organismi competenti che interagiscono nel settore ferroviario, come gli organismi normativi e le autorità preposte al rilascio delle licenze che rispondono alla definizione di cui alla direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>, o con le autorità competenti per il monitoraggio del rispetto delle norme applicabili relative all'orario di lavoro, ai tempi di guida e di riposo dei macchinisti al fine di espletare il rispettivo mandato, condividere informazioni, risolvere conflitti derivanti dall'impostazione, evitare effetti negativi sul sistema ferroviario e coordinare la reazione a un'eventuale non conformità al quadro normativo relativo alla sicurezza.
- (16) A norma dell'articolo 31, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2016/798, il nuovo regime di certificazione in materia di sicurezza entrerà in vigore il 16 giugno 2019. Gli Stati membri hanno tuttavia la possibilità di comunicare all'Agenzia e alla Commissione, a norma dell'articolo 33, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2016/798, che hanno

<sup>(1)</sup> Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GUL 343 del 14.12.2012, pag. 32).

prorogato il periodo di recepimento e che pertanto possono continuare a rilasciare certificati conformemente alla direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup> fino al 16 giugno 2020. È pertanto necessario allineare le date di applicazione del presente regolamento con le date fissate nella direttiva (UE) 2016/798 per consentire un'agevole transizione al nuovo regime di certificazione.

(17) Il regolamento (UE) n. 1077/2012 non è più attuale e dovrebbe essere sostituito dal presente regolamento,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### *Articolo 1*

##### **Oggetto**

Il presente regolamento istituisce i metodi di sicurezza comuni (CSM) di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), della direttiva (UE) 2016/798, per la supervisione della gestione della sicurezza da parte delle autorità nazionali preposte alla sicurezza, una volta che le imprese ferroviarie hanno ottenuto un certificato di sicurezza e i gestori dell'infrastruttura hanno ottenuto un'autorizzazione di sicurezza.

#### *Articolo 2*

##### **Definizione**

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- a) «organismo di certificazione di sicurezza»: l'organo responsabile del rilascio di un certificato di sicurezza unico, sia esso l'Agenzia o un'autorità nazionale preposta alla sicurezza;
- b) «problematica residua»: una questione minore individuata durante la valutazione di una domanda di certificato di sicurezza unico o di autorizzazione di sicurezza, che non ne impedisce il rilascio e che può essere rinviata a un controllo successivo.

#### *Articolo 3*

##### **Processo di supervisione**

1. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza applicano il processo di supervisione definito all'allegato I.
2. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza stabiliscono le disposizioni o procedure interne per gestire il processo di supervisione.
3. Ai fini della supervisione, le autorità nazionali preposte alla sicurezza accettano le autorizzazioni, i riconoscimenti o i certificati di prodotti o servizi forniti dalle imprese ferroviarie e dai gestori dell'infrastruttura, o dai loro contraenti, partner o fornitori, rilasciati in conformità alla pertinente normativa dell'Unione, come prova della capacità delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura di rispettare i requisiti corrispondenti definiti nel regolamento delegato (UE) 2018/762 della Commissione <sup>(2)</sup>.

#### *Articolo 4*

##### **Tecniche di supervisione**

Le autorità nazionali preposte alla sicurezza adottano tecniche appropriate, come audit e ispezioni, e selezionano quelle più appropriate nell'ambito della pianificazione delle loro attività di supervisione.

<sup>(1)</sup> Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44).

<sup>(2)</sup> Regolamento delegato (UE) 2018/762 della Commissione, dell'8 marzo 2018, che istituisce metodi comuni di sicurezza per il sistema di gestione della sicurezza a norma della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga i regolamenti (UE) n. 1158/2010 e (UE) n. 1169/2010 della Commissione (cfr. pag. 26 della presente Gazzetta ufficiale).

*Articolo 5***Legami tra supervisione e valutazione**

1. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza che effettua la supervisione utilizza e, se del caso, condivide le informazioni raccolte in merito alla prestazione del sistema di gestione della sicurezza durante le sue attività di supervisione al fine di rinnovare o aggiornare i certificati di sicurezza unici o le autorizzazioni di sicurezza.
2. Qualora non sia competente per l'emissione del certificato di sicurezza unico o dell'autorizzazione di sicurezza, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza di cui al paragrafo 1, su richiesta e dopo aver ricevuto una domanda di rinnovo o di aggiornamento, si coordina tempestivamente con l'Agenzia, che agisce in qualità di organismo di certificazione di sicurezza, o con la pertinente autorità nazionale preposta alla sicurezza, in caso di infrastruttura transfrontaliera.

In base all'esito del coordinamento di cui al primo comma, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza individua e indirizza le informazioni rilevanti per valutare se il sistema di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria o del gestore dell'infrastruttura funzioni in modo efficiente. Tali informazioni comprendono almeno:

- a) una descrizione delle non conformità gravi che possono incidere sulla prestazione di sicurezza o creare seri rischi per la sicurezza ed eventuali altri settori che destano preoccupazione individuati nel corso delle attività di supervisione svolte a partire dalla valutazione precedente;
- b) lo stato del piano (o dei piani) d'azione fissato/i dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura al fine di risolvere le non conformità gravi e qualsiasi altro ambito che desta preoccupazione di cui alla lettera a), e le azioni pertinenti che sono state adottate dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza per sorvegliare la risoluzione di tali questioni;
- c) un riepilogo della prestazione di sicurezza dell'impresa ferroviaria o del gestore dell'infrastruttura operante nel rispettivo Stato membro;
- d) lo stato del piano (o dei piani) d'azione fissato/i dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura al fine di risolvere eventuali problematiche residue di precedenti valutazioni.

*Articolo 6***Competenza del personale coinvolto nella supervisione**

1. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza si assicurano che il personale coinvolto nella supervisione disponga delle seguenti competenze:
  - a) conoscenza del quadro normativo pertinente applicabile alla supervisione;
  - b) conoscenza del funzionamento del sistema ferroviario;
  - c) livello adeguato di analisi critica;
  - d) esperienza nella supervisione di un sistema di gestione della sicurezza o di un sistema analogo del settore ferroviario oppure di un sistema di gestione della sicurezza di un settore che presenta caratteristiche tecniche e operative equivalenti;
  - e) capacità ed esperienza nello svolgimento di colloqui;
  - f) capacità di risolvere problemi, comunicare e lavorare in gruppo.
2. In caso di lavoro di gruppo le competenze possono essere condivise tra i membri del gruppo.
3. Al fine di garantire la corretta applicazione del paragrafo 1, le autorità nazionali preposte alla sicurezza istituiscono un sistema di gestione delle competenze comprendente:
  - a) l'elaborazione di profili di competenza per ogni lavoro, posizione o ruolo;
  - b) l'assunzione del personale in conformità ai profili di competenza stabiliti;
  - c) il mantenimento, lo sviluppo e la valutazione delle competenze del personale in conformità ai profili di competenza stabiliti.

*Articolo 7***Criteri decisionali**

1. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza stabilisce e pubblica i criteri decisionali sul modo di valutare la corretta applicazione del sistema di gestione della sicurezza da parte di un'impresa ferroviaria o di un gestore dell'infrastruttura e l'efficacia del sistema di controllo della sicurezza nel controllare i rischi per la sicurezza associati alle attività dell'impresa ferroviaria o del gestore dell'infrastruttura.

Tali criteri comprendono informazioni sul modo in cui l'autorità nazionale preposta alla sicurezza gestisce le non conformità riscontrate dal sistema di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria e/o del gestore dell'infrastruttura.

2. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza adotta e pubblica una procedura che descrive in dettaglio il modo in cui le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura ed eventuali altre parti interessate possono presentare ricorso in merito a decisioni adottate durante le attività di supervisione.

*Articolo 8***Coordinamento tra le autorità nazionali preposte alla sicurezza e cooperazione con altre autorità o altri organismi**

1. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza coinvolte nella supervisione di un gestore di una o più infrastrutture transfrontaliere o di un'impresa ferroviaria che opera in più di uno Stato membro coordinano le loro attività di supervisione a norma dell'articolo 17, paragrafi 7 e 9, della direttiva (UE) 2016/798.

Una volta emesso un certificato di sicurezza unico o un'autorizzazione di sicurezza, le autorità nazionali preposte alla sicurezza decidono sollecitamente quale di esse debba assumere un ruolo guida nel coordinamento della supervisione della corretta applicazione e dell'efficacia del sistema di gestione della sicurezza, fermi restando gli obblighi cui le autorità nazionali preposte alla sicurezza sono soggette a norma dell'articolo 16, paragrafo 2, lettere d) e j), e dell'articolo 17 della direttiva (UE) 2016/798.

2. Ai fini di cui al paragrafo 1, le autorità nazionali preposte alla sicurezza mettono a punto procedure basate sul quadro per il coordinamento e la supervisione congiunta di cui all'allegato II.

3. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza realizzano inoltre intese di cooperazione con organismi investigativi nazionali, con organismi di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione e con altre autorità o altri organismi pertinenti.

*Articolo 9***Abrogazione**

Il regolamento (UE) n. 1077/2012 è abrogato con effetto a decorrere dal 16 giugno 2019.

*Articolo 10***Entrata in vigore e applicazione**

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

Esso si applica a decorrere dal 16 giugno 2019. L'articolo 5, paragrafo 2, e l'articolo 8, paragrafi 1 e 2, si applicano tuttavia a decorrere dal 16 giugno 2020 per gli Stati membri che hanno notificato all'Agenzia e alla Commissione, in conformità all'articolo 33, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2016/798, la proroga del termine di recepimento di detta direttiva.

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

Fatto a Bruxelles, il 16 febbraio 2018

*Per la Commissione*

*Il presidente*

Jean-Claude JUNCKER

---

## ALLEGATO I

**Processo di supervisione di cui all'articolo 3**

## 1. INFORMAZIONI GENERALI

L'autorità nazionale preposta alla sicurezza deve elaborare un processo strutturato e verificabile per l'intera attività, che tenga conto degli elementi riportati qui di seguito. Ciò garantisce che il processo di supervisione sia iterativo e risponda alla necessità di un miglioramento continuo, come si vede nel diagramma riportato in appendice.

## 2. ELABORAZIONE DI UNA STRATEGIA E DI UN PIANO O PIÙ PIANI DI SUPERVISIONE

L'autorità nazionale preposta alla sicurezza deve:

- a) raccogliere e analizzare i dati/le informazioni provenienti da una varietà di fonti come contributo alla definizione della strategia e del piano o dei piani. Tali fonti possono includere informazioni raccolte nel corso della valutazione dei sistemi di gestione della sicurezza, i risultati di precedenti attività di supervisione, informazioni tratte dalle autorizzazioni di sottosistemi o veicoli, relazioni/raccomandazioni di organismi nazionali di investigazione relative a incidenti, altre relazioni o altri dati relativi a incidenti, relazioni annuali sulla sicurezza stilate dalle imprese ferroviarie o dai gestori dell'infrastruttura e destinate alle autorità nazionali preposte alla sicurezza, relazioni annuali sulla manutenzione da parte di soggetti responsabili della manutenzione, denunce di cittadini e altre fonti pertinenti;
- b) individuare nella strategia di supervisione le aree di rischio che si prestano a interventi di supervisione mirati, comprese quelle derivanti dall'integrazione e dalla gestione di fattori umani e organizzativi, se del caso;
- c) elaborare uno o più piani di supervisione, indicando in che modo essi attueranno la strategia di supervisione durante il periodo di validità dei certificati di sicurezza unici e delle autorizzazioni di sicurezza;
- d) formulare una stima iniziale delle risorse necessarie per attuare il piano o i piani sulla base delle aree di intervento individuate;
- e) assegnare le risorse necessarie all'attuazione del piano o dei piani;
- f) trattare nella strategia e nel piano (o piani) di supervisione tutte le questioni legate alle operazioni o all'infrastruttura transfrontaliera (o alle infrastrutture transfrontaliere), coordinandosi con altre autorità nazionali preposte alla sicurezza.

## 3. COMUNICAZIONE DELLA STRATEGIA E DEL PIANO O DEI PIANI DI SUPERVISIONE

L'autorità nazionale preposta alla sicurezza deve:

- a) comunicare gli obiettivi generali della strategia di supervisione e fornire una spiegazione generale del piano o dei piani alle imprese ferroviarie o ai gestori dell'infrastruttura pertinenti e, se del caso, ad altri soggetti interessati;
- b) fornire alle imprese ferroviarie o ai gestori dell'infrastruttura interessati un'illustrazione generale delle modalità di attuazione del piano o dei piani di supervisione.

## 4. SVOLGIMENTO DELLE ATTIVITÀ DI SUPERVISIONE

L'autorità nazionale preposta alla sicurezza deve:

- a) attuare il piano o i piani;
- b) adottare misure proporzionate per affrontare eventuali inosservanze degli obblighi giuridici cui sono soggetti imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura, compresa l'emissione di avvisi urgenti in materia di sicurezza e l'adozione di misure di sicurezza temporanee quando necessario;
- c) valutare il livello di adeguatezza con cui l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura ha elaborato e applicato il piano o i piani d'azione per porre rimedio, entro un lasso di tempo specifico, a eventuali casi di non conformità o problematiche residue;
- d) documentare i risultati delle sue attività di supervisione.

## 5. RISULTATI DELLE ATTIVITÀ DI SUPERVISIONE

L'autorità nazionale preposta alla sicurezza deve:

- a) condividere i risultati delle sue attività di supervisione con le imprese ferroviarie o i gestori dell'infrastruttura interessati, individuando le aree in cui l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura presenta delle non conformità e le aree che rappresentano buone pratiche per il miglioramento della sicurezza;
- b) disporre di una visione d'insieme delle prestazioni di sicurezza delle singole imprese ferroviarie o dei singoli gestori dell'infrastruttura operanti nel rispettivo Stato membro;
- c) pubblicare le proprie opinioni in merito alla prestazione di sicurezza complessiva nel rispettivo Stato membro e comunicarle alle parti interessate;
- d) pubblicare le proprie opinioni in merito all'efficacia del quadro normativo in materia di sicurezza e comunicarle alle parti interessate;
- e) utilizzare e, se del caso, condividere con l'Agenzia che agisce in qualità di organismo di certificazione di sicurezza o con la pertinente autorità nazionale preposta alla sicurezza, in caso di infrastruttura transfrontaliera, le informazioni relative alle prestazioni del sistema di gestione della sicurezza raccolte durante la supervisione delle imprese ferroviarie o dei gestori dell'infrastruttura prima di effettuare una nuova valutazione della domanda di rinnovo o di aggiornamento del certificato di sicurezza unico o dell'autorizzazione di sicurezza;
- f) se del caso, adottare provvedimenti di esecuzione, verificare se sussistano le condizioni per limitare o revocare il certificato di sicurezza unico o l'autorizzazione di sicurezza e, qualora non sia responsabile in prima persona dell'emissione di tali documenti, informarne l'autorità competente.

## 6. RIESAME DELLE ATTIVITÀ DI SUPERVISIONE

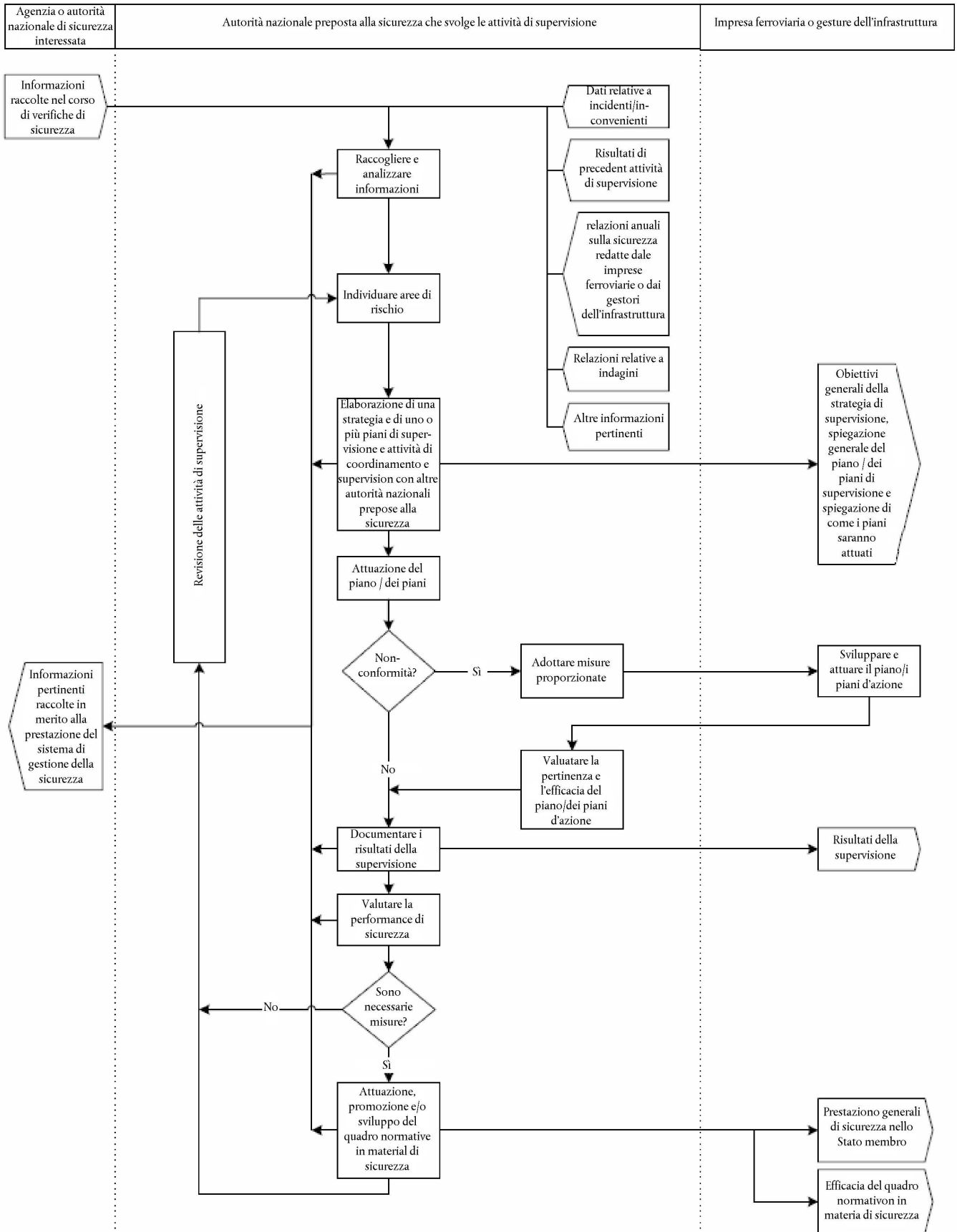
Sulla base delle informazioni raccolte e dell'esperienza acquisita nel corso delle attività di supervisione e della prestazione di sicurezza sia a livello individuale, sia a livello di Stato membro, a scadenze regolari l'autorità nazionale preposta alla sicurezza deve:

- a) effettuare un riesame della strategia e del piano o dei piani di supervisione per verificare che le attività mirate originarie, l'uso di dati/informazioni provenienti da una varietà di fonti, i risultati della supervisione e la distribuzione delle risorse siano adeguati, modificando se necessario le priorità;
- b) rivedere il piano o i piani, se necessario, e valutare l'impatto delle modifiche sulla strategia di supervisione;
- c) trasmettere, se necessario, valutazioni e proposte al rispettivo Stato membro per porre rimedio a eventuali lacune del quadro normativo.

—



Appendice



## ALLEGATO II

**Quadro per il coordinamento e la supervisione congiunta di cui all'articolo 8, paragrafo 2**

Le autorità nazionali preposte alla sicurezza devono sviluppare accordi sulla base dei seguenti principi ed elementi specifici:

1. Concordare quali imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura operano in modo tale da richiedere una supervisione coordinata o congiunta.
  2. Concordare la lingua (o le lingue) e il livello di riservatezza delle informazioni da usare per le loro intese di coordinamento.
  3. Concordare le informazioni oggetto di scambio e un calendario degli scambi:
    - a) scambiare informazioni pertinenti relative alle imprese ferroviarie e ai gestori dell'infrastruttura individuati al punto 1 e condividere i risultati della loro attività di valutazione;
    - b) fornire copie delle autorizzazioni di sicurezza, se del caso;
    - c) condividere i risultati di attività di supervisione collegate, comprese decisioni e azioni esecutive, se del caso;
    - d) condividere informazioni relative alla prestazione di sicurezza delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura individuati al punto 1 in ciascuno Stato membro.
  4. Condividere criteri decisionali:
    - a) condividere informazioni relative al modo in cui ciascuna autorità nazionale preposta alla sicurezza definisce gli obiettivi delle proprie attività per ciascuna impresa ferroviaria e ciascun gestore dell'infrastruttura interessato come parte del piano di supervisione;
    - b) stabilire un dialogo tra le autorità nazionali preposte alla sicurezza in merito alle proposte per affrontare le non conformità gravi.
  5. Gestire il coordinamento:
    - a) condividere le strategie e i piani di supervisione esistenti;
    - b) individuare punti di interesse e/o problemi comuni;
    - c) pianificare in modo efficiente iniziative individuali, coordinate o comuni senza causare inutili disagi alle imprese ferroviarie e ai gestori dell'infrastruttura ed evitando una sovrapposizione di tali iniziative.
  6. Concordare quale o quali autorità nazionali preposte alla sicurezza siano incaricate di seguire le azioni mirate ad affrontare problematiche residue che sono state differite per la supervisione, se del caso.
  7. Concordare gli ambiti da trattare in maniera coordinata o congiunta:
    - a) individuare i principali rischi per le pertinenti imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura che devono essere trattati in maniera coordinata o congiunta;
    - b) concordare quale autorità nazionale preposta alla sicurezza guiderà le attività in quale materia, se del caso, sulla base di criteri chiaramente individuati;
    - c) concordare quali tipi di attività congiunte di supervisione intraprendere, se del caso;
    - d) concordare il modo in cui le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura dovrebbero essere informati delle intese e degli accordi in corso tra le autorità nazionali preposte alla sicurezza.
  8. Condividere le buone pratiche:
    - a) sviluppare accordi per la revisione e il coordinamento, a scadenze regolari, delle attività di supervisione per le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura interessati;
    - b) sviluppare accordi per valutare l'efficacia del coordinamento e della cooperazione tra le autorità nazionali preposte alla sicurezza, compresa l'Agenzia, se del caso.
-