

REGOLAMENTO (UE) N. 1078/2012 DELLA COMMISSIONE

del 16 novembre 2012

relativo a un metodo di sicurezza comune per il monitoraggio che devono applicare le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura che hanno ottenuto un certificato di sicurezza o un'autorizzazione di sicurezza e i soggetti responsabili della manutenzione

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

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

considerando quanto segue:

- (1) È necessario che la Commissione adotti la seconda serie di metodi di sicurezza comuni (CSM) a copertura almeno dei metodi previsti all'articolo 6, paragrafo 3, lettera c), della direttiva 2004/49/CE, sulla base della raccomandazione dell'Agenzia per la sicurezza ferroviaria (l'«Agenzia»).
- (2) Il 5 ottobre 2009 la Commissione ha conferito all'Agenzia il mandato, in conformità alla direttiva 2004/49/CE, di elaborare un progetto di metodo di sicurezza comune (CSM) per verificare la conformità di esercizio e manutenzione dei sottosistemi strutturali ai pertinenti requisiti essenziali. È necessario che il suddetto CSM specifichi i metodi da utilizzare sia per verificare che i sottosistemi strutturali (tra cui l'esercizio e la gestione del traffico) siano gestiti e mantenuti in conformità a tutti i requisiti essenziali relativi alla sicurezza, che per controllare che i sottosistemi e la loro integrazione nei sistemi continuino a soddisfare i rispettivi requisiti di sicurezza in fase di esercizio e manutenzione. L'Agenzia ha presentato la propria raccomandazione sul CSM alla Commissione, supportata da una relazione di valutazione di impatto per ottemperare al mandato della Commissione. Il presente regolamento si basa sulla raccomandazione dell'Agenzia.
- (3) Per permettere l'integrazione, l'esercizio e la manutenzione sicuri dei sottosistemi strutturali all'interno del sistema ferroviario e per assicurare il rispetto dei requisiti essenziali in fase di esercizio, è necessario che i sistemi di gestione della sicurezza delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura, nonché i sistemi di manutenzione dei soggetti responsabili della manutenzione, includano tutte le disposizioni necessarie, tra cui processi, procedure e misure tecniche, operative e organizzative di controllo del rischio. Di conseguenza, è necessario che il monitoraggio della corretta applicazione e dell'efficacia dei sistemi di gestione della sicurezza delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura, nonché dei sistemi di manutenzione dei soggetti responsabili

della manutenzione, includa i requisiti relativi ai sottosistemi strutturali all'interno del loro contesto operativo.

- (4) È opportuno che il presente regolamento consenta un'efficace gestione della sicurezza del sistema ferroviario durante le attività di esercizio e manutenzione e, ove necessario e ragionevolmente applicabile, migliori il sistema di gestione.
- (5) È opportuno che il presente regolamento consenta inoltre di individuare il più rapidamente possibile i casi di non conformità nell'applicazione di un sistema di gestione che potrebbero comportare incidenti, inconvenienti, quasi-incidenti o altri eventi pericolosi. Per gestire questi casi di non conformità durante le attività di esercizio e manutenzione è necessario utilizzare un processo armonizzato per le attività di monitoraggio. In particolare tale processo armonizzato dovrebbe essere utilizzato per verificare il raggiungimento dei risultati attesi dei sistemi di gestione della sicurezza delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura nonché del sistema di manutenzione dei soggetti responsabili della manutenzione.
- (6) È necessario che le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura monitorino la corretta applicazione e i risultati delle disposizioni da essi sviluppate mediante il loro sistema di gestione della sicurezza in modo da operare in sicurezza, anche su reti specifiche.
- (7) Il presente regolamento dovrebbe facilitare l'accesso al mercato dei servizi di trasporto ferroviario, attraverso l'armonizzazione del processo di monitoraggio, per assicurare il continuo raggiungimento delle prestazioni di sicurezza del sistema ferroviario. Inoltre, il presente regolamento dovrebbe contribuire a costruire un clima di trasparenza e fiducia reciproca tra Stati membri, attraverso l'armonizzazione degli scambi di informazioni concernenti la sicurezza tra i diversi attori che operano nel settore ferroviario, al fine di gestire la sicurezza attraverso i diversi punti di interazione di questo settore, nonché attraverso l'armonizzazione degli elementi che provano l'applicazione del processo di monitoraggio.
- (8) Per poter riferire alla Commissione in merito all'efficacia e all'applicazione del presente regolamento e, ove possibile, sottoporre raccomandazioni per migliorarlo, l'Agenzia dovrebbe essere in grado di raccogliere informazioni pertinenti dai vari attori interessati, tra i quali le autorità nazionali preposte alla sicurezza, gli organismi di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei carri merci e gli altri soggetti responsabili della manutenzione che non rientrano nel campo di applicazione del regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione, del 10 maggio 2011, relativo a un sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione di carri merci ⁽²⁾.

⁽¹⁾ GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44.⁽²⁾ GU L 122 dell'11.5.2011, pag. 22.

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

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto e campo di applicazione

1. Il presente regolamento stabilisce un metodo di sicurezza comune (CSM) relativo al monitoraggio, per permettere una gestione efficace della sicurezza nel sistema ferroviario durante le attività di esercizio e manutenzione e, dove opportuno, migliorare il sistema di gestione.

2. Il presente regolamento si applica al fine di:

- a) verificare la corretta applicazione e l'efficacia di tutti i processi e le procedure previsti nel sistema di gestione, incluse le misure tecniche, operative e organizzative di controllo del rischio. Nel caso di imprese ferroviarie e di gestori dell'infrastruttura la verifica include gli aspetti tecnici, operativi e organizzativi che sono necessari per il rilascio della certificazione/autorizzazione specificata all'articolo 10, paragrafo 2, lettera a) e all'articolo 11, paragrafo 1, lettera a) e delle disposizioni adottate per ottenere la certificazione/autorizzazione specificata all'articolo 10, paragrafo 2, lettera b) e all'articolo 11, paragrafo 1, lettera b) della direttiva 2004/49/CE;
- b) verificare la corretta applicazione del sistema di gestione nel suo complesso, e se tale sistema ottiene i risultati attesi, e;
- c) individuare e attuare appropriate misure preventive, correttive o di entrambi i tipi qualora vengano individuati casi rilevanti di non conformità alle lettere a) e b).

3. Il presente regolamento si applica alle imprese ferroviarie, ai gestori dell'infrastruttura dopo l'ottenimento di un certificato o un'autorizzazione di sicurezza e ai soggetti responsabili della manutenzione.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui all'articolo 3 della direttiva 2004/49/CE.

Si applicano inoltre le seguenti definizioni:

- a) «sistema di gestione»: i sistemi di gestione della sicurezza di imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura, definiti all'articolo 3, lettera i) della direttiva 2004/49/CE e conformi ai requisiti stabiliti all'articolo 9 e all'allegato III della stessa direttiva oppure il sistema di manutenzione di soggetti responsabili della manutenzione conformi ai requisiti stabiliti all'articolo 14 bis, paragrafo 3, della stessa direttiva;
- b) «monitoraggio»: disposizioni poste in essere da imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura o soggetti responsabili della manutenzione per verificare l'efficacia e la corretta applicazione del sistema di gestione;
- c) «punti di interazione»: secondo la definizione di cui all'articolo 3, paragrafo 7, del regolamento (CE) n. 352/2009 della Commissione ⁽¹⁾.

Articolo 3

Processo di monitoraggio

1. Ogni impresa ferroviaria, gestore dell'infrastruttura e soggetto responsabile della manutenzione:

- a) è responsabile della conduzione del processo di monitoraggio illustrato nell'allegato;
- b) assicura che anche le misure di controllo del rischio attuate dai rispettivi appaltatori siano monitorate in conformità al presente regolamento. A questo fine, essi applicano il processo di monitoraggio illustrato nell'allegato o impongono ai rispettivi appaltatori di applicare tale processo attraverso clausole contrattuali.

2. Il processo di monitoraggio prevede le seguenti attività:

- a) la definizione di una strategia, di priorità e piani di monitoraggio;
- b) la raccolta e l'analisi delle informazioni;
- c) l'elaborazione di un piano d'azione per casi di non conformità inaccettabili rispetto ai requisiti stabiliti nel sistema di gestione;
- d) l'attuazione del piano di azione, quando quest'ultimo sia stato elaborato;
- e) la valutazione dell'efficacia delle misure del piano d'azione, quando quest'ultimo sia stato elaborato.

Articolo 4

Scambio di informazioni tra gli attori coinvolti

1. Le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e i soggetti responsabili della manutenzione, inclusi i relativi appaltatori, assicurano tramite clausole contrattuali lo scambio reciproco di tutte le informazioni pertinenti in materia di sicurezza derivanti dall'applicazione del processo di monitoraggio stabilito nell'allegato, per consentire alla controparte di adottare tutte le necessarie azioni correttive dirette a garantire con continuità il raggiungimento delle prestazioni di sicurezza del sistema ferroviario.

2. Se, attraverso l'applicazione del processo di monitoraggio, le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e i soggetti responsabili della manutenzione individuano un rischio rilevante per la sicurezza per quanto riguarda difetti e non conformità di costruzione o malfunzionamenti delle apparecchiature tecniche, incluso quello dei sottosistemi strutturali, comunicano tali rischi alle altre parti interessate per consentire loro di adottare tutte le azioni correttive necessarie a garantire con continuità il raggiungimento delle prestazioni di sicurezza del sistema ferroviario.

Articolo 5

Comunicazioni

1. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie riferiscono all'autorità nazionale preposta alla sicurezza, in merito all'applicazione del presente regolamento, attraverso le relazioni annuali sulla sicurezza ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 4, della direttiva 2004/49/CE.

⁽¹⁾ GU L 108 del 29.4.2009, pag. 4.

2. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza riferisce in merito all'applicazione del presente regolamento da parte delle imprese ferroviarie, dei gestori dell'infrastruttura e, nella misura in cui ne è informata, dei soggetti responsabili della manutenzione ai sensi dell'articolo 18 della direttiva 2004/49/CE.

3. La relazione annuale sulla manutenzione dei soggetti responsabili della manutenzione dei carri merci di cui al punto I.7.4(k) dell'allegato III del regolamento (UE) n. 445/2011, comprende le informazioni sull'esperienza dei soggetti responsabili della manutenzione per quanto riguarda l'applicazione del presente regolamento. L'Agenzia raccoglie tali informazioni coordinandosi con i rispettivi organismi di certificazione.

4. Gli altri soggetti responsabili della manutenzione che non rientrano nel campo di applicazione del regolamento (UE) n. 445/2011 comunicano le proprie esperienze all'Agenzia in merito all'applicazione del presente regolamento. L'Agenzia coordina la condivisione delle esperienze con i soggetti responsabili della manutenzione.

5. L'Agenzia raccoglie tutte le informazioni sulle esperienze nell'applicazione del presente regolamento e, quando necessario,

presenta raccomandazioni alla Commissione allo scopo di migliorare il presente regolamento.

6. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza assistono l'Agenzia nella raccolta di suddette informazioni provenienti dalle imprese ferroviarie e dai gestori dell'infrastruttura.

7. L'Agenzia presenta alla Commissione, entro tre anni dall'entrata in vigore del presente regolamento, una relazione che analizza l'efficacia del metodo e dell'esperienza delle imprese ferroviarie, dei gestori dell'infrastruttura e dei soggetti responsabili della manutenzione nell'applicazione del presente regolamento.

Articolo 6

Entrata in vigore e applicazione

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

Il presente regolamento si applica dal 7 giugno 2013.

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

Fatto a Bruxelles, il 16 novembre 2012

Per la Commissione
Il presidente
José Manuel BARROSO

ALLEGATO

IL PROCESSO DI MONITORAGGIO**1. Aspetti generali**

- 1.1. I contributi al processo di monitoraggio consistono in tutti i processi e le procedure del sistema di gestione, tra cui le misure tecniche, operative e organizzative di controllo del rischio.
- 1.2. Le attività di cui all'articolo 3, paragrafo 2, del processo di monitoraggio sono descritte nelle sezioni da 2 a 6.
- 1.3. Questo processo di monitoraggio è ripetitivo e iterativo, come risulta dal diagramma contenuto nell'appendice.

2. Definizione di una strategia, di priorità e di piani di monitoraggio

- 2.1. Sulla base del rispettivo sistema di gestione, ogni impresa ferroviaria, gestore dell'infrastruttura e soggetto responsabile della manutenzione è responsabile della definizione della propria strategia, delle priorità e dei piani di monitoraggio.
- 2.2. La decisione in merito alla definizione delle priorità tiene conto delle informazioni provenienti dalle aree a maggior rischio e che, se non monitorate efficacemente, potrebbero comportare conseguenze negative per la sicurezza. Deve essere stabilito un ordine di priorità per le attività di monitoraggio e devono essere indicati il tempo, lo sforzo e le risorse necessari. La definizione delle priorità tiene conto inoltre dei risultati provenienti dalle precedenti applicazioni del processo di monitoraggio.
- 2.3. Il processo di monitoraggio identifica quanto prima i possibili casi di non conformità nell'applicazione del sistema di gestione che potrebbero comportare incidenti, inconvenienti, quasi-incidenti o altri eventi pericolosi. Essa conduce all'attuazione delle misure necessarie a correggere tali casi di non conformità.
- 2.4. La strategia e i piani di monitoraggio definiscono gli indicatori quantitativi o qualitativi o un mix di entrambi, in grado di:
 - a) fornire allarmi preventivi in caso di deviazione dal risultato atteso o assicurazione che il risultato atteso sia stato raggiunto come programmato;
 - b) fornire informazioni in merito a esiti non voluti;
 - c) sostenere il processo decisionale.

3. Raccolta e analisi delle informazioni

- 3.1. La raccolta e l'analisi delle informazioni è effettuata secondo la strategia, le priorità e i piani definiti per il monitoraggio.
- 3.2. Per ogni indicatore definito al punto 2.4, sono effettuate le seguenti azioni:
 - a) una raccolta delle informazioni necessarie;
 - b) una valutazione per determinare se i processi, le procedure e le misure tecniche, operative e organizzative di controllo del rischio siano attuati correttamente;
 - c) un controllo per determinare se i processi, le procedure e le misure tecniche, operative e organizzative di controllo del rischio siano efficaci e se permettano di ottenere i risultati attesi;
 - d) una valutazione per determinare se il sistema di gestione nel suo complesso sia correttamente applicato e se raggiunga i risultati attesi;
 - e) un'analisi e una valutazione di casi individuati di non conformità alle lettere b), c) e d), nonché identificazione delle loro cause.

4. Elaborazione di un piano d'azione

- 4.1. Per casi individuati di non conformità che sono considerati inaccettabili, è elaborato un piano di azione. Esso deve:
 - a) portare al rafforzamento di una corretta applicazione di processi, procedure e misure tecniche, operative e organizzative di controllo del rischio, come specificato, oppure,
 - b) migliorare gli esistenti processi, procedure e misure tecniche, operative e organizzative di controllo del rischio, oppure,
 - c) individuare e attuare misure aggiuntive di controllo del rischio.
- 4.2. Il piano di azione comprende in particolare, le seguenti informazioni:
 - a) obiettivi e risultati attesi;

- b) necessarie misure correttive, preventive o di entrambi i tipi;
 - c) indicazione della persona responsabile dell'attuazione delle azioni;
 - d) date entro le quali le azioni devono essere attuate;
 - e) indicazione della persona responsabile della valutazione dell'efficacia delle misure del piano di azione in conformità alla sezione 6;
 - f) riesame dell'impatto del piano di azione sulla strategia, sulle priorità e sui piani di monitoraggio.
- 4.3. Per la gestione della sicurezza a livello dei punti di interazione l'impresa ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura o il soggetto responsabile della manutenzione decide, d'accordo con gli altri attori coinvolti, chi è responsabile dell'attuazione del piano d'azione o delle sue parti.
- 5. Attuazione del piano d'azione**
- 5.1. Il piano d'azione definito alla sezione 4 è attuato in modo da correggere i casi individuati di non conformità.
- 6. Valutazione dell'efficacia delle misure del piano d'azione**
- 6.1. La corretta attuazione, l'idoneità e l'efficacia delle misure identificate nel piano d'azione sono verificate utilizzando lo stesso processo di monitoraggio descritto nell'allegato.
- 6.2. La valutazione dell'efficacia del piano d'azione comprende in particolare le seguenti informazioni:
- a) verifica che il piano di azione sia correttamente attuato e completato secondo quanto previsto;
 - b) verifica del raggiungimento del risultato atteso;
 - c) verifica se nel frattempo le condizioni iniziali siano cambiate e se le misure di controllo del rischio definite nel piano d'azione siano sempre appropriate alle circostanze;
 - d) verifica dell'eventuale necessità di altre misure di controllo del rischio.
- 7. Elementi di prova dell'applicazione del processo di monitoraggio**
- 7.1. Il processo di monitoraggio è documentato per dimostrare che esso è stato applicato correttamente. Tale documentazione è messa a disposizione principalmente a fini di valutazione interna. Dietro richiesta:
- a) le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura mettono tale documentazione a disposizione dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza;
 - b) i soggetti responsabili della manutenzione mettono tale documentazione a disposizione dell'organismo di certificazione. Se i punti di interazione sono gestiti attraverso contratti, i soggetti responsabili della manutenzione mettono tale documentazione a disposizione delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura interessati.
- 7.2. La documentazione prodotta a norma del punto 7.1 comprende in particolare:
- a) una descrizione dell'organizzazione e del personale incaricato dell'attuazione del processo di monitoraggio;
 - b) i risultati delle diverse attività del processo di monitoraggio elencate all'articolo 3, paragrafo 2, e in particolare le decisioni prese;
 - c) per quanto riguarda i casi individuati di non conformità considerate inaccettabili, un elenco di tutte le misure necessarie da attuare per raggiungere il risultato richiesto.
-

Appendice

Struttura della procedura di monitoraggio

