

POLSKIE CENTRUM AKREDYTACJI



AKREDYTACJA JEDNOSTEK INSPEKCYJNYCH W OBSZARZE DZIAŁAŃ OBJĘTYCH ROZPORZĄDZENIEM WYKONAWCZYM KOMISJI (UE) NR 402/2013

DAK-08

Wydanie 3
Warszawa, 30.03.2021 r.

Spis treści

1	Wprowadzenie.....	3
2	Definicje	3
3	Wymagania akredytacyjne.....	3
4	Specyficzne wymagania programu	4
4.1	Bezstronność i niezależność.....	4
4.2	Wymagania administracyjne	4
4.3	Personel	4
4.4	Metody i procedury inspekcji.....	6
4.5	Sprawozdania z inspekcji i świadectwa inspekcji	7
5	Zakres akredytacji	7
6	Szczegółowe zasady oceny.....	8
6.1	Wniosek.....	8
7	Postanowienia końcowe	8
8	Dokumenty związane	8
9	Załączniki	8

1 Wprowadzenie

Niniejszy dokument został opracowany w celu harmonizacji podejścia do akredytacji jednostek inspekcyjnych do wykonywania działań w obszarze objętym rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r., w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009, z późniejszymi zmianami – zwanym dalej Rozporządzeniem.

Akredytacja jednostek inspekcyjnych w tym obszarze ma charakter obligatoryjny z mocy Rozporządzenia.

Wspólna metoda oceny bezpieczeństwa (CSM) w zakresie wyceny i oceny ryzyka ma zastosowanie do wszystkich zmian systemu kolejowego, o których mowa w [artykule 9, pkt 3. lit. e\) Dyrektywy 2016/798](#), które są uznawane za znaczące w rozumieniu art. 4 Rozporządzenia.

Niezależnej oceny prawidłowości stosowania procesu zarządzania ryzykiem, określonego w załączniku I Rozporządzenia, oraz jego wyników, w celu zweryfikowania czy oceniany system spełnia wymogi bezpieczeństwa i czy nastąpiła bezpieczna integracja znaczącej zmiany do systemu kolejowego, dokonuje jednostka oceniająca, spełniająca kryteria wymienione w załączniku II Rozporządzenia.

Jednostki inspekcyjne wnoszące o akredytację i akredytowane w obszarze Rozporządzenia powinny spełniać wymagania akredytacyjne określone w niniejszym dokumencie.

Niniejszy dokument został opracowany w wyniku realizacji postanowień polityki dotyczącej zakresu działalności akredytacyjnej PCA (DA-09), przy uwzględnieniu przepisu art. 2 pkt. 10 rozporządzenia (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r.

Tekst niniejszego dokumentu został opracowany przez Polskie Centrum Akredytacji w uzgodnieniu z Ministerstwem Infrastruktury i Urzędem Transportu Kolejowego.

2 Definicje

Dla potrzeb niniejszego dokumentu stosuje się definicje zawarte w dokumentach przywołanych w punkcie 3 niniejszego dokumentu, a ponadto określa się:

- kategoria inspekcji CSM – proces (w rozumieniu normy PN-EN ISO/IEC 17020),
- etap inspekcji CSM – ocena procesu zarządzania bezpieczeństwem i jakością podczas projektowania i realizacji znaczącej zmiany (w rozumieniu normy PN-EN ISO/IEC 17020 oraz Rozporządzenia).

3 Wymagania akredytacyjne

Jednostka inspekcyjna, aby mogła być uznana za kompetentną i wiarygodną powinna spełniać:

- ogólne wymagania akredytacyjne podane w normie **PN-EN ISO/IEC 17020 Ocena zgodności. Wymagania dotyczące działania różnych rodzajów jednostek przeprowadzających inspekcję**;
- specyficzne wymagania akredytacyjne podane w:
 - rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r., w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 - z późniejszymi zmianami;
 - niniejszym dokumencie DAK-08, przy czym słów „powinien, należy” użyto do wskazania tych postanowień, które odzwierciedlając wymagania właściwej normy lub aktu prawnego, są obowiązkowe. Słów „zaleca się” użyto w niniejszym dokumencie do wskazania uznanych sposobów spełnienia wymagań normy lub aktu prawnego. Jednostka może spełniać te wymagania w inny, równoważny sposób, jeżeli potrafi to wykazać w ramach procesu akredytacji/nadzoru przeprowadzonego przez Polskie Centrum Akredytacji.

Ponadto w akredytacji jednostek oceniających do działalności objętej Rozporządzeniem mają zastosowanie warunki właściwe dla akredytacji jednostek inspekcyjnych, w tym polityki PCA i obowiązkowe dokumenty EA i/lub ILAC, w szczególności wymienione w dokumencie DAK-07, oraz Agencję Kolejową Unii Europejskiej (ERA).

Wykaz wszystkich wymagań akredytacyjnych stosowanych w ramach niniejszego programu akredytacji jest podany w dokumencie „Lista wymagań akredytacyjnych dla jednostek inspekcyjnych – program akredytacji DAK-07” dostępnym na stronie internetowej PCA – www.pca.gov.pl.

4 Specyficzne wymagania programu

Poniżej zamieszczono wytyczne do wymagań wybranych punktów normy PN-EN ISO/IEC 17020. Dla ułatwienia zastosowano następujący system identyfikacji wytycznych:

W.X.Y.Z, gdzie: X.Y.Z oznacza numer punktu normy PN-EN ISO/IEC 17020.

4.1 Bezstronność i niezależność

W.4.1.4 Wymagany poziom niezależności w odniesieniu do jednostki oceniającej zależy od poziomu bezpieczeństwa, który jest wymagany w odniesieniu do systemu objętego oceną. Jednostką oceniającą ubiegającą się o akredytację do działań w obszarze Rozporządzenia może być:

- jednostka inspekcyjna typu A;
- jednostka inspekcyjna typu B.

4.2 Wymagania administracyjne

W.5.1.3 Jednostka oceniająca powinna dysponować i udostępniać na żądanie, program inspekcji, odnoszący się do niezależnej oceny adekwatności stosowania procesu zarządzania ryzykiem, określonego w załączniku I Rozporządzenia, oraz jego wyników.

W.5.1.4 Jednostka oceniająca powinna wykazać, jakie czynniki uwzględniła przy ustalaniu wysokości koniecznego ubezpieczenia na pokrycie ewentualnych zobowiązań.

4.3 Personel

W.6.1.1 Jednostka oceniająca powinna zapewnić, że inspektorzy wykonujący działania wynikające z Rozporządzenia posiadają wykształcenie wyższe techniczne (co najmniej I stopnia) lub wykształcenie średnie techniczne.

W przypadku wykształcenia wyższego technicznego wymagane jest również:

a) co najmniej 2 letnie doświadczenie zawodowe związane z bezpośrednim stosowaniem systemów zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym lub systemów zarządzania utrzymaniem w transporcie kolejowym lub systemów zarządzania jakością w transporcie kolejowym

albo

co najmniej 2 letnie doświadczenie zawodowe związane z eksploatacją lub dopuszczaniem do eksploatacji lub utrzymaniem podsystemu (strukturalnego i/lub funkcjonalnego);

b) ukończone studia podyplomowe lub szkolenie zakończone egzaminem, które w swoich programach kształcenia zawierają zagadnienia z zakresu zarządzania ryzykiem w transporcie kolejowym lub roczne doświadczenie związane z zarządzaniem ryzykiem w transporcie kolejowym;

c) posiadanie specyficznej dla dziedziny i sektora kolejowego wiedzy i umiejętności umożliwiających przeprowadzanie audytów systemów zarządzania bezpieczeństwem, utrzymaniem lub jakością w transporcie kolejowym. Kompetencje do audytowania w ww. zakresie powinny zostać potwierdzone przez kompetentnego ewaluatora.

W przypadku wykształcenia średniego technicznego wymagane jest również:

a) co najmniej 5 letnie doświadczenie zawodowe związane z bezpośrednim stosowaniem systemów zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym lub 2 letnie doświadczenie zawodowe związane z bezpośrednim stosowaniem systemów zarządzania utrzymaniem w transporcie kolejowym lub 5 letnie doświadczenie zawodowe związane z bezpośrednim stosowaniem systemów zarządzania jakością w transporcie kolejowym

albo

co najmniej 3 letnie doświadczenie zawodowe związane z eksploatacją lub dopuszczaniem do eksploatacji lub utrzymaniem podsystemu (strukturalnego i/lub funkcjonalnego);

b) ukończone szkolenie zakończone egzaminem, które w swoim programie kształcenia zawiera zagadnienia z zakresu zarządzania ryzykiem w transporcie kolejowym lub roczne doświadczenie związane z zarządzaniem ryzykiem w transporcie kolejowym;

c) posiadanie specyficznej dla dziedziny i sektora kolejowego wiedzy i umiejętności umożliwiających przeprowadzanie audytów systemów zarządzania bezpieczeństwem, utrzymaniem lub jakością w transporcie kolejowym. Kompetencje do audytowania w ww. zakresie powinny zostać potwierdzone przez kompetentnego ewaluatora.

Jednostka inspekcyjna powinna posiadać argumenty merytoryczne uzasadniające dobór szkoleń zakończonych egzaminem, które w swoich programach kształcenia zawierają zagadnienia z zakresu zarządzania ryzykiem w transporcie kolejowym.

W.6.1.3

Jeżeli proces oceny bezpieczeństwa wymaga uzupełnienia kompetencji inspektora o dodatkową specjalistyczną wiedzę techniczną, zaleca się powołanie do realizacji procesu oceny eksperta o poszerzonych kompetencjach w obszarach tego wymagających, nie związanego z przedmiotem realizowanej inspekcji (zastosowanie mają wymagania dotyczące bezstronności i niezależności).

Dla określonych funkcji inspekcyjnych, w odniesieniu do wiedzy, doświadczenia i umiejętności, Jednostka oceniająca powinna zdefiniować wymagania kompetencyjne w zakresie określonym w Tabeli 1, gdzie X oznacza konieczność określenia kryteriów, zaś X+ konieczność ich pogłębienia.

Tabela 1. Wymagane rodzaje wiedzy, doświadczenia i umiejętności do zdefiniowania przez jednostkę oceniającą

L.p.	Funkcja w procesie Inspekcji: Wiedza, doświadczenie i umiejętności w zakresie:	Personel nadzorujący umowy lub zlecenia	Inspektorzy	Eksperci	Kierownicy techniczni
1	Zarządzania ryzykiem	X	X	-	X
2	Obowiązujących przepisów prawnych i norm (krajowych i wspólnotowych) dotyczących zarządzania ryzykiem	-	X	-	X
3	Zarządzania ryzykiem, w tym zastosowania standardowych technik analizy bezpieczeństwa i odpowiednich norm	-	X	-	X
4	Oceny elementów systemu kolejowego, na które wpływa zmiana	-	X	X+	X
5	Mających zastosowanie podsystemów strukturalnych i obowiązujących w tym zakresie TSI, specyfikacji technicznych, dokumentów normatywnych i przepisów krajowych	-	X	X+	X
6	Mających zastosowanie podsystemów funkcjonalnych	-	X	X+	X

	i obowiązujących w tym zakresie TSI, specyfikacji technicznych, dokumentów normatywnych i przepisów krajowych				
7	Stosowania systemów zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym, systemów zarządzania utrzymaniem w transporcie kolejowym lub systemów zarządzania jakością w transporcie kolejowym	-	X	X+	X
8	Audyty systemów zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym, systemów zarządzania utrzymaniem w transporcie kolejowym lub systemów zarządzania jakością w transporcie kolejowym	-	X	-	X
9	Przeprowadzania procesu oceny ryzyka: identyfikacji zagrożeń, hierarchizacji ryzyka, wyceny ryzyka, prowadzenia rejestru zagrożeń	-	X	-	X
10	Sporządzania raportu z niezależnej oceny	-	X	-	X
11	Wymagań prawnych (krajowych i wspólnotowych) związanych z funkcjonowaniem systemów zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym, systemów zarządzania utrzymaniem w transporcie kolejowym lub systemów zarządzania jakością w obszarze transportu kolejowego	-	X	-	X
12	Legislacji europejskiej dotyczącej transportu towarów niebezpiecznych koleją – dotyczy jednostek oceniających prowadzących działalność w obszarze transportu towarów niebezpiecznych koleją	-	X	-	X
13	Stosowania dokumentów używanych w ramach dyrektywy interoperacyjności kolei i dyrektywy bezpieczeństwa (np. publikacje ERA, przewodniki, rekomendacje)	-	X	-	X
14	Normy PN-EN ISO/IEC 17020	X	X	-	X+
15	Rozporządzenia nr 402/2013	X	X	-	X
16	Bezpiecznej integracji	-	X	X+	X

4.4 Metody i procedury inspekcji

W.7.1.1 Jednostka oceniająca dokonując niezależnej oceny adekwatności stosowania procesu zarządzania ryzykiem oraz jego wyników powinna korzystać z metod i procedur inspekcji, zgodnych z przepisami Rozporządzenia, pozwalających na przeprowadzenie oceny procesów zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym, zarządzania utrzymaniem w transporcie kolejowym i zarządzania jakością w transporcie kolejowym podczas projektowania i realizacji znaczącej zmiany oraz przeprowadzenie oceny poprawności stosowania tych procesów zarządzania bezpieczeństwem, zarządzania utrzymaniem i jakością podczas projektowania i realizacji znaczącej zmiany (patrz Tabela 2).

Zaleca się, aby przy realizacji inspekcji, Jednostka stosowała właściwe, mające zastosowanie procedury i metody inspekcji, jak również wykorzystywała doświadczenia i rekomendacje zawarte w dostępnych i dedykowanych opracowaniach, odpowiednio do zakresu wykonywanych działań.

Zaleca się, aby jednostka oceniająca opracowała listę pytań kontrolnych zawierającą co najmniej kwestie wymienione w pkt 4 załącznika 1 do niniejszego dokumentu.

Tabela 2. Wymagania techniczne dla obszarów kompetencyjnych

Obszar kompetencyjny	Dokument odniesienia
Podsystemy strukturalne: - Infrastruktura - Energia - Tabor	- TSI, właściwe krajowe przepisy, specyfikacje techniczne i dokumenty normatywne, - Zalecenie Komisji Europejskiej 2014/897, - Przewodniki stosowania i wytyczne opracowane przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej i Urząd Transportu Kolejowego
Podsystemy strukturalne: - Sterowanie – urządzenia pokładowe - Sterowanie – urządzenia przytorowe	- TSI, właściwe krajowe przepisy, specyfikacje techniczne i dokumenty normatywne, - normy RAMS (PN-EN 50126-1, PN-EN 50126-2, PN-EN 50128, PN-EN 50129, PN-EN 50159), - Zalecenie Komisji Europejskiej 2014/897, - Przewodniki stosowania i wytyczne opracowane przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej i Urząd Transportu Kolejowego
Podsystemy funkcjonalne: - Ruch kolejowy - Aplikacje telematyczne	TSI, właściwe przepisy krajowe
Podsystem funkcjonalny: - Utrzymanie	TSI, właściwe przepisy krajowe, rozporządzenie Komisji (UE) w przedmiocie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów

W.7.1.2 Jednostka oceniająca powinna mieć udokumentowane procedury ustalania czasu niezbędnego do zaplanowania i realizacji pełnej i skutecznej niezależnej oceny adekwatności stosowania procesu zarządzania ryzykiem oraz jego wyników, określonego w załączniku I Rozporządzenia.

4.5 Sprawozdania z inspekcji i świadectwa inspekcji

W.7.4.2 Raport jednostki oceniającej w sprawie oceny bezpieczeństwa powinien zawierać informacje wymagane w załączniku III Rozporządzenia.

Raport przed przekazaniem do klienta powinien być poddany przeglądowi i zatwierdzony przez osobę do tego upoważnioną. Osoba dokonująca przeglądu i zatwierdzenia raportu powinna spełniać wymagania w zakresie kompetencji dotyczące kierownika technicznego.

5 Zakres akredytacji

Zakres akredytacji jednostki inspekcyjnej odnosi się do poszczególnych obszarów kompetencji związanych z oceną systemu kolejowego lub jego elementów, dla których obowiązują wymogi bezpieczeństwa, w tym dla obszaru kompetencji dotyczącego eksploatacji i utrzymania systemu kolejowego.

Zakres akredytacji obejmuje kompetencje jednostki inspekcyjnej w odniesieniu do kontroli niżej wymienionych elementów, przyjętych i stosowanych przez wnioskodawcę na potrzeby zapewnienia kompletności procesu zarządzania ryzykiem i bezpiecznej integracji znaczącej zmiany z systemem kolejowym:

- a) organizacji, tj. mechanizmów niezbędnych, aby zapewnić skoordynowane podejście do zapewnienia bezpieczeństwa systemu poprzez jednolite rozumienie i stosowanie środków nadzoru ryzyka dla podsystemów;
- b) metodyki, tj. oceny metod oraz zasobów wykorzystywanych przez różne zainteresowane strony do wspierania bezpieczeństwa na poziomie podsystemu i systemu;
- c) aspektów technicznych niezbędnych do oceny istotności i kompletności oceny ryzyka oraz poziomu bezpieczeństwa w odniesieniu do systemu jako całości.

Jednostka inspekcyjna może być akredytowana w odniesieniu do jednego obszaru, kilku lub wszystkich obszarów kompetencji wymienionych w pkt 2 i 3 załącznika II Rozporządzenia. Zakres akredytacji określa się zgodnie z załącznikiem nr 2. Jednostka posiadająca

akredytację w określonym obszarze kompetencji może przeprowadzać ocenę bezpiecznej integracji w tym obszarze.

6 Szczegółowe zasady oceny

PCA podczas prowadzenia ocen jednostek inspekcyjnych postępuje zgodnie z ogólnymi zasadami akredytacji podanymi w dokumentach DA-01 i DAK-07.

6.1 Wniosek

Jednostka oceniająca ubiegając się o akredytację określa zakres wnioskowanej akredytacji, wypełniając odpowiednią część formularza FAK-01.

7 Postanowienia końcowe

Niniejsze wydanie dokumentu zastępuje wydanie 2 z dnia 30.09.2019 r. i obowiązuje od dnia publikacji. Niniejszy dokument został wprowadzony Komunikatem nr 341 z dnia 30.03.2021 r. Istotne zmiany w odniesieniu do wydania 2. zostały oznaczone kolorem czerwonym.

8 Dokumenty związane

Dokumentami związanymi z niniejszym dokumentem są dokumenty wymienione w punktach 3 i 4 oraz:

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1136 z dnia 13 lipca 2015 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 402/2013 w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka;

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej;

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei;

DA-01 Opis systemu akredytacji;

DAK-07 Akredytacja jednostek inspekcyjnych;

Polskie Normy dostępne są w Polskim Komitecie Normalizacyjnym (www.pkn.pl);

Dokumenty EA i ILAC w wersji oryginalnej dostępne są na stronach internetowych: EA: www.european-accreditation.org, ILAC: www.ilac.org;

Dokumenty PCA oraz tłumaczenia wybranych dokumentów EA i ILAC dostępne są na stronie internetowej PCA www.pca.gov.pl. Dostęp do tych dokumentów jest bezpłatny.

9 Załączniki

Załącznik nr 1 Ramowa zawartość raportu jednostki inspekcyjnej prowadzącej ocenę

Załącznik nr 2 Wzór zakresu akredytacji jednostki inspekcyjnej w obszarze ICSM

Załącznik nr 1

Ramowa zawartość raportu jednostki inspekcyjnej prowadzącej ocenę

1. Jednostka oceniająca, w tym:
 - a) nazwa i dane adresowe,
 - b) dane dotyczące certyfikatu akredytacji,
 - c) skład zespołu oceniającego;
2. Plan niezależnej oceny, w tym:
 - a) podmiot, w którym przeprowadzona została ocena,
 - b) zaplanowane działania wraz z harmonogramem przeprowadzenia oceny;
3. Zakres niezależnej oceny i jej ograniczenia, w tym:
 - a) dokumenty przeanalizowane przez jednostkę oceniającą w ramach przeprowadzonej oceny,
 - b) dowody i informacje przeanalizowane przez jednostkę oceniającą w ramach przeprowadzonej oceny;
4. Szczegółowe informacje dotyczące działalności w zakresie niezależnej oceny w celu kontroli zgodności z przepisami rozporządzenia nr 402/2013, tj. jednostka oceniająca sprawdza co najmniej:
 - a) czy opis systemu podlegającego zmianie jest kompletny (pkt 2.1.2 załącznika I do Rozporządzenia)?
 - b) czy zidentyfikowano wszystkie racjonalnie przewidywalne zagrożenia dotyczące ocenianego systemu?
 - c) czy wszystkie zidentyfikowane zagrożenia zostały sklasyfikowane, a dokonana klasyfikacja została uzasadniona w sposób wyczerpujący?
 - d) czy klasyfikacja zagrożeń o zasadniczo dopuszczalnym ryzyku została uzasadniona w sposób kompletny?
 - e) czy wszystkie zagrożenia zostały umieszczone w rejestrze zagrożeń, a powiązane z nimi środki bezpieczeństwa zostały zidentyfikowane i opisane w wyczerpujący sposób w rejestrze zagrożeń?
 - f) czy wskazano w rejestrze zagrożeń, osoby odpowiedzialne za stosowanie środków bezpieczeństwa służących zmniejszeniu ryzyka związanego z zagrożeniami?
 - g) czy zidentyfikowano wszystkie interfejsy mające znaczenie dla ocenianego systemu?
 - h) czy proces zarządzania ryzykiem na interfejsach odbywa się w sposób prawidłowy?
 - i) czy wskazane zostały wymogi bezpieczeństwa, które powinien spełniać system?
 - j) czy rejestr zagrożeń zawiera kompletne informacje na temat monitorowania ryzyka związanego ze zidentyfikowanymi zagrożeniami?
 - k) czy zastosowana zasada akceptacji ryzyka jest uzasadniona dla ocenianej zmiany?
 - l) czy wybrana zasada akceptacji ryzyka spełnia minimalne wymagania wynikające z rozporządzenia nr 402/2013?
 - m) czy wybrana zasada akceptacji ryzyka została zastosowana w sposób odpowiedni i konsekwentny?
 - n) czy wykazanie zgodności z wymogami bezpieczeństwa zostało przeprowadzone w sposób poprawny i wyczerpujący, a przyjęte podejście w zakresie wykazania zgodności jest właściwe?
 - o) czy spełnione zostały wymogi bezpieczeństwa określone na etapie oceny ryzyka dla wprowadzanej zmiany?
 - p) czy zapewniona została bezpieczna integracja projektowanej zmiany do systemu jako całości?
 - q) czy przyjęte przez wnioskodawcę rozwiązania w zakresie organizacji, metodyk i aspektów technicznych (w rozumieniu rozporządzenia nr 402/2013) dla potrzeb bezpiecznej integracji ocenianego systemu z całym systemem kolejowym są właściwe?
 - r) czy proces zarządzania ryzykiem jest udokumentowany w sposób kompletny i umożliwiający jego weryfikację przez jednostkę oceniającą?

s) czy proces wykazania zgodności z wymogami bezpieczeństwa jest udokumentowany w sposób kompletny i umożliwiający jego weryfikację przez jednostkę oceniającą?

t) czy proces związany z bezpieczną integracją projektowanej zmiany do systemu został udokumentowany w sposób kompletny i umożliwiający jego weryfikację przez jednostkę oceniającą?

5. Stwierdzone przypadki niezgodności z przepisami rozporządzenia nr 402/2013 i zalecenia jednostki oceniającej dla wnioskodawcy.

6. Wnioski przedstawione przez jednostkę oceniającą z przeprowadzonej niezależnej oceny.

Załącznik nr 2

Wzór zakresu akredytacji jednostki inspekcyjnej w obszarze ICSM

Działania w obszarze właściwym dla rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r., w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009

Symbol inspekcji	Rodzaj inspekcji	Obszar kompetencji	Metody i procedury inspekcji	Dokumenty odniesienia
ICSM	Inspekcje adekwatności stosowania wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka	Podsystemy strukturalne: - Infrastruktura - Energia - Sterowanie – urządzenia pokładowe - Sterowanie – urządzenia przytorowe - Tabor Podsystemy funkcjonalne: - Ruch kolejowy - Utrzymanie - Aplikacje telematyczne	Procedura XXX wydanie Y z dnia DD.MM.RRRR r. Tytuł procedury	Rozporządzenie wykonawcze komisji (UE) Nr 402/2013 z dnia 30.04.2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009, z późniejszymi zmianami – Załącznik I

Jednostka inspekcyjna posiada kompetencje do przeprowadzania oceny bezpiecznej integracji w ww. obszarach.