

# POLSKIE CENTRUM AKREDYTACJI



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

DAK-08

*Projekt P3 Wydania 4  
Warszawa, 27.02.2026 r.*

1	<b>Spis treści</b>	
2		
3	1 Wprowadzenie .....	3
4	2 Definicje .....	3
5	3 Wymagania akredytacyjne .....	3
6	4 Specyficzne wymagania programu .....	4
7	4.1 Bezstronność i niezależność .....	4
8	4.2 Wymagania administracyjne .....	4
9	4.3 Personel .....	4
10	4.4 Metody i procedury inspekcji .....	6
11	4.5 Sprawozdania z inspekcji i świadectwa inspekcji .....	7
12	5 Zakres akredytacji .....	7
13	6 Szczegółowe zasady oceny .....	8
14	6.1 Wniosek .....	8
15	7 Postanowienia końcowe .....	8
16	8 Dokumenty związane .....	9
17	9 Załączniki .....	9
18		

## 19 1 Wprowadzenie

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

25 Akredytacja jednostek inspekcyjnych realizujących działania w tym obszarze ma charakter  
26 obligatoryjny z mocy Rozporządzenia. Wspólna metoda oceny bezpieczeństwa (CSM)  
27 w zakresie wyceny i oceny ryzyka ma zastosowanie do wszystkich zmian systemu kolejowego,  
28 o których mowa w artykule 9, pkt 3. lit. e) Dyrektywy 2016/798, które są uznawane za znaczące  
29 w rozumieniu art. 4 Rozporządzenia.

30 **Niezależna ocena** prawidłowości stosowania procesu zarządzania ryzykiem, określonego  
31 w załączniku I Rozporządzenia oraz jego wyników, w celu zweryfikowania czy oceniany  
32 system spełnia wymogi bezpieczeństwa i czy nastąpiła bezpieczna integracja zmiany do  
33 systemu kolejowego, **jest przeprowadzana przez jednostkę inspekcyjną**, spełniającą kryteria  
34 wymienione w załączniku II Rozporządzenia.

35 **Z uwagi na znaczenie zarządzania ryzykiem i jego bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo,**  
36 **postanowienia niniejszego dokumentu mają zastosowanie również w przypadku zarządzania**  
37 **zmianą nieznaczącą dla bezpieczeństwa systemu kolejowego.**

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

40 **Jednostka inspekcyjna może wnioskować o akredytację w obszarze oceny zgodności**  
41 **określonym w Rozporządzeniu, w zakresie określonym w załączniku nr 2 do niniejszego**  
42 **dokumentu.**

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

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

## 48 2 Definicje

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

51 - kategoria inspekcji CSM - proces (w rozumieniu normy PN-EN ISO/IEC 17020),

52 - etap inspekcji CSM - ocena procesu zarządzania bezpieczeństwem i jakością podczas  
53 projektowania i realizacji zmiany (w rozumieniu normy PN-EN ISO/IEC 17020 oraz  
54 Rozporządzenia).

## 55 3 Wymagania akredytacyjne

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

58 - ogólne wymagania akredytacyjne podane w normie **PN-EN ISO/IEC 17020 Ocena**  
59 **zgodności. Wymagania dotyczące działania różnych rodzajów jednostek przeprowadzających**  
60 **inspekcję;**

61 - specyficzne wymagania akredytacyjne podane w:

- 62 • rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r.,  
63 w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka  
64 i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 - z późniejszymi zmianami;

- 65 • niniejszym dokumencie DAK-08, przy czym słów „powinien, należy” użyto do  
66 wskazania tych postanowień, które odzwierciedlając wymagania właściwej normy lub  
67 aktu prawnego, są obowiązkowe. Słów „zaleca się” użyto w niniejszym dokumencie do  
68 wskazania uznanych sposobów spełnienia wymagań normy lub aktu prawnego.  
69 Jednostka może spełniać te wymagania w inny, równoważny sposób, jeżeli potrafi to  
70 wykazać w ramach procesu akredytacji/nadzoru przeprowadzonego przez Polskie  
71 Centrum Akredytacji.

72 Ponadto w akredytacji jednostek oceniających zgodność do działalności objętej  
73 Rozporządzeniem mają zastosowanie warunki właściwe dla akredytacji jednostek  
74 inspekcyjnych, w tym polityki PCA i obowiązkowe dokumenty EA i/lub ILAC, w szczególności  
75 wymienione w dokumencie DAK-07 oraz **w uzgodnionych z PCA komunikatach UTK.**

76 **Zaleca się aby jednostki inspekcyjne stosowały postanowienia decyzji i dokumentów**  
77 **opracowanych przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej (ERA) jako ogólne wytyczne.**

78 Wykaz wszystkich wymagań akredytacyjnych stosowanych w ramach niniejszego programu  
79 akredytacji jest podany w dokumencie *Lista wymagań akredytacyjnych dla jednostek*  
80 *inspekcyjnych - program akredytacji DAK-07* dostępnym na stronie internetowej PCA -  
81 [www.pca.gov.pl](http://www.pca.gov.pl).

## 82 **4 Specyficzne wymagania programu**

83 Poniżej zamieszczono wytyczne do wymagań wybranych punktów normy PN-EN ISO/IEC  
84 17020. Dla ułatwienia zastosowano następujący system identyfikacji wytycznych:

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

### 86 **4.1 Bezstronność i niezależność**

87 **W.4.1.4** Wymagany poziom niezależności **jednostki inspekcyjnej** zależy od poziomu  
88 bezpieczeństwa, który jest wymagany dla systemu objętego oceną **i warunków, w których**  
89 **jednostka świadczy swoje usługi.**

90 **W akredytacji jednostek inspekcyjnych realizujących działania w obszarze Rozporządzenia**  
91 **zastosowanie mają wszystkie typy niezależności wskazane w normie PN-EN ISO/IEC 17020.**

### 92 **4.2 Wymagania administracyjne**

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

96 **W.5.1.4** Jednostka **inspekcyjna** powinna wykazać, jakie czynniki uwzględniła przy ustalaniu  
97 wysokości koniecznego ubezpieczenia na pokrycie ewentualnych zobowiązań.

### 98 **4.3 Personel**

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

102 W przypadku wykształcenia wyższego technicznego wymagane jest również:

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

107 albo

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

- 110 b) ukończone studia podyplomowe lub szkolenie zakończone egzaminem, które w swoich  
 111 programach kształcenia zawierają zagadnienia z zakresu zarządzania ryzykiem  
 112 w transporcie kolejowym lub roczne doświadczenie związane z zarządzaniem ryzykiem  
 113 w transporcie kolejowym;  
 114 c) posiadanie specyficznej dla dziedziny i sektora kolejowego wiedzy i umiejętności  
 115 umożliwiających przeprowadzanie audytów systemów zarządzania bezpieczeństwem,  
 116 utrzymaniem lub jakością w transporcie kolejowym. Kompetencje do audytowania w ww.  
 117 zakresie powinny zostać potwierdzone przez kompetentnego ewaluatora.

118 W przypadku wykształcenia średniego technicznego wymagane jest również:

- 119 a) co najmniej 5 letnie doświadczenie zawodowe związane z bezpośrednim stosowaniem  
 120 systemów zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym lub 2 letnie  
 121 doświadczenie zawodowe związane z bezpośrednim stosowaniem systemów  
 122 zarządzania utrzymaniem w transporcie kolejowym lub 5 letnie doświadczenie zawodowe  
 123 związane z bezpośrednim stosowaniem systemów zarządzania jakością w transporcie  
 124 kolejowym

125 albo

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

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

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

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

138 **W.6.1.3** Jeżeli proces oceny bezpieczeństwa wymaga uzupełnienia kompetencji inspektora  
 139 o dodatkową specjalistyczną wiedzę techniczną, zaleca się powołanie do realizacji procesu  
 140 oceny eksperta o poszerzonych kompetencjach w obszarach tego wymagających, nie  
 141 związanego z przedmiotem realizowanej inspekcji (zastosowanie mają wymagania dotyczące  
 142 bezstronności i niezależności).

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

147 **Tabela 1. Wymagane rodzaje wiedzy, doświadczenia i umiejętności do zdefiniowania przez**  
 148 **jednostkę inspekcyjną**

L.p.	Wiedza, doświadczenie i umiejętności w zakresie:	Funkcja w procesie Inspekcji:			
		Personel nadzorujący umowy lub zlecenia	Inspektorzy	Ekspertci	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 i obowiązujących w tym zakresie TSI, specyfikacji technicznych, dokumentów normatywnych i przepisów krajowych	-	X	X+	X
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	Audytu 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 inspekcyjnych 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

#### 149 4.4 Metody i procedury inspekcji

150 **W.7.1.1** Jednostka inspekcyjna dokonując niezależnej oceny adekwatności stosowania  
151 procesu zarządzania ryzykiem oraz jego wyników powinna korzystać z metod i procedur

152 inspekcji, zgodnych z przepisami Rozporządzenia, pozwalających na przeprowadzenie oceny  
 153 procesów zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym, zarządzania utrzymaniem  
 154 w transporcie kolejowym i zarządzania jakością w transporcie kolejowym podczas  
 155 projektowania i realizacji zmiany oraz przeprowadzenie oceny poprawności stosowania tych  
 156 procesów zarządzania bezpieczeństwem, zarządzania utrzymaniem i jakością podczas  
 157 projektowania i realizacji zmiany (patrz Tabela 2).

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

162 Zaleca się, aby jednostka **inspekcyjna** opracowała listę pytań kontrolnych zawierającą co  
 163 najmniej kwestie wymienione w pkt 4 załącznika nr 1 do niniejszego dokumentu.

#### 164 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 50129, PN-EN 50159, <b>PN-EN 50716</b> ), - 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

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

#### 169 4.5 Sprawozdania z inspekcji i świadectwa inspekcji

170 **W.7.4.2** Raport jednostki **inspekcyjnej** w sprawie oceny bezpieczeństwa powinien zawierać  
 171 informacje wymagane w załączniku III Rozporządzenia.

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

#### 175 5 Zakres akredytacji

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

180 Zakres akredytacji obejmuje kompetencje jednostki inspekcyjnej w odniesieniu do kontroli niżej  
 181 wymienionych elementów, przyjętych i stosowanych przez wnioskodawcę na potrzeby

182 zapewnienia kompletności procesu zarządzania ryzykiem i bezpiecznej integracji zmiany  
183 z systemem kolejowym:

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

191 Jednostka inspekcyjna może być akredytowana w odniesieniu do jednego obszaru, kilku lub  
192 wszystkich obszarów kompetencji wymienionych w pkt 2 i 3 załącznika II Rozporządzenia.  
193 Zakres akredytacji określa się zgodnie z załącznikiem nr 2. Jednostka posiadająca akredytację  
194 w określonym obszarze kompetencji może przeprowadzać ocenę bezpiecznej integracji w tym  
195 obszarze.

196 Aktualny zakres akredytacji akredytowanej jednostki inspekcyjnej publikowany jest na stronie  
197 internetowej PCA oraz dodatkowo publikowany jest na stronie ERADIS - European Railway  
198 Agency Database of Interoperability and Safety.

## 199 **6 Szczegółowe zasady oceny**

200 PCA podczas prowadzenia ocen jednostek inspekcyjnych postępuje zgodnie z ogólnymi  
201 zasadami akredytacji podanymi w dokumentach DA-01 i DAK-07 oraz (gdy ma to  
202 zastosowanie) przy uwzględnieniu zasad udzielania akredytacji warunkowej w obszarach  
203 regulowanych przepisami prawa.

204 W przypadku braku realizacji właściwych procesów oceny zgodności przez akredytowaną  
205 jednostkę inspekcyjną w cyklu akredytacji, zastosowanie mają ustalenia dokumentu DAK-07,  
206 p. 3.2.4.

207 Jako zasadę przyjmuje się, że oceny zakresu akredytacji obejmującego obszar ICSM są  
208 przeprowadzane w ramach każdego planowanego nadzoru akredytowanej jednostki  
209 inspekcyjnej.

### 210 **6.1 Wniosek**

211 Jednostka inspekcyjna ubiegając się o akredytację określa zakres wnioskowanej akredytacji,  
212 wypełniając formularz FAK-01.

213 PCA informuje każdorazowo UTK o wpłynięciu wniosku o akredytację lub rozszerzenie  
214 zakresu akredytacji jednostki inspekcyjnej w zakresie niniejszego programu akredytacji.

215 W realizacji procesów akredytacji i nadzoru jednostek inspekcyjnych PCA uwzględnia  
216 stanowisko UTK, w szczególności dotyczące:

- 217 • uwzględnienia przez PCA udziału przedstawicieli UTK w ocenie jednostki inspekcyjnej  
218 w charakterze obserwatorów lub ekspertów;
- 219 • sposobu i formy komunikowania wyników oceny jednostki inspekcyjnej w procesie  
220 akredytacji oraz informacji na temat planowanych ocen akredytowanych podmiotów  
221 w nadzorze.

## 222 **7 Postanowienia końcowe**

223 Niniejsze wydanie dokumentu DAK-08 zastępuje wydanie 3 z dnia 30.03.2021 r. Dokument  
224 został wprowadzony Komunikatem nr XXX z dnia DD.MM.RRRR r. i obowiązuje od  
225 (3 miesiące od dnia opublikowania) Istotne zmiany w odniesieniu do wydania poprzedniego  
226 zostały oznaczone kolorem czerwonym.

## 227 **8 Dokumenty związane**

228 Dokumentami związanymi z niniejszym dokumentem są dokumenty wymienione w punktach  
229 3 i 4 oraz:

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

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

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

237 DA-01 Opis systemu akredytacji;

238 DAK-07 Akredytacja jednostek inspekcyjnych;

239 Polskie Normy dostępne są w Polskim Komitecie Normalizacyjnym ([www.pkn.pl](http://www.pkn.pl));

240 Dokumenty EA i ILAC w wersji oryginalnej dostępne są na stronach internetowych:  
241 EA: [www.european-accreditation.org](http://www.european-accreditation.org), ILAC: [www.ilac.org](http://www.ilac.org);

242 **Komunikaty UTK** - <https://utk.gov.pl/>

243 **Dokumenty ERA** - <https://www.era.europa.eu/>

244 Dokumenty PCA oraz tłumaczenia wybranych dokumentów EA i ILAC dostępne są na stronie  
245 internetowej PCA [www.pca.gov.pl](http://www.pca.gov.pl). Dostęp do dokumentów PCA oraz EA i ILAC jest bezpłatny.

## 246 **9 Załączniki**

247 Załącznik nr 1 Ramowa zawartość raportu jednostki inspekcyjnej prowadzącej ocenę

248 Załącznik nr 2 Wzór zakresu akredytacji jednostki inspekcyjnej w obszarze ICSM

249

Załącznik nr 1

250

**Ramowa zawartość raportu jednostki inspekcyjnej prowadzącej ocenę**

- 251 1. Jednostka **inspekcyjna**, w tym:
- 252 a) nazwa i dane adresowe,
- 253 b) dane dotyczące certyfikatu akredytacji,
- 254 c) skład zespołu oceniającego;
- 255 2. Plan niezależnej oceny, w tym:
- 256 a) podmiot, w którym przeprowadzona została ocena,
- 257 b) zaplanowane działania wraz z harmonogramem przeprowadzenia oceny;
- 258 3. Zakres niezależnej oceny i jej ograniczenia, w tym:
- 259 a) dokumenty przeanalizowane przez jednostkę **inspekcyjną** w ramach przeprowadzonej
- 260 oceny,
- 261 b) dowody i informacje przeanalizowane przez jednostkę **inspekcyjną** w ramach
- 262 przeprowadzonej oceny;
- 263 4. Szczegółowe informacje dotyczące działalności w zakresie niezależnej oceny w celu
- 264 kontroli zgodności z przepisami rozporządzenia nr 402/2013, tj. jednostka **inspekcyjna**
- 265 sprawdza co najmniej:
- 266 a) czy opis systemu podlegającego zmianie jest kompletny (pkt 2.1.2 załącznika I do
- 267 Rozporządzenia)?
- 268 b) czy zidentyfikowano wszystkie racjonalnie przewidywalne zagrożenia dotyczące
- 269 ocenianego systemu?
- 270 c) czy wszystkie zidentyfikowane zagrożenia zostały sklasyfikowane, a dokonana
- 271 klasyfikacja została uzasadniona w sposób wyczerpujący?
- 272 d) czy klasyfikacja zagrożeń o zasadniczo dopuszczalnym ryzyku została uzasadniona
- 273 w sposób kompletny?
- 274 e) czy wszystkie zagrożenia zostały umieszczone w rejestrze zagrożeń, a powiązane
- 275 z nimi środki bezpieczeństwa zostały zidentyfikowane i opisane w wyczerpujący
- 276 sposób w rejestrze zagrożeń?
- 277 f) czy wskazano w rejestrze zagrożeń, osoby odpowiedzialne za stosowanie środków
- 278 bezpieczeństwa służących zmniejszeniu ryzyka związanego z zagrożeniami?
- 279 g) czy zidentyfikowano wszystkie interfejsy mające znaczenie dla ocenianego systemu?
- 280 h) czy proces zarządzania ryzykiem na interfejsach odbywa się w sposób prawidłowy?
- 281 i) czy wskazane zostały wymogi bezpieczeństwa, które powinien spełniać system?
- 282 j) czy rejestr zagrożeń zawiera kompletne informacje na temat monitorowania ryzyka
- 283 związanego ze zidentyfikowanymi zagrożeniami?
- 284 k) czy zastosowana zasada akceptacji ryzyka jest uzasadniona dla ocenianej zmiany?
- 285 l) czy wybrana zasada akceptacji ryzyka spełnia minimalne wymagania wynikające
- 286 z rozporządzenia nr 402/2013?
- 287 m) czy wybrana zasada akceptacji ryzyka została zastosowana w sposób odpowiedni
- 288 i konsekwentny?
- 289 n) czy wykazanie zgodności z wymogami bezpieczeństwa zostało przeprowadzone
- 290 w sposób poprawny i wyczerpujący, a przyjęte podejście w zakresie wykazania
- 291 zgodności jest właściwe?
- 292 o) czy spełnione zostały wymogi bezpieczeństwa określone na etapie oceny ryzyka dla
- 293 wprowadzanej zmiany?
- 294 p) czy zapewniona została bezpieczna integracja projektowanej zmiany do systemu jako
- 295 całości?
- 296 q) czy przyjęte przez wnioskodawcę rozwiązania w zakresie organizacji, metodyk
- 297 i aspektów technicznych (w rozumieniu rozporządzenia nr 402/2013) dla potrzeb
- 298 bezpiecznej integracji ocenianego systemu z całym systemem kolejowym są właściwe?
- 299 r) czy proces zarządzania ryzykiem jest udokumentowany w sposób kompletny
- 300 i umożliwiający jego weryfikację przez jednostkę **inspekcyjną**?

- 301 s) czy proces wykazania zgodności z wymogami bezpieczeństwa jest udokumentowany  
302 w sposób kompletny i umożliwiający jego weryfikację przez jednostkę inspekcyjną?  
303 t) czy proces związany z bezpieczną integracją projektowanej zmiany do systemu został  
304 udokumentowany w sposób kompletny i umożliwiający jego weryfikację przez  
305 jednostkę inspekcyjną?
- 306 5. Stwierdzone przypadki niezgodności z przepisami rozporządzenia nr 402/2013 i zalecenia  
307 jednostki inspekcyjnej dla wnioskodawcy.
- 308 6. Wnioski przedstawione przez jednostkę inspekcyjną z przeprowadzonej niezależnej  
309 oceny.

310

Załącznik nr 2

311 **Wzór zakresu akredytacji jednostki inspekcyjnej w obszarze ICSM**

312 Działania w obszarze właściwym dla rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013  
 313 z dnia 30 kwietnia 2013 r., w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie  
 314 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

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