

Muudame raudteevõrgu
ühiskonna jaoks paremaks.

Juhend

Järelevalvet käsitlev juhend

	<i>Koostanud</i>	<i>Kontrollinud</i>	<i>Kinnitanud</i>
<i>Nimi</i>	S. D'ALBERTANSON	M. SCHITTEKATTE	C. CARR
<i>Ametikoht</i>	Projektiametnik	Projektijuht	Üksuse juhataja
<i>Kuupäev</i>	29.06.2018	29.06.2018	29.06.2018
<i>Allkiri</i>			

Dokumendi ajalugu

<i>Versioon</i>	<i>Kuupäev</i>	<i>Märkused</i>
1.0	29.06.2018	Lõplik versioon

See dokument on Euroopa Liidu Raudteeameti õiguslikult mittesiduv juhend. See ei piira kohaldatavate ELi õigusaktidega ette nähtud otsustusprotsesse. ELi õiguse siduvad tõlgendused kuuluvad Euroopa Liidu Kohtu ainupädevusse.

1. Sissejuhatus

1.1 Juhendi eesmärk

Euroopa riiklikud ohutusasutused erinevad suuruselt ja keerukuselt. Käesolevas juhendis kirjeldatakse, kuidas riiklik ohutusasutus võib teostada järelevalvet eelkõige taristuettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate, kuid vajaduse korral ka hoolduse eest vastutavate üksuste üle järjepideval ja nende suurusele vastaval viisil. Juhendis selgitatakse riiklikele ohutusasutustele ja teistele huvitatud isikutele, millist rolli täidab järelevalve Euroopa raudteevõrgus ja kuidas see on seotud ohutuse hindamisega.

Märkus; ohtlike kaupade raudteeveo järelevalve eesmärgil võib ohutusasutusel olla otsene või koordineeriv roll pädeva asutusena, vajaduse korral suheldes mis tahes muu pädeva asutusega.

1.2 Mis on järelevalve?

Järelevalve tähendab riikliku ohutusasutuse kehtestatud korda ohutusjuhtimise süsteemi tulemuslikkuse ning vajalike nõuete vastavuse järjepidevuse jälgimiseks pärast seda, kui asutus on väljastanud ohutusloa või -tunnistuse.

Seda järelevalvet kohaldatakse riikliku ohutusasutuse tegevusele, millega tagatakse, et ühtse ohutustunnistuse või ohutusloa saanud organisatsioon hoiab oma ohutusjuhtimise süsteemi töökorras, et selle süsteemi abil kontrollitakse nimetatud ohutustunnistuse kehtivuse ajal tõhusalt riske ja täidetakse muid konkreetseid ülesandeid, mis on sätestatud komisjoni delegeeritud määruses (EL) 2018/761 (edaspidi: „järelevalve ühised ohutusmeetodid“). Järelevalve teostamiseks peaks riiklik ohutusasutus tagama pädevad isikud, kes valitakse ja kelle pädevust täiendatakse pädevusjuhtimise süsteemi kaudu.

Järelevalve ühiste ohutusmeetoditega viiakse ellu direktiivi (EL) 2016/798 nõuded, mille kohaselt riiklik ohutusasutus peab teostama järelevalvet oma jurisdiktsiooni raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate üle pärast ühtse ohutustunnistuse või ohutusloa väljastamist.

Direktiivi (EL) 2016/798 artiklis 17 nõutakse, et riiklikud ohutusasutused teostaksid järelevalvet selle üle, et raudteeveo-ettevõtjad ja taristuettevõtjad täidaksid jätkuvalt õiguslikku kohustust kasutada artiklis 9 osutatud ohutusjuhtimise süsteemi. Sel eesmärgil peab riiklik ohutusasutus tagama, et tema järelevalvetegevus hõlmab järgmist:

- *järelevalve selle üle, kas raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja kohaldab ohutusjuhtimise süsteemi või selle osa tulemuslikult;*
- *järelevalve selle üle, kas raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja kohaldab oma ohutusjuhtimise süsteemi kaudu nõuetekohaselt asjakohaseid ühiseid ohutusmeetodeid, sealhulgas juhul, kui raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja on oma veeremiüksuste hoolduse eest vastutav üksus, kellel puudub hoolduse eest vastutavaid üksuseid käsitleva määruse kohane tunnistus;*
- *järelevalve selle üle, kas riikliku ohutusasutuse territooriumi koostalitluse osad täidavad raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja ohutusjuhtimise süsteemi kaudu direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 8 ette nähtud vajalikke nõudeid.*

Järelevalve tulemuste põhjal võib riiklik ohutusasutus võtta proportsionaalsed jõustamismeetmed (näiteks ajutised ohutusmeetmed), et tagada vastavus õigusaktidele, tuvastada tõhususe suurendamiseks kõik võimalused oma riigi õiguse täiustamiseks ning teavitada sidusrühmi ohutuse õigusraamistikus tehtavatest muudatustest ning kõigist nende liikmesriigis tekkivatest või suurenevatest riskidest.

Järelevalve toimub tavaliselt selle liikmesriigi keeles, kus järelevalvet teostatakse, välja arvatud juhul, kui tegevuspiirkonna asjakohane riiklik ohutusasutus ja seirataav organisatsioon lepivad kokku, et kasutatakse teist keelt.

1.3 Juhendi sihtrühm

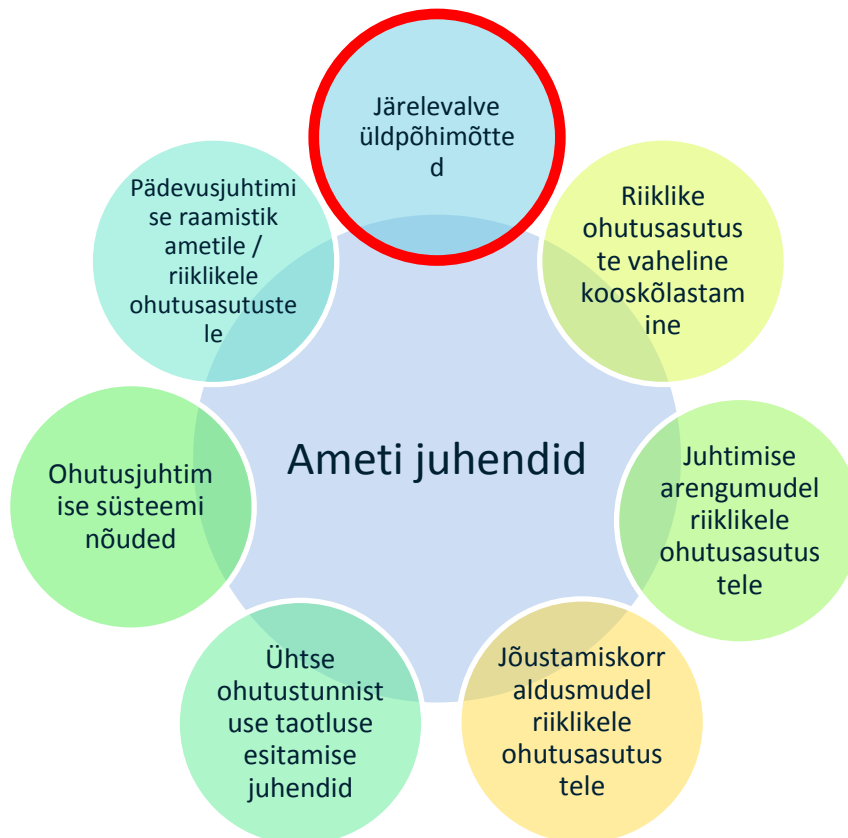
Juhend on mõeldud peamiselt riiklikele ohutusasutustele, et aidata neil järgida järelevalve ühiste ohutusmeetodite nõudeid pärast ühtse ohustunnistuse või ohutusloa väljastamist. Juhend on kättesaadav ka neile, keda seiratakse, et nad teaksid, mida oodata riikliku ohutusasutusega suhtlemisel. See aitab neil oma tegevust vastavalt planeerida ja korraldada.

1.4 Reguleerimisala

Juhendis antakse üksikasjalikku praktilist teavet, mis aitab mõista ELi õigusraamistikus sätestatud järelevalvenõudeid.

1.5 Juhendi struktuur

Dokument kuulub ameti juhendite kogusse, mis on abiks raudteeveo-ettevõtjatele, taristuettevõtjatele, riiklikele ohutusasutustele ja ametile nende rollide ning ülesannete täitmisel kooskõlas direktiiviga (EL) 2016/798.



Joonis 1. Ameti juhendite kogum

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

1.6 Järelevalvesubjekt

Eespool kirjeldatud õiguslikust kontekstist nähtub, et riiklik ohutusasutus peab teostama järelevalvet ühtse ohutustunnistuse või ohutusloaga üksuste, vastavalt raudteeveo-ettevõtjate või taristuettevõtjate üle. Selle eesmärk on kontrollida, kas need üksused täidavad ühtse ohutustunnistuse või ohutusloa taotluses endale võetud kohustust omada riski kontrollivat ohutusjuhtimise süsteemi.

Sisukord

1.	Sissejuhatus.....	2
1.1	Juhendi eesmärk	2
1.2	Mis on järelevalve?	2
1.3	Juhendi sihtrühm	3
1.4	Reguleerimisala.....	3
1.5	Juhendi struktuur	3
1.6	Järelevalvesubjekt.....	4
2.	Mõisted	6
3.	Riskipõhine järelevalve	7
4.	Järelevalvestrateegia.....	10
4.1	Taustteave.....	10
4.2	Eesmärk.....	10
4.3	Järelevalve põhimõtted.....	10
4.4	Järelevalvekord	12
4.5	Riskitase liikmesriigis.....	12
4.6	Järelevalve strateegilised prioriteedid	12
4.7	Järelevalvemeetodid	13
4.8	Järelevalvekava(d).....	15
4.9	Jõustamine	16
5.	Järelevalveteabe edastamine ning ühtse ohutustunnistuse ja veeremiloo hindamise vastastikune sõltuvus.....	17
6.	Riiklike ohutusasutuste koordineerimine	20
7.	Inimtegurid ja ohutuskultuur	21
8.	Koostöö teiste pädevate asutuste või organitega	21
8.1	Lube või tunnistusi väljastavad organid.....	21
8.2	Tööohutuse probleemid.....	21
8.3	Vedurijuhtidele kohalduvad töö-, sõidu- ja puhkeaja eeskirjad	22
8.4	Riikliku ohutusasutuse ja teiste reguleerivate organite koostöö.....	22
8.5	Riikliku ohutusasutuse ja tegevuslube väljaandva asutuse koostöö	22
8.6	Riikliku ohutusasutuse ja hoolduse eest vastutava üksuse tunnistusi väljastava organi koostöö	23
9.	Pädevusjuhtimise raamistik	23
Lisa	Järelevalvestrateegia näide.....	24

2. Mõisted

Juhendis kasutatakse alljärgnevaid mõisteid.

Asjakohased sidusrühmad

Igaüks, kellel on roll raudteetoimingutes või keda need toimingud mõjutavad ja kellel on huvi ohutusväljundite vastu, näiteks sektori asutused, reisijate organisatsioonid või kohalikud ametiasutused.

Tarbetu ebamugavus

See tähendab lihtsalt seda, et kui minnakse raudteeveo-ettevõttesse järelevalvet teostama, koordineeritakse tööd nii, et raudteeveo-ettevõtja suhtes ei teosta kaks eri üksust järelevalvet, mis eeldab samade inimeste samaaegset käsitlemist, või et ettevõttesse ei tehta sama aja jooksul mitut järelevalvevisiiti sama osakonna eri inimeste poolt. See puudutab vajalike sekkumiste kavandamist kõige tõhusamal võimalikul viisil, et töö saaks tehtud mõistliku aja jooksul, tekitamata suuremaid häireid seiratavale organisatsioonile.

Juhtimiskorraldus

Ohutusjuhtimise süsteemi protsessid ja kord, mille on kehtestanud raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja, et juhtida ohutust ja saavutada oma ohutusala eesmärgid, järgides samas oma õiguslikke kohustusi ja muid ohutuse seisukohast asjakohaseid nõudeid.

Suur rikkumine

Oluline mittevastavus ehk suur rikkumine on ohutuasutuse tuvastatud probleem, mille puhul eeldatud olukorrast kõrvalekaldumine on selline, et parandusmeetmeid tuleb rakendada ohutuasutuse juhtimisel või juhul, kui ohutustunnistuse andmise asutusele (SCB) edastatud probleemid puhul tuleb kaaluda, kas piiratakse või tühistatakse ühtne ohutustunnistus või ohutusluba.

Muu probleem

Muu probleemiga on tegemist juhul kui riiklik ohutuasutus on järelevalve käigus tuvastanud kõrvalekalde eeldatavast olukorrast, kuid see ei ole piisavalt raske otseste meetmete võtmiseks, ent on piisavalt raske, et riiklik ohutuasutus registreeriks oma leiud ja teataks seiratavale organisatsioonile olukorra parandamise vajalikkusest. Riikliku ohutuasutuse poolt mõlemas kategoorias tuvastatud teave tuleks edastada ohutustunnistusi väljastavale organile nõuetekohase aja jooksul pärast ühtse ohutustunnistuse taotluse esitamist, et organil oleks võimalik kaaluda rikkumisega seotud küsimusi.

3. Riskipõhine järelevalve

Riskipõhise järelevalve tõhususe seisukohast on võimalik kindlaks määrata teatavad tähtsaimad valdkonnad. Need on järgmised:

- riiklikul ohutusasutusel peab olema üldine arusaam riigi raudteevõrgus esinevatest riskidest ja nende tähtsusest;
- riski kontrollimiseks peab riiklikul ohutusasutusel olema hea arusaam raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate (ning seotud osalejate) juhtimissuutlikkusest;
- riiklikul ohutusasutusel peab olema töötajaid, kes on pädevad tegema otsuseid kahes eespool nimetatud valdkonnas ja kes on piisavalt paindlikud, et kohandada oma lähenemisviisi, kui täheldavad riskide suurenemist või vähenemist (vt ameti juhendit pädevusjuhtimise raamistiku kohta);
- oma riskipõhiste järelevalveliste otsuste tegemise toetamiseks peaks riiklik ohutusasutus hankima teavet võimalikult paljudest allikatest (nii raudteesektorist kui ka väljastpoolt);
- riiklik ohutusasutus peab suutma põhjendada otsuseid selle kohta, mille suhtes ta järelevalvet teostab ja mille suhtes mitte;
- riiklik ohutusasutus peab suutma arvesse võtta liikmesriigi muid järelevalve teostamise põhjuseid, näiteks poliitilisi nõudeid või sotsiaalseid küsimusi, mis ei pruugi olla riskipõhised;
- järelevalve peab olema seotud ühtse ohutustunnistuse ja ohutusloa hindamisega selliselt, et suurema riskiga toimingutega seotud ettevõtjate või tegevuste suhtes kohaldatakse rohkem järelevalvet kohe pärast ühtse ohutustunnistuse või ohutusloa väljastamist;
- kohaldatav järelevalve peab võimaldama riiklikul ohutusasutusel veenduda, et raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja ohutusjuhtimise süsteem suudab kontrollida ettevõtja riske.

Riiklik ohutusasutus peaks eespool esitatud põhimõtete rakendamiseks kasutama vahendit (kvantitatiivne, poolkvantitatiivne või kvalitatiivne vahend), mis aitab mõista üldist riski liikmesriigis. See on ülitähtis järelevalvestrateegia väljatöötamiseks. Ilma selge arusaamata olemasolevatest riskidest on võimatu teha põhjendatud ja sihipäraseid otsuseid selle kohta, mida seirata ja kuidas seda kõige paremini teha. Süsteemis esinevate riskide vähene mõistmine tähendab ka seda, et riigi ja ohutusasutuse suhtluses on kasutamata võimalus kajastada piisavalt, milliseid ohutuse parandamist saab olemasolevate rahaliste vahendite abil ellu viia. Ohutusasutuse suutlikkus selgitada liikmesriigile, kuhu ohutuse parandamine peaks olema suunatud, võib olla kasulik sisend liikmesriikidele ohutuse parandamise võimaluste loomisel. Võrgu ohutusriskide üldine mõistmine on põhimõtteliselt lähtepunkt, et riski vähendamise eesmärgil ohutuse suurendamine muutuks äriiselt mõttekaks.

Tuleb märkida, et riikliku ohutusasutuse arusaam liikmesriigi üldisest riskist ei tohiks liiga palju erineda riigi taristuettevõtjate arusaamast. Näiteks võib eeldada, et taristuettevõtja ja riikliku ohutusasutuse arvamus liikmesriigi raudteeülesõidukohtade üldisest riskitasemest on sarnane. Kui taristuettevõtja ja riikliku ohutusasutuse arvamus on väga erinev, võib see viidata puudujääkidele võrgu riskijuhtimises.

Et leida vahend, mis aitaks jõuda liikmesriigis üldise arusaamani riskist, oleks kasulik liikuda Euroopa tasandil standardmeetodi suunas. Kuid praeguses etapis on isegi sarnaseid lähenemisviise kasutavate riikide vahel palju erinevusi, mis muudavad Euroopa tasandi võrdluse keeruliseks. Praegu on kasutusel nii äärmiselt keerukaid kui ka väga lihtsaid lähenemisviise, mis võib peegeldada Euroopa lähenemisviisi kasutavate liikmesriikide raudteevõrgu arengutaset, suurust ja erinevaid kultuurilisi eelarvamusi.

Raudteevõrgu eri osalejate riskijuhtimise suutlikkuse hindamine eeldab riiklikult ohutusasutuselt võimet teha järelevalve abil kindlaks, kui tõhus on tema poolt seiratavate organisatsioonide ohutusjuhtimise süsteem.

Enamike riiklike ohutusasutuste puhul tähendab see praktikas, et palgatud on koolitatud ja pädevad inspektorid, kes suudavad teha selliseid otsuseid.

Riiklikule ohutusasutusele peavad olema kättesaadavad võimalikult paljud teabeallikad, et järelevalve prioriteetide kindlaksmääramiseks oleks võimalik kontrollida teavet mitmest allikast ja vältida tuginemist ühele andmekogumile. Tulemuste kontrollimise ja riskide juhtmise protsesside arendamise eesmärgil ergutatakse riiklikku ohutusasutust kasutama asjakohasel juhul ka väljastpoolt raudteesektorit pärinevat riskijuhtimisteavet. Eriti tähtsad andmekogumid või teabeallikad on näiteks õnnetusjuhtumite või vahejuhtumite andmed, ettevõtjate igapäevased sissekanded logiraamatusse ja riskimudelite väljundid liikmesriigis, mida saab kasutada kui need on tehtud avalikuks. Riskipõhise järelevalvestrateegia ja -kava väljatöötamisel tuleks aga kasulikuks pidada ka muud kaebustes ja probleemides esitatud teavet, mis on ajendatud avalikust arvamusest või pärineb akadeemilistest uuringutest.

Kooskõlas järelevalve ühiste ohutusmeetodite artikliga 7 peaks riiklik ohutusasutus kehtestama kriteeriumid selle kohta, kelle suhtes teostatakse järelevalvet ja miks. Need kriteeriumid on seotud strateegia elluviimisega. Eesmärk on tagada, et järelevalvetegevuses kasutatakse järjepidevat lähenemisviisi ja et süsteemi eri osalejatele on selge, miks teatavat tegevust hinnatakse ja millistel tulemusnäitajatel see põhineb.

Riiklikult ohutusasutuselt nõutakse käitamise ja liikluskorralduse koostalitluse tehnilises kirjelduses (KTK) seda, et tema poolt reguleeritavate organisatsioonide ohutusjuhtimise süsteemi suhtes igapäevase järelevalve teostamisel seiraks ta oma efektiivselt järelevalvestrateegia ja -kava alusel KTKde järgimist (eelkõige käitamise ja liikluskorralduse KTK järgimist, sest selles käsitletakse protsessi ja eeskirju, mis aitavad kaasa rongide ohutule käitamisele). Selles valdkonnas järelevalve teostamisel on riiklikule ohutusasutusele abiks ameti avaldatud juhend käitamise ja liikluskorralduse KTKs sätestatud käitamise aluspõhimõtete kohaldamise ja kasutamise kohta.

Lisaks võivad riiklikule ohutusasutusele avaldada riskil mittepõhinevat survet välised allikad. Selline surve võib tuleneda üldsuse murest seoses raudteetoimingute teatavate aspektidega ja tekib poliitiline kohustus küsimusega tegeleda. See võib, kuid ei pruugi sobitada järelevalvestrateegia ja -kavaga, ent seda tuleb mõlemas käsitleda. Sellistel küsimustel võib olla väga hea mõju ohutusele. Näiteks võib liikmesriik otsustada, et 10 aasta jooksul likvideeritakse tema territooriumilt kõik raudteeülesõidukohtad, samas kui riskipõhine lähenemisviis ei pruugi ette näha kõigi ülesõidukohtade likvideerimist, vaid nende täiustamist ajakohaste kaitsesüsteemidega. Ilmselt suurendab kõigi ülesõidukohtade kaotamine 10 aasta jooksul liikmesriigis ohutust märkimisväärselt. Kuigi riskipõhise lähenemisviisiga nähakse ette raudteeülesõidukohtade likvideerimine, võidakse riiklikule ohutusasutusele avaldada survet, et need tuleks alles jätta vastavalt nende kasulikkusele.

On ülitähtis, et riskipõhine järelevalve oleks seotud ohutustunnistuse ja ohutusloa hindamise tulemustega. Seda põhjusel, et tunnistuse hindamisel arvestatakse enamikel juhtudel raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja tegevusele ohutusjuhtimise süsteemi kohaldamise dokumentaalseid tõendeid. Praktiline kohaldamine uuritakse välja järelevalve käigus. Nende raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate puhul, kes on sektoris kaua tegutsenud, võib järelevalve jaotada võrdselt tunnistuse kehtivuse tähtajani. Uute süsteemi sisenejate puhul võib olla asjakohane suurendada järelevalvet tunnistuse kehtivuse alguses või seirata ohutusjuhtimise süsteemi konkreetsete osade tegevust, et olla kindel, et kirjapandut tööpoolest praktikas järjepidevalt rakendatakse. Nii olemasolevate ettevõtete kui ka uute turuletulijate jaoks on oluline, et järelevalvealane tegevus oleks riskide põhine.

Et riiklike ohutusasutuste järelevalveressursid on sageli napid, on tähtis, et riskipõhiselt otsustades, mida seirata ja miks, vastatakse küsimusele selle kohta, kus on järelevalve kõige olulisem. Näiteks võib taristuettevõtja olla teadlik lagunenuid rööbastega seotud probleemidest ja tal on sellega tegelemiseks kava olemas. Riikliku ohutusasutuse suur ajakulu sellele ei pruugi olla asutuse ressursside parim kasutusviis. Selle

asemel võib riiklik ohutusasutus otsustada keskenduda valdkonnale, kus taristuettevõtja ei näi probleemiga toime tulevat.

4. Järelevalvestrateegia

Järelevalve ühiste ohutusmeetodite artiklis 3 nõutakse, et riiklikul ohutuasutusel oleks järelevalvestrateegia, mis sisaldab ühiste ohutusmeetodite I lisas sätestatud elemente. Käesoleva juhendi lisas (Lisa) on esitatud järelevalvestrateegia näide. Näites esitatud pealkirjad võimaldavad liikmesriikidel kasutada järelevalvestrateegia väljatöötamisel järjepidevat lähenemisviisi, eesmärgiga suurendada riikliku ohutuasutuse kindlustunnet, et säilitatakse ohutuse taset. Et ametil on roll riiklike ohutuasutuste tulemuste järelevalves, aitaks selliste strateegiate ühine struktuur seda funktsiooni täita.

4.1 Taustteave

Taustteabe kirjeldamiseks piisab liikmesriigi raudteevõrgu suuruse lühikirjeldusest, mis hõlmab raudtee-ettevõtjate ja taristuettevõtjate arvu. Selles jaos tuleks käsitleda ka järelevalvestrateegia kehtivusaega ja selle läbivaatamise korda.

4.2 Eesmärk

Eesmärk peaks viitama strateegia eesmärgile, näiteks „teha sektoriga koostööd ohutusjuhtimise järjepidevaks parendamiseks“. Antud jagu peaks hõlmama viidet sellele, kuidas eesmärk saavutatakse.

4.3 Järelevalve põhimõtted

Nende põhimõtetega korratakse riiklike ohutuasutuste pühendumust põhiväärtustele, millega tagatakse, et järelevalvealased otsused on ranged, kuid õiglased. Järelevalvet käsitleva CSM-i lisas märgitakse, et järelevalvestrateegia ja sellest tuleneva(te) kava(de) koostamisel kogub ja analüüsib riiklik ohutuasutus mitmest eri allikast saadud andmeid/teavet. Teave hõlmab ohutusjuhtimise süsteemide hindamisel kogutud teavet, varasema järelevalvetegevuse tulemusi, eksperthinnanguid, veeremiüksuste lubades esitatud asjakohast teavet, riiklike uurimisasutuste aruandeid, muid andmeid õnnetusjuhtumite või vahejuhtumite kohta, raudteeveo-ettevõtjate või taristuettevõtjate iga-aastaseid ohutusuaruandeid, hoolduse eest vastutavate üksuste aruandeid, kodanike kaebusi ja muid asjakohaseid allikaid. Põhimõtteliselt peaks riiklik ohutuasutus hankima asjakohast teavet kõikvõimalikest allikatest, et saada teada, millised on liikmesriikide raudteevõrgu peamised riskivaldkonnad. Asutus peab kättesaadavat teavet hindama ja analüüsima, et teha kindlaks, millised küsimused on kõige tähtsamad. Seejärel peab ta koostama neid küsimusi käsitleva strateegia koos kavaga, mille eesmärk on kindlaks määrata, kuidas ja millise aja jooksul strateegia ellu viiakse. Riiklik ohutuasutus peab selgeks tegema, milliseid ressursse on vaja koostatud strateegia ja kava elluviimiseks, ning eraldama need ressursid piisavas mahus. Viimaseks peab riiklik ohutuasutus lahendama kõik oma strateegia ja kava probleemid, mis on seotud piiriüleste toimingute või taristuga, ning kooskõlastama selle vastavalt vajadusele kõigi teiste riiklike ohutuasutustega.

Riikliku ohutuasutuse kohaldatavad järelevalvepõhimõtted tulenevad peamiselt järelevalvet käsitleva CSMi lisast. Oma järelevalvetegevuses peaks riiklik ohutuasutus kasutama rangusel ja õiglusel põhinevat lähenemisviisi, mida tal aitavad teha järelevalve põhimõtted.

Riiklik ohutuasutus peaks kohaldama jõustamise ja riski **proportsionaalsuse** põhimõtteid. Meetmed, mida riiklik ohutuasutus võtab raudtee-ettevõtjate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate nõudmiseks seadusest tulenevate kohustuste täitmisest või nendest mittekinnipidamisest, peaksid olema proportsionaalsed ohutusriskide või võimalike rikkumiste riskidega, võttes arvesse tegelikku või potentsiaalset kahju.. See põhimõte on riikliku ohutuasutuse jaoks ülitähtis, sest selle lähenemisviisi kasutamisega näitab ta

reguleeritavatele, et kohaldab õigust mõistlikult ja õiglaselt. See vähendab reguleeritud organisatsioonides tekkida võivat kartust, et riiklik ohutusasutus karistab vigade eest karmilt. Selline kartus tekitab omakorda salatsemist ja hirmu, mis ei edenda tugevat riskijuhtimist.

Riiklik ohutusasutus peaks kohaldama **ühtse** lähenemisviisi põhimõtet selle tagamiseks, et sarnastes tingimustes kasutatakse sarnaste eesmärkide saavutamiseks sarnast lähenemisviisi. Raudteeveo-ettevõtjad ja taristuettevõtjad tahavad, et ühe ja sama riikliku ohutusasutuse erinevad järelevalve valdkonna töötajad ja piiriüleste kokkulepete korral eri ohutusasutused kohtleksid neid samamoodi. See annab neile kindlustunde ja võimaldab neil paremini planeerida. Ühtlasi lahendab see ohutusega seotud probleeme ja vähendab raudteeorganisatsioonide hirmu riiklike ohutusasutuste ees.

Riikliku ohutusasutuse järelevalvetegevus on **suunatud** peamiselt sellistele meetmetele, mis võivad riikliku ohutusasutuse arvates tekitada kõige suuremaid riske või mille puhul on ohud kõige raskemini kontrollitavad. Selleks peaks riiklikul ohutusasutusel meetodid ja vahendid, et hinnata raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate ohutuse juhtimise tulemuslikkust. Olukorras, kus vahendeid napib ja riiklikele ohutusasutustele esitatakse palju nõudmisi, on ülitähtis keskenduda kõige suurematele riskidele. Selleks analüüsib riiklik ohutusasutus raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate juhtimise tulemuslikkust.

Riiklikud ohutusasutused lepivad kokku **ressursside** tõhusa kasutamise prioriteetides, kuid selle üle, kuidas seda kõige paremini teha, otsustab iga riiklik ohutusasutus iseseisvalt. Tegevuses keskendutakse neile, kes riski eest vastutavad ja kellel on kõige parem positsioon riski kontrollimiseks. Riiklikel ohutusasutusel napib ressursse, mistõttu on tähtis, et neid kasutatakse arukalt, et maksimeerida riiklike ohutusasutuste tegevuse tõhusust selle tagamisel, et vastutavad isikud juhivad riski nõuetekohaselt.

Riiklik ohutusasutus kohaldab **läbipaistvuse** põhimõtet, et aidata raudteeveo-ettevõtjatel ja taristuettevõtjatel mõista, mida neilt oodatakse (sealhulgas mida nad peaksid tegema ja mida mitte) ning mida nemad võivad riiklikult ohutusasutuselt oodata. On äärmiselt tähtis, et raudteeveo-ettevõtjad ja taristuettevõtjad mõistaksid riikliku ohutusasutuse otsustamisprotsessi, et nad saaksid aru, milline on tõenäoline tulemus, kui nad ei kontrolli riski nõuetekohaselt.

Riiklik ohutusasutus peaks **vastutama** oma otsuste eest vastavalt direktiivi (EL) 2016/798 / EÜ artikli 18 lõikele 3. Lisaks peaks riiklik ohutusasutus kehtestama kaebuste esitamise korra. Riiklik ohutusasutus peab tegema otsuseid, millest mõned kahjustavad raudteeveo-ettevõtjaid ja taristuettevõtjaid, kes ei juhi riski tõhusalt. On tähtis, et riiklikul ohutusasutusel oleks nende otsuste tegemiseks selged kriteeriumid, et oleks selge, kuidas otsusteni jõuti. Teiseks on väga tähtis luua protsess otsuste vaidlustamiseks, kui reguleeritav organ leiab, et riiklik ohutusasutus on ületanud oma volitusi või ei ole järginud nõuetekohast protsessi.

Riiklik ohutusasutus peaks välja töötama **koostöö** korra teiste pädevate asutustega, et jagada teavet ja töötada välja ühine lähenemisviis raudteeohutust mõjutavatele küsimustele. Riiklik ohutusasutus peab kehtestama protsessid asjakohase teabe jagamiseks teiste riiklike ohutusasutuste ja pädevate asutustega. See on hädavajalik, et õige organ võtaks vajaduse korral õiged meetmed.

Kui riiklik ohutusasutus kohaldab neid põhimõtteid, koheldakse seiratavaid ettevõtjaid õiglaselt ja vajaduse korral rangelt. Tasub ka märkida, et need põhimõtted täiendavad üksteist, et reguleeritavatele organitele jääks riiklikust ohutusasutusest mulje kui pädevast ja mõistlikust institutsioonist, mis teeb usaldusväärseid otsuseid avatud ja ausal viisil. Käesoleva juhendi lisas esitatud järelevalvestrateegia näites on need põhimõtted uuesti esitatud, sest see strateegia on äärmiselt tähtis järelevalve läbiviimise kujundamiseks. Nende põhimõtete kordamine tagab, et riiklikud ohutusasutused võtavad need veelgi paremini omaks, ja näitab, et asutused on oma lähenemisviisis läbipaistvad.

Amet on koostanud ka *jõustamiskorraldusmudeli juhendi*, mida võivad kasutada järelevalve teostajad ja milles kajastatakse eespool nimetatud põhimõtteid. Juhendis asetatakse põhimõtted maatriksisse, et näidata järelevalve teostajatele, millised nende jõustamisotsused peaksid olema riskierinevuse analüüsi põhjal. Mida

rohkem erineb risk organisatsiooni kõigi eeskirjade nõuetekohase kohaldamise korral eeldatava positsiooni ja tegeliku positsiooni vahel, seda rangemat jõustamismeedet võib oodata.

4.4 Järelevalvekord

Järelevalvekord peaks üldsõnaliselt sisaldama riikliku ohutusasutuse valitsemisstruktuuri ja personaliarvestust, sealhulgas seda, kuidas hallatakse ohutustunnistuse ja ohutusloa taotlemisega seotud tegevust. Riiklik ohutusasutus peaks läbipaistvalt kirjeldama oma juhtimisstruktuuri ja seda, kuidas järelevalveküsimused ja asjakohasel juhul ka jõustamisotsustega seotud küsimused liiguvad vajaduse korral operatiivtasandilt kõrgemale tasandile. Lisaks peaks riiklik ohutusasutus kirjeldama läbipaistvalt, kuidas jõutakse otsusteni, et riske tuleb ühes valdkonnas rohkem reguleerida kui teistes.

Riiklik ohutusasutus peaks näitama, kuidas ta kavatseb oma järelevalvetegevuse raames mõõta ohutusjuhtimissüsteemi toimimist, näiteks kasutades küpsusmudeleid/ohutuskultuuride mudeleid vms. Amet on koostanud juhendi ühe väljapakutud juhtimisküpsuse mudeli jaoks, mida saavad kasutada nii ametiasutused kui ka sidusrühmad. (vt ameti juhend juhtimise arengumudeli kohta) või muul viisil.

Üks peamisi probleeme riiklike ohutusasutuste jaoks on uute turuletulijate kontroll, arvestades, et puudub varasem teave nende ohutusjuhtimise süsteemi kvaliteedi kohta. Sellest lähtuvalt väljastavad mõned riiklikud ohutusasutused raudteeturu uutele osalejatele ohutustunnistuse, mis kehtib vähem kui viis aastat. Teised riiklikud ohutusasutused on otsustanud uusi osalejaid põhjalikumalt auditeerida enne või kohe pärast ohutustunnistuse väljastamist. Piiratud kehtivusaeg peab olema põhjendatud sellega, et see on vajalik raudteetoimingute ohutust mõjutavate riskide tõhusaks kontrollimiseks. Tunnistuse väljastamise järel võib riiklik ohutusasutus uusi osalejaid üksikasjalikumalt hinnata, et tagada nende ohutuskorra eesmärgipärasus. Riiklik ohutusasutus peaks järelevalvekorra sõnaselgelt sätestama oma järelevalvestrateegias ja -kavades.

4.5 Riskitase liikmesriigis

Järgmises jaotises, milles käsitletakse riskitaset liikmesriigis, tuleks esitada teave selle kohta, kuidas riskitase kindlaks määratakse, näiteks kasutades riski- ja/või arengumudeleid, ning küsimused seoses sellega, miks strateegias käsitletakse teatavaid riske, teisi aga mitte.

4.6 Järelevalve strateegilised prioriteedid

Järgmises jaotises tuleks kirjeldada strateegiliste prioriteetide kindlaksmääramise viise. Need peaksid hõlmama järgmist:

- *kuidas teostatakse ohutusjuhtimise süsteemide järelevalvet. Siin peaks riiklik ohutusasutus nimetama järelevalvemeetodid (vt jaotist 4.7 allpool), mida ta tõenäoliselt kasutaks, ja selgitama, miks ta eelistab teatavaid valdkondi teistele;*
- *kuidas teostatakse asjakohasel juhul teiste riiklike ohutusasutustega kooskõlastatud ja/või ühist järelevalvet (vt kooskõlastatud järelevalvet ja koostööd käsitlevat jaotist allpool);*
- *suurimad riskid. Selles punktis peab riiklik ohutusasutus kirjeldama, millised on tema arvates süsteemi suurimad ohutusriskid ja kuidas ta on sellele järeldusele jõudnud;*
- *väiksemate riskide järelevalve on üldisem. Selles punktis peab riiklik ohutusasutus esitama, millised on tema arvates teise järgu riskid, ja kirjeldama, miks ta on sellele järeldusele jõudnud.*

4.7 Järelevalvemeetodid

Järelevalve ühiste ohutusmeetodite artiklis 4 nõutakse, et riiklik ohutusasutus võtaks kasutusele asjakohased meetodid ja määraks need kindlaks oma järelevalvetegevuse kavandamisel. Järelevalvemeetodite mõiste on ulatuslik, hõlmates nii teabe kogumist (seonduv tegevus) juhtimissüsteemi ohutustulemuste uurimise eesmärgil kui ka otsest konkreetset tegevust, näiteks inimeste küsitlemist. Raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate järelevalve, mille eesmärk on tagada nende vastavus ELi ja riiklikule õigusele, on riikliku ohutusasutuse jaoks laiaulatuslik ülesanne ja seega on vastavustaseme kohta teabe kogumiseks olemas mitu erinevat võimalikku lähenemisviisi. Samas hõlmavad kõik need lähenemisviisid mitmesugust teabe kogumist, misjärel analüüsitakse, mida see teave ütleb järelevalve all oleva organisatsiooni ohutusjuhtimise süsteemi ja õiguse järgimise taseme kohta.

Kohapeal või eemalt teostatava järelevalvetegevuse jaoks võib kasutada paljusid konkreetseid meetodeid. Need hõlmavad järgmist:

- *füüsilise vara, näiteks veeremi või taristuelementide kohapealne kontroll;*
- *ohutusjuhtimise korra ja dokumentatsiooni kontroll nende eesmärgipärasuse tagamiseks;*
- *raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja kõigi tasandite töötajate küsitlemine, et teha kindlaks nende arusaam korra ja eeskirjade järgimisest praktikas ning hinnata organisatsiooni ohutuskultuuri;*
- *määratletud juhtimissüsteemi standardi, näiteks OHSAS 18001:2007 kohased auditid;*
- *riikliku ohutusasutuse määratletud mudeli kohased auditid;*
- *vahejuhtumijärgse tegevuse või protsessi auditid/kontroll;*
- *ohutusjuhtimisalane suutlikkus / arenguauditid;*
- *andmeanalüüs;*
- *toodete või tegevuste valimi koostamine;*
- *ülesannete täitmise vaatlus (näiteks sõidu ajal kabiinis viibimine, et jälgida juhi tegevust);*
- *riikliku ohutusasutuse osalemine raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja juhtkonna tähtsaimatel koosolekutel (näiteks raudteeülesõidukohtade või uute taristuprojektide kohta);*
- *organisatsioonide suhtes ellu viidavad uuringud, mis hõlmavad enesehindamise küsimustike täitmist, näiteks selleks, et hinnata ohutuskultuuri või õigusaktide või kontrollnimekirjade täitmist;*
- *muu asjakohane tegevus, mis täiendab riikliku ohutusasutuse teadmisi konkreetse raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja, selle ohutusjuhtimise ja ohutuskultuuri kohta.*

Käesolevas dokumendis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- **kontroll** – raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja tegevuse konkreetse ja kindlapiirilise aspekti kontroll, mida viib ellu pädeva riikliku ohutusasutuse volitatud töötaja. Kontrolli eesmärk peaks olema teha kindlaks Euroopa ja riikliku õiguse täitmine või tõendada, et eeldut või ohutusjuhtimise süsteemi lisadokumentides märgitud ka tegelikkuses rakendatakse. Siinkohal ei tähenda kontroll lihtsalt teatavate dokumentide või seadmete olemasolu märkimist nimekirja. Kontroll tõendab nii protsessi toimimist kui ka selle toimivust. See ei tähenda teatud dokumentide või seadmete olemasolu kontrollimist. Kontroll annab kontrollijale teadmise, et midagi on realselt olemas ja rakendatakse.
- **audit** – struktuurne sekkumine, mille raames uuritakse, kas raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja järgib kindlat ohutusjuhtimise standardit, või võrreldakse tema tegevust kindla auditiprotokolliga;

- **ohutusjuhtimise alase suutlikkuse arengumudeli audit** – struktuurne meetod auditeeritava organisatsiooni ohutusjuhtimise süsteemi auditit läbiviimiseks, kasutades juhtimissuutlikkuse mudelit / arengumudelit, et hinnata, kui tulemuslik on organisatsiooni ohutusjuhtimine (vt ka ameti juhendit tema juhtimise arengumudeli kohta). Kui pädevad järelevalvetöötajad kasutavad seda nõuetekohaselt, võib selline mudel anda pildi ohutusjuhtimise süsteemi tulemuslikkusest. Seepärast on see riikliku ohutusasutuse jaoks kasulik vahend, millega anda ohutustunnistusi väljastavale organile teavet konkreetse ohutusjuhtimise süsteemi toimimise kohta tunnistuse pikendamise taotluse läbivaatamisel.

Selliseid meetodeid nagu küsitlused, dokumentide läbivaatamine või tõendav kontroll võib kasutada suuremas või väiksemas ulatuses suurema või väiksema hulga protsesside puhul ja neid kombineerida, et anda ülevaade organisatsiooni ohutustulemustest ja tuvastada neid tulemusi mõjutavad puudujärgid.

Seejärel võib kasutada üksikisikute küsitlemist, dokumentide uurimist ja tõendavat kontrolli, et teha otsus organisatsiooni juhtimise arengutaseme ja süsteemi suutlikkuse kohta kontrollida tekkinud riske. Pärast seda teeb auditit läbiviiv pädev isik otsuse, kasutades juhtimissuutlikkuse mudelit või arengumudelit, et hinnata, kui hästi toimib organisatsiooni ohutusjuhtimise süsteem.

Ülesannete täitmise vaatlus ja juhtkonna koosolekutel osalemine on tegevused, mis suurendavad riikliku ohutusasutuse teadmisi konkreetse raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja ja tema ohutuskultuuri kohta.

Eelistatavalt võiks riiklik ohutusasutus kasutada järelevalvemeetodite kombinatsiooni. Iga riiklik ohutusasutus peaks püüdma saavutada head tasakaalu ülalt alla tegevuse (ohutusjuhtimise süsteemi auditid) ja alt üles tegevuse (kohapealne kontroll toimuva vaatlemiseks) vahel. Järelevalve lähenemisviisides võib koondada olemasolevad kontrollitegevused ja kombineerida need ohutusjuhtimise süsteemi audititega, et moodustada valim erinevatest juhtimiskordadest. See vähendab teatavate meetodite mõne puuduse mõju ja annab tõesema üldpildi järelevalvesubjekti tegelikest tulemustest.

Riiklik ohutusasutus võib kasutada eespool kirjeldatud meetodeid raudteeveo-ettevõtjate ja/või taristuettevõtjate vaheliste liidete valdkonnaüleseks uurimiseks, et saada liikmesriigi tasandil üldpilt sellest, kuidas erinevaid küsimusi hallatakse raudteevõrgus tervikuna.

Allpool toodud tabelis ja joonisel näidatakse, kuidas on omavahel seotud üldkontroll ja juhtimissüsteemide auditid, eelkõige sellised meetodid nagu küsitlused, dokumentatsiooni läbivaatamine ja vaatlus. Antud liiki meetodid kuuluvad sellistesse standarditesse nagu ISO 19011 teemal „Juhtimissüsteemide auditeerimise juhised“ ja riiklikul ohutusasutusel on vabadus valida, kas ta järgib standardi nõudeid või mitte. Alljärgnevas tabelis on esitatud eri liiki tegevusega seotud eri liiki meetodid.

Tabel 1. Juhtimissüsteemide kohapealsete ja kontoris toimuvate auditite ja kontrolli seosed

	<i>Kohapealne tegevus</i>	<i>Kohast sõltumatu tegevus</i>
<i>Suhtlemine inimestega</i>	Küsitluste elluviimine Kontrollnimekirjade ja küsimustike täitmine auditeeritava ettevõtja osavõtul	Interaktiivne suhtlus, mis hõlmab järgmist: <ul style="list-style-type: none"> • küsitluste elluviimine; • kontrollnimekirjade täitmine; • küsimustike täitmine; • dokumentide läbivaatamine auditeeritava ettevõtja osavõtul.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

Tabel 1. Juhtimissüsteemide kohapealsete ja kontoris toimuvate auditite ja kontrolli seosed

	<i>Kohapealne tegevus</i>	<i>Kohast sõltumatu tegevus</i>
	Dokumentide läbivaatamine auditeeritava ettevõtja osavõtul Valimi moodustamine	
<i>Suhtlemine inimestega piiratud või puudub</i>	Dokumentide läbivaatamine (näiteks arhiivid, andmeanalüüs) Töö vaatlus Ettevõtja külastamine Kontrollnimekirjade täitmine Valimi moodustamine (näiteks tooted)	Dokumentide läbivaatamine (näiteks arhiivid, andmeanalüüs) Töö vaatlus valveseadmete abil, võttes arvesse sotsiaalseid ja õigusnõudeid. Andmeanalüüs

4.8 Järelevalvekava(d)

Järelevalvekava(d) peaks tagama järelevalvestrateegia praktilise kohaldamise selle kehtivusajal. Järelevalvekava koostamisel lähtutakse järelevalvestrateegiast, mistõttu see peaks põhinema järelevalvestrateegias tuvastatud riskidel. Järelevalvekavas tuleks ühtlasi välja tuua, kuidas toimivad raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate ohutustunnistuse ja ohutusloa hindamisprotsessi ning ohutustunnistuse või ohutusloa kehtivuse ajal toimuva järelevalveprotsessi vahelised seosed, sealhulgas vajadus kooskõlastada tegevus ametiga, kui amet on ohutustunnistusi väljastav organ, ja teiste riiklike ohutusasutustega. Järelevalvekava peaks sisaldama teavet kava loomis- ja läbivaatamisprotsessi kohta ning seoseid järelevalvestrateegiaga, kaasa arvatud see, kuidas kava tulemused põhjustavad muudatusi strateegias. Järelevalvekavas tuleks üksikasjalikult kirjeldada, milliste raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate suhtes tuleb teostada järelevalvet kavas käsitleta aastal, ning esitada järelevalve põhjused. Järelevalvekavas tuleks täpselt märkida järelevalve jaoks eraldatud ressursid. Samuti tuleks nimetada järelevalve käigus kohaldatavad järelevalvemeetodid. Kui järelevalvekavas käsitletakse inimteguriga seotud küsimusi, peaks riiklik ohutusasutus uurima, kuidas neid küsimusi hallatakse raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate ohutusjuhtimise süsteemis.

4.9 Jõustamine

Järelevalve ühiste ohutusmeetodite artiklis 7 (1) on sätestatud, et riiklik ohutusasutus peab kehtestama kriteeriumid raudteeveo-ettevõtte või infrastruktuuri-ettevõtte ohutusjuhtimise süsteemis tuvastatud mittevastavusega tegelemiseks, ja I lisas on sätestatud, et riiklik ohutusasutus peaks võtma vastavalt vajadusele jõustamismeetmed. Meetmed sõltuvad sellest, milliseid sanktsioone võib riiklik ohutusasutus kohaldada riiklike seaduste alusel. Järelevalve ühiste ohutusmeetodite kontekstis tähendab mittevastavus seda, et raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja ohutusjuhtimise süsteem ei täida riskide kontrollimise põhinõuet. Riikliku ohutusasutuse kohaldatavad võimalikud sanktsioonid peaksid rajanema järelevalve aluspõhimõtetel (vt jaotist 4.3). Järelevalve ühistes ohutusmeetodites (artikli 5 lõike 2 punkt a) jagunevad küsimused olulisteks mittevastavusteks ja muudeks probleemseteks valdkondadeks, millele ohutusasutus peaks tähelepanu pöörama. Ohutusasutuse rakendatavad meetmed peaksid kajastama mittevastavuse või probleemi taset. Organisatsioonile, kelle suhtes jõustamismeetmed võetakse, tuleb teha arusaadavaks, miks sanktsiooni kohaldatakse ja kuidas ta saab olukorda parandada. Riiklik ohutusasutus peab tõendama, et iga tema võetav meede on põhjendatud ja suunatud tajutava riski vastu. Riiklikud julgeolekuasutused võivad kasutada mis tahes jõustamise juhtimismudelit, mis hõlmab järelevalve peamisi põhimõtteid, et luua siseriikliku või ELi õiguse alusel täitemeetmete võtmisele struktureeritud ja läbipaistev protsess. Ohutusasutuste abistamiseks on amet välja töötanud jõustamiskorralduse mudeli, mida saab kasutada koos erinevate riiklike määrustega. (vt agentuuri juhend jõustamiskorralduse mudeli kohta).

5. Järelevalveteabe edastamine ning ühtse ohutustunnistuse ja veeremiloo hindamise vastastikune sõltuvus

Järelevalve on selgelt vahend, millega riiklik ohutusasutus tagab, et raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja ohutusjuhtimise süsteem toimib vastavalt ühtse ohutustunnistuse või ohutusloa algses taotluses esitatud korrale. Direktiivi (EL) 2016/798 artikli 17 lõikes 5 ja järelevalve ühiste ohutusmeetodite I lisas on sõnaselgelt sedastatud, et kui riiklik ohutusasutus leiab järelevalve käigus, et ühtse ohutustunnistuse omanik ei täida enam tunnistuse andmise tingimusi, võib ta tunnistust piirata või selle tühistada või paluda seda teha ametil, kui amet on ohutustunnistusi väljastav asutus (ameti jõustamiskorraldusmudeli juhendis on esitatud üks struktuurne meetod selle tegemiseks). Nimetatud direktiivi artikli 17 lõike 7 kohaselt tagab riiklik ohutusasutus, et struktuursed allsüsteemid vastavad olulistele nõuetele ja taristuettevõtja või ohutushindamisasutus võib ohutusluba piirata või selle tühistada, kui ohutusloa andmise tingimusi enam ei täideta.

Järelevalve ühiste ohutusmeetodite artiklis 5 selgitatakse, et ühtse ohutustunnistuse või ohutusloa pikendamise või muutmise eesmärgil tuleb vahetada järelevalve käigus kogutud teavet riikliku ohutusasutuse üksusega, kes vastutab ohutustunnistuse hindamise eest, või ametiga. Samas artiklis sedastatakse lisaks, et riiklik ohutusasutus peaks edastama ohutustunnistusi väljastavale organile või piiriülesele taristu riiklikule ohutusasutusele asjakohase teabe, mis hõlmab vähemalt järgmist:

- a) kirjeldus suurte mittevastavuste kohta, mis võivad kahjustada ohutustulemusi või tekitada suuri ohutusriske, ja kõigi muude järelevalvetegevuse käigus tuvastatud probleemsete valdkondade kohta. Seda teavet on võimalik hankida auditi-, ohutusjuhtimise arengumudeli auditi ja kontrolliaruannetest ning seda võib uue hindamise läbiviimiseks võtta arvesse kokkuvõtlikult;
- b) sellis(t)e tegevuskava(de) olek, mille raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja on koostanud punktis a osutatud suurte mittevastavuste likvideerimiseks, ning asjakohased meetmed, mille riiklik ohutusasutus on võtnud selleks, et teostada järelevalvet nende küsimuste lahendamise üle. Seda teavet on võimalik koguda järelaudititest, ohutusjuhtimise arengumudeli auditist ja -kontrollist;
- c) ülevaade ohutusasutuse liikmesriigis tegutseva raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja ohutustulemustest. Seda teavet on võimalik koguda suutlikkusmudelist / juhtimise arengumudelist (kui see on olemas) või isegi eksperdihinnangutest, et hinnata ohutusjuhtimise süsteemi protsesside tulemuslikkust ja suutlikkust (s.o kui hästi suudetakse täita õiguslikke kohustusi ja järjepidevalt arendada riskide kontrollimist);
- d) sellis(t)e tegevuskava(de) olek, mille raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja on koostanud eelmise hindamise järel alles jäänud probleemide lahendamiseks.

Riiklik ohutusasutus esitab ohutustunnistusi väljastavale organile teabe, mis aitab mõista, kui hästi ohutusjuhtimise süsteem tegelikult toimib ja kas selles on nõrku külgi. See võimaldab ohutustunnistusi väljastaval organil oma hindamistegevust paremini suunata.

Nimetatud nõuete täitmiseks peab riiklik ohutusasutus kaaluma, milline teave reguleeritava organisatsiooni kohta on asjakohane eespool toodud nelja punkti raames. Punkti a puhul on selge, et teave peaks hõlmama küsimusi, mida riiklik ohutusasutus peab tähtsaks riski kontrollimise seisukohast (ohutusjuhtimise süsteemi kaudu). Punkti b ja d puhul peab teave sisaldama poolte kokku lepitud meetmeid ja ajakava, mille alusel asjakohased probleemid lahendaks organisatsioon ise vabatahtlikult või riikliku ohutusasutuste võetud meetmetest ajendatuna. Punkti c puhul peab riiklik ohutusasutus esitama ohutustunnistusi väljastavale organile või piiriülesele taristu riiklikule ohutusasutusele kirjelduse organisatsiooni ohutustulemustest. Selleks võib näiteks esitada aruande asjaomases organisatsioonis teostatud järelevalve kohta või esitada organisatsiooni juhtimise arengumudeli väljundid, mis annavad ülevaate ohutusjuhtimise süsteemi suhtelisest tulemuslikkusest.

Lisaks eespool toodud loetelule, võivad järgmised andmed viidata, milline lisateave võib aidata ohutustunnistusi väljastaval organil mõista, kuidas ohutusjuhtimise süsteem toimib:

- a) eri järelevalvetegevuse ajalugu alates eelmisest ühtsest ohutustunnistusest või ohutusloast ja riikliku ohutuasutuse järelevalvest tulenevalt selle asutuse poolt esitatud soovitude järgimiseks võetud meetmed. See teave on leitav riikliku ohutuasutuse järelevalvekava(de)st ja riikliku ohutuasutuse poolt asjaomasele raudteeveo-ettevõtjale või taristuettevõtjale esitatud soovitude järgimiseks võetud meetmete tabelist;
- b) ülevaade riikliku ohutuasutuse edasisest järelevalvetegevusest asjaomase raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja suhtes. Seda teavet on võimalik koguda riikliku ohutuasutuse tulevastest järelevalvekava(de)st;
- c) riiklikule ohutuasutusele ohutusjuhtimise süsteemiga seoses esitatud õnnetus-/vahejuhtumite ja kaebuste kogumise ja analüüsi tulemused, sealhulgas lühikokkuvõtte igast juhtumist ja kõigist meetmetest, mille riiklik ohutuasutus on võtnud, et teostada järelevalvet tõstatatud küsimuste lahendamise üle. Seda teavet on võimalik koguda ja analüüsida raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja ohutuse aastaaruandest, raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja poolt riiklikule ohutuasutusele esitatud vahejuhtumite/õnnetuste teadetest ning andmebaasidest ja registritest, nagu raudteeõnnetuste ja vahejuhtumite uurimiseks mõeldud [ERAIL](#);
- d) teave siseauditite käigus esile toodud suurte ohutusriskide ja raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja muu järelevalvetegevuse kohta, probleemide lahendamiseks koostatud tegevuskava olek ning kõik meetmed, mille riiklik ohutuasutus on võtnud, et kontrollida kava lõpuleviimist ja tõhusust alates eelmisest ühtsest ohutustunnistusest või ohutusloast. Seda teavet on võimalik koguda ja analüüsida raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja ohutuse aastaaruandest (s.o järelevalve ühiste ohutusmeetodite kohaldamise aruanne);
- e) asjaomase riikliku uurimisasutuse esitatud teave raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja tegevusega seotud juhtumite käimasolevate uurimiste kohta ja varasemate uurimiste käigus tehtud soovitusel, mida raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja ei ole järginud. Seda teavet on võimalik koguda ja analüüsida raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja ohutuse aastaaruandest, kuid ka andmebaasidest ja registritest, nagu raudteeõnnetuste ja vahejuhtumite uurimiseks mõeldud [ERAIL](#). Järelevalve ühiste ohutusmeetodite artikli 8 lõike 3 kohaselt peaks riiklik ohutuasutus tegema koostööd ka riikliku uurimisasutusega. Peaks olema ootuspärane, et riiklik ohutuasutus ja riiklik uurimisasutus jagavad selle kooskõlastamise käigus omavahel asjakohast teavet;
- f) ülevaade riikliku ohutuasutuse jõustamismeetmetest, mis on sätestatud riiklikes õigusaktides, mis on seotud ohutusjuhtimise süsteemi tulemuslikkusega ja mis on võetud raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja suhtes alates eelmisest ühtsest ohutustunnistusest või ohutusloast. See teave puudutab riikliku ohutuasutuse otsuste jõustamiseks võetud meetmeid, näiteks parandus-/keeluteade, karistused, ajutised ohutusmeetmed (direktiivi (EL) 2016/798 artikli 17 tähenduses);
- g) muu teave, mida riiklik ohutuasutus peab hindamise seisukohast tähtsaks. Lisateavet on võimalik koguda ja analüüsida raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja ohutuse aastaaruandest ja riikliku ohutuasutuse aastaaruandest.

Üldiselt eeldatakse, et riiklik ohutuasutus esitab eespool nimetatud teabe ohutustunnistusi väljastavale organile ühtse ohutustunnistuse pikendamise taotlemise ajal. Kui riiklik ohutuasutus otsustab järelevalve käigus võtta jõustamismeetmeid, sealhulgas võtta raudteeorganisatsioon vastutusele, ja leiab, et ohutustunnistusi väljastav organ peaks kaaluma ühtse ohutustunnistuse tühistamist, siis peaks ohutuasutus ohutustunnistusi väljastavat organit küsimusest teavitama kohe, mitte ootama kuni ühtse ohutustunnistuse pikendamise taotlemiseni.

Järelikut eeldatakse teatavat kooskõlastamistegevust järelevalve teostajate ja tunnistuste väljastajate vahel. On ilmselgelt tähtis tagada, et järelevalve teostajate ja ohutushindamise läbiviijate vahel jagataks asjakohast teavet, et asjaomane pool tegeleks raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja ohutusjuhtimise süsteemiga seotud küsimustega nõuetekohaselt. Sellega tegelemiseks peaksid riiklikud ohutusasutused kehtestama oma järelevalvestrateegias ja -kavades vastava korra.

Komisjoni rakendusmääruse (EL) 2018/763 [*ühtsete ohutustunnistuste väljastamise praktiline kord*] artikli 11 lõikes 3 sätestatakse selgesti, et hindamise järel lepib ohutustunnistusi väljastav organ riikliku ohutusasutusega kokku, millised hindamise käigus esile tõusnud küsimused on jäänud lahendamata ja millised võib edasi lükata, et neid järelevalve käigus hiljem hinnata.

Veeremilubade puhul on tähtis kehtestada mehhanism, mille kaudu veeremilube heaks kiitvad asutused edastavad järelevalve teostajatele veeremilool esitatud asjakohase teabe, eelkõige seoses veeremite kasutustingimuste piirangutega. Samamoodi peaksid riiklikud ohutusasutused kehtestama mehhanismi, mille kaudu järelevalve teostajad saavad teabe tagasi konkreetse veeremiüksuse heaks kiitnud asutusele, kui tekib kahtlus, et veeremiüksus ei vasta enam tingimustele, mille alusel anti veeremiüksuse tüübiluba või veeremiüksuse turule laskmise luba. Tuleb märkida, et veeremiüksuse käitamisel võidakse avastada rikkeid, mis esinevad kõigil antud tüübi või seeria veeremiüksustel. Kui jah, siis võib ohuteate süsteemi (SIS) abil sõltuvalt puudusest tõstatada. NSA peaks võtma meetmeid ka selleks, et kontrollida, kuidas RE / IE on riski kontrollinud, ja hoiatama ECM-i.

6. Riiklike ohutuasutuste koordineerimine

Järelevalve ühiste ohutusmeetodite artiklis 8 nõutakse, et riiklikud ohutuasutused koordineeriks oma järelevalvetegevust teiste riiklike ohutuasutuste tegevusega, kui tegemist on piiriüleste toimingutega. See koordineerimine on vajalik, et vältida riiklike ohutuasutuste töö dubleerimist ja et järelevalve all olevaid organisatsioone ei koormaks see, et nendega võtavad ühendust eri riikide ohutuasutused. Lisaks tagatakse sellega, et piiriüleste toimingute üle järelevalvet teostavad erinevad riiklikud ohutuasutused jagavad asjakohast teavet, mis suurendab nende töö tulemuslikkust. Järelevalvetegevuse koordineerimiseks on vajalik, et riiklikud ohutuasutused valiksid endi seast juhtiva ohutuasutuse. Juhtiv ohutuasutus tegutseb järelevalvetegevuse peakoordinaatorina ja asjaomase raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja peamise kontaktpunktina. Juhtiv ohutuasutus võib olla selle liikmesriigi ohutuasutus, kus leiab aset kõige rohkem tegevust või kus on registreeritud järelevalve all olev organisatsioon. Riiklikud ohutuasutused peaksid kokku leppima ühtse ohutustunnistuse või ohutusloa kehtivuse ajal teostatava järelevalve peamised uurimisvaldkonnad ja töötama välja kava ühiselt kokku lepitu saavutamiseks. Peale selle peaksid riiklikud ohutuasutused leppima kokku vaidluste vahendamise menetluses, mille kaudu lahendatakse järelevalvet teostavate riiklike ohutuasutuste vaidlused.

Järelevalve ühiste ohutusmeetodite II lisas on esitatud koordineeritud ja ühise järelevalve raamistik, mille põhjal riiklikud ohutuasutused võivad seda protsessi juhtida. Põhiaspektide hulka kuulub järelevalve koordineerimine selliselt, et raudteeveo-ettevõtjale ei tekitata tarbetut ebamugavust, näiteks tagades, et erinevad riiklikud ohutuasutused ei esita raudteeveo-ettevõtja kõrgema tasandi töötajatele nõudmist külastada neid samal ajal või samas kohas, mis põhjustaks olukorra, kus ettevõtjale tehakse lühikese aja jooksul mitu teabekogumisvisiiti. Kui riiklikud ohutuasutused tegutsevad õigusnormide alusel, mis ei näe ette või ei luba ühist järelevalvet, tuleks seda kajastada nendevahelistes kokkulepetes. Sellisel juhul on vajalik, et juhtiv (või koordineeriv) ohutuasutus töötaks koos teiste asjaomaste riiklike ohutuasutustega välja ühise kava vajaliku järelevalvetegevuse elluviimise kohta igas liikmesriigis.

Kui raudteeveo-ettevõtjate vahel on sõlmitud partnerluskokkulepe (või leping), mis võimaldab seda, et ühest liikmesriigist pärit rongist saab teisest liikmesriigist pärit rongi piiri ületamise hetkel (isegi kui meeskond ja rong kuuluvad esimese liikmesriigi raudteeveo-ettevõtjale), siis peaksid asjaomased riiklikud ohutuasutused omavahel tegevust koordineerima, et tagada raudteeveo-ettevõtjate vahelises liideses tekkivate küsimustega – näiteks asjakohaste riiklike ja rahvusvaheliste eeskirjade alane koolitus ja asjakohaste rongide hooldus – seotud riskide nõuetekohane juhtimine. Kui üks riiklik ohutuasutus avastab sellistes tingimustes probleemi raudteeveoettevõtjaga kokku lepitud korras, peaks ta ühendust võtma asjaomase naaberriigi ohutuasutusega, et valida meetmed probleemiga tegelemiseks.

Lisateabeks vt *ameti juhendit riiklike ohutuasutuste vahelise koordineerimise kohta*.

7. Inimtegurid ja ohutuskultuur

Nii ohutushindamise kui ka järelevalve jaoks peaksid riikliku ohutusasutuse töötajad kindlaks määrama inimtegurite ja ohutuskultuuri strateegia ja selle, kuidas järelevalve all olev organisatsioon võtab selliseid küsimusi arvesse oma ohutusjuhtimise süsteemis (vt ohutusjuhtimise süsteemi ühiste ohutusmeetodite I ja II lisa). Seejärel loob riiklik ohutusasutus teadmistepagasi selle kohta, kuidas võetakse arvesse inimtegurite ja ohutuskultuuriga seotud küsimusi, ning seda saab kasutada järelevalvestrateegia ja järelevalvekava(de) koostamisel (vt ka *ameti juhendit ohutusjuhtimise süsteemi nõuete kohta* ja *ameti juhendit juhtimise arengumudeli kohta*).

8. Koostöö teiste pädevate asutuste või organitega

On ootuspärane, et liikmesriigis ohutusküsimusi teguleeriva asutuse pädevuses tegutsev riiklik ohutusasutus peab oma ülesannete täitmisel aeg-ajalt suhtlema ja tegema koostööd teiste pädevate asutuste või organitega.

Järelevalve ühiste ohutusmeetodite artikli 8 lõikes 3 sätestatakse, et riiklik ohutusasutus peab koos teiste asjaomaste organite – näiteks riiklike uurimisasutuste või hoolduse eest vastutavate üksuste hindamisasutus – või muude pädevate asutustega välja töötama koostöökorra, et tagada asjakohase teabe jagamine ja suurte ohutusriskide nõuetekohane käsitlemine. Selle sätte eesmärk on tagada, et konkreetsete meetmete võtmist vajalikuks pidanud ja teatavaid volitusi omavaid asutusi teavitatakse nõuetekohaselt ja neil on võimalik vastavalt reageerida.

Näiteks võib sellisel asutusel tekkida vajadus teha koostööd ohtlike kaupadega seotud ametiasutuste, tööinspeksioonide, politsei, keskkonna valdkonda reguleerivate asutuste, hoolduse eest vastutavate üksuste tunnistusi väljastavate organite, raudteesektori reguleerivate organite, lube või tunnistusi väljastavate organite ja tegevuslube väljastavate asutustega.

Järgnevalt on esitatud näited sellisest koostööst. Riiklikud ohutusasutused peaksid tagama, et vajaduse korral on nende strateegia ja kavad nõuetekohaselt kooskõlastatud.

8.1 Lube või tunnistusi väljastavad organid

Riiklikelt ohutusasutustelt eeldatakse koostööd teiste lube väljastavate organite (näiteks veeremiüksuste lubade väljastamise eest vastutavate organite) või tunnistusi väljastavate organitega (näiteks rongijuhtide väljaõppekeskuste tunnistuste väljastamise eest vastutavate organitega). Järelevalve seisukohast peaks järelevalvet teostav riiklik ohutusasutus aktsepteerima ELi või muudele eeskirjadele vastavuse tõendamiseks esitatud tunnistusi või lube, tingimusel, et need on seotud järelevalve all oleva valdkonnaga. Kui riiklik ohutusasutus saab oma järelevalvetegevuse käigus teada ohutusega seotud suurest probleemist, mis hõlmab küsimust, mille kohta luba või tunnistus on esitatud, peaks ohutusasutus võtma nõuetekohased ajutised parandusmeetmed (näiteks veeremiüksuse ajutine kasutuselt kõrvaldamine) ja edastama probleemi tunnistuse või loa väljastamise eest vastutavale asjaomasele organile.

8.2 Tööohutuse probleemid

Mõned riiklikud ohutusasutused vastutavad tööohutuse probleemide eest oma liikmesriigi reguleerivas süsteemis, mõned aga mitte. Kui esimesel juhul tekivad järelevalve käigus tööohutuse probleemid, peaks nendega tegelema järelevalvet teostav asutus. Kui teisel juhul avastavad järelevalvet teostava riikliku ohutusasutuse töötajad tööohutuse probleemid, peaksid nad teatama järelevalve all olevale

organisatsioonile, et nad on avastanud midagi muret tekitavat, ja seejärel edastama probleemi asjaomasele pädevale asutusele järelmeetmete võtmiseks. Lisaks peaks riiklik ohutusasutus koordineerima tegevust ja suhtlema asjakohaselt tööjõu ohutust reguleeriva vastutava asutusega, et tagada nende strateegiate ja kavade omavaheline kooskõla.

8.3 Vedurijuhtidele kohalduvad töö-, sõidu- ja puhkeaja eeskirjad

Direktiivi (EL) 2016/798 artikli 17 lõikes 4 nähakse ette, et pädev asutus vastutab vedurijuhtidele kohalduvate töö-, sõidu- ja puhkeaja eeskirjade täitmise eest. Kui see pädev asutus ei ole riiklik ohutusasutus, peaks see asutus tegema riikliku ohutusasutusega koostööd, et riiklik ohutusasutus saaks viia ellu oma järelevalvetegevust. Sellest tuleneb, et kui riiklik ohutusasutus ei ole selliste eeskirjade järgimist reguleeriv pädev asutus, kuid avastab oma järelevalvetegevuse käigus nende eeskirjadega seotud probleeme konkreetses organisatsioonis, peaks ta oma avastusest teavitama esimesel võimalusel pädevat asutust.

8.4 Riikliku ohutusasutuse ja teiste reguleerivate organite koostöö

Direktiivi 2012/34/EL artikli 56 lõikes 3 sedastatakse järgmist:

„Reguleeriv asutus teeb samuti tihedat koostööd Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta direktiivis 2008/57/EÜ (ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta) määratletud riikliku ohutusasutusega ja käesolevas direktiivis määratletud tegevuslubasid väljaandva asutusega.

Liikmesriigid tagavad, et need asutused arendavad omavahelises koostöös välja teabejagamise- ja koostööraamistikku, mille eesmärk on hoida ära kahjulikke mõjusid konkurentsile või ohutusele raudteeturul. See raamistik hõlmab ka mehhanismi, millega reguleeriv asutus esitab riiklikule ohutusasutusele ja tegevuslubasid väljaandvale asutusele soovitusi küsimustes, mis võivad mõjutada konkurentsile raudteeturul, ning millega riiklik ohutusasutus esitab reguleerivale asutusele ja tegevuslubasid väljaandvale asutusele soovitusi küsimustes, mis võivad mõjutada ohutust. Ilma et see piiraks iga asutuse sõltumatust oma asjaomases pädevusalas, uurib asjaomane asutus enne otsuste vastuvõtmist iga sellist soovitusi. Kui asjaomane asutus kavatses nendest soovitustest kõrvale kalduda, põhjendab ta seda oma otsustes.“

Praktikas võib see tähendada järgmist:

- a) *kui reguleeriv asutus palub turgu valitseval raudteeveo-ettevõtjal avada teenused konkurentsile ja ettevõtja keeldub, tuues põhjuseks ohutuse, peaks reguleeriv asutus küsima riiklikult ohutusasutuselt kui ohutust reguleerivalt asutuselt, kas tema arvamisel on see õigustatud põhjus teenuste mitteavamiseks. Seejärel peaks reguleeriv asutus edasise tegevuse kohta otsuse tegemisel võtma arvesse riikliku ohutusasutuse seisukohta;*
- b) *kui taristuettevõtja kavatses taotleda riiklikult ohutusasutuselt luba võtta kasutusele Euroopa rongijuhtimissüsteemi (ETCS) 1. taseme raudteeäärne allsüsteem, mille puhul rakendatakse teatavaid valikulisi funktsioone (näiteks sõidusignaali uuendamine Euroloopi kaudu, sõidusignaali uuendamine raadio teel), mistõttu sellel liinil sõitmiseks tuleb veeremiüksustesse paigaldada asjakohased seadmed, peaks riiklik ohutusasutus paluma reguleerivalt asutuselt kinnitust, et sellega ei diskrimineerita raudteeveo-ettevõtjaid, et asjakohane teave on tehtud kättesaadavaks kõigile huvitatud isikutele ja neile antakse vajalik aeg oma veeremi kohandamiseks.*

8.5 Riikliku ohutusasutuse ja tegevuslube väljaandva asutuse koostöö

Direktiivis 2012/34/EL sedastatakse järgmist:

artikli 24 lõige 3: „Kui tegevusloa peatamine või tühistamine tuleneb finantssuutlikkuse tingimuse täitmata jätmisest, **võib tegevusluba väljaandev asutus** erandina lõikest 1 **anda ajutise tegevusloa** kuni raudteeveo-ettevõtja ümberkorraldamiseni, **kui turvalisus ei ole ohustatud**. Ajutise tegevusloa kehtivusaeg ei ole siiski pikem kui kuus kuud alates selle väljaandmise kuupäevast.“

artikli 24 lõige 5: „Kui toimub ettevõtja õiguslikku olukorda mõjutav muutus, eelkõige ühinemine või ülevõtmine, **võib tegevusluba väljaandev asutus otsustada, et tegevusluba tuleb kinnitamiseks uuesti esitada. Asjaomane raudteeveo-ettevõtja võib tegevust jätkata, välja arvatud juhul, kui tegevusluba väljaandev asutus otsustab, et turvalisus on ohustatud**. Sel juhul otsust põhjendatakse.“

Praktikas peab tegevusluba väljaandev asutus loa andmise otsuse tegemiseks konsulteerima riikliku ohutuasutuse kui ohutust reguleeriva asutusega. Tegevusluba väljaandev asutus peab vastama sellele, kas turvalisus on tõenäoliselt ohustatud, kui ta nõuab, et raudteeveo-ettevõtja tegutseks ajutise tegevusloaga (vt artikli 24 lõiget 3). Teine küsimus, mida tuleb kaaluda, on see, kas tegevusloa taotlus tuleb kinnitamiseks uuesti esitada (vt artikli 24 lõiget 5). Otsuste tegemisel võtab tegevusluba väljaandev asutus arvesse riikliku ohutuasutuse kui ohutust reguleeriva asutuse arvamust.

8.6 Riikliku ohutuasutuse ja hoolduse eest vastutava üksuse tunnistusi väljastava organi koostöö

Riiklikud ohutuasutused ja hoolduse eest vastutava üksuse tunnistusi väljastavad organid peaksid tegema koostööd, et vältida tegevuse kattumist. See tähendab, et kui riiklik ohutuasutus avastab järelevalve teostamise käigus halvasti hooldatud veeremiüksuse (kaubavaguni) ja tal tekivad seetõttu kahtlused konkreetse hoolduse eest vastutava üksuse suutlikkuses järgida nõudeid, mille alusel talle tunnistus väljastati, peaks ta edastama selle teabe asjakohasele hoolduse eest vastutava üksuse tunnistusi väljastavale organile, nagu on sätestatud hoolduse eest vastutavaid üksuseid käsitleva määruse artiklis 9. Samamoodi peaks hoolduse eest vastutava üksuse tunnistusi väljastav organ teavitama asjakohaseid riiklikke ohutuasutusi, kui ta keeldub olemasolevale hoolduse eest vastutavale üksusele tunnistuse andmisest. Selline teave aitab riiklikel ohutuasutustel kohandada vastavalt oma järelevalvestrateegiat ja -kava.

9. Pädevusjuhtimise raamistik

Kooskõlas järelevalvega seotud ühtsete ohutusmeetodite artikliga 6 tagavad ohutuasutused, et järelevalvega seotud töötajatel oleks vajalik pädevus. Riiklik ohutuasutus peaks valima, koolitama ja hoidma nende töötajate pädevust kompetentsijuhtimissüsteemi kaudu. Iga üksiku ohutuasutuse ülesandeks on luua ja üles ehitada oma pädevuse juhtimissüsteem vastavalt ühtsete ohutusmeetodite määruse artiklile 6. Aidates ohutuasutusel seda küsimust lahendada, on amet koostanud juhised kompetentsijuhtimissüsteemi kohta ja juhendis antakse nõu, mis on sobiv kompetentsijuhtimissüsteem ja milliste probleemidega peab ohutuasutus arvestama (vt agentuuri juhend kompetentsuse juhtimiseks) raamistik). Juhendis ei täpsustata, kuidas pädevuse haldussüsteem välja näeb, kuna see on iga konkreetse ohutuasutuse küsimus.

Lisa Järelevalvestrateegia näide

Sisukord

1. Taustteave

2. Eesmärk

3. Põhimõtted

- a. **Proportsionaalne** raudteeveo-ettevõtjate juhitavate riskidega, mitte nende kasumlikkuse, ressursside kättesaadavuse ega lepingute järelejäänud kehtivusajaga.
- b. **Ühtne** lähenemisviis kogu (riikliku ohutusasutuse nimi omastavas käändes) tegevuses.
- c. **Suunatud** ettevõtjate ohutusjuhtimise süsteemi tulemuslikkusele, kontrollides, et iga ettevõtja töötajad kasutavad oma juhtimissüsteemi ohutute tulemuste saavutamiseks.
- d. (Riikliku ohutusasutuse nimi omastavas käändes) **läbipaistev** ja avatud poliitika, tavad ja lähenemisviis, austades ettevõtjate vajadust hoida teatud küsimused konfidentsiaalsena ainult nende endi ja liikmesriigi jaoks.
- e. **Õiglus** ja **vastutus** tegevust reguleeriva õiguse alusel, eelkõige jõustamisel, mis on kooskõlas (riikliku ohutusasutuse nimi omastavas käändes) jõustamispoliitikaga.
- f. **Koostöö: riiklik ohutusasutus teeb koostööd teiste pädevate asutustega, et tagada vastastikku muret tekitavate ohutusküsimustega tegelemine.**
- g. **Teabe** kogumine paljudest allikatest, näiteks ohutustunnistuste hindamised ja riikliku uurimisasutuse uurimistulemused.

4. Järelevalvekord

- a. **Juhtimine**
- b. **Personal**

5. Riskitase liikmesriigis

6. Järelevalve strateegilised prioriteedid

- a. **Ohutusjuhtimise süsteemid**
- b. **Koostöö teiste riiklike ohutusasutustega**
- c. **Järelevalve suurimad prioriteedid**
- d. **Järelevalve teised prioriteedid**

7. Järelevalvemeetodid

8. Järelevalvekavade ülesehitus

9. Jõustamine