

Centieni panākt, lai dzelzceļa
sistēma
darbotos labāk sabiedrības
interesēs.

Rokasgrāmata

Uzraudzības rokasgrāmata

	<i>Izstrādāja</i>	<i>Validēja</i>	<i>Apstiprināja</i>
<i>Vārds</i>	S. D'ALBERTANSON	M. SCHITTEKATTE	C. CARR
<i>Amats</i>	Projekta pārzinis	Projekta vadītājs	Nodaļas vadītājs
<i>Datums</i>	29.6.2018.	29.6.2018.	29.6.2018.
<i>Paraksts</i>			

Dokumenta vēsture

<i>Redakcija</i>	<i>Datums</i>	<i>Piezīmes</i>
1.0	29.6.2018.	Galīgā versija publicēšanai

Šis dokuments ir juridiski nesaistoša Eiropas Dzelzceļa aģentūras rokasgrāmata. Tas neskar lēmumu pieņemšanas procesu, ko paredz piemērojamie ES tiesību akti. Turklāt ES tiesību aktu saistoša interpretācija ir tikai Eiropas Savienības Tiesas kompetencē.

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

1 Ievads

1.1 Rokasgrāmatas mērķis

Eiropas valstu drošības iestādes (VDI) atšķiras gan to lieluma, gan sarežģītības ziņā. Šajā rokasgrāmatā ir izklāstīts, kā VDI var uzraudzīt galvenokārt savus infrastruktūras pārvaldītājus un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus, kā arī — attiecīgā gadījumā — par apkopi atbildīgās struktūrvienības saskaņotā veidā un atbilstoši to lielumam. Rokasgrāmatas mērķis ir izskaidrot VDI un citām ieinteresētajām personām uzraudzības nozīmi Eiropas dzelzceļa sistēmā un uzraudzības saistību ar drošības novērtējumu.

Piezīme: bīstamo preču dzelzceļa pārvadājumu uzraudzībā VDI var darboties tieši kā kompetentā iestāde vai arī kā koordinators, kas pēc vajadzības sazinās ar citām kompetentajām iestādēm.

1.2 Kas ir uzraudzība?

Uzraudzība ir kārtība, ko ieviesusi VDI, lai pārraudzītu drošības pārvaldības sistēmas efektivitāti pēc tam, kad tā ir piešķīrusi drošības sertifikātu vai drošības atļauju, un pārliecinātos, vai pastāvīgi tiek izpildītas visas nepieciešamās prasības.

Šāda uzraudzība attiecas uz VDI darbībām, ko veic, lai nodrošinātu, ka organizācija, kam piešķirts vienotais drošības sertifikāts vai drošības atļauja, uztur savu drošības pārvaldības sistēmu tā, ka tā efektīvi kontrolē risku visā sertifikāta derīguma termiņa laikā, kā arī uz vairākiem citiem īpašiem uzdevumiem, kas izklāstīti Komisijas Deleģētajā regulā (ES) 2018/761 (turpmāk “kopīgā drošības metode attiecībā uz uzraudzību”). Uzraudzības veikšanai VDI būtu jānodrošina, ka tai ir kompetentas personas, kuras tiek atlasītas un kuru kompetence tiek uzturēta saskaņā ar kompetences pārvaldības sistēmu.

Ar kopīgo drošības metodi (CSM) attiecībā uz uzraudzību tiek īstenotas Direktīvas (ES) 2016/798 prasības, ar ko nosaka, ka VDI ir jāuzrauga dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji, kuri atrodas to jurisdikcijā, tiklīdz ir piešķirts vienotais drošības sertifikāts vai drošības atļauja.

Direktīvas 2016/798 17. pantā ir noteikts, ka VDI ir jāpārbauda, vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs pastāvīgi ievēro ar minētās direktīvas 9. pantu uzlikto juridisko pienākumu izveidot drošības pārvaldības sistēmu (DPS). Veicot šo uzdevumu, VDI ir jānodrošina, ka tās īstenotie uzraudzības pasākumi ietver:

- *pārraudzību attiecībā uz to, cik efektīvi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi vai infrastruktūras pārvaldītāji piemēro visu DPS kopumā vai tās daļu;*
- *pārraudzību attiecībā uz to, vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi vai infrastruktūras pārvaldītāji pareizi piemēro attiecīgās kopīgās drošības metodes (CSM) ar to DPS starpniecību, arī gadījumā, ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs ir par savu transportlīdzekļu apkopi atbildīgā struktūrvienība (AAS), kas nav sertificēta saskaņā ar AAS regulu;*
- *pārraudzību attiecībā uz to, vai tās savstarpējās izmantojamības komponenti tās teritorijā atbilst būtiskajām prasībām, kā noteikts Direktīvas (ES) 2016/797 8. pantā, ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja DPS starpniecību.*

Pamatojoties uz uzraudzības rezultātiem, VDI var veikt samērīgas izpildes panākšanas darbības (piemēram, pagaidu drošības pasākumus), lai nodrošinātu tiesību aktu ievērošanu, apzināt jebkādas iespējas ieviest uzlabojumus to valsts tiesību aktos efektivitātes uzlabošanas nolūkā un informēt ieinteresētās personas par drošību reglamentējošos noteikumos ieviestajām izmaiņām, kā arī par jebkādiem jauniem riskiem vai riska palielinājumiem to dalībvalstīs.

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

Uzraudzības process parasti notiek tās dalībvalsts valodā, kurā uzraudzība tiek īstenota, ja vien attiecīgās VDI, kurām ir piekritīga darbības telpa, vai organizācija, kas tiek uzraudzīta, nevienojas par citas valodas lietošanu.

1.3 Rokasgrāmatas adresāti

Šī rokasgrāmata ir paredzēta galvenokārt VDI, lai palīdzētu tām izpildīt kopīgās drošības metodes prasības par uzraudzību pēc vienotā drošības sertifikāta vai drošības atļaujas piešķiršanas. Rokasgrāmatu var izmantot arī struktūrvienības un personas, kas tiek uzraudzītas, lai zinātu, ko tās var gaidīt attiecībās ar VDI, tādējādi atvieglojot plānošanu un organizāciju.

1.4 Darbības joma

Rokasgrāmatā ir sniegta sīka praktiska informācija, lai veicinātu izpratni par ES tiesiskajā regulējumā paredzētajām uzraudzības prasībām.

1.5 Rokasgrāmatas struktūra

Šis dokuments ir daļa no Aģentūras rokasgrāmatu krājuma, kas paredzēts dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, infrastruktūras pārvaldītāju, valstu drošības iestāžu un Aģentūras atbalstam, veicot savus pienākumus un uzdevumus saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/798.



1. attēls: Aģentūras rokasgrāmatu krājums

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

1.6 Kas tiek uzraudzīts?

No iepriekš izklāstītā juridiskā konteksta ir saprotams, ka VDI ir pienākums uzraudzīt struktūrvienības, kam ir vienotais drošības sertifikāts vai drošības atļauja, proti, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus vai infrastruktūras pārvaldītājus. Tas vajadzīgs, lai pārbaudītu, vai minētās struktūrvienības izpilda savas saistības uzturēt riska kontroles DPS, kas noteiktas to pieteikumos vienotā drošības sertifikāta vai drošības atļaujas saņemšanai.

Satura rādītājs

1	Ievads	2
1.1	Rokasgrāmatas mērķis	2
1.2	Kas ir uzraudzība?	2
1.3	Rokasgrāmatas adresāti	3
1.4	Darbības joma	3
1.5	Rokasgrāmatas struktūra	3
1.6	Kas tiek uzraudzīts?	4
2	Definīcijas	6
3	Uz risku balstīta uzraudzība	7
4	Uzraudzības stratēģija	9
4.1	Pamatinformācija	9
4.2	Mērķis	9
4.3	Uzraudzības principi	9
4.4	Uzraudzības kārtība	11
4.5	Riska līmeņi dalībvalstī	11
4.6	Uzraudzības stratēģiskās prioritātes	11
4.7	Uzraudzības metodes	12
4.8	Uzraudzības plāns(-i)	15
4.9	Izpildes panākšana	15
5	Uzraudzības informācijas nosūtīšana un savstarpējā atkarība starp vienotā drošības sertifikāta novērtējumu un ritekļu atļaujas novērtējumu	16
6	Koordinācija starp VDI	19
7	Cilvēkfaktori un drošības kultūra	20
8	Sadarbība ar citām kompetentām iestādēm vai struktūrām	20
8.1	Atļauju piešķiršanas vai sertificēšanas struktūras	20
8.2	Darba drošības jautājumi	20
8.3	Noteikumi par vilcienu vadītājiem un viņu darba, vadīšanas un atpūtas laiku	21
8.4	Sadarbība starp VDI un citām regulatīvajām iestādēm	21
8.6	Sadarbība starp VDI un licencēšanas iestādi	21
8.7	Sadarbība starp VDI un AAS sertifikācijas struktūru	22
9	Kompetences pārvaldības satvars	22
Pielikums.	Ieteicamais uzraudzības stratēģijas paraugs	23

2 Definīcijas

Šajā rokasgrāmatā izmanto turpmāk norādītās definīcijas.

Attiecīgās ieinteresētās personas

Attiecīgās ieinteresētās personas ir visas personas, kurām ir jebkāda funkcija dzelzceļa pārvadājumos vai uz kurām jebkādā veidā attiecas dzelzceļa pārvadājumi un kuras ir ieinteresētas drošībā, piemēram, rūpniecības struktūras, pasažieru organizācijas vai vietējās iestādes.

Liekas neērtības

Izvairīšanās no liekām neērtībām nozīmē, ka, dodoties uz kādu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, lai veiktu uzraudzību, darbs ir organizēts tā, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam nav jāuzņem divi dažādi uzraudzības pasākumi ar vienu un to pašu cilvēku intervēšanu vienā un tajā pašā laikā vai ka tam no viena un tā paša departamenta nav jāuzņem dažādu uzraudzības personu apmeklējumi vienā un tajā pašā laika periodā. Tas nozīmē, ka nepieciešamie ieviešanas pasākumi tiek plānoti pēc iespējas efektīvāk, tā, lai darbs tiktu paveikts saprātīgā laikposmā, neizraisot būtiskus darbības pārtraukumus organizācijā, kas tiek uzraudzīta.

Pārvaldības kārtība

Pārvaldības kārtība ir DPS procesi un procedūras, ko ievieš dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs, lai pārvaldība notiktu droši un lai tas sasniegtu savus drošības mērķus, vienlaikus izpildot savus juridiskos pienākumus un citas prasības saistībā ar drošību.

Būtiska neatbilstība

Būtiska neatbilstība ir VDI konstatēta problēma, kad atkāpe no tā, kas ir gaidīts, ir tik liela, ka ir jāveic korektīva darbība atbilstoši konkrētās VDI norādījumiem vai, ja attiecīgais jautājums ir nodots izskatīšanai drošības sertifikācijas struktūrai (DSS), tiek apsvērta iespēja atsaukt vai ierobežot vienoto drošības sertifikātu vai drošības atļauju.

Citas problēmjas

Jebkura cita problēmja ir situācija, kad VDI uzraudzības laikā ir identificējusi atkāpi no tā, kas ir gaidīts, ja atkāpe nav pietiekami nozīmīga, lai īstenotu tiešu rīcību, bet ir pietiekami nozīmīga, lai VDI reģistrētu savus konstatējumus un informētu organizāciju, kas tiek uzraudzīta, par vajadzību uzlabot situāciju. Abos minētajos VDI konstatētajos gadījumos informācija jāpārsūta drošības sertifikācijas struktūrai pienācīgā termiņā pēc pieteikuma iesniegšanas vienotā drošības sertifikāta saņemšanai, lai minētā struktūra varētu izvērtēt visas ar neatbilstību saistītās problēmas.

3 Uz risku balstīta uzraudzība

Ir iespējams noteikt dažas pamatjomas, kas ir būtiskas uz risku balstītas uzraudzības efektīvai darbībai. Tās ir šādas:

- VDI jābūt vispārējai izpratnei par riskiem valsts dzelzceļa sistēmā un par to, kuri no riskiem ir visbūtiskākie;
- VDI jābūt labai izpratnei par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju (un ar tiem saistīto dalībnieku) pārvaldības spēju, lai kontrolētu risku;
- VDI jābūt darbiniekiem, kas ir kompetenti izdarīt spriedumus par iepriekšējos ievilkumos minētajiem jautājumiem un ir pietiekami elastīgi, lai pielāgotu savu pieeju gadījumā, ja viņi redz, ka riski palielinās vai samazinās (sk. Aģentūras Rokasgrāmatu par kompetences pārvaldības satvaru);
- VDI jāiegūst informācija no iespējami plašāka informācijas avotu klāsta (gan dzelzceļa nozarē, gan ārpus tās), lai varētu pieņemt pārdomātus uz risku balstītas uzraudzības lēmumus;
- VDI jāspēj pamatot savus pieņemtos lēmumus par to, kuras struktūrvienības uzraudzīt un kuras neuzraudzīt;
- VDI jāspēj atpazīt citus dalībvalstī esošus apstākļus, kas liecina par vajadzību veikt uzraudzību, piemēram, politiskās imperatīvas vai sabiedrības bažas, kas var nebūt balstītas uz risku;
- uzraudzībai jābūt saistītai ar vienotā drošības sertifikāta un drošības atļaujas novērtējumu tā, lai operatorus vai darbības, ko uzskata par riskantākām, varētu pakļaut aktīvākai uzraudzībai tūlīt pēc vienotā drošības sertifikāta vai drošības atļaujas piešķiršanas;
- uzraudzība jāveic tā, lai VDI varētu pārlicināties, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja DPS spēj kontrolēt riskus, ar ko tie saskaras.

Iepriekš izklāstīto principu īstenošanā VDI rīcībā ir jābūt dažiem līdzekļiem (kvantitatīviem, daļēji kvantitatīviem vai kvalitatīviem), kas ļauj saprast vispārējo risku attiecīgajā dalībvalstī. Tas ir svarīgi, lai varētu izstrādāt uzraudzības stratēģiju. Ja nav skaidra priekšstats par riskiem, ir neiespējami pieņemt samērīgus un mērķtiecīgus lēmumus par to, ko uzraudzīt un kā to vislabāk darīt. Ja nav izpratnes par riskiem sistēmā, tas arī nozīmē, ka sarunās starp valsti un VDI varētu tikt nepietiekami apsvērts, kādus drošības uzlabojumus var panākt ar pieejamo finansējumu. VDI spēja dalībvalstīm ieteikt, kur būtu jāveic drošības uzlabojumi, var dalībvalstīm noderēt drošības uzlabojumu iespēju radīšanā. Vispārēja izpratne par drošības risku sistēmā faktiski ir sākumpunkts drošības uzlabojumu ekonomiskajam pamatojumam, lai mazinātu konkrēto risku.

Šajā ziņā ir arī lietderīgi norādīt, ka VDI izpratnei par vispārējo risku dalībvalstī nevajadzētu pārmērīgi atšķirties no jebkura valsts infrastruktūras pārvaldītāja izpratnes par to. Piemēram, tiek gaidīts, ka infrastruktūras pārvaldītājam un VDI būs līdzīgs viedoklis par vispārējā riska līmeni, kas saistīts ar pārbrauktuvēm dalībvalstī. Ja infrastruktūras pārvaldītāja un VDI viedoklis ļoti atšķiras, tas varētu liecināt par sistēmas nepilnībām riska pārvaldībā.

Lai rastu vispārēju priekšstatu par risku dalībvalstī, būtu noderīgi, ja Eiropas līmenī būtu konverģence attiecībā uz standarta metodi tā sasniegšanai. Tomēr šajā posmā pat starp tām valstīm, kas izmanto līdzīgas pieejas, pastāv specifiskas atšķirības, kuru dēļ salīdzināšana Eiropas līmenī ir grūta. Pašreizējās pieejas ir ļoti dažādas, sākot no īpaši sarežģītām un beidzot ar ļoti vienkāršām, un tas var liecināt par dalībvalstu izmantoto dzelzceļa sistēmu briedumu Eiropas pieejā, to lielumu, kā arī kultūras atšķirībām.

Lai novērtētu dažādo dzelzceļa sistēmā iesaistīto dalībnieku spēju pārvaldīt riskus, VDI ir jāspēj izmantot uzraudzību, lai noteiktu, cik efektīvas ir to uzraudzīto organizāciju drošības pārvaldības sistēmas. Praksē tas nozīmē, ka vairums VDI nodarbina apmācītus un kompetentus inspektorus, kas spēj izdarīt šādus spriedumus.

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

VDI jāspēj izmantot informāciju no pēc iespējas vairākiem avotiem, lai varētu veikt informācijas kontrolpārbaudi un izvairīties no vajadzības paļauties uz vienu datu kopu, nosakot uzraudzības prioritātes. VDI ir arī aicinātas attiecīgā gadījumā izmantot tādu informāciju par riska pārvaldību, kas iegūta no avotiem ārpus dzelzceļa nozares, lai pārbaudītu konstatējumus un veicinātu riska pārvaldības procesu uzlabošanu. Dalībvalstī ir īpaši nozīmīgas datu kopas vai informācijas avoti, piemēram, negadījumu vai starpgadījumu dati, uzņēmumu ikdienas reģistrācijas žurnāli un riska modeļu rezultāti, un, ja tie ir pieejami, tos var izmantot. Tomēr arī cita informācija no sūdzībām vai problēmjautājumi, par ko liecina sabiedriskā doma vai akadēmiskie pētījumi, ir jāuzskata par noderīgu informāciju, uz kuras pamata var izstrādāt uz risku balstītu uzraudzības stratēģiju un plānu.

Saskaņā ar *CSM* attiecībā uz uzraudzību 7. pantu VDI jābūt izveidotam kritēriju kopumam, lai noteiktu, kurš tiks uzraudzīts un kāpēc. Šis kritēriju kopums ir saistīts ar stratēģijas sasniegšanu. Mērķis ir pārliecināties, vai uzraudzības pasākumu īstenošanā tiek ievērota konsekventa pieeja un ka dažādajiem sistēmas dalībniekiem ir skaidrs, kāpēc tiek novērtētas konkrētas darbības un kādi ir panākumu kritēriji, pēc kuriem dalībnieki tiek vērtēti.

SITS OPE arī nosaka, ka VDI to uzraudzības stratēģijas un plāna ietvaros ir jāpārtrauga faktiskā atbilstība (jo SITS OPE attiecas uz procesu un noteikumiem, kas veicina vilcienu drošu darbību), kad tās veic to organizāciju, ko tās regulē, DPS ikdienas uzraudzību. Aģentūras publicētā rokasgrāmata par SITS OPE izklāstīto darbības pamatprincipu piemērošanu un izmantošanu palīdzēs VDI īstenot uzraudzību šajā jomā.

VDI var arī izjust spiedienu no ārējiem avotiem, kas nav balstīti uz risku. To var radīt sabiedrības bažas par kādu dzelzceļa pārvaldījumu aspektu, kas kļūst par politisku imperatīvu, lai problēmu atrisinātu. Tas var būt un var nebūt saistīts ar uzraudzības stratēģiju un uzraudzības plānu, tomēr gan vienā, gan otrā tas ir jāņem vērā. Šādiem aspektiem var būt liela pozitīva ietekme uz drošību. Piemēram, dalībvalsts var nolemt likvidēt visas pārbrauktuves tās teritorijā 10 gadu laikā, savukārt uz risku balstīta pieeja varētu paredzēt, ka visas pārbrauktuves ir nevis jālikvidē, bet jāuzlabo ar mūsdienīgām aizsardzības sistēmām. Pats par sevi saprotams, ja pārbrauktuves tiek pilnībā likvidētas desmit gadu laikā, tas ir būtisks ieguvums dalībvalstij drošības ziņā. Un otrādi — VDI var izjust spiedienu, pamatojoties uz izmantošanas lietderības apsvērumiem, saglabāt visas pārbrauktuves, lai gan uz risku balstīta pieeja paredzētu tās likvidēt.

Ir svarīgi, lai uz risku balstīta uzraudzība ir sasaistīta ar drošības sertifikāta un atļaujas novērtējuma rezultātiem, jo sertifikāta novērtējums vairumā gadījumu attiecas uz dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja drošības pārvaldības sistēmas piemērošanu darbībai tikai "uz papīra". Tas, vai piemērošana darbojas praksē, ir jānoskaidro uzraudzībā. Attiecībā uz esošiem dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem, kuri jau ilgi darbojas šajā nozarē, uzraudzību var strukturēt tā, lai tā ir vienādi sadalīta pa visu sertifikāta derīguma termiņu. Sistēmas jaunpienācēju gadījumā var būt atbilstoši uzraudzību intensificēt sertifikāta derīguma termiņa sākumā vai pēc darbības sākuma, lai koncentrētu pasākumus uz konkrētiem DPS elementiem, lai pārliecinātos, ka tas, kas uzrakstīts uz papīra, patiešām arī saskaņoti darbojas praksē. Ir svarīgi gan pastāvošo uzņēmumu, gan jaunpienācēju uzraudzības pasākumu tvērumu noteikt atkarībā no riska.

Tā kā VDI resursi uzraudzībai bieži ir ierobežoti, izlemjot, ko un kāpēc uzraudzīt uz riska pamata, ir būtiski atbildēt uz jautājumu par to, kur uzraudzībai ir vislielākā vērtība. Piemēram, ir iespējams, ka infrastruktūras pārvaldītājs ir informēts par sliežu lūzumiem un tam ir programma šīs problēmas novēršanai. Ja VDI velta daudz laika šim jautājumam, tas, iespējams, nav visracionālākais veids, kā izmantot tās resursus. Tā vietā VDI var izvēlēties koncentrēties uz jomu, kurā, pēc tās ieskatiem, infrastruktūras pārvaldītājs nerisina problēmu.

4 Uzraudzības stratēģija

CSM attiecībā uz uzraudzību 3. pantā noteikts, ka VDI ir jābūt izstrādātai uzraudzības stratēģijai, kas ietver CSM I pielikumā norādītos elementus. Šīs rokasgrāmatas Pielikums. ir ietverts ieteicamais uzraudzības stratēģijas paraugs. Virsraksti paraugā ir doti, lai varētu ievērot saskaņotu pieeju uzraudzības stratēģiju izstrādē starp dalībvalstīm, tādējādi viešot VDI vidū pārlicību par drošības līmeņa uzturēšanu. Turklāt, tā kā Aģentūrai ir zināma funkcija VDI darbības rādītāju pārraudzībā, vienota šādu stratēģiju struktūra palīdzētu šīs funkcijas īstenošanā.

4.1 Pamatinformācija

Izklāstot pamatinformāciju, pietiek ar vispārīgu aprakstu par dzelzceļa tīkla lielumu dalībvalstī, tostarp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju skaitu. Šajā sadaļā arī norāda, cik ilgi pastāv uzraudzības stratēģija un kāda ir tās pārskatīšanas kārtība.

4.2 Mērķis

Mērķis ir ar stratēģiju sasniedzamais rezultāts, piemēram, “sadarboties ar nozari, lai pastāvīgi uzlabotu drošības pārvaldības rādītājus”. Šajā sadaļā arī jānorāda, kā mērķis tiks sasniegts.

4.3 Uzraudzības principi

Principu sadaļā atstāsta VDI saistības ievērot pamatvērtības, kas nodrošina, ka lēmumu pieņemšana uzraudzības laikā ir stingra, bet taisnīga. CSM attiecībā uz uzraudzību I pielikumā ir noteikts, ka, izstrādājot uzraudzības stratēģiju un no tās izrietošo(-s) plānu(-s), VDI vāc un analizē datus/informāciju no dažādiem avotiem. Šādi avoti cita starpā ir informācija no drošības pārvaldības sistēmu novērtējuma, iepriekšējā uzraudzības pasākuma rezultāti, inspektoru lietpratīgie spriedumi, attiecīga informācija no ritekļu atļaujas, ziņojumi no valsts izmeklēšanas struktūrvienībām (VIS), citi negadījumu vai starpgadījumu dati, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vai infrastruktūras pārvaldītāju gada drošības pārskati, ziņojumi no struktūrvienībām, kas atbild par apkopi, sūdzības no sabiedrības locekļiem un citi attiecīgi avoti. Būtībā VDI attiecīgā informācija jāņem no jebkuriem avotiem, kur tā ir atrodamā, lai noskaidrotu, kādas ir galvenās riska jomas dalībvalstu dzelzceļa sistēmā. Tām ir jānovērtē un jāanalizē pieejamā informācija, lai noteiktu, kuras problēmas ir visbūtiskākās, un tad jāizstrādā stratēģija šādu problēmu risināšanai, kā arī plāns, ar ko nosaka, kā un kādā laikposmā stratēģiju paredzēts īstenot. VDI ir gan jāparedz, kādi resursi būs vajadzīgi tās ierosinātās stratēģijas un plāna īstenošanai, gan jāatvēl pietiekami resursi šim nolūkam. Visbeidzot, VDI savā stratēģijā un plānā ir jāaplūko visi aspekti, kas saistīti ar pārrobežu darbībām vai infrastruktūru, un pēc vajadzības jāsaņemas ar jebkurām citām VDI.

Uzraudzības principi, kas VDI ir jāpiemēro, ir pārsvarā atvasināti no CSM attiecībā uz uzraudzību pielikuma. VDI attiecībā uz to uzraudzības pasākumiem jāizmanto pieeja, kuras pamatā ir stingrība un taisnīgums. Uzraudzības principi ir paredzēti, lai palīdzētu VDI to nodrošināt.

VDI būtu jāpiemēro **proporcionalitātes** princips starp izpildes panākšanu un risku. Rīcībai, ko īsteno valsts drošības iestāde, lai panāktu atbilstību vai liktu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem atbildēt par to juridisko pienākumu neizpildi, vajadzētu būt samērīgai ar jebkuriem drošības riskiem vai jebkuras neatbilstības iespējamo nopietnību, tostarp faktisko vai iespējamo kaitējumu. Šis princips ir ļoti būtisks valstu drošības iestādēm, jo, izmantojot šo pieeju, tās aplicina struktūrām, ko tās regulē, ka tās piemēro tiesību aktu saprātīgi un taisnīgi. Tādējādi tiek mazinātas regulēto organizāciju iespējamās bažas par

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

to, ka VDI tām piemēros ļoti stingrus sodus par kļūdām, kas savukārt rada slepenības un baiļu vidi un neveicina iedarbīgu riska kontroli.

VDI būtu jāpiemēro **konsekventas** pieejas princips, nodrošinot, ka valsts drošības iestāde līdzīgos apstākļos īsteno līdzīgu pieeju, lai sasniegtu līdzīgu rezultātu. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji vēlas, lai vienas VDI un dažādu VDI darbinieki, ja tiek īstenota pārrobežu kārtība, veicot uzraudzību, pret tiem izturētos vienādi. Tādējādi tiem tiek nodrošināta noteiktība un labākas plānošanas iespējas. Šis princips arī novērš ar drošības kultūru saistītas problēmas un mazina dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu bailes no VDI.

Valsts drošības iestādes īstenotajai uzraudzībai pirmām kārtām vajadzētu būt **vērstai** uz tām darbībām, kas, pēc tās ieskatiem, rada visnopietnākos riskus vai kuru bīstamības kontrole ir visvājākā. Šajā nolūkā valsts drošības iestādei vajadzētu būt metodēm un rīkiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju drošības pārvaldības rādītāju novērtēšanai. Situācijā, kad resursi ir ierobežoti un ir daudz prasību, kas VDI jāizpilda, ir ļoti svarīgi pievērsties visbūtiskākajiem riskiem. VDI izmantotais mehānisms, lai to panāktu, ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju pārvaldības rādītāju analīze.

VDI būtu jālemj par prioritātēm tā, lai efektīvi izmantotu **resursus**, tomēr lēmumi par šajā nolūkā piemērotāko rīcību būtu jāpieņem katrai valsts drošības iestādei atsevišķi. Galvenokārt būtu jārikojas personām, kuras atbild par attiecīgo risku un spēj to vislabāk kontrolēt. VDI resursi ir nepietiekami, tāpēc ir svarīgi tos izmantot saprātīgi, lai maksimāli palielinātu VDI efektivitāti, nodrošinot, ka atbildīgās personas pārvalda risku pienācīgi.

VDI būtu jāpiemēro **pārredzamības** princips, lai palīdzētu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem izprast, kāda rīcība no tiem tiek gaidīta (tostarp, kas tiem būtu vai nebūtu jā dara) un kādu rīcību tie var gaidīt no valstu drošības iestādēm. Ir ļoti svarīgi, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji saprastu, kā VDI pieņem lēmumus, lai tie zinātu, kādas var būt sekas, ja tie pienācīgi nekontrolē risku.

VDI būtu jā**atbild** par saviem lēmumiem saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 18. panta 3. punktu. Šajā nolūkā VDI ir iekšējā kārtība, uz kuras pamata tās var saukt pie atbildības. Turklāt valstu drošības iestādēm vajadzētu būt arī sūdzību izskatīšanas procedūrai. VDI ir jāpieņem lēmumi, no kuriem daži nelabvēlīgi ietekmēs dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus un infrastruktūras pārvaldītājus, kas nepārvalda riskus efektīvi. Ir svarīgi, lai VDI ir skaidri kritēriji šādu lēmumu pieņemšanai, lai ir skaidrs, kāds ir to pamatojums. Turklāt ir ļoti svarīgi, ka ir ieviests process šādu lēmumu apstrīdēšanai gadījumā, ja regulētā struktūra uzskata, ka VDI ir pārsniegusi savas pilnvaras vai nav ievērojusi attiecīgo procedūru.

VDI būtu jāizstrādā **sadarbības** kārtība ar citām kompetentajām iestādēm, lai savstarpēji apmainītos ar informāciju un izstrādātu vienotu pieeju attiecībā uz problēmām, kas apdraud dzelzceļa drošību. VDI jābūt ieviestiem procesiem attiecīgas informācijas apmaiņai savā starpā un ar citām kompetentām iestādēm. Tam ir būtiska nozīme, lai varētu nodrošināt, ka vajadzības gadījumā pareizā struktūra veic pareizo darbību.

Ja VDI piemēro šos principus, tad attieksme pret subjektiem, kas tiek uzraudzīti, būs taisnīga un vajadzības gadījumā stingra. Ir lietderīgi arī norādīt, ka šie principi ir savstarpēji papildinoši un darbojas tā, lai struktūrām, ko VDI regulē, radītu priekšstatu par VDI kā par kompetentu un saprātīgu iestādi, kas atklāti un godīgi izdara pārdomātus spriedumus. Jāņem vērā, ka minētie principi ir atkārtoti šīs rokasgrāmatas pielikumā iekļautajā uzraudzības stratēģijas paraugā. Tas darīts, jo šī stratēģija ir ļoti svarīgs instruments, kas nosaka, kā tiks īstenota uzraudzība — atkārtojot principus šajā dokumentā, VDI nostiprina savu apņemšanos tos ievērot un nodrošinās pierādījumus, ka tie ir pārredzami to pieejā.

Aģentūra ir arī izveidojusi *Rokasgrāmatu par izpildes panākšanas pārvaldības modeli*, ko var izmantot uzraudzības īstenošanai un kas atspoguļo iepriekš izklāstītos principus. Ar rokasgrāmatu principi tiek piemēroti matricai, kas paredzēta, lai sniegtu uzraudzības īstenošanai norādījumus par to, kādiem ir jābūt to lēmumiem par izpildes panākšanu, pamatojoties uz riska starpības analīzi. Jo lielāka ir riska starpība, t. i.,

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

atšķirība starp gaidāmo organizācijas situāciju, ja visi noteikumi ir pareizi piemēroti, un faktisko situāciju, jo plašākas ir gaidāmās izpildes panākšanas darbības.

4.4 Uzraudzības kārtība

Uzraudzības kārtībā parasti jābūt vispārīgi aprakstītai VDI pārvaldības struktūrai un darbinieku sastāvam, tostarp tam, kā tiek pārvaldītas saites ar drošības sertifikācijas un drošības atļauju piešķiršanas procesiem. VDI ir jānodrošina pārredzamība attiecībā uz savu pārvaldības struktūru un to, kā uzraudzības problēmu risināšana vajadzības gadījumā tiek pārcelta no darbības līmeņa uz augstāku vadības līmeni, tostarp lai attiecīgā gadījumā pieņemtu lēmumus par izpildes panākšanu. VDI ir arī jānodrošina pārredzamība attiecībā uz to, kā tā pieņem lēmumus vienā jomā regulēt riskus stingrāk nekā citā. VDI ir jānorāda, kādi ir tās darbinieki un kā tā kopumā uztur darbinieku kompetenci (sk. *Aģentūras Rokasgrāmatu par kompetences pārvaldības satvaru*), un uz kāda pamata tā norīko darbiniekus uzdevumu veikšanai. VDI arī jānorāda, kā tā plāno uzraudzības darbību ietvaros novērtēt drošības pārvaldības sistēmu veiktspēju, piemēram, izmantojot brieduma modeļus / drošības kultūras modeļus vai citus līdzekļus. Aģentūra ir sagatavojusi rokasgrāmatu par vienu ierosinātu pārvaldības brieduma modeli, ko šajā nolūkā var izmantot gan iestādes, gan ieinteresētās personas (sk. *Aģentūras Rokasgrāmatu par pārvaldības brieduma modeli*).

Viena no galvenajām problēmām VDI ir tirgus jaunpienācēju pārvaldība, ņemot vērā, ka nav iepriekšējas informācijas par to DPS kvalitāti. Šādā situācijā dažas VDI ir piešķirušas dzelzceļa pārvadājumu tirgus pirmajiem jaunpienācējiem drošības sertifikātu, kura derīguma termiņš ir īsāks par pieciem gadiem. Citas VDI ir nolēmušas veikt vispusīgāku jaunpienācēja revīziju pirms drošības sertifikāta piešķiršanas vai uzreiz pēc tā piešķiršanas. Ikvienam derīguma termiņa ierobežojumam jābūt pamatotam ar apsvērumu, ka tas ir nepieciešams, lai nodrošinātu to risku efektīvu kontroli, kuri ietekmē dzelzceļa pārvadājumu drošību. VDI var veikt jaunpienācēju sīkāku izvērtējumu pēc sertifikācijas, lai nodrošinātu, ka to drošības kārtība atbilst paredzētajam mērķim. VDI savā uzraudzības stratēģijā un plānos ir skaidri jāizklāsta, kāda ir kārtība.

4.5 Riska līmeņi dalībvalstī

Nākamajā sadaļā par riska līmeņiem dalībvalstī ir jāizklāsta, kā tie noteikti, piemēram, izmantojot riska un/vai brieduma modeļus, un visi aspekti saistībā ar to, kāpēc stratēģijā daži riski ir aptverti, bet citi nav.

4.6 Uzraudzības stratēģiskās prioritātes

Nākamajā sadaļā jāizklāsta, kā tiek noteiktas stratēģiskās prioritātes, aptverot šādus jautājumus:

- *kā ir veicama DPS uzraudzība. Šeit VDI jānorāda uzraudzības metodes (sk. turpmāko 4.7. sadaļu), ko tā varētu izmantot, un kāpēc tā dod priekšroku noteiktām jomām;*
- *kā attiecīgā gadījumā notiks koordinēta un/vai kopīga uzraudzība ar citām VDI (sk. turpmāko sadaļu par koordinētu uzraudzību un sadarbību);*
- *augstāka līmeņa riski. Attiecībā uz šo ievilkumu tiek gaidīts, ka VDI norādīs, kuru risku tā uzskata par vislielāko drošības risku sistēmā un kā tā ir nonākusi pie šāda secinājuma;*
- *zemāka līmeņa riski tiks uzraudzīti vispārīgi. Attiecībā uz šo ievilkumu tiek gaidīts, ka VDI norādīs, kurus riskus tā uzskata par sekundāriem un kāpēc tā nonākusi pie šāda secinājuma.*

4.7 Uzraudzības metodes

CSM 4. pantā attiecībā uz uzraudzību prasīts, ka VDI, plānojot uzraudzības pasākumus, ir jāpieņem piemērotas metodes un tās ir jāidentificē. “Uzraudzības metodes” ir jēdziens ar plašu nozīmi — tas ietver informācijas vākšanu (saistīta darbība), lai izvērtētu pārvaldības sistēmas drošības rezultātus, gan arī tieši attiecas uz konkrētām darbībām, piemēram, cilvēku intervēšanu. Tā kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju uzraudzība nolūkā pārlicināties, vai tie ievēro ES un valsts tiesību aktus, ir visaptverošs uzdevums, kas jāveic VDI, attiecīgi pastāv daudz dažādu pieeju, ko var izmantot, lai savāktu informāciju par atbilstības līmeni. Tomēr visas šādas pieejas ietver informācijas iegūšanu dažādos veidos un tai sekojošu analīzi, lai noskaidrotu, kādus secinājumus var izdarīt par uzraudzītās organizācijas drošības pārvaldības sistēmu un tās atbilstību tiesību aktiem.

Ir dažādi īpaši veidi, ko var izmantot uzraudzības pasākumu veikšanai uz vietas vai neklātienē. Tie ir šādi:

- *fizisko aktīvu, piemēram, ritošā sastāva vai infrastruktūras elementu, pārbaude uz vietas;*
- *drošības pārvaldības procedūru un dokumentācijas pārbaude, lai pārlicinātos par tās atbilstību paredzētajam mērķim;*
- *intervijas ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja darbiniekiem visos līmeņos, lai noskaidrotu, kāda ir viņu izpratne par procedūru un noteikumu īstenošanu praksē, un izdarītu spriedumu par organizācijas drošības kultūru;*
- *revīzija atbilstoši noteiktam pārvaldības sistēmas standartam, piemēram, OHSAS 18001:2007;*
- *revīzijas atbilstoši VDI noteiktam modelim;*
- *kādas darbības vai procesa revīzijas/pārbaudes pēc starpgadījuma;*
- *drošības pārvaldības spējas/brieduma revīzijas;*
- *datu analīze;*
- *produktu vai darbību paraugu atlase;*
- *uzdevuma novērošana (piemēram, braucieni kabīnē, lai novērotu vilciena vadītāja uzvedību);*
- *VDI klātbūtne dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vai infrastruktūras pārvaldītāju vadības galvenajās sanāksmēs (piemēram, par pārbrauktuvēm vai jauniem infrastruktūras projektiem);*
- *organizāciju aptaujas, prasot tām aizpildīt pašnovērtējuma anketas, piemēram, lai novērtētu drošības kultūru vai atbilstību tiesību aktiem vai kontrolsarakstiem;*
- *jebkādas citas attiecīgas darbības, kas papildina VDI kopējo informāciju par konkrētu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vai infrastruktūras pārvaldītāju, tā drošības pārvaldību un drošības kultūru.*

Šajā rokasgrāmatā:

- **pārbaude** ir pilnvarota un kompetenta VDI darbinieka izmantošana dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja darbības ierobežota un konkrēta aspekta pārbaudei. Pārbaude jāveic, lai noskaidrotu atbilstību Eiropas un valsts tiesību aktiem vai pārlicinātos, ka tas, kas ir teikts vai ierakstīts drošības pārvaldības sistēmas papilddokumentos, faktiski notiek praksē. Šīs rokasgrāmatas izpratnē pārbaude ļauj pārlicināties, vai process ir ieviests, un pārbaudīt, cik efektīvi tas darbojas. Tā nenozīmē konkrētu dokumentu vai iekārtu esamības formālu pārbaudi, jo tas ļauj inspektoram tikai secināt, ka kaut kas pastāv, nevis pārlicināties, ka tas tiek izmantots praksē;

- **revīzijas** ir strukturētas intervences, kad dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vai infrastruktūras pārvaldītāju pārbauda attiecībā pret konkrētu drošības pārvaldības standartu vai konkrētu revīzijas protokolu;
- **drošības pārvaldības spējas brieduma modeļa revīzija** ir strukturēta metode organizācijas DPS revīzijas veikšanai, izmantojot pārvaldības spējas/brieduma modeli, lai izvērtētu, cik efektīvi organizācija pārvalda drošību (sk. arī Aģentūras Rokasgrāmatu par tās pārvaldības brieduma modeli). Ja kompetentie uzraudzības darbinieki šo modeli izmanto pareizi, tas var sniegt priekšstatu par DPS veikspēju. Tāpēc tas var būt noderīgs rīks, ko VDI var izmantot, lai sniegtu informāciju par konkrētas DPS darbību drošības sertifikācijas struktūrai, kad tiek izskatīts atjaunošanas pieteikums.

Izmantotās metodes, piemēram, intervijas, dokumentu izskatīšanu vai pārbaudes, var tikt veiktas lielākā vai mazākā apjomā un šaurākā vai plašākā procesu lokā, kā arī jauktas, lai gūtu priekšstatu par organizācijas drošības rādītājiem, kā arī noteiktu galvenos trūkumus.

Tad var izmantot intervijas ar personām, dokumentu izskatīšanu un pārbaudes, lai izdarītu spriedumu par organizācijas pārvaldības briedumu un sistēmas spēju kontrolēt riskus, ar ko tā saskaras. Tad kompetentā persona, kas veic revīziju, piemēro savu spriedumu, izmantojot pārvaldības spējas vai brieduma modeli, lai novērtētu, cik labi organizācijas drošības pārvaldības sistēma pārvalda drošību.

Uzdevumu novērošana un piedalīšanās vadības sanāksmēs ir pasākumi ar mērķi ir palielināt VDI informācijas bāzi par konkrētu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vai infrastruktūras pārvaldītāju un tā drošības kultūru.

Jauktu uzraudzības metožu izmantošana tiek ieteikta VDI kā vēlamais risinājums. Katrai VDI ir jācenšas sasniegt labu līdzsvaru starp lejupēju darbību (DPS revīzijas) un augšupēju darbību (pārbaudes uz vietas, kurās novēro notiekošo). Uzraudzības pieejās var apkopot esošās pārbaudes darbības un apvienot tās ar DPS revīzijām, lai atlasītu pārvaldības kārtības paraugus. Tādējādi būs iespējams izvairīties no dažiem konkrētu metožu trūkumiem un gūt reālistiskāku vispārējo priekšstatu par to, kādi ir uzraudzības subjekta darbības rādītāji praksē.

VDI var arī izmantot iepriekš aprakstītās metodes, lai veiktu transversālas saskarņu pārbaudes starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un/vai infrastruktūras pārvaldītājiem nolūkā gūt vispārēju priekšstatu dalībvalsts līmenī par to, kā dažādi jautājumi tiek pārvaldīti visā dzelzceļa sistēmā.

Turpmāk dotajā tabulā un attēlā ir parādīts, kā ir saistītas vispārīgās pārbaudes un pārvaldības sistēmu revīzijas, jo īpaši intervēšanas metodes, dokumentu izskatīšana un novērošana. Šie metožu veidi ir aplūkoti standartos, piemēram, ISO 19011 "Vadlīnijas pārvaldības sistēmu auditēšanai", un VDI var brīvi izlemt, vai tās ievēros vai neievēros standarta prasības. Turpmāk tabulā ir norādīti metožu veidi, kas saistīti ar dažādajiem darbību veidiem.

1. tabula. Saistība starp klātienē un neklātienē darbībām pārvaldības sistēmu revīzijās un pārbaudēs

	<i>Darbība uz vietas</i>	<i>Neklātienē darbība</i>
<i>Mijiedarbība ar cilvēkiem</i>	<p>Intervēšana.</p> <p>KontROLSarakstu un aptaujas anketu aizpildīšana ar revidējamā subjekta piedalīšanos.</p> <p>Dokumentu izskatīšana ar revidējamā subjekta piedalīšanos.</p> <p>Paraugu atlase</p>	<p>Izmantojot interaktīvus saziņas līdzekļus:</p> <ul style="list-style-type: none"> • intervēšana; • kontROLSarakstu aizpildīšana un • aptaujas anketas; • dokumentu izskatīšana ar revidējamā subjekta piedalīšanos.
<i>Ierobežota mijiedarbība/ bez mijiedarbības ar cilvēkiem</i>	<p>Dokumentu izskatīšana (piemēram, ieraksti, datu analīze).</p> <p>Veiktā darba novērošana.</p> <p>Apmeklējums uz vietas.</p> <p>KontROLSarakstu aizpildīšana.</p> <p>Paraugu atlase (piemēram, produkti).</p>	<p>Dokumentu izskatīšana (piemēram, ieraksti, datu analīze).</p> <p>Veiktā darba novērošana, izmantojot uzraudzības līdzekļus un ņemot vērā sociālās un juridiskās prasības.</p> <p>Datu analīze.</p>

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

4.8 Uzraudzības plāns(-i)

Uzraudzības plānā(-os) ir jābūt izklāstītai uzraudzības stratēģijas praktiskajai piemērošanai visā stratēģijas termiņā. Tā kā uzraudzības plāns ir atvasināts no uzraudzības stratēģijas, tam jābūt balstītam uz riskiem, kas uzraudzības stratēģijā identificēti kā tādi, kuri ir jāuzrauga. Uzraudzības plānā ir arī īpaši jānorāda, kā darbosies saites starp drošības sertifikācijas un atļauju novērtēšanas procesu un uzraudzības procesu attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem visā drošības sertifikāta vai atļaujas termiņa darbības laikā, ja nepieciešams, arī norādot, kad ir vajadzīga koordinācija ar Aģentūru, tai darbojoties kā drošības sertifikācijas struktūrai, un ar citām VDI. Uzraudzības plānā jāiekļauj informācija par tā izveides un pārskatīšanas procesu un saistība ar uzraudzības stratēģiju, tostarp to, kā plāna rezultāti noved pie izmaiņām stratēģijā. Uzraudzības plānā sīki jāizklāsta, kuru dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju uzraudzība ir jāveic gadā, uz kuru attiecas plāns, un uzraudzības iemesli. Uzraudzības plānā jānorāda uzraudzībai piešķirjamie resursi. Jānorāda arī uzraudzības laikā piemērojamās metodes. Ja uzraudzības plāns attiecas uz jautājumiem, kas saistīti ar cilvēkfaktoriem, VDI jāmēģina, pamatojoties uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja DPS, noskaidrot, kā šādi jautājumi tiek pārvaldīti.

4.9 Izpildes panākšana

CSM attiecībā uz uzraudzību 7. panta 1. punktā ir noteikts, ka VDI jābūt kritērijiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja DPS konstatēto neatbilstību pārvaldībai, un 1. pielikumā ir noteikts, ka VDI attiecīgā gadījumā jāveic izpildes panākšanas darbība. Šī darbība būs atkarīga no tā, kādas sankcijas atsevišķi valsts tiesību akti VDI ļauj veikt. Saistībā ar CSM attiecībā uz uzraudzību neatbilstības gadījumi ir gadījumi, kad dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja DPS neatbilst pamatprasībai, proti, prasībai kontrolēt riskus. Sankcijām, ko varētu piemērot VDI, jābūt balstītām uz uzraudzības pamatprincipiem (sk. 4.3. sadaļu). VDI ir jāpierāda, ka ikviena tās veiktā darbība ir samērīga un vērsta uz konstatēto risku. CSM attiecībā uz uzraudzību (5. panta 2. punkta a) apakšpunkts) jautājumi, kuriem VDI būtu jāpievēršas, ir sadalīti būtiskās neatbilstībās un citās problēmjomās. To sankciju līmenim, ko VDI varētu piemērot, būtu jāatspoguļo neatbilstības vai problēmjomas pakāpe. Tāpat arī organizācijai, pret kuru īsteno izpildes panākšanas darbību, jāsaprot, kāpēc tiek piemērota sankcija un kas tai jādara, lai labotu situāciju. VDI var izmantot jebkuru izpildes panākšanas pārvaldības modeli, kurā atspoguļoti uzraudzības pamatprincipi, lai nodrošinātu, ka izpildes panākšanas darbību veikšana saskaņā ar valsts vai ES tiesību aktiem ir strukturēts un pārredzams process. Lai palīdzētu VDI, Aģentūra ir rokasgrāmatas veidā izstrādājusi izpildes panākšanas pārvaldības modeli, ko var izmantot kopā ar dažādiem valsts noteikumiem. (sk. *Aģentūras Rokasgrāmatu par izpildes panākšanas pārvaldības modeli*).

5 Uzraudzības informācijas nosūtīšana un savstarpējā atkarība starp vienotā drošības sertifikāta novērtējumu un ritekļu atļaujas novērtējumu

Ir skaidrs, ka uzraudzība ir līdzeklis, ar kuru VDI nodrošina, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja DPS darbojas saskaņā ar kārtību, kas noteikta sākotnējā pieteikumā vienotā drošības sertifikāta vai drošības atļaujas saņemšanai. Direktīvas (ES) 2016/798 17. panta 5. punktā un CSM attiecībā uz pārvaldību I pielikumā ir ļoti skaidri noteikts, ka tad, ja VDI uzraudzības laikā konstatē, ka vienotā drošības sertifikāta turētājs vairs neatbilst sertifikācijas nosacījumiem, tā var ierobežot vai atsaukt sertifikātu vai pieprasīt, lai to izdara Aģentūra, ja tā ir drošības sertifikācijas struktūra (viena strukturēta metode, kā to izdarīt, ir izklāstīta Aģentūras Rokasgrāmatā par izpildes panākšanas pārvaldības modeli). Saskaņā ar minētās direktīvas 17. panta 7. punktu VDI jānodrošina struktūras apakšsistēmu atbilstība būtiskajām prasībām, un tā vai drošības sertifikācijas struktūra var ierobežot vai atsaukt infrastruktūras pārvaldītāja drošības atļauju, ja nosacījumi, ar kuriem tā piešķirta, vairs netiek izpildīti.

CSM attiecībā uz uzraudzību 5. pantā ir izskaidrota vajadzība veikt uzraudzības laikā iegūtās informācijas apmaiņu ar VDI daļu, kas atbild par drošības sertifikāta novērtējumu, vai ar Aģentūru, lai atjaunotu vai atjauninātu vienoto drošības sertifikātu vai drošības atļauju. Tajā pašā pantā ir arī minēts, ka VDI ir jānosūta drošības sertifikācijas struktūrai vai VDI attiecībā uz pārrobežu infrastruktūru attiecīga informācija, kurā ietver vismaz:

- a) *aprakstu par būtiskajām neatbilstībām, kas var ietekmēt drošību vai radīt nopietnus drošības riskus, un jebkurām citām problēmjomām, kas identificētas uzraudzības pasākumu laikā. Šo informāciju var iegūt no revīzijām, drošības pārvaldības brieduma modeļa revīzijām un pārbaudes ziņojumiem, un to var apkopot kopsavilkuma veidā atkārtotam novērtējumam;*
- b) *informāciju par tā (to) rīcības plāna(-u) statusu, kuru(-s) izstrādājis dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs, lai novērstu a) punktā minētās būtiskās neatbilstības, un par attiecīgajām darbībām, ko veikusi valsts drošības iestāde, lai uzraudzītu šo problēmu atrisināšanu. Šo informāciju var iegūt no revīziju pēcpārbaudēm, drošības pārvaldības brieduma modeļa revīzijām un pārbaudēm;*
- c) *pārskatu par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja, kas darbojas tā dalībvalstī, drošības rādītājiem. Šo informāciju var iegūt no spēju/pārvaldības brieduma modeļa (ja tāds ir) vai pat ar eksperta spriedumu, izvērtējot drošības pārvaldības sistēmas procesu darbību un spēju (t. i., cik labi tie darbojas, lai izpildītu juridiskos pienākumus un pastāvīgi uzlabotu risku kontroli);*
- d) *informāciju par tā (to) rīcības plāna(-u) statusu, kuru(-s) izstrādājis dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs, lai novērstu iepriekšējā novērtējumā konstatētās neatrisinātās problēmas.*

VDI sniedz drošības sertifikācijas struktūrai informāciju, kas ir būtiska, lai saprastu, cik labi DPS darbojas praksē un vai pastāv kādas problēmjomas. Tas ļauj drošības sertifikācijas struktūrai mērķtiecīgāk virzīt savu novērtējumu.

Lai izpildītu šīs prasības, VDI ir jāizvērtē, kāda informācija par organizāciju, kuru regulē, ir būtiska atbilstoši minētajiem četriem punktiem. Attiecībā uz a) punktu ir skaidrs, ka informācijā jāiekļauj jautājumi, ko VDI norādījusi kā būtiskus attiecībā uz riska kontroli (ar drošības pārvaldības sistēmas starpniecību), un attiecībā uz b) un d) punktu jāiekļauj informācija par rīcību un grafikiem, par kuriem puses vienojušās attiecīgās problēmas atrisināšanai vai nu brīvprātīgi, kad rīkojas pati organizācija, vai ar VDI rīcības starpniecību, pieprasot, lai organizācija izlabo situāciju. Saskaņā ar c) punktu VDI ir jāiesniedz drošības sertifikācijas struktūrai vai VDI attiecībā uz pārrobežu infrastruktūru konspektīvs izklāsts par organizācijas drošības

rādītājiem. To var izdarīt, piemēram, ar ziņojumu par attiecīgās organizācijas uzraudzību vai pārvaldības brieduma modeļa rezultātus par organizāciju, kuri sniedz pārskatu par DPS relatīvo veiktspēju.

Papildus iepriekš uzskaitītajam arī turpmāk norādītais zināmā mērā var būt noderīgs drošības sertifikācijas iestādei, lai saprastu, kā darbojas DPS:

- a) dažādi iepriekšējie uzraudzības pasākumi, kas veikti kopš iepriekšējās vienotā drošības sertifikāta vai drošības atļaujas piešķiršanas, un turpmākie pasākumi pēc VDI ieteikumiem, ko tā sniegusi, pamatojoties uz tās veiktajiem uzraudzības pasākumiem. Šo informāciju var iegūt no VDI uzraudzības plāna(-iem) un to pasākumu saraksta, kas veikti pēc VDI ieteikumiem attiecīgajam dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam vai infrastruktūras pārvaldītājam;
- b) izklāsts par turpmākajiem uzraudzības pasākumiem, ko VDI plāno veikt attiecībā uz konkrēto dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vai infrastruktūras pārvaldītāju. Šo informāciju var iegūt no potenciālā(-ajiem) VDI uzraudzības plāna(-iem);
- c) rezultāti, kas gūti, vācot un analizējot informāciju par negadījumiem/starpgadījumiem un sūdzībām, kas iesniegtas VDI un attiecas uz drošības pārvaldības sistēmas veiktspēju, iekļaujot īsu kopsavilkumu par katru notikumu un katru VDI veikto pasākumu, lai uzraudzītu problēmu atrisināšanu. Šo informāciju var apkopot un analizēt no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja gada drošības pārskata, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja negadījumu/starpgadījumu ziņojumiem VDI un arī no datubāzēm vai reģistriem, piemēram, [ERAIL](#), kas attiecas uz dzelzceļa starpgadījumu un negadījumu izmeklēšanu;
- d) informācija par nopietniem drošības riskiem, kas atklāti iekšējā revīzijā un citos dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja pārraudzības pasākumos, jautājumu slēgšanas rīcības plāna statuss un jebkurš pasākums, ko veikusi VDI, lai kontrolētu tā izpildi un efektivitāti, kopš iepriekšējās vienotā drošības sertifikāta vai drošības atļaujas piešķiršanas. Šo informāciju var apkopot un analizēt no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja gada drošības pārskata (t. i., pārskata par to, kā tiek piemērota CSM attiecībā uz pārraudzību);
- e) attiecīgās VIS ziņotā informācija par notiekošajām izmeklēšanām attiecībā uz jebkuriem notikumiem, kas saistīti ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja darbībām, un ieteikumiem no iepriekšējām izmeklēšanām, kurus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs vēl nav izpildījis. Šo informāciju var apkopot un analizēt no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja gada drošības pārskata, kā arī no datubāzēm vai reģistriem, piemēram, [ERAIL](#), kas attiecas uz dzelzceļa starpgadījumu un negadījumu izmeklēšanu. Saskaņā ar CSM attiecībā uz uzraudzību 8. panta 3. punktu VDI ir jākoordinē sava darbība arī ar VIS. Pieņem, ka šādas koordinācijas laikā VDI un VIS dalās attiecīgajā informācijā;
- f) izklāsts par jebkādu valsts tiesību aktos noteiktu VDI izpildes panākšanas darbību, kas attiecas uz drošības pārvaldības sistēmas veiktspēju un ir īstenota pret dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vai infrastruktūras pārvaldītāju kopš iepriekšējās vienotā drošības sertifikāta vai drošības atļaujas piešķiršanas. Šī informācija attiecas uz VDI darbībām, ko tā veikusi, lai panāktu savu lēmumu izpildi, piemēram, uz paziņojumu par uzlabojumiem/aizliegumu, sankcijām, pagaidu drošības pasākumiem (Direktīvas (ES) 2016/798 17. panta nozīmē);
- g) jebkāda papildu informācija, ko VDI uzskata par svarīgu novērtējuma nolūkos. Papildu informāciju var apkopot un analizēt no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja gada drošības pārskata un no VDI gada pārskata.

Parasti pieņem, ka iepriekš uzskaitīto informāciju VDI sniedz drošības sertifikācijas iestādei brīdī, kad tiek iesniegts pieteikums par vienotā drošības sertifikāta atjaunošanu. Ja, veicot uzraudzību, VDI nolemj īstenot

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

izpildes panākšanas darbību, tostarp apsūdzības izvirzīšanu pret dzelzceļa pārvadājumu organizāciju, un uzskata, ka drošības sertifikācijas iestādei ir jāapsver vienotā drošības sertifikāta atsaukšana, tai par attiecīgo lietu tieši jāinformē drošības sertifikācijas iestāde, nevis jāgaida, līdz tiek iesniegts pieteikums pat vienotā drošības sertifikāta atjaunošanu.

Tas attiecīgi nozīmē, ka ir vajadzīga zināma koordinācija starp struktūrām, kas veic uzraudzību, un struktūrām, kas veic sertifikāciju. Ir nepārprotami svarīgi pārliecināties, vai struktūras, kas veic uzraudzību, un struktūras, kas veic drošības novērtējumu, apmainās ar attiecīgo informāciju, lai jautājumus, kas attiecas uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja DPS, pienācīgi risinātu atbilstošā struktūra. VDI uzraudzības stratēģijās un plānos jābūt ietvertai šādu jautājumu pārvaldības kārtībai.

Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2018/763 [*vienoto drošības sertifikātu izsniegšanas praktiskā kārtība*] 11. panta 3. punktā ir paskaidrots, ka pēc novērtējuma drošības sertifikācijas iestāde vienojas ar VDI par to, kuri jautājumi pēc novērtējuma vēl nav atrisināti un kurus var atlikt, lai tos novērtētu vēlāk uzraudzības laikā.

Attiecībā uz ritekļu atļaujām ir svarīgi, ka ir ieviests arī mehānisms, ko struktūras, kuras apstiprina ritekļu atļaujas, var izmantot, lai nodotu attiecīgo informāciju no ritekļu atļaujas tām struktūrām, kas veic uzraudzību, jo īpaši saistībā ar ritekļu izmantošanas nosacījumu ierobežojumiem. Līdzīgi arī VDI ir jāievieš mehānisms, ko struktūras, kuras veic uzraudzību, var izmantot, lai nodotu informāciju atpakaļ struktūrām, kas izdekušas konkrēta ritekļa atļauju, ja ir šaubas, vai ritekļis joprojām atbilst nosacījumiem, ar kādiem piešķirta ritekļa tipa atļauja vai atļauja ritekļa laišanai tirgū. Jāņem vērā, ka ritekļa ekspluatācijas laikā var konstatēt defektus, kas ietekmē visus attiecīgā tipa vai sērijas ritekļus. Ja tā notiek, atkarībā no defekta var izdot drošības brīdinājumu, izmantojot drošības informācijas sistēmu (SIS). VDI būtu arī jārikojas, lai kontrolētu, kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs ir kontrolējis risku, un jāziņo AAS.

6 Koordinācija starp VDI

CSM attiecībā uz uzraudzību 8. pants nosaka, ka VDI jākoordinē savi uzraudzības pasākumi ar citu VDI uzraudzības pasākumiem, ja tiek veiktas pārrobežu darbības. Šāda koordinācija ir vajadzīga, lai izvairītos no VDI centienu dublēšanās un no tā, ka pie organizācijām, kas tiek uzraudzītas, vērsas dažādu valstu drošības regulatīvās iestādes. Koordinācija ir arī vajadzīga, lai pārliecinātos, ka dažādās VDI, kas veic pārrobežu darbību uzraudzību, apmainās ar attiecīgo informāciju, lai uzraudzība noritētu efektīvi. Uzraudzības pasākumu koordinācijas gadījumā VDI savstarpēji ir jāizlemj, kura no tām būs vadošā "VDI". Šajā kontekstā "vadošā" VDI ir VDI, kas darbojas kā uzraudzības pasākumu vispārējais koordinators un galvenā kontaktpersona iesaistītajam dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam vai infrastruktūras pārvaldītājam. "Vadošā" VDI var būt VDI no dalībvalsts, kurā notiek lielākā daļa darbību vai kurā ir reģistrēta organizācija, kas tiek uzraudzīta. VDI jāvienojas par galvenajām jomām, kas jāpārbauda uzraudzības laikā visā vienotā drošības sertifikāta vai drošības atļaujas darbības ciklā, un jāizstrādā plāns, lai īstenotu pasākumus, par kuriem tās kopīgi vienojušās. VDI jāvienojas arī par strīdu izšķiršanas procesu, ko izmanto, lai risinātu jebkādas domstarpības starp VDI, kuras veic uzraudzības pasākumu.

CSM attiecībā uz uzraudzību II pielikumā ir ietverts koordinētas un kopīgas uzraudzības satvars, ko VDI var izmantot šā procesa pārvaldībā. Galvenie punkti paredz, ka uzraudzībai jābūt koordinētai tā, lai neradītu liekas neērtības dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, piemēram, nodrošinot, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma galvenos darbiniekus neiztaujā dažādas VDI vienā un tajā pašā laikā vai ka vienā un tajā pašā vietā netiek veikti vairāki informācijas vākšanas apmeklējumi īsā laikposmā. Ja VDI darbojas saskaņā ar tiesību aktu normām, kas neparedz vai neatļauj "kopīgu uzraudzību", tam jābūt atspoguļotam ar savstarpēju vienošanos starp VDI. Šādā gadījumā "vadošajai" (vai koordinējošajai) VDI kopā ar pārējām attiecīgajām VDI ir jāizstrādā kopīgs plāns vajadzīgo uzraudzības pasākumu īstenošanai katrā dalībvalstī.

Ja starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir noslēgta partnerības vienošanās (vai līgums), pieļaujot, ka vilciens no vienas dalībvalsts kļūst par vilcienu no citas dalībvalsts brīdī, kad tas šķērso robežu (pat ja apkalpe un vilciens pieder dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam pirmajā dalībvalstī), tad attiecīgajām VDI savstarpēji jākoordinē sava darbība, lai nodrošinātu, ka tiek pienācīgi pārvaldīti riski saistībā ar jautājumiem saskarnē starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, piemēram, apmācību, ko paredz attiecīgos valsts vai starptautiskos noteikumos, un iesaistīto vilcienu tehnisko apkopi. Ja kāda no VDI atklāj problēmas kāda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma kārtībā šādos apstākļos, tai jāsadarbojas ar attiecīgajām kaimiņvalstu VDI, lai vienotos par rīcību problēmu risināšanai.

Plašāka informācija atrodama *Aģentūras Rokasgrāmatā par koordināciju starp VDI*.

7 Cilvēkfaktori un drošības kultūra

Gan drošības novērtējuma, gan uzraudzības nolūkos VDI personālam jāspēj identificēt cilvēkfaktorus un drošības kultūras stratēģiju, un to, kā uzraudzītā organizācija integrē šādus jautājumus savā DPS (sk. CSM attiecībā uz DPS I un II pielikumu). Tādējādi VDI būtu jāizveido informācijas bāze par to, kā tiek ņemti vērā cilvēkfaktori un drošības kultūras jautājumi, ko savukārt var izmantot kā papildu resursu uzraudzības stratēģijas un uzraudzības plāna(-u) izstrādei (sk. arī *Aģentūras Rokasgrāmatu par DPS prasībām* un *Aģentūras Rokasgrāmatu par pārvaldības brieduma modeli*).

8 Sadarbība ar citām kompetentām iestādēm vai struktūrām

Paredzams, ka VDI, kas darbojas kā drošības regulatīvā iestāde dalībvalstī, attiecīgā gadījumā būs jāsadarbjas ar citām kompetentām iestādēm vai struktūrām to funkciju izpildes gaitā.

CSM attiecībā uz uzraudzību 8. panta 3. punktā ir noteikts, ka VDI ir jāizstrādā kārtība sadarbībai ar citām attiecīgām struktūrām, piemēram, VIS, sertifikācijas struktūru AAS vai citām kompetentām iestādēm, lai dalītos ar attiecīgo informāciju un pienācīgi pievērstos nopietniem drošības riskiem. Šā noteikuma mērķis ir nodrošināt, ka subjekti, kuriem ir attiecīgas pilnvaras un kuriem varētu būt jāveic konkrētas darbības, tiek pienācīgi informēti un var attiecīgi reaģēt.

Piemēram, var būt nepieciešams sadarboties ar iestādēm, kurām ir uzdots regulēt bīstamas preces, darba inspekcijām, policiju (krimināltiesiskā tiesībsardzība), vides regulatīvajām iestādēm, AAS sertifikācijas struktūrām, dzelzceļa regulatīvajām iestādēm, atļauju piešķiršanas vai sertificēšanas struktūrām un licencēšanas iestādēm.

Turpmāk izklāstīti ilustratīvi šādas sadarbības piemēri. VDI jānodrošina, ka vajadzības gadījumā to stratēģija un plāni tiek attiecīgi pielāgoti.

8.1 Atļauju piešķiršanas vai sertificēšanas struktūras

Paredzams, ka pēc vajadzības VDI sadarbosies ar citām atļauju piešķiršanas struktūrām (piemēram, struktūrām, kas atbild par ritekļu atļauju izsniegšanu) vai sertificēšanas struktūrām (piemēram, struktūrām, kas atbild par vilcienu vadītāju apmācības centru sertificēšanu). No uzraudzības viedokļa VDI, kas veic uzraudzību, ir jāpieņem sertifikāti vai atļaujas, ko uzrāda kā apliecinājumu par atbilstību ES vai citiem noteikumiem, ciktāl tie attiecas uz uzraudzības priekšmetu. Ja VDI, veicot uzraudzības pasākumu, uzzina par nopietnu drošības problēmu, kas saistīta ar lietu, attiecībā uz kuru tiek uzrādīta atļauja vai sertifikāts, tai attiecīgā gadījumā jāveic korektīva pagaidu darbība (piemēram, jāaptur ritekļa izmantošana) un lieta jānodod attiecīgajai struktūrai, kas atbild par sertifikāta vai atļaujas izdošanu.

8.2 Darba drošības jautājumi

Dažas VDI atbild par darba drošības jautājumiem to dalībvalsts tiesiskajā regulējumā, bet citas — ne. Pirmajā minētajā gadījumā, ja uzraudzības laikā kļūst aktuāli ar darba drošību saistīti jautājumi, tie jārisina uzraudzības veicējiem. Ja otrajā minētajā gadījumā VDI darbinieki, kuri veic uzraudzību, uzzina par darba drošības problēmām, viņiem jāinformē uzraudzītā organizācija par konstatētajām problēmām un tad lieta jānodod attiecīgajai kompetentajai iestādei turpmākai rīcībai. VDI pēc vajadzības arī jākoordinē sava darbība un jāsadarbjas ar atbildīgo darba drošības regulatīvo iestādi, lai nodrošinātu to attiecīgo stratēģiju un plānu saskaņošanu.

8.3 Noteikumi par vilcienu vadītājiem un viņu darba, vadīšanas un atpūtas laiku

Ar Direktīvas (ES) 2016/798 17. panta 4. punktu nosaka, ka kompetentajai iestādei ir pienākums nodrošināt noteikumu ievērošanu attiecībā uz vilcienu vadītāju darba, vadīšanas un atpūtas laiku. Ja šāda kompetentā iestāde nav VDI, tad tai ir jāsadarbojas ar VDI, lai VDI varētu veikt uzraudzības darbību. No minētā izriet, ka gadījumā, ja VDI nav kompetentā iestāde, kam jānodrošina minēto noteikumu ievērošana, bet tā, veicot uzraudzību, uzzina par problēmām saistībā ar noteikumu ievērošanu, tai, cik vien iespējams drīz, ir jāinformē kompetentā iestāde par saviem konstatējumiem.

8.4 Sadarbība starp VDI un citām regulatīvajām iestādēm

Direktīvas (ES) 2012/34/ES 56. panta 3. punktā ir noteikts:

“Regulatīvā iestāde cieši sadarbojas arī ar valsts drošības iestādi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2008/57/EK (2008. gada 17. jūnijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā nozīmē un ar licencēšanas iestādi šīs direktīvas nozīmē.

Dalībvalstis nodrošina, ka šīs iestādes kopīgi izstrādā informācijas apmaiņas un sadarbības sistēmu, kuras mērķis ir novērst faktorus, kas nelabvēlīgi ietekmē konkurenci vai drošību dzelzceļa pārvadājumu tirgū. Šajā sistēmā ietver mehānismu, ar kura palīdzību regulatīvā iestāde var sniegt valsts drošības un licencēšanas iestādei ieteikumus par jautājumiem, kas var ietekmēt konkurenci dzelzceļa pārvadājumu tirgū, bet valsts drošības iestādei – par jautājumiem, kas var ietekmēt drošību tajā. Neskarot katras iestādes tiesības uz neatkarīgu darbību tai noteiktajās kompetences jomās, attiecīgā iestāde pirms lēmumu pieņemšanas izskata šādus ieteikumus. Ja attiecīgā iestāde nolemj atkāpties no šiem ieteikumiem, tā savā lēmumā to pamato.”

Praksē tas var nozīmēt turpmāko:

- a) situācijā, kad regulatīvā iestāde prasa attiecīgajam dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam “atvērt” pakalpojumus konkurencei, bet tas atsakās, atsaucoties uz drošības apsvērumiem, regulatīvajai iestādei jāprasa VDI kā “drošības regulatīvās iestādes” viedoklis par to, vai tas ir pamatots iemesls pakalpojumu “neatvēršanai”. Tad regulatīvajai iestādei, izlemjot, kā rīkoties, ir jāņem vērā VDI viedoklis;
- b) situācijā, kad infrastruktūras pārvaldītājs plāno iesniegt VDI pieteikumu par atļaujas piešķiršanu, lai laistu ekspluatācijā ETCS 1. līmeņa lauka iekārtu apakšsistēmu, kurai ir dažas no neobligātajām funkcijām (piemēram, cilpas “infill”, radio “infill”), ja šajā nolūkā ritekļi ir jāaprīko ar attiecīgu aprīkojumu, lai tos varētu ekspluatēt šādā līnijā, tad VDI jāprasa, lai regulatīvā iestāde apstiprina, ka tādējādi netiek diskriminēti dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un ka attiecīgā informācija ir darīta zināma visām ieinteresētajām personām, nodrošināt tām vajadzīgo laiku, lai attiecīgi pielāgotu to ritošo sastāvu.

8.6 Sadarbība starp VDI un licencēšanas iestādi

Direktīvā (ES) 2012/34/ES ir noteikts turpmākais.

Direktīvas 24. panta 3. punkts: *“Neatkarīgi no 1. punkta, ja licenci aptur vai atsauc, pamatojoties uz neatbilstību prasībai par finanšu pietiekamību, licencēšanas iestāde var piešķirt pagaidu licenci līdz attiecīgā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma reorganizācijas pabeigšanai ar noteikumu, ka nav apdraudēta drošība. Tomēr pagaidu licence ir derīga ne ilgāk kā sešus mēnešus no tās piešķiršanas dienas.”*

Direktīvas 24. panta 5. punkts: “Ja notiek izmaiņas, kas ietekmē uzņēmuma juridisko statusu, un jo īpaši uzņēmumu apvienošanās vai pārņemšanas gadījumā, **licencēšanas iestāde var nolemt, ka licence atkārtoti jāiesniedz apstiprināšanai. Attiecīgais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums var turpināt darbību, ja vien licencēšanas iestāde nenolemj, ka ir apdraudēta drošība. Minētajā gadījumā sniedz šāda lēmuma pamatojumu.**”

Praksē licencēšanas iestādei, pieņemot lēmumu par licences piešķiršanu, ir jāapspriežas ar VDI kā drošības regulatīvo iestādi. Licencēšanas iestādei ir jāatbild uz jautājumu, vai var tikt apdraudēta drošība. Ja tā prasa, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums darbojas saskaņā ar pagaidu licenci (sk. 24. panta 3. punktu). Otrais jautājums, kas jāizvērtē, ir par to, vai licences pieteikums ir atkārtoti jāiesniedz apstiprināšanai (sk. 24. panta 5. punktu). Pieņemot lēmumus, licencēšanas iestāde ņem vērā VDI kā drošības regulatīvās iestādes viedokli.

8.7 Sadarbība starp VDI un AAS sertifikācijas struktūru

VDI un AAS sertifikācijas struktūrām jāsadarbojas, lai izvairītos no darbību dublēšanās. Tas nozīmē, ka tad, ja VDI uzraudzības laikā konstatē ritekli (kravas vagonu), kam ir slikti veikta tehniskā apkope, un tāpēc tai ir šaubas par konkrētās AAS spēju izpildīt prasības, uz kuru pamata tā sertificēta, VDI šāda informācija jānodod attiecīgajai AAS sertifikācijas struktūrai, kā noteikts AAS regulas 9. pantā. Līdzīgi, ja AAS sertifikācijas struktūra atsakās sertificēt esošu AAS, tai jānodod šāda informācija jānodod attiecīgajam VDI. Šāda informācija palīdzēs VDI attiecīgi pielāgot to uzraudzības stratēģiju un plānu.

9 Kompetences pārvaldības satvars

Saskaņā ar CSM attiecībā uz uzraudzību 6. pantu VDI nodrošina, ka uzraudzībā iesaistītais personāls ir pietiekami kompetents. VDI ir jāatlasa un jāapmāca šādi darbinieki un jāuztur to kompetence, īstenojot kompetences pārvaldības sistēmu. Katras atsevišķās VDI pašas ziņā ir iecerēt un ieviest savu kompetences pārvaldības sistēmu saskaņā ar CSM regulas 6. pantu. Lai palīdzētu VDI tikt galā ar šo jautājumu, Aģentūra ir izveidojusi norādījumus par kompetences pārvaldības sistēmu, un šajā rokasgrāmatā būs sniegtas norādes par to, kas ir uzskatāma par piemērotu kompetences pārvaldības sistēmu un kādi jautājumi VDI ir jāapsver, izstrādājot šādu sistēmu (sk. *Aģentūras Rokasgrāmatu par kompetences pārvaldības satvaru*). Tomēr rokasgrāmatā nav konkrēti norādīts, kādai jābūt kompetences pārvaldības sistēmai, jo to noteiks katra individuālā VDI.

Pielikums.Ieteicamais uzraudzības stratēģijas paraugs

Satura rādītājs

1. Pamatinformācija

2. Mērķis

3. Principi

- a. **Samērīga** ar riskiem, ko pārvalda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, nevis to rentabilitāti, resursu pieejamību vai to, kāds ir to noslēgto līgumu atlikušais darbības termiņš;
- b. **konsekventa** attiecībā uz pieeju, īstenojot [VDI nosaukums] dažādo darbību klāstu;
- c. **vērsta** uz uzņēmumu drošības pārvaldības sistēmas efektivitāti, pārbaudot, vai personas katrā uzņēmumā izmanto savu pārvaldības sistēmu, lai sasniegtu drošus mērķus;
- d. **pārredzama** un atklāta attiecībā uz politiku, praksi un pieeju, ko pieņēmusi [VDI nosaukums], vienlaikus ņemot vērā vajadzību uzņēmumiem ievērot dažu jautājumu konfidencialitāti starp tiem un dalībvalsti;
- e. **taisnīga** un atbilstoši likumam **atbildīga** par darbībām, jo īpaši izpildes panākšanu, ievērojot [VDI nosaukums] izpildes panākšanas politiku;
- f. **sadarbība: VDI sadarbosies ar citām kompetentām iestādēm, lai nodrošinātu, ka tiek risināti abpusēji svarīgi jautājumi saistībā ar drošību;**
- g. **informēta**, proti, izmanto informāciju no daudziem avotiem, piemēram, drošības sertifikātu novērtējuma un VIS veiktās izmeklēšanas konstatējumiem.

4. Uzraudzības kārtība

- a. Pārvaldība
- b. Personāls

5. Riska līmeņi dalībvalstī

6. Uzraudzības stratēģiskās prioritātes

- a. Drošības pārvaldības sistēmas
- b. Sadarbība ar citām valstu drošības iestādēm
- c. Uzraudzības galvenās prioritātes
- d. Uzraudzības sekundārās prioritātes

7. Uzraudzības metodes

8. Kā notiek uzraudzības plānu izstrāde

9. Izpildes nodrošināšana

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