

Lepší železničný systém pre
našu spoločnosť.

Príručka

Príručka o dohľade

	<i>Vypracoval</i>	<i>Overil</i>	<i>Schválil</i>
<i>Meno</i>	S. D'ALBERTANSON	M. SCHITTEKATTE	C. CARR
<i>Funkcia</i>	projektový úradník	projektový manažér	vedúci oddelenia
<i>Dátum</i>	29. 06. 2018	29. 06. 2018	29. 06. 2018
<i>Podpis</i>			

História dokumentu

<i>Verzia</i>	<i>Dátum</i>	<i>Poznámky</i>
1.0	29. 06. 2018	Konečná verzia určená na zverejnenie.

Tento dokument je právne nezáväzným usmernením Železničnej agentúry Európskej únie. Nie sú ním dotknuté rozhodovacie procesy predpokladané v platných právnych predpisoch EÚ. Záväzný výklad práva EÚ patrí do výlučnej právomoci Súdneho dvora Európskej únie.

1. Úvod

1.1 Účel príručky

Vnútroštátne bezpečnostné orgány (NSA) v Európe sa líšia svojou veľkosťou a zložitosťou. V tomto usmernení sa stanovuje, ako môžu NSA vykonávať dohľad najmä nad svojimi manažérmi infraštruktúry a železničnými podnikmi, ale aj nad subjektmi zodpovednými za údržbu, a to konzistentným spôsobom zodpovedajúcim ich veľkosti, ak je to vhodné. Cieľom tejto príručky je poskytnúť NSA a iným zainteresovaným stranám vysvetlenie o úlohe, ktorú zohráva dohľad v rámci európskeho železničného systému, a o tom, ako súvisí s posúdením bezpečnosti.

Poznámka: Pre účel koordinácie činnosti dozoru pri preprave nebezpečného tovaru po železnici by NSA malo mať priamu úlohu kompetentného orgánu resp. malo by mať spolupracujúcu úlohu ako styčný orgán s iným kompetentným orgánom dozorujúcim prepravu nebezpečného tovaru.

1.2 Čo je dohľad?

Dohľad sú opatrenia, ktoré NSA zaviedol s cieľom dohliadať na efektivitu systému riadenia bezpečnosti po udelení bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia vrátane toho, či sú všetky potrebné požiadavky dlhodobo v zhode.

Tento dohľad sa vzťahuje na činnosti NSA s cieľom zabezpečiť, aby organizácia, ktorej bolo udelené jednotné bezpečnostné osvedčenie alebo bezpečnostné povolenie, udržiavala svoj systém riadenia bezpečnosti tak, aby počas platnosti tohto bezpečnostného osvedčenia účinne riadil riziká, ako aj niekoľko ďalších špecifických úloh stanovených v delegovanom nariadení Komisie (EÚ) 2018/761 (ďalej len „spoločná bezpečnostná metóda dohľadu“). Na vykonávanie dohľadu by sa mal NSA uistiť, že má kvalifikovaných ľudí, ktorí prešli výberom a ktorých spôsobilosť je udržiavaná systémom riadenia kompetencií.

Spoločná bezpečnostná metóda (CSM) dohľadu spíňa požiadavky smernice (EÚ) 2016/798, pokiaľ ide o potrebu, aby NSA vykonávali nad železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry v rámci svojej jurisdikcie po udelení jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia.

Podľa článku 17 smernice 2016/798 každý vnútroštátny bezpečnostný orgán na území členského štátu, v ktorom je usadený, dozerá na trvalé dodržiavanie právnej povinnosti uloženej článkom 9 tej istej smernice pre železničné podniky a manažérov infraštruktúry, ktorá sa týka využívania systému riadenia bezpečnosti (SMS). Pri vykonávaní tejto funkcie musia NSA zabezpečiť, aby ich činnosti dohľadu zahŕňali:

- *monitorovanie účinnosti uplatňovania systému riadenia bezpečnosti železničnými podnikmi alebo manažérmi infraštruktúry, a to čiastočne alebo ako celku,*
- *monitorovanie správneho uplatňovania príslušných spoločných bezpečnostných metód (CSM) železničnými podnikmi alebo manažérmi infraštruktúry prostredníctvom ich systému riadenia bezpečnosti vrátane prípadu, ak je železničný podnik alebo manažér infraštruktúry subjekt zodpovedný za údržbu (ECM) svojich vlastných vozidiel a nie je certifikovaný v súlade s nariadením o subjektoch zodpovedných za údržbu,*
- *monitorovanie toho, aby komponenty interoperability na ich území boli v súlade so základnými požiadavkami stanovenými v článku 8 smernice (EÚ) 2016/797 prostredníctvom systému riadenia bezpečnosti železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry.*

Na základe výsledkov svojho dohľadu môžu NSA prijať primerané vykonávanie opatrenia (napr. dočasné bezpečnostné opatrenia) s cieľom zabezpečiť súlad s právnymi predpismi, identifikovať príležitosti na zlepšenie svojho vnútroštátneho práva v záujme lepšej účinnosti a informovať zainteresované strany o zmenách v regulačnom bezpečnostnom rámci, ako aj o všetkých vznikajúcich rizikách alebo zvýšení rizík v ich členských štátoch.

Dohľad by sa zvyčajne vykonával v jazyku členského štátu, v ktorom sa vykonáva dohľad, pokiaľ medzi príslušným NSA pre oblasť prevádzky a organizáciou, nad ktorou sa vykonáva dohľad, neexistuje dohoda o použití iného jazyka.

1.3 Komu je určená táto príručka?

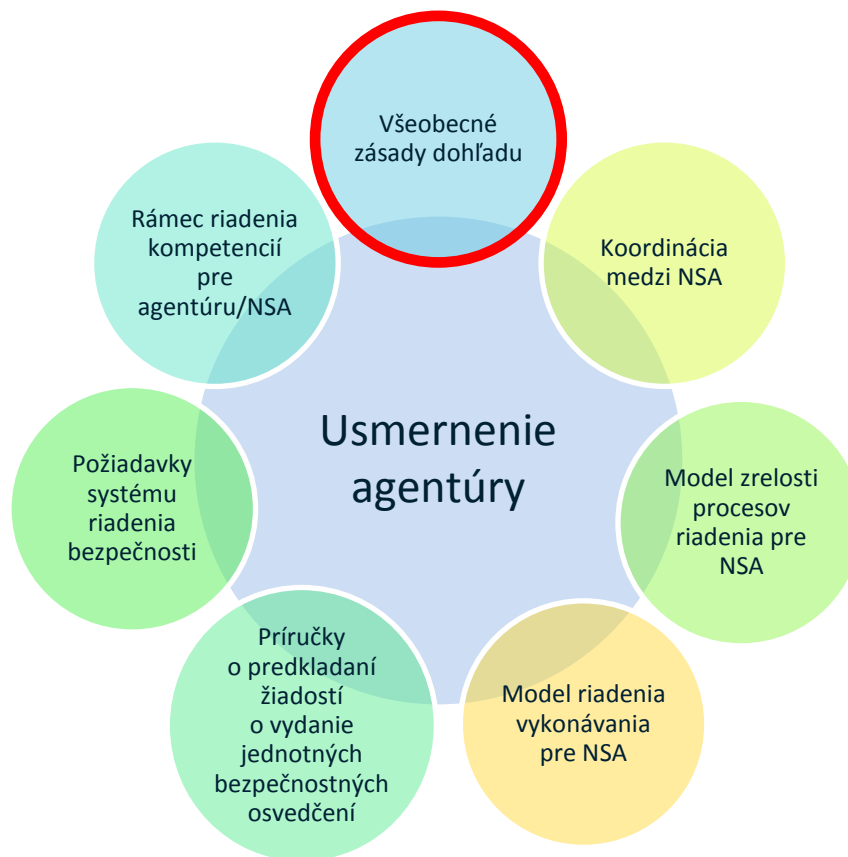
Táto príručka je primárne určená pre NSA s cieľom pomáhať im pri plnení požiadaviek spoločných bezpečnostných metód dohľadu po udelení jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia. Táto príručka je tiež k dispozícii tým, v prípade ktorých sa vykonáva dohľad s cieľom zistiť, čo možno očakávať v priebehu ich vzťahu s NSA, čo im potom pomôže pri plánovaní a organizovaní.

1.4 Rozsah pôsobnosti

Poskytuje podrobné praktické informácie na podporu pochopenia požiadaviek týkajúcich sa dohľadu stanovených v právnom rámci EÚ.

1.5 Štruktúra usmernenia

Tento dokument je súčasťou zhrnutia usmernenia agentúry, ktoré podporuje železničné podniky, manažérov infraštruktúry, vnútroštátne bezpečnostné orgány a agentúru pri plnení ich úloh a vykonávaní ich povinností v súlade so smernicou (EÚ) 2016/798.



Obrázok 1: Súhrn usmernenia agentúry

1.6 Nad kým sa vykonáva dohľad?

Z uvedeného právneho kontextu vyplýva, že NSA musia vykonávať dohľad nad subjektmi, ktoré majú jednotné bezpečnostné osvedčenie alebo bezpečnostné povolenie, čiže nad železničným podnikom, resp. manažérom infraštruktúry. Robia tak na účely kontroly, či tieto subjekty plnia záväzok stanovený v ich žiadostiach o jednotné bezpečnostné osvedčenie alebo bezpečnostné povolenie na zachovanie systému riadenia bezpečnosti, ktorý riadi riziko.

Obsah

1. ÚVOD	2
1.1 ÚČEL PRÍRUČKY	2
1.2 ČO JE DOHĽAD?	2
1.3 KOMU JE URČENÁ TÁTO PRÍRUČKA?	3
1.4 ROZSAH PÔSOBNOSTI	3
1.5 ŠTRUKTÚRA USMERNENIA	3
1.6 NAD KÝM SA VYKONÁVA DOHĽAD?	4
2. VYMEDZENIE POJMOV	6
3. DOHĽAD ZALOŽENÝ NA RIZIKÁCH	7
4. STRATÉGIA DOHĽADU	10
4.1 ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE	10
4.2 CIEĽ	10
4.3 ZÁSADY DOHĽADU (PREPOJENIE S MODELOM RIADENIA VYKONÁVANIA)	10
4.4 OPATRENIA NA ÚČELY DOHĽADU	12
4.5 ÚROVNE RIZIKA V ČLENSKOM ŠTÁTE	12
4.6 STRATEGICKÉ PRIORITY PRE DOHĽAD	12
4.7 TECHNIKY DOHĽADU	13
4.8 PLÁNY DOHĽADU	15
4.9 VYKONÁVANIE	16
5. POSTÚPENIE INFORMÁCIÍ O DOHĽADE A VZÁJOMNÁ ZÁVISLOSŤ S POSÚDENÍM JEDNOTNÉHO BEZPEČNOSTNÉHO OSVEDČENIA A POVOLENIA PRE VOZIDLÁ	17
6. KOORDINÁCIA MEDZI NSA	20
7. ĽUDSKÉ FAKTORY A KULTÚRA BEZPEČNOSTI	21
8. SPOLUPRÁCA S INÝMI PRÍSLUŠNÝMI ORGÁNMI ALEBO SUBJEKTMI	21
8.1 POVOĽUJÚCE ALEBO CERTIFIKAČNÉ ORGÁNY	21
8.2 OTÁZKY BEZPEČNOSTI NA PRACOVISKU	21
8.3 PRAVIDLÁ TÝKAJÚCE SA PRACOVNÉHO ČASU, ČASU VEDENIA VOZIDLA A ODPOČINKU PRE RUŠŇOVODIČOV	22
8.4 SPOLUPRÁCA MEDZI NSA A ĎALŠÍMI REGULAČNÝMI ORGÁNMI	22
8.5 SPOLUPRÁCA MEDZI NSA A LICENČNÝM ORGÁNOM	22
8.6 SPOLUPRÁCA MEDZI NSA A CERTIFIKAČNÝM ORGÁNOM ECM	23
9. RÁMEC RIADENIA KOMPETENCIÍ	23
PRÍLOHA NAVRHOVANÁ ŠABLÓNA PRE STRATÉGIU DOHĽADU	24

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.
Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

2. Vymedzenie pojmov

V tejto príručke sa používajú tieto vymedzenia pojmov:

Príslušné zainteresované strany

Príslušnými zainteresovanými stranami je každý, kto zohráva úlohu v železničnej prevádzke alebo ju ovplyvňuje, a kto má záujem o bezpečnostné výstupy, napr. odvetvové orgány, organizácie cestujúcich alebo miestne orgány.

Zbytočné nepríjemnosti

To jednoducho znamená, že ak idete do železničného podniku vykonávať určitý dohľad, táto práca je koordinovaná tak, aby železničný podnik nemal dva rôzne súbory dohľadu, ktoré vyžadujú rozhovor s tými istými ľuďmi naraz alebo aby nemal niekoľko návštev dohľadu v rovnakom časovom rozmedzí od rôznych ľudí z toho istého oddelenia. Ide o plánovanie nevyhnutných zásahov čo najefektívnejšie, aby bola práca vykonaná v rozumnom časovom rámci bez toho, aby to viedlo k závažnému narušeniu organizácie, nad ktorou sa vykonáva dohľad.

Mechanizmy riadenia

Mechanizmy riadenia sa vzťahujú na procesy a postupy systému riadenia bezpečnosti, ktoré zaviedol železničný podnik alebo manažér infraštruktúry na riadenie bezpečnosti a dosiahnutie bezpečnostných cieľov pri súčasnom dodržiavaní svojich právnych povinností a ďalších požiadaviek týkajúcich sa bezpečnosti.

Významné nedodržanie predpisov

Významné nedodržanie je problém identifikovaný NSA, ak je odchýlka od očakávanej pozície taká, že pod vedením uvedeného NSA alebo bezpečnostného certifikačného orgánu musí byť prijaté nápravné opatrenie s možným zväznením pozastavenia platnosti alebo zrušenia jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia.

Ostatné dotknuté oblasti

Ostatné dotknuté oblasti sa vzťahujú na situáciu, ak NSA počas dohľadu zistil odchýlku od očakávanej pozície, ktorá však nie je dostatočne závažná na prijatie priameho opatrenia, ale je dostatočne závažná na to, aby NSA zaznamenal svoje zistenia a informoval organizáciu, nad ktorou sa vykonáva dohľad, o potrebe zlepšenia pozície. Informácie v oboch kategóriách, ktoré zistil NSA, by mali byť postúpené orgánu bezpečnostnej certifikácie, a to v primeranej lehote po podaní žiadosti o vydanie jednotného bezpečnostného osvedčenia, aby tento orgán mohol zvážiť všetky otázky týkajúce sa nedodržania predpisov.

3. Dohľad založený na rizikách

Je možné identifikovať niektoré kľúčové oblasti dôležité pre dohľad založený na rizikách, aby účinne fungoval. Sú to:

- *NSA musí mať globálne poznatky o rizikách v rámci národného železničného systému a o tom, ktoré z nich sú najvýznamnejšie,*
- *NSA musí mať dobré poznatky o riadiacej schopnosti železničných podnikov a manažérov infraštruktúry (a súvisiacich subjektov) v oblasti riadenia rizika,*
- *NSA musí mať zamestnancov spôsobilých posudzovať záležitosti týkajúce sa uvedených bodov, ktorí sú dostatočne flexibilní na to, aby upravili svoj prístup v prípade, že zistia nárast alebo pokles rizík (pozri Príručku agentúry o rámci riadenia kompetencií),*
- *NSA by mali čerpať informácie z takého širokého spektra zdrojov (v rámci železničného odvetvia aj mimo neho), aby čo najviac prispelo k rozhodovaniu o dohľade založenom na rizikách,*
- *NSA musia byť schopné zdôvodniť rozhodnutia, ktoré prijímajú v súvislosti s tým, nad čím vykonávajú a nevykonávajú dohľad,*
- *NSA musia byť schopné reagovať na ostatné stimuly pre dohľad v rámci členského štátu, ako sú politické požiadavky alebo spoločenské záujmy, ktoré nemusia byť založené na rizikách,*
- *dohľad musí byť spojený s posudzovaním jednotného bezpečnostného osvedčenia a bezpečnostného povolenia tak, aby sa nad prevádzkovateľmi alebo činnosťami v rámci operácií, ktoré sa považujú za rizikovejšie, vykonával väčší dohľad bezprostredne po udelení jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia,*
- *vykonaný dohľad musí NSA umožniť presvedčiť sa, že systém riadenia bezpečnosti železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry je schopný riadiť riziká, ktorým čelia.*

Pri uplatňovaní uvedených zásad by NSA mali disponovať určitými prostriedkami (kvantitatívnymi, polokvantitatívnymi alebo kvalitatívnymi) na pochopenie globálneho rizika v rámci členského štátu. Je to kľúčové pre rozvoj stratégie dohľadu. Bez jasnej predstavy o rizikách, ktorým čelia, nie je možné prijať primerané a cielené rozhodnutia o tom, nad čím sa má vykonávať dohľad a ako to čo najlepšie urobiť. Nedostatočné poznatky o rizikách v rámci systému tiež znamenajú, že pri rozhovoroch medzi členským štátom a NSA o zabezpečovaní financovania z dostupných zdrojov môže dôjsť k zmeškaniu príležitosti na zvýšenie bezpečnosti. Schopnosť NSA vysvetliť členskému štátu, kde by sa malo zamerať na zvyšovanie bezpečnosti, je užitočným podnetom pre členské štáty vo vytváraní príležitostí na zvyšovanie bezpečnosti. Globálne poznatky o bezpečnostnom riziku v rámci systému predstavujú vlastne východiskový bod pre zdôvodnenie projektu na zlepšenie bezpečnosti s cieľom znížiť toto riziko.

V tomto bode je tiež vhodné uviesť, že poznatky NSA o globálnom riziku v členskom štáte by nemali byť príliš odlišné od poznatkov ktoréhokoľvek vnútroštátneho manažéra infraštruktúry. Napríklad sa očakáva podobný pohľad manažéra infraštruktúry a NSA na úroveň celkového rizika na priecistiach v členskom štáte. Ak sa názor manažéra infraštruktúry a NSA priveľmi líši, môže to byť ukazovateľom zlyhania v rámci systému na riadenie rizika.

Pokiaľ ide o prostriedky na dosiahnutie globálneho pohľadu na riziko v členskom štáte, na európskej úrovni by bolo užitočné, ak by došlo ku konvergencii smerom k štandardnej metóde na dosiahnutie tohto cieľa. V tejto fáze sa však aj medzi krajinami, ktoré používajú podobné prístupy, vyskytujú podrobné rozdiely, ktoré sťažujú porovnanie na európskej úrovni. Súčasný prístup sa líšia od mimoriadne sofistikovaných až po veľmi

jednoduché a možno to odráža zrelosť železničného systému členských štátov pri používaní európskeho prístupu, ich veľkosť, ako aj odlišné kultúrne zázemie.

Na posúdenie schopnosti jednotlivých subjektov v rámci železničného systému riadiť riziká je potrebné, aby NSA využíval dohľad na stanovenie miery účinnosti systémov riadenia bezpečnosti organizácií, nad ktorými vykonáva dohľad. V prípade väčšiny NSA to v praxi znamená zamestnávať vyškolených a spôsobilých inšpektorov, ktorí sú schopní posudzovať to.

NSA musia byť schopné používať informácie z čo najväčšieho množstva zdrojov, aby mohli overiť informácie a vyhnúť sa tomu, aby sa pri určovaní priorít v oblasti dohľadu spoliehali na jeden súbor údajov. NSA sa takisto vyzývajú, aby v prípade potreby využívali informácie o riadení rizík nepochádzajúce zo železničného odvetvia s cieľom overiť zistenia a viesť zlepšenie v procese riadenia rizika. K dispozícii budú súbory údajov alebo zdroje informácií mimoriadneho významu, ako sú údaje o nehodách alebo incidentoch, denné firemné záznamy a výstupy rizikových modelov v rámci členského štátu, ktoré sa môžu použiť, ak budú dostupné. Ďalšie informácie zo sťažností alebo nedostatkov, pochádzajúce z vnímania verejnosti alebo akademickej štúdie, by sa tiež mali považovať za užitočné informácie, na základe ktorých sa môže vypracovať stratégia a plán dohľadu nad rizikom.

V súlade s článkom 7 spoločnej bezpečnostnej metódy pre vykonávanie dohľadu by NSA mali disponovať súborom kritérií pre to, nad kým a prečo sa bude vykonávať dohľad. Tento súbor kritérií súvisí s dosiahnutím stratégie. Jeho účelom je zabezpečiť, aby sa v rámci činností dohľadu uplatňoval konzistentný prístup a aby si rôzne subjekty v rámci tohto systému boli vedomé toho, prečo sa posudzujú konkrétne činnosti a aké sú úspešné opatrenia, na základe ktorých sa posudzujú.

V TSI OPE takisto vyžaduje, aby NSA ako súčasť svojej stratégie a plánu dohľadu efektívne monitorovali dodržiavanie zhody (TSI OPE sa zaoberá procesom a pravidlami, ktoré prispievajú k zaisteniu bezpečnej prevádzky vlaku) pri každodennom vykonávaní dohľadu nad systémami riadenia bezpečnosti organizácií, ktoré regulujú. Usmernenia o uplatňovaní a používaní základných zásad prevádzky stanovených v TSI OPE, ktoré uverejnila agentúra, pomôžu NSA pri vykonávaní dohľadu v tejto oblasti.

NSA môžu čeliť aj tlakom z externých zdrojov, ktoré nie sú založené na rizikách. Tieto tlaky môžu vyplývať z verejného záujmu o niektorý aspekt železničnej prevádzky, ktorý sa stane naliehavou politickou požiadavkou na riešenie daného problému. Môže, ale nemusí to byť v súlade so stratégiou dohľadu a plánom dohľadu, bude však potrebné zaoberať sa ním v rámci oboch. Takéto problémy môžu mať veľký pozitívny vplyv na bezpečnosť. Napríklad členský štát by sa mohol rozhodnúť, že do 10 rokov odstráni všetky priecestia na svojom území, keďže v rámci prístupu založenom na rizikách nemusia byť všetky priecestia odstránené, ale zmodernizované prostredníctvom moderných systémov ochrany. Je zrejmé, že ak priecestia úplne zmiznú do desiatich rokov, pre členský štát to bude mať významný bezpečnostný prínos. Naopak, NSA môže čeliť tlaku z dôvodu užitočnosti použitia na zachovanie priecestí tam, kde by boli na základe prístupu založenom na rizikách odstránené.

Dôležité je, aby dohľad založený na rizikách bol prepojený s výsledkami posúdenia bezpečnostného osvedčenia a povolenia. Je to preto, že predmetom posúdenia osvedčenia vo väčšine prípadov bude iba uplatňovanie systému riadenia bezpečnosti na činnosť železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry na papieri. To, či toto uplatňovanie funguje v praxi, je vecou dohľadu. V prípade existujúcich železničných podnikov a manažérov infraštruktúry s dlhou históriou v odvetví môže byť štruktúra dohľadu rovnaká počas celej platnosti osvedčenia. V prípade nových účastníkov systému môže byť vhodné zvýšiť dohľad na začiatku platnosti osvedčenia alebo po začiatku prevádzky s cieľom zamerať činnosti na konkrétne prvky systému riadenia bezpečnosti, aby sa zabezpečilo, že to, čo je napísané na papieri, bude uceleným spôsobom skutočne zavedené do praxe. V oboch prípadoch, či už pre jestvujúce spoločnosti alebo nových účastníkov, je potrebné zamerať činnosti dohľadu na riziká.

Keďže zdroje v rámci NSA vyčlenené na dohľad často nie sú dostatočné, pri rozhodovaní o tom, nad čím sa má vykonávať dohľad a prečo na základe rizík, je dôležité, aby sa riešila otázka, kde bude dohľad najväčším prínosom. Napríklad sa môže stať, že manažér infraštruktúry si je vedomý problémov týkajúcich sa zlomených koľajníc a má zavedený program na riešenie tohto problému. Ak má NSA venovať tejto záležitosti množstvo času, nemusí ísť o najlepšie využitie jeho zdrojov. NSA sa namiesto toho môže rozhodnúť, že sa zameria na oblasť, v ktorej manažér infraštruktúry zjavne nezvláda problém.

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

4. Stratégia dohľadu

Podľa článku 3 spoločnej bezpečnostnej metódy pre vykonávanie dohľadu sa vyžaduje, aby NSA mali stratégiu dohľadu, ktorá obsahuje prvky uvedené v prílohe I k spoločnej bezpečnostnej metóde. Navrhovaná šablóna stratégie dohľadu je uvedená na konci tejto príručky (Príloha). Nadpisy v šablóne sú zamerané na to, aby umožnili jednotný prístup k rozvoju stratégií dohľadu v členských štátoch s cieľom rozvíjať dôveru medzi NSA v tom, že sa zachovávajú úrovne bezpečnosti. Agentúra okrem toho zohráva dôležitú úlohu pri monitorovaní výkonnosti NSA, pričom spoločná štruktúra takýchto stratégií by prispela k plneniu tejto funkcie.

4.1 Základné informácie

Pri opise základných informácií bude postačovať základný opis veľkosti železničnej siete v rámci členského štátu vrátane počtu železničných podnikov a manažérov infraštruktúry. Predmetom tohto oddielu by malo byť aj trvanie, počas ktorého je stratégia dohľadu zavedená, a postupy na jej preskúmanie.

4.2 Cieľ

Cieľ alebo zámer by sa mal vzťahovať na účel stratégie, napríklad „pracovať s odvetvím na neustálom zlepšovaní výkonnosti v oblasti riadenia bezpečnosti“. Tento oddiel by mal obsahovať aj odkaz na to, ako sa tento cieľ dosiahne.

4.3 Zásady dohľadu (prepojenie s modelom riadenia vykonávania)

Zásady sú opakovaním záväzku NSA dodržiavať kľúčové hodnoty, ktorými sa zabezpečuje, aby bolo rozhodovanie počas dohľadu prísne, ale spravodlivé. V prílohe I k spoločnej bezpečnostnej metóde pre vykonávanie dohľadu sa uvádza, že NSA pri stanovovaní stratégie dohľadu a súvisiaceho plánu/plánov zhromažďuje a analyzuje údaje/informácie z rôznych zdrojov. Tieto zdroje zahŕňajú informácie z posúdenia systémov riadenia bezpečnosti, výsledkov predchádzajúcej činnosti dohľadu, odborných posudkov inšpektorov, relevantné informácie z povolenia pre vozidlá, správy od vnútroštátnych vyšetrovacích orgánov, iné údaje o nehode alebo incidente, výročné správy železničných podnikov alebo manažérov infraštruktúry o bezpečnosti, správy od subjektov zodpovedných za údržbu, sťažnosti od verejnosti a iné relevantné zdroje. NSA by mal v podstate získavať informácie všade tam, kde sa dajú nájsť, s cieľom zistiť, kde v železničnom systéme členských štátov sa nachádzajú hlavné oblasti rizika. Bude potrebné, aby posúdili a analyzovali dostupné informácie s cieľom určiť, ktoré problémy sú najdôležitejšie, a potom bude potrebné, aby navrhli stratégiu, ktorej predmetom budú tieto problémy, spolu s plánom, v ktorom sa budú snažiť určiť, ako a za aké obdobie bude táto stratégia realizovaná. NSA musí rozhodnúť, aké zdroje sú potrebné na realizáciu navrhovanej stratégie a plánu, a vyčleniť na tento účel dostatok zdrojov. NSA nakoniec musí riešiť problémy v rámci svojej stratégie a plánu, ktoré sa týkajú cezhraničnej prevádzky alebo infraštruktúry, a podľa potreby koordinovať s inými NSA.

Zásady dohľadu, ktoré by NSA mal uplatňovať, vyplývajú najmä z prílohy I k spoločnej bezpečnostnej metóde pre vykonávanie dohľadu. NSA by ku svojim činnostiam dohľadu mali pristupovať pomocou prístupu založeného na prísnosti a spravodlivosti. Cieľom zásad dohľadu je pomôcť NSA dosiahnuť tento cieľ.

NSA by mali uplatňovať zásadu **proporcionality** medzi presadzovaním a rizikom. Opatrenia prijaté vnútroštátnym bezpečnostným orgánom s cieľom dosiahnuť súlad alebo primäť železničné podniky a manažérov infraštruktúry, aby niesli zodpovednosť za nedodržanie svojich zákonných povinností, musia byť

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

primerané rizikám pre bezpečnosť alebo potenciálnej závažnosti akéhokoľvek porušenia predpisov vrátane všetkých skutočných alebo potenciálnych škôd. Táto zásada je pre vnútroštátne bezpečnostné orgány rozhodujúca, keďže prijatím tohto prístupu preukazujú regulačným orgánom, že uplatňujú zákon primeraným a spravodlivým spôsobom. Tým sa znižujú potenciálne obavy v regulovaných organizáciách, že chyby alebo pochybenia budú predmetom veľmi prísnych trestov zo strany NSA, čo na druhej strane vytvára kultúru zachovávanía tajomstva a obavy, ktorými sa nepodporuje rozsiahle riadenie rizík.

NSA by mali uplatňovať zásadu **konzistentnosti** prístupu s cieľom zabezpečiť, aby vnútroštátny bezpečnostný orgán prijal za podobných okolností podobný prístup na dosiahnutie podobných výsledkov. Železničné podniky a manažéri infraštruktúry chcú, aby s nimi rovnakým spôsobom zaobchádzali rôzni zamestnanci vykonávajúci dohľad v rámci jedného NSA, a rôzni NSA v prípade cezhraničných opatrení. To im dáva istotu a umožňuje im to lepšie plánovať. Riešia sa tak aj otázky týkajúce sa kultúry bezpečnosti a znižujú sa obavy železničných organizácií z NSA.

Činnosť dohľadu vnútroštátneho bezpečnostného orgánu by mala byť v prvom rade **zameraná** na tie činnosti, ktoré podľa vnútroštátneho bezpečnostného orgánu vyvolávajú najzávažnejšie riziká alebo v ktorých sú nebezpečenstvá najmenej dobre riadené. Na tento účel má vnútroštátny bezpečnostný orgán metódy a nástroje na posúdenie výkonnosti riadenia bezpečnosti železničných podnikov a manažérov infraštruktúry. V situácii obmedzených zdrojov a množstva požiadaviek na NSA je mimoriadne dôležité zamerať sa na najzávažnejšie riziká. Mechanizmom je na tento účel analýza výkonnosti riadenia železničných podnikov a manažérov infraštruktúry zo strany NSA.

NSA by mali rozhodovať o svojich prioritách, pokiaľ ide o účinné využívanie svojich **zdrojov**, ale rozhodnutie o tom, ako to čo najlepšie urobiť, by mali prijímať jednotlivé vnútroštátne bezpečnostné orgány. Opatrenia musia byť zamerané na tých, ktorí sú zodpovední za riziko a ktorí sú ho najlepšie schopní riadiť. NSA majú obmedzené zdroje, preto je dôležité, aby boli využité rozumne s cieľom maximalizovať účinnosť NSA v zabezpečovaní toho, aby zodpovedné subjekty riadili riziko primeraným spôsobom.

NSA by mali uplatňovať zásadu **transparentnosti**, aby železničným podnikom a manažérom infraštruktúry pomohli pochopiť, čo sa od nich očakáva (vrátane toho, čo by mali alebo nemali robiť), a čo by mali očakávať od vnútroštátneho bezpečnostného orgánu. Pre železničné podniky a manažérov infraštruktúry je mimoriadne dôležité, aby chápali, ako NSA prijíma rozhodnutia, aby mohli pochopiť, aký bude pravdepodobný výsledok v prípade, že nebudú vhodným spôsobom riadiť riziko.

NSA by mali byť **zodpovedné** za svoje rozhodnutia v súlade s článkom 18 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/798. NSA preto disponujú vnútornými opatreniami, na základe ktorých môžu byť brané na zodpovednosť. Vnútroštátne bezpečnostné orgány okrem toho musia mať postup na vybavovanie sťažností. NSA musia prijímať rozhodnutia, z ktorých niektoré budú nepriaznivo ovplyvňovať železničné podniky a manažérov infraštruktúry, ktorí účinne neriadia riziko. Dôležité je, aby NSA mali jasné kritériá na prijímanie týchto rozhodnutí, aby bolo jasné, ako k nim dospeli. Po druhé, je veľmi dôležité, aby existoval proces na spochybnenie takýchto rozhodnutí, ak sa regulovaný orgán domnieva, že NSA prekročil svoje právomoci alebo riadne nedodrжал postup.

NSA by mali vypracovať opatrenia **spolupráce s** ostatnými príslušnými orgánmi v záujme výmeny informácií a rozvoja jednotných prístupov k otázkam, ktoré zasahujú do bezpečnosti železníc. NSA musia mať zavedené postupy na výmenu relevantných informácií medzi sebou, ako aj s ďalšími príslušnými orgánmi. Je to rozhodujúce na zabezpečenie toho, aby správny orgán v prípade potreby prijal správne opatrenie.

Ak NSA uplatňuje tieto zásady, k tým, nad ktorými sa vykonáva dohľad, sa bude pristupovať spravodlivo, a v prípade potreby aj prísne. Treba tiež poukázať na to, že tieto zásady sa navzájom dopĺňajú a spoločne fungujú tak, aby NSA predstavili orgánom, ktoré reguluje, ako kompetentný a spravodlivý orgán, ktorý otvorene a čestne robí správne úsudky. Treba poznamenať, že aj vo vzore stratégie dohľadu v prílohe k tejto príručke

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

sú znovu stanovené tieto zásady. Dôvodom je, že táto stratégia je mimoriadne dôležitá pre stanovenie spôsobu, akým sa dohľad bude vykonávať, a to reprodukováním zásad, pričom NSA posilní svoj záväzok voči nim a poskytne dôkazy o transparentnosti ich prístupu.

Agentúra vypracovala aj *príručku o modeli riadenia vykonávania*, ktorú môžu využívať tí, ktorí vykonávajú dohľad, pričom odráža už uvedené zásady. V príručke sú tieto zásady použité v matici, ktorá má poskytnúť usmernenie pre subjekty vykonávajúce dohľad, pokiaľ ide o to, ako by mali vyzerať ich rozhodnutia o presadzovaní na základe analýzy prepadu v riziku. Čím väčší je prepád v riziku, t. j. medzi očakávanou pozíciou organizácie, ak boli riadne uplatnené všetky pravidlá, a súčasnou pozíciou, tým väčšia je činnosť v oblasti presadzovania, ktorú treba očakávať.

4.4 Opatrenia na účely dohľadu

Opatrenia na účely dohľadu by sa vo všeobecnosti mali vzťahovať na štruktúru riadenia a personálne obsadenie NSA vrátane spôsobu riadenia väzieb na bezpečnostné osvedčenie a bezpečnostné povolenie. Riadiaca štruktúra NSA by mala byť transparentná rovnako ako spôsob postupovania problémov v oblasti dohľadu z operačnej úrovne na vyššiu úroveň, v prípade potreby vrátane vykonávacích rozhodnutí. NSA by mal byť transparentný v tom, ako dospieva k rozhodnutiam o regulácii rizík viac v jednej oblasti než v inej. NSA by mal vo všeobecnosti uviesť svoje personálne obsadenie a spôsob, akým zachováva svoju spôsobilosť (pozri *Príručku agentúry o rámci riadenia kompetencií*), a na akom základe alokuje svojich zamestnancov. NSA by mal tiež uviesť, ako plánuje merať výkonnosť systémov riadenia bezpečnosti ako súčasť svojich činností dohľadu, napríklad použitím modelu zrelosti riadenia / bezpečnostnej kultúry. Agentúra vydala príručku na jeden z odporúčaných modelov zrelosti riadenia, ktorá môže byť použitá na tento účel či už zo strany orgánov alebo sektorových organizácií (pozri tiež *Príručku agentúry o modeli zrelosti riadenia*).

Jednou z kľúčových otázok pre NSA je to, ako sa riadia noví účastníci na trhu vzhľadom na to, že neexistujú žiadne historické informácie o kvalite ich systémov riadenia bezpečnosti. Táto skutočnosť viedla k tomu, že niektoré NSA udelili prvým účastníkom na železničnom trhu bezpečnostné osvedčenie na kratšie obdobie ako 5 rokov. Ďalšie NSA sa rozhodli vykonať komplexnejší audit nového účastníka pred vydaním bezpečnostného osvedčenia alebo vykonať takýto audit bezprostredne po jeho vydaní. Akákoľvek obmedzená doba platnosti musí byť opodstatnená tým, že je to nevyhnutné na zabezpečenie účinného riadenia rizík ovplyvňujúcich bezpečnosť prevádzky železníc. NSA môžu vykonať podrobnejšie preskúmanie nových účastníkov po udelení osvedčenia, aby sa zabezpečilo, že ich bezpečnostné opatrenia sú vhodné na daný účel. NSA by mali vo svojej stratégii a plánoch dohľadu jasne stanoviť, o aké opatrenia ide.

4.5 Úrovně rizika v členskom štáte

Predmetom nasledujúceho oddielu o úrovniach rizika v členskom štáte by malo byť to, ako sa k nim dospelo, napr. používanie modelov rizika a/alebo zrelosti a akékoľvek otázky týkajúce sa toho, prečo sú niektoré riziká zahrnuté do stratégie a iné nie.

4.6 Strategické priority pre dohľad

Predmetom nasledujúceho oddielu je to, ako sú stanovené strategické priority. Tieto priority by mali zahŕňať:

- *Ako sa má vykonávať dohľad nad systémami riadenia bezpečnosti. NSA by v tejto súvislosti mali uviesť techniky dohľadu (pozri oddiel 4.7), ktoré pravdepodobne použije, a prečo niektoré oblasti uprednostňuje pred inými,*
- *Ako sa bude v prípade potreby vykonávať koordinovaný a/alebo spoločný dohľad s ostatnými NSA (pozri ďalej oddiel o koordinovanom dohľade a spolupráci),*
- *Riziká vyššej úrovne. V prípade tohto bodu sa očakáva, že NSA uvedie, čo považuje za najvyššie bezpečnostné riziká v rámci systému, a ako dospel k tomuto záveru,*
- *Riziká nižšej úrovne budú sledované vo všeobecnosti. V prípade tohto bodu sa očakáva, že NSA uvedie, čo považuje za druhoradé riziká, a uvedie, prečo dospel k tomuto záveru.*

4.7 Techniky dohľadu

V článku 4 spoločnej bezpečnostnej metódy pre vykonávanie dohľadu sa vyžaduje, aby NSA prijali vhodné techniky a identifikovali tieto techniky pri plánovaní svojich činností dohľadu. Techniky dohľadu majú široký význam zahŕňajúci zhromažďovanie informácií (súvisiaca činnosť) na účely preskúmania bezpečnostných výsledkov systému riadenia a odkazujú priamo na konkrétne činnosti, ako sú rozhovory s ľuďmi. Keďže dohľad nad železničnými podnikmi a manažermi infraštruktúry na účely zabezpečenia súladu s právnymi predpismi EÚ a vnútroštátnymi právnymi predpismi je rozsiahlou úlohou pre NSA, existuje množstvo rôznych prístupov, ktoré možno použiť na zhromažďovanie informácií o úrovni dodržiavania právnych predpisov. Všetky tieto prístupy však zahŕňajú získavanie informácií rôznymi spôsobmi, po ktorých nasleduje analýza faktov o systéme riadenia bezpečnosti organizácie, nad ktorou sa vykonáva dohľad, a o jej úrovni dodržiavania právnych predpisov.

Existujú rôzne špecifické techniky, ktoré možno použiť na vykonávanie činností dohľadu na mieste alebo mimo neho. Patria medzi ne:

- *kontrola fyzického majetku na mieste, ako sú železničné koľajové vozidlá alebo prvky infraštruktúry,*
- *kontrola postupov riadenia bezpečnosti a dokumentácie na zabezpečenie ich vhodnosti na daný účel,*
- *rozhovory so zamestnancami na všetkých úrovniach v železničnom podniku alebo u manažéra infraštruktúry s cieľom zistiť ich poznatky o vykonávaní postupov a pravidiel v praxi a posúdiť kultúru bezpečnosti organizácie,*
- *audity normy vymedzeného systému manažerstva, napr. OHSAS 18001:2007,*
- *audity modelu vymedzeného zo strany NSA,*
- *audity/kontroly činnosti alebo procesu po incidente,*
- *audity spôsobilosti/zrelosti riadenia bezpečnosti,*
- *analýza údajov,*
- *výber vzoriek výrobkov alebo činností,*
- *pozorovanie úloh (napr. jazdy na stanovišti s cieľom pozorovať správanie vodiča),*
- *účasť NSA na kľúčových schôdzach manažmentu železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry (týkajúcich sa napr. priesectí alebo nových projektov infraštruktúry).*
- *prieskumy organizácií vyžadujúcich vyplnenie samohodnotiacich dotazníkov, napr. na posúdenie kultúry bezpečnosti alebo súladu s právnymi predpismi, alebo kontrolných zoznamov,*
- *akékoľvek ďalšie relevantné činnosti, ktoré zvyšujú poznatky NSA o konkrétnom železničnom podniku alebo manažérovi infraštruktúry, jeho riadení bezpečnosti a jeho kultúre bezpečnosti.*

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

Na účely tohto dokumentu:

- **Kontrola** znamená použitie oprávneného a spôsobilého zamestnanca NSA na preskúvanie konkrétneho a obmedzeného aspektu činnosti železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry. Kontrola by sa mala vykonávať na účely stanovenia súladu s európskym a vnútroštátnym právom alebo na overenie toho, či to, čo bolo uvedené alebo zaznamenané v dokumentoch na podporu systému riadenia bezpečnosti, sa v praxi skutočne deje. Kontrola v tomto prípade znamená overenie procesov v praxi, ako dobre fungujú. Neznamená to overenie existencie určitých dokumentov alebo zariadenia, a to začiatkom políčka, keďže tento prístup poskytne informáciu inšpektorovi iba o tom, že niečo existuje, a nie, či sa to aj používa v praxi.
- **Audity** sú štruktúrované intervencie, v ktorých sa skúma železničný podnik alebo manažér infraštruktúry na základe konkrétnej normy alebo konkrétneho protokolu o audite.
- **Audity modelov spôsobilosti/zrelosti riadenia bezpečnosti** je štruktúrovaná metóda vykonávania auditu systému riadenia bezpečnosti organizácie, v ktorej sa vykonáva audit, a to pomocou modelu spôsobilosti/zrelosti riadenia s cieľom preskúmať ich účinnosť pri riadení bezpečnosti (pozri tiež Príručku agentúry o modeli zrelosti riadenia). Takýto model, ak ho príslušný personál pre oblasť dohľadu správne používa, môže poskytnúť obraz o výkonnosti systému riadenia bezpečnosti. Je preto užitočným nástrojom, ktorý môže NSA použiť na poskytovanie informácií o fungovaní konkrétneho systému riadenia bezpečnosti orgánu bezpečnostnej certifikácie pri posudzovaní žiadosti o obnovenie osvedčenia.

Použitie techniky, ako sú rozhovory, preskúvanie dokumentov alebo overovacia kontrola, sa môžu vykonávať do väčšej alebo menšej hĺbky v rámci menšej či väčšej škály procesov a môžu sa miešať tak, aby poskytli obraz o výkonnosti organizácie v oblasti bezpečnosti a určiť základné nedostatky.

Rozhovory s jednotlivcami, preskúvanie dokumentov a overovacie kontroly potom môžu byť použité na vytvorenie úsudku o zrelosti riadenia organizácie a o schopnosti systému riadiť riziká, ktorým čelí. Spôsobilá osoba vykonávajúca audit potom uplatní vlastný úsudok pomocou modelu spôsobilosti alebo zrelosti riadenia s cieľom posúdiť, aký dobrý je systém riadenia bezpečnosti organizácie v riadení bezpečnosti.

Pozorovanie úloh a účasť na schôdzach manažmentu sú činnosti, ktorých úlohou je zvýšiť množstvo poznatkov v NSA o konkrétnom železničnom podniku alebo manažérovi infraštruktúry a ich kultúre bezpečnosti.

Pre NSA sa ako ideálna situácia odporúča používanie rôznych techník dohľadu. Každý NSA by sa mal snažiť dosiahnuť správnu rovnováhu medzi činnosťou zhora nadol (audity systému riadenia bezpečnosti) a činnosťou zdola nahor (kontroly na mieste, pri ktorých sa pozoruje, čo sa deje). Prístupy dohľadu môžu spájať existujúce činnosti v oblasti kontroly a zosúladiť ich s auditmi systému riadenia bezpečnosti s cieľom vyskúšať mechanizmy riadenia. Zaniknú tak niektoré nedostatky konkrétnych techník a vytvorí sa reálnejší celkový obraz o tom, ako sa objekt dohľadu správa v praxi.

Opísané techniky môže používať NSA aj na vykonávanie prierezových preskúvaní rozhraní medzi železničnými podnikmi a/alebo manažermi infraštruktúry na účel získania celkového obrazu na úrovni členského štátu o tom, ako sú rôzne problémy riešené v rámci železničného systému.

Ďalej uvedená tabuľka znázorňuje, ako súvisí všeobecná kontrola a audity systémov riadenia, najmä techniky rozhovoru, preskúvanie dokumentácie a pozorovanie. Tieto typy techník odrážajú normy ako ISO 19011 s názvom Návod na auditovanie systémov manažérstva a NSA majú možnosť sa rozhodnúť, či sa budú alebo

nebudú riadiť požiadavkami normy. V nasledujúcej tabuľke sú stanovené typy techník spojených s rôznymi druhmi činností.

Tabuľka 1: Vzťah medzi činnosťami na mieste a mimo miesta v auditoch a kontrolách systémov riadenia

	Činnosť na mieste	Činnosť mimo miesta
<i>Interakcia s ľuďmi</i>	<p>Vedenie rozhovorov.</p> <p>Vypĺňanie kontrolných zoznamov a dotazníkov s účasťou subjektu, ktorý je predmetom auditu.</p> <p>Uskutočnenie preskúmania dokumentu s účasťou subjektu, ktorý je predmetom auditu.</p> <p>Výber vzorky</p>	<p>Formou interaktívnych komunikačných prostriedkov:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vedenie rozhovorov, • vyplnenie kontrolných zoznamov a • dotazníkov, • uskutočnenie preskúmania dokumentu s účasťou subjektu, ktorý je predmetom auditu.
<i>Obmedzená/žiadna interakcia s ľuďmi</i>	<p>Uskutočnenie preskúmania dokumentu (napr. záznamov, analýz údajov).</p> <p>Pozorovanie vykonávanej práce.</p> <p>Uskutočnenie kontroly na mieste.</p> <p>Vyplnenie kontrolných zoznamov.</p> <p>Výber vzorky (napr. výrobkov).</p>	<p>Uskutočnenie preskúmania dokumentu (napr. záznamov, analýz údajov).</p> <p>Pozorovanie vykonávanej práce prostredníctvom prostriedkov dohľadu, posúdenie sociálnych a právnych požiadaviek.</p> <p>Analýza údajov.</p>

4.8 Plány dohľadu

Plány dohľadu by mali zabezpečiť praktické uplatňovanie stratégie dohľadu počas trvania tejto stratégie. Keďže plán dohľadu je odvodený zo stratégie dohľadu, mal by vychádzať z rizík, ktoré boli v stratégii dohľadu identifikované ako vyžadujúce si dohľad. V pláne dohľadu by sa tiež malo zdôrazniť, ako budú fungovať prepojenia medzi procesom posudzovania povolenia a procesom dohľadu pre železničné podniky a manažérov infraštruktúry počas obdobia platnosti bezpečnostného osvedčenia alebo povolenia, a prípadne aj potreba koordinácie s agentúrou, ak ide o orgán bezpečnostnej certifikácie, a s ďalšími NSA. Plán dohľadu by mal obsahovať informácie o procese jeho vytvárania a preskúmania, a o prepojeniach so stratégiou dohľadu vrátane toho, ako výsledky plánu vedú k zmenám stratégie. Plán dohľadu by mal obsahovať

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

podrobné informácie o tom, nad ktorými železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry sa vykoná dohľad v roku, na ktorý sa plán vzťahuje, ako aj o dôvodoch dohľadu. Zdroje, ktoré sa majú vyčleniť na dohľad, by sa mali špecifikovať v pláne dohľadu. Mali by sa uviesť aj techniky dohľadu, ktoré sa majú uplatňovať počas dohľadu. Ak je plán dohľadu zameraný na otázky týkajúce sa ľudských faktorov, NSA by sa mal zamerať na ich riešenie v rámci systému riadenia bezpečnosti železničných podnikov a manažérov infraštruktúry.

4.9 Vykonávanie

V článku 7 ods. 1 spoločnej bezpečnostnej metódy pre vykonávanie dohľadu sa uvádza, že NSA musí mať kritériá pre riadenie prípadov nesúladu identifikovaných v systéme riadenia bezpečnosti železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry a v prílohe 1 k nej sa uvádza, že NSA by mal v prípade potreby prijať opatrenie na presadzovanie právnych predpisov. Toto opatrenie bude závisieť od toho, aké sankcie umožňujú jednotlivé vnútroštátne zákony NSA prijať. V kontexte spoločnej bezpečnostnej metódy pre vykonávanie dohľadu sa nedodržanie predpisov bude týkať prípadov, keď systém riadenia bezpečnosti železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry nespĺňa kľúčovú požiadavku na riadenie rizík. Sankcie, ktoré by NSA mohol uplatniť, by mali byť založené na hlavných zásadách dohľadu (pozri oddiel 4.3). Článok 5 ods. 2 písm. a) spoločnej bezpečnostnej metódy pre vykonávanie dohľadu delí prípady nesúladu, ktoré by NSA malo určiť ako hlavné oblasti nesúladu a ako ostatný okruh nesúlado. Úroveň sankcií, ktoré môže NSA vzniesť, by mala odrážať úroveň nesúlado a ostatných nezhôd. Organizácia, proti ktorej sa tieto predpisy presadzujú, musí byť schopná pochopiť, prečo sa voči nej uplatňujú sankcie a ako sa môže zlepšiť. NSA môžu používať akýkoľvek model riadenia presadzovania, ktorý pokryje základné princípy dohľadu s cieľom poskytnúť štruktúrovaný a transparentný proces na presadzovanie opatrení v súlade s národným alebo európskym právom. Na pomoc pre NSA na tento účel agentúra vypracovala príručku pre model riadenia presadzovania, ktorá môže byť použitá v spojitosti s rozličnými národnými nariadeniami (pozri *Príručku agentúry o modeli riadenia presadzovania*).

5. Postúpenie informácií o dohľade a vzájomná závislosť s posúdením jednotného bezpečnostného osvedčenia a povolenia pre vozidlá

Je jasné, že dohľad je prostriedkom, pomocou ktorého NSA zabezpečuje, aby systém riadenia bezpečnosti železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry fungoval podľa opatrení stanovených v pôvodnej žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie alebo bezpečnostné povolenie. V článku 17 ods. 5 smernice (EÚ) 2016/798 a prílohe I k spoločnej bezpečnostnej metóde pre vykonávanie dohľadu je veľmi jasne uvedené, že ak NSA počas dohľadu zistí, že držiteľ jednotného bezpečnostného osvedčenia už nespĺňa podmienky pre udelenie osvedčenia, môže toto osvedčenie buď obmedziť, alebo zrušiť, alebo v prípade orgánu bezpečnostnej certifikácie o to môže požiadať agentúru (jedna štruktúrovaná metóda práce je uvedená v príručke agentúry pre model riadenia presadzovania). Podľa článku 17 ods. 7 tej istej smernice NSA alebo bezpečnostný certifikačný orgán zabezpečí, aby štruktúrne subsystémy spĺňali základné požiadavky a aby bezpečnostné povolenie manažéra infraštruktúry bolo obmedzené alebo zrušené v prípade, že už nespĺňa podmienky, na základe ktorých bolo vydané.

V článku 5 spoločnej bezpečnostnej metódy pre vykonávanie dohľadu je vysvetlená potreba výmeny informácií získaných počas dohľadu s časťou NSA zodpovednou za posúdenie bezpečnostného osvedčenia alebo s agentúrou na účely obnovenia alebo aktualizácie jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia. V tom istom článku sa ďalej uvádza, že NSA by mal orgánu bezpečnostnej certifikácie alebo NSA pre cezhraničnú infraštruktúru postúpiť príslušné informácie, a to minimálne:

- a) *opis závažných porušení predpisov, ktoré môžu ovplyvniť úroveň bezpečnosti alebo spôsobiť vážne bezpečnostné riziká, a všetky ostatné oblasti identifikované pri výkone činností dohľadu, ktoré vyvolávajú obavy. Túto informáciu možno získať z auditov, z auditov modelov o zrelosti riadenia bezpečnosti a zo správ o kontrole a možno ich zhrnúť na účely opätovného posúdenia,*
- b) *stav akčného plánu (alebo plánov) stanoveného železničným podnikom alebo manažérom infraštruktúry na riešenie závažných porušení predpisov uvedených v písm. a) a príslušné opatrenia, ktoré prijal vnútroštátny bezpečnostný orgán v záujme výkonu dohľadu nad riešením týchto problémov. Túto informáciu možno získať z nasledujúcich auditov, z auditov modelov o zrelosti riadenia bezpečnosti a kontrol,*
- c) *prehľad úrovne bezpečnosti železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry pôsobiaceho v jeho členskom štáte. Tieto informácie možno získať z modelu spôsobilosti/zrelosti riadenia (ak existuje) či dokonca z odborného posudku, pričom sa vyhodnotí výkonnosť a spôsobilosť procesov systému riadenia bezpečnosti (t. j. ako dobre si plnia svoje právne povinnosti a či sa neustále zlepšujú v riadení rizík),*
- d) *stav akčného plánu alebo plánov stanovených železničným podnikom alebo manažérom infraštruktúry na riešenie ostatných obáv pochádzajúcich z predchádzajúceho posúdenia.*

NSA poskytuje orgánu bezpečnostnej certifikácie informácie, ktoré sú relevantné pre pochopenie toho, ako systém riadenia bezpečnosti funguje v praxi a či existujú slabé miesta. Orgánu bezpečnostnej certifikácie to umožní lepšie zamerať svoju činnosť posudzovania.

V záujme splnenia týchto požiadaviek bude potrebné, aby NSA zväžil, ktoré informácie o regulovanej organizácii sú podľa uvedených štyroch kapitol relevantné. V prípade písm. a) je jasné, že tieto informácie by mali zahŕňať problémy, ktoré zistil NSA a ktoré sú dôležité pre riadenie rizika (prostredníctvom systému riadenia bezpečnosti) a podľa písm. b) a d) činnosť a časové harmonogramy schválené medzi stranami s cieľom riešiť príslušné problémy, a to buď dobrovoľne samotnou organizáciou alebo prostredníctvom opatrenia, ktoré prijal NSA a podľa ktorého je organizácia povinná napraviť vzniknutú situáciu. Podľa písm. c) musí NSA zabezpečiť orgánu bezpečnostnej certifikácie alebo NSA v prípade cezhraničnej infraštruktúry

presný obraz o úrovni bezpečnosti organizácie. Mohlo by sa to dosiahnuť napríklad prostredníctvom správy o dohľade nad dotknutou organizáciou alebo poskytnutím výstupov z modelu zrelosti riadenia pre organizáciu, ktorý poskytne prehľad o relatívnej výkonnosti systému riadenia bezpečnosti.

Okrem uvedeného zoznamu môže byť ukazovateľom typu informácií, ktoré takisto môžu byť užitočné pre pochopenie spôsobu fungovania systému riadenia bezpečnosti orgánom bezpečnostnej certifikácie:

- a) *história rôznych činností dohľadu od predtým vydaného jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia a opatrenia nadväzujúce na odporúčania NSA vyplývajúce z jeho činností dohľadu. Tieto informácie možno získať z plánov dohľadu NSA a nasledujúcej tabuľky odporúčaní NSA pre príslušný železničný podnik alebo manažéra infraštruktúry,*
- b) *prehľad budúcich činností dohľadu NSA naplánovaných pre príslušný železničný podnik alebo manažéra infraštruktúry. Tieto informácie možno získať z očakávaného plánov dohľadu NSA.*
- c) *všetky výsledky zhromažďovania a analýzy nehôd/incidentov a sťažnosti predložené NSA, ktoré sa týkajú výkonnosti systému riadenia bezpečnosti vrátane stručného zhrnutia každej udalosti a každého opatrenia, ktoré NSA prijal v záujme dohľadu nad riešením vznesených problémov. Tieto informácie možno zhromaždiť a analyzovať z výročnej správy železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry o bezpečnosti, podávania správ o incidentoch/nehodách od železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry adresovaných NSA, ako aj z databáz alebo registrov, ako je [ERAIL](#) pre vyšetovanie železničných nehôd a incidentov,*
- d) *informácie o závažných bezpečnostných rizikách vznesené počas vnútorného auditu a iných monitorovacích činností železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry, stave akčného plánu na uzavretie otázok a všetkých opatreniach, ktoré NSA prijal na kontrolu jeho dokončenia a účinnosti od predchádzajúceho vydania jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia. Tieto informácie možno zhromaždiť a analyzovať z výročnej správy železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry (t. j. správa o uplatňovaní spoločnej bezpečnostnej metódy monitorovania),*
- e) *informácie oznámené príslušným vnútroštátnym vyšetovacím orgánom o súčasných vyšetrovaníach všetkých udalostí týkajúcich sa činností železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry, a ešte otvorené odporúčania z predchádzajúcich vyšetovaní, ktorými sa železničný podnik alebo manažér infraštruktúry nezaoberal. Tieto informácie možno zhromaždiť a analyzovať z výročnej správy železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry o bezpečnosti, ale aj z databáz alebo registrov, ako je [ERAIL](#) pre vyšetovanie železničných nehôd a incidentov. V súlade s článkom 8 ods. 3 spoločnej bezpečnostnej metódy pre vykonávanie dohľadu by sa mal NSA skoordinať s vnútroštátnym vyšetovacím orgánom. Počas tejto koordinácie by sa mala očakávať výmena relevantných informácií medzi NSA a vnútroštátnym vyšetovacím orgánom,*
- f) *prehľad všetkých činností NSA v oblasti presadzovania stanovených vo vnútroštátnych právnych predpisoch týkajúce sa výkonnosti systému riadenia bezpečnosti, ktoré boli prijaté voči železničnému podniku alebo manažérovi infraštruktúry od predchádzajúceho vydania jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia. Tieto informácie sa týkajú opatrení NSA prijatých na presadzovanie jeho rozhodnutí, napr. oznámenie o vylepšení/zákaze, sankcie, dočasné bezpečnostné opatrenia [v zmysle článku 17 smernice (EÚ) 2016/798];*
- g) *všetky doplňujúce informácie, ktoré NSA považuje za dôležité na účely posúdenia. Doplňujúce informácie možno zhromaždiť a analyzovať z výročnej správy železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry o bezpečnosti a z výročnej správy NSA.*

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

Vo všeobecnosti sa očakáva, že NSA poskytne uvedené informácie orgánu bezpečnostnej certifikácie v čase podania žiadosti o obnovenie jednotného bezpečnostného osvedčenia. Ak sa NSA počas svojho dohľadu rozhodne prijať opatrenia na presadzovanie vrátane stíhania železničnej organizácie a domnieva sa, že orgán bezpečnostnej certifikácie by mal zvážiť zrušenie jednotného bezpečnostného osvedčenia, mal by túto vec postúpiť priamo orgánu bezpečnostnej certifikácie a nečakať na podanie žiadosti o obnovenie jednotného bezpečnostného osvedčenia.

Z toho preto vyplýva určitá koordinačná činnosť medzi tými, ktorí vykonávajú dohľad, a tými, ktorí vykonávajú certifikáciu. Je jednoznačne dôležité zabezpečiť výmenu príslušných informácií medzi tými, ktorí vykonávajú dohľad, a tými, ktorí vykonávajú posúdenie bezpečnosti, aby sa príslušná strana náležite zaoberala otázkami týkajúcimi sa systému riadenia bezpečnosti železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry. NSA by v rámci svojich stratégií a plánov dohľadu mali mať zavedené opatrenia na riešenie tejto problematiky.

V článku 11 ods. 3 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/763 [*praktické podmienky pre vydávanie jednotných bezpečnostných osvedčení*] sa jasne uvádza, že orgán bezpečnostnej certifikácie na základe posúdenia dohodne s NSA na tom, ktoré zostávajúce obavy nesúvisia s posúdením a ktoré možno odložiť na neskoršie posúdenie počas dohľadu.

V prípade povolenia pre vozidlá je dôležité, aby existoval aj mechanizmus, ktorý orgánom schvaľujúcim povolenia pre vozidlá umožní predkladať príslušné informácie z povolenia pre vozidlá orgánom vykonávajúcim dohľad, najmä pokiaľ ide o obmedzenia podmienok používania vozidiel. NSA by podobne mali disponovať mechanizmom, aby tie orgány, ktoré vykonávajú dohľad, mohli predkladať informácie späť tým orgánom, ktoré udelili povolenie pre konkrétne vozidlo, ak existujú obavy, či toto vozidlo ešte spĺňa podmienky, na základe ktorých bolo udelené povolenie pre typ vozidla alebo povolenie pre uvedenie vozidla na trh. Treba poznamenať, že počas prevádzky vozidla môžu byť zistené chyby, ktoré postihujú všetky vozidlá tohto typu alebo série. V takom prípade by sa mohla zvýšiť, v závislosti od chyby, bezpečnostná výstraha pomocou [Bezpečnostného informačného systému \(SIS\)](#). NSA by tiež mali podniknúť kroky ku kontrole železničných podnikov, resp. manažérov infraštruktúry, ako títo kontrolujú riziká a upozornenia subjektov ECM, ak sú tieto k dispozícii.

6. Koordinácia medzi NSA

V článku 8 spoločnej bezpečnostnej metódy pre vykonávanie dohľadu sa vyžaduje, aby NSA v prípade cezhraničných prevádzok koordinovali svoje činnosti dohľadu s činnosťami iných NSA. Táto koordinácia je nevyhnutná, aby sa zabránilo zdvojeniu úsilia NSA a aby sa organizácie, nad ktorými sa vykonáva dohľad, nezaťažovali viacerými kontaktmi od bezpečnostných regulačných orgánov z rôznych krajín. Slúži tiež na zabezpečenie toho, aby si rôzne NSA, ktoré vykonávajú dohľad nad cezhraničnými prevádzkami, vymieňali informácie, ktoré im umožnia vykonávať účinný dohľad. V prípade koordinácie činností dohľadu bude potrebné, aby sa NSA medzi sebou dohodli, kto bude vedúcim NSA. V tomto kontexte je vedúcim NSA ten, ktorý pôsobí ako hlavný koordinátor činností dohľadu a hlavné kontaktné miesto pre zainteresovaný železničný podnik alebo manažéra infraštruktúry. „Vedúcim“ NSA môže byť NSA z členského štátu, v ktorom sa uskutočňuje najväčší objem činností alebo v ktorom je organizácia, nad ktorou sa vykonáva dohľad, zaregistrovaná. NSA by sa mali dohodnúť na kľúčových oblastiach, ktoré sa majú preskúmať počas dohľadu v rámci životného cyklu jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia, a vypracovať plán s cieľom dosiahnuť to, na čom sa spoločne dohodli. NSA by sa tiež mali dohodnúť na procese arbitrážneho riešenia sporov na riešenie prípadných nezhôd medzi NSA vykonávajúcimi činnosť dohľadu.

Príloha II k spoločnej bezpečnostnej metóde pre vykonávanie dohľadu poskytuje rámec pre koordinovaný a spoločný dohľad, ktorý môžu NSA využívať ako príručku na riadenie tohto procesu. Medzi kľúčové body patrí, že dohľad by sa mal koordinovať takým spôsobom, aby železničnému podniku nevznikali zbytočné nepríjemnosti, napríklad tým, že sa zabezpečí, aby rôzne NSA súčasne nepožadovali kľúčový personál v železničnom podniku alebo aby tá istá lokalita nepodliehala v krátkom čase viacerým návštevám na účely zhromažďovania informácií. Ak NSA pôsobia na základe právnych ustanovení, ktoré nepredpokladajú alebo neumožňujú spoločný dohľad, mali by to zohľadniť vo vzájomných dohodách. V tomto prípade bude potrebné, aby vedúci (alebo koordinujúci) NSA spolu s ostatnými dotknutými NSA vypracoval spoločný plán na vykonávanie potrebných činností dohľadu v každom členskom štáte.

Ak medzi železničnými podnikmi existuje dohoda (alebo zmluva) o partnerstve, ktorá umožňuje vlaku z jedného členského štátu stať sa v čase, keď prejde hranice, vlakom z iného členského štátu (aj keď sú posádka a vlak zo železničnej spoločnosti v prvom členskom štáte), potom by sa dotknuté NSA mali medzi sebou skoordinať, aby zabezpečili správne riadenie rizík spojených s otázkami na rozhraní medzi železničným podnikom, ako je odborná príprava o príslušných vnútroštátnych alebo medzinárodných pravidlách, a údržbou príslušných vlakov. Ak jeden NSA zistí problémy týkajúce sa dohôd so železničným podnikom, za týchto okolností by mali spolupracovať s príslušným susediacim NSA, pokiaľ ide o kroky, ktoré plánujú prijať na riešenie tejto záležitosti.

Viac informácií sa nachádza v *Príručke agentúry o koordinácii medzi NSA*.

7. Ľudské faktory a kultúra bezpečnosti

Na účely posúdenia bezpečnosti aj dohľadu by zamestnanci NSA mali byť schopní identifikovať stratégiu v oblasti ľudských faktorov a kultúry bezpečnosti, ako aj to, ako organizácia, nad ktorou sa vykonáva dohľad, zahŕňa takéto otázky do svojho systému riadenia bezpečnosti (pozri prílohu I a prílohu II k spoločnej bezpečnostnej metóde systému riadenia bezpečnosti). NSA v nadväznosti na to by malo vybudovať súbor poznatkov o tom, ako sa zohľadňujú otázky ľudských faktorov a kultúry bezpečnosti, ktoré môžu byť použité na informovanie o stratégii dohľadu a pláne(-och) dohľadu (pozri tiež *Príručku agentúry o požiadavkách systému riadenia bezpečnosti a Príručku agentúry o modeli zrelosti riadenia*).

8. Spolupráca s inými príslušnými orgánmi alebo subjektmi

Očakáva sa, že NSA konajúci ako regulačný orgán bezpečnosti v členskom štáte bude mať v priebehu plnenia svojich funkcií príležitosť na kontakt a spoluprácu s ďalšími príslušnými orgánmi alebo subjektmi.

V článku 8 ods. 3 spoločnej bezpečnostnej metódy pre vykonávanie dohľadu sa uvádza, že NSA musí vypracovať dohody o spolupráci s príslušnými inými subjektmi, ako sú vnútroštátne vyšetrovacie orgány alebo certifikačné orgány pre subjekty zodpovedné za údržbu či iné kompetentné orgány v záujme výmeny relevantných informácií a náležitého riešenia vážnych bezpečnostných rizík. Účelom tohto ustanovenia je zabezpečiť, aby tí, ktorí majú určitú právomoc a ktorí vytvorili potrebu prijatia konkrétnych opatrení, mohli byť riadne informovaní a mohli primerane reagovať.

Napríklad môže byť potrebná spolupráca s orgánmi činnými v regulovaní prepravy nebezpečného tovaru, inšpektorátmi práce, policajnými vyšetrovateľmi, environmentálnymi regulačnými orgánmi, certifikačnými orgánmi subjektov zodpovedných za údržbu, železničnými regulačnými orgánmi, povoľujúcimi alebo certifikačnými orgánmi a licenčnými orgánmi.

Ďalej sú uvedené názorné príklady takejto spolupráce. NSA by mali zabezpečiť, aby ich stratégie a plány boli v prípade potreby primerane zosúladené.

8.1 Povoľujúce alebo certifikačné orgány

Očakáva sa, že NSA budú spolupracovať s inými povoľujúcimi (napr. orgány zodpovedné za povolenie vozidiel) alebo certifikačnými orgánmi, napr. orgánmi zodpovednými za certifikáciu školiacich stredísk pre rušňovodičov) podľa potreby. Z hľadiska dohľadu by mal NSA vykonávajúci dohľad akceptovať osvedčenia alebo povolenia predložené ako dôkaz o súlade s predpismi EÚ alebo inými predpismi v rozsahu, v akom sa vzťahujú na záležitosť, nad ktorou sa vykonáva dohľad. Ak sa NSA v priebehu svojej činnosti dohľadu dozvie o závažnom bezpečnostnom probléme, pre ktorý bolo predložené povolenie alebo osvedčenie, mal by podľa potreby prijať dočasné nápravné opatrenie (napr. pozastavenie používania vozidla) a túto záležitosť postúpiť orgánu zodpovednému za vydanie osvedčenia alebo povolenia.

8.2 Otázky bezpečnosti na pracovisku

Niektoré NSA sú zodpovedné za otázky bezpečnosti na pracovisku v rámci svojich regulačných systémov členských štátov, zatiaľ či iné NSA nie. V prvom prípade, keď sa počas dohľadu vyskytnú bezpečnostné problémy na pracovisku, mali by ich riešiť tí, ktorí vykonávajú dohľad. Ak sa v druhom prípade zamestnanci NSA vykonávajúci dohľad dozvedia o probléme týkajúcom sa bezpečnosti na pracovisku, mali by organizáciu, nad ktorou sa vykonáva dohľad, informovať o tom, že zaznamenali nejaký problém, a následne by túto

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

záležitosť mali postúpiť príslušnému zodpovednému orgánu, ktorý prijme následné opatrenia. NSA by mal tiež koordinovať a prípade spolupracovať so zodpovedným regulačným orgánom v záujme bezpečnosti na pracovisku, aby sa zabezpečilo zosúladienie ich príslušných stratégií a plánov.

8.3 Pravidlá týkajúce sa pracovného času, času vedenia vozidla a odpočinku pre rušňovodičov

Podľa článku 17 ods. 4 smernice (EÚ) 2016/798 je príslušný orgán zodpovedný za zabezpečenie dodržiavania pravidiel týkajúcich sa pracovného času, času vedenia vozidla a odpočinku pre rušňovodičov. Ak týmto príslušným orgánom nie je NSA, tento orgán by mal spolupracovať s NSA, aby umožnil NSA plniť si svoju úlohu dohľadu. Z toho vyplýva, že ak NSA nie je príslušný orgán zodpovedný za dodržiavanie takýchto pravidiel, ale prostredníctvom svojich činností dohľadu je informovaný o problémoch, ktoré sa ich týkajú v konkrétnej organizácii, mal by príslušný orgán čo najskôr informovať o svojich zisteniach.

8.4 Spolupráca medzi NSA a ďalšími regulačnými orgánmi

V článku 56 ods. 3 smernice 2012/34/EÚ sa uvádza:

Regulačný orgán úzko spolupracuje aj s národným bezpečnostným orgánom v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve a s orgánom udeľujúcim licenciu v zmysle tejto smernice.

Členské štáty zabezpečia, aby tieto orgány spoločne vytvorili rámec na výmenu informácií a spoluprácu zameranú na predchádzanie negatívnym vplyvom na hospodársku súťaž alebo bezpečnosť na železničnom trhu. Tento rámec zahŕňa mechanizmus umožňujúci regulačnému orgánu, aby národnému bezpečnostnému orgánu a orgánu udeľujúcemu licencie poskytol odporúčania týkajúce sa otázok, ktoré môžu ovplyvniť hospodársku súťaž na železničnom trhu, a umožňuje národnému bezpečnostnému orgánu, aby regulačnému orgánu a orgánu udeľujúcemu licencie poskytol odporúčania týkajúce sa otázok, ktoré môžu ovplyvniť bezpečnosť. Bez toho, aby bola dotknutá nezávislosť každého z orgánov v oblasti ich príslušnej pôsobnosti, príslušný orgán každé takéto odporúčanie preskúma pred prijatím svojich rozhodnutí. Ak sa príslušný orgán rozhodne odchýliť od týchto rozhodnutí, uvedie dôvody vo svojich rozhodnutiach.

V praxi by to mohlo znamenať:

- a) *V situácii, keď regulačný orgán požiadava príslušný železničný podnik, aby sprístupnil služby pre hospodársku súťaž a odmietne uviesť ako dôvod bezpečnosť, regulačný orgán by mal NSA ako bezpečnostný regulačný orgán požiadať o jeho názor na to, či je to oprávnený dôvod na nesprístupnenie služieb. Regulačný orgán by mal potom zohľadniť názor NSA pri rozhodovaní o tom, aké opatrenie treba prijať;*
- b) *V situácii, keď má manažér infraštruktúry v úmysle požiadať NSA o povolenie uviesť do prevádzky traťový subsystém ETCS úrovne 1, ktorý zavádza niektoré z voliteľných funkcií (napr. výplň slučiek, rádiový prenos), ktoré vyžadujú, aby boli vozidlá vybavené príslušným zariadením, aby mohli premávať na tejto linke, NSA by mal požiadať regulačný orgán, aby potvrdil, že nejde o diskrimináciu železničných podnikov a že príslušné informácie boli sprístupnené všetkým zainteresovaným stranám a poskytol sa im čas potrebný na náležitú úpravu svojich koľajových vozidiel.*

8.5 Spolupráca medzi NSA a licenčným orgánom

V smernici 2012/34/EÚ sa uvádza:

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.
Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

Článok 24 ods. 3: Bez ohľadu na odsek 1, ak je platnosť licencie dočasne pozastavená alebo je licencia zrušená z dôvodu nesúladu s požiadavkami finančnej spôsobilosti, **licenčný orgán môže udeliť dočasnú licenciu počas reorganizácie železničného podniku za predpokladu, že nie je ohrozená bezpečnosť.** Dočasná licencia neplatí však dlhšie ako šesť mesiacov po dátume jej vydania.

Článok 24 ods. 5: IV prípade zmeny ovplyvňujúcej právnu situáciu podniku, najmä v prípade zlúčenia, splynutia alebo prevzatia kontroly, **licenčný orgán môže rozhodnúť, že licencia musí byť znovu predložená na schválenie. Príslušný železničný podnik môže pokračovať v prevádzke, pokiaľ licenčný orgán nedospeje k rozhodnutiu, že je ohrozená bezpečnosť.** V tomto prípade sa uvedú dôvody takéhoto rozhodnutia.

Aby mohol licenčný orgán v praxi vykonať svoje rozhodnutie o udelení osvedčenia, musí s NSA uskutočniť konzultáciu ako bezpečnostný regulačný orgán. Otázka, na ktorú bude musieť licenčný orgán odpovedať, je, či je pravdepodobné, že bude ohrozená bezpečnosť. V takomto prípade požiadava železničný podnik, aby pôsobil na základe dočasnej licencie (pozri článok 24 ods. 3). Druhá otázka, ktorú bude potrebné zvážiť, je, či žiadosť o udelenie osvedčenia musí byť znovu predložená na schválenie (pozri článok 24 ods. 5). Licenčný orgán pri prijímaní rozhodnutí zohľadní názory NSA ako bezpečnostného regulačného orgánu.

8.6 Spolupráca medzi NSA a certifikačným orgánom ECM

NSA a certifikačné orgány subjektov zodpovedných za údržbu (ECM) by mali spolupracovať, aby sa predišlo duplicitě činností. Znamená to, že keď NSA počas svojho dohľadu narazí na vozidlo (nákladný vozeň), ktoré je nedostatočne udržiavané, a má preto pochybnosti o schopnosti konkrétneho ECM splniť požiadavky, na základe ktorých získal osvedčenie, mal by tieto informácie postúpiť príslušnému certifikačnému orgánu ECM, ako sa uvádza v článku 9 nariadenia o subjektoch zodpovedných za údržbu. Podobne ak certifikačný orgán ECM odmietne vydať osvedčenie pre existujúci ECM, mal by tieto informácie postúpiť príslušným NSA. Takéto informácie pomôžu NSA náležite prispôbiť svoju stratégiu a plán dohľadu.

9. Rámec riadenia kompetencií

V súlade s článkom 6 spoločnej bezpečnostnej metódy pre vykonávanie dohľadu sa NSA musia ubezpečiť, že zamestnanci vykonávajúci činnosti dohľadu majú potrebnú spôsobilosť. NSA by mal vybrať, vyškoliť a udržať spôsobilosť týchto zamestnancov prostredníctvom systému riadenia kompetencií. Je na každom NSA, aby vytvorilo svoj vlastný systém riadenia kompetencií v súlade s článkom 6 spoločnej bezpečnostnej metódy pre vykonávanie dohľadu. Za účelom poskytnutia pomoci pre NSA na zvládnutie tohto problému agentúra vypracovala príručku k rámci riadenia kompetencií, ktorá poskytne poradenstvo o tom, čo predstavuje vhodný systém riadenia kompetencií a ktoré aspekty budú musieť byť zvážené pri jeho tvorbe (pozri *Príručku agentúry k rámci riadenia kompetencií*). V príručke však nebude presne špecifikované, ako presne systém riadenia kompetencií vyzerá, keďže pôjde o záležitosť každého jednotlivého NSA.

Príloha Navrhovaná šablóna pre stratégiu dohľadu

Obsah**1. Základné informácie****2. Cieľ****3. Zásady**

- a. **primeraný** rizikám, ktoré železničné podniky riadia, a nie ich ziskovosti, dostupnosti zdrojov alebo tomu, ako dlho ešte bude v platnosti ich zmluva,
- b. **konzistentný** v prístupe v rámci širokej škály činností (názov NSA),
- c. **zameraný** na účinnosť systému riadenia bezpečnosti podnikov, kontrolu, či ľudia v každom podniku používajú svoj systém riadenia na dosiahnutie bezpečných výsledkov,
- d. **transparentný** a otvorený voči politike, postupom a prístupu, ktoré prijal (názov NSA), pričom rešpektuje potrebu podnikov zachovávať dôvernosť niektorých záležitostí medzi sebou a členským štátom,
- e. **spravodlivý** a **zodpovedný** za činnosti, najmä presadzovanie, ktoré bude v súlade s politikami presadzovania (názov NSA), a to v súlade so zákonom,
- f. **Spolupráca: NSA bude spolupracovať s inými príslušnými orgánmi s cieľom zabezpečiť riešenie otázok vzájomného záujmu týkajúcich sa bezpečnosti,**
- g. **informovaný** na základe spravodajských informácií z mnohých zdrojov, ako je posúdenie bezpečnostných osvedčení, a zistení z akýchkoľvek vyšetrovaní vnútroštátnych vyšetrovacích orgánov.

4. Opatrenia na účely dohľadu

- a. **Vedenie**
- b. **Personálne obsadenie**

5. Úrovne rizika v členskom štáte**6. Strategické priority pre dohľad**

- a. **Systémy riadenia bezpečnosti**
- b. **Spolupráca s inými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi**
- c. **Hlavné priority dohľadu**
- d. **Druhá úroveň priorít dohľadu**

7. Techniky dohľadu**8. Spôsob vypracovania plánov dohľadu****9. Presadzovanie**