

Ustvarjamo boljši železniški
sistem v službi družbe.

Smernice

Smernice o nadzoru

	<i>Pripravił</i>	<i>Potrdil</i>	<i>Odobril</i>
<i>Ime</i>	S. D'ALBERTANSON	M. SCHITTEKATTE	C. CARR
<i>Funkcija</i>	Projektni referent	Projektni vodja	Vodja enote
<i>Datum</i>	29.06.2018	29.06.2018	29.06.2018
<i>Podpis</i>			

Zgodovina dokumenta

<i>Različica</i>	<i>Datum</i>	<i>Opombe</i>
1.0	29.06.2018	Končna različica za objavo

Ta dokument določa smernice Agencije Evropske unije za železnice, ki niso pravno zavezujoče. Ne posega v postopke odločanja, ki so predvideni v veljavni zakonodaji EU. Poleg tega je za zavezujočo razlago prava EU izključno pristojno Sodišče Evropske unije.

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

1. Uvod

1.1 Vsebina smernic

Nacionalni varnostni organi Evrope se razlikujejo po velikosti in kompleksnosti. Te smernice določajo, kako lahko nacionalni varnostni organi nadzorujejo svoje upravljavce infrastrukture in prevoznike v železniškem prometu, pa tudi subjekte, ki so zadolženi za vzdrževanje, dosledno in sorazmerno z njihovo velikostjo, kjer je ustrezno. Cilj smernic je nacionalnim varnostnim organom in drugim deležnikom pojasniti vlogo nadzora v evropskem železniškem sistemu in njegovo povezavo z oceno varnosti.

Opomba; za namen nadzorovanja železniškega prevoza nevarnega blaga ima lahko nacionalni varnostni organ neposredno vlogo kot pristojni organ ali pa ima usklajevalno vlogo, po potrebi pri katerem koli drugem pristojnem organu.

1.2 Kaj je nadzor?

Nadzor pomeni ureditve, ki jih izvaja nacionalni varnostni organ za nadzor učinkovitosti sistema varnega upravljanja po tem, ko je izdal varnostno spričevalo ali varnostno pooblastilo, in da so stalno izpolnjene vse potrebne zahteve.

Nadzor zajema ukrepe nacionalnega varnostnega organa, ki zagotavljajo, da organizacija, ki se ji podeli enotno varnostno spričevalo ali varnostno pooblastilo, ohrani svoj sistem varnega upravljanja za učinkovito nadzorovanje tveganja v obdobju veljavnosti tega varnostnega spričevala ter za številne druge posebne naloge, določene v Delegirani uredbi Komisije (EU) 2018/761 (v nadaljnjem besedilu: skupna varnostna metoda za nadzor). Za izvajanje nadzora bi moral nacionalni varnostni organ zagotoviti, da ima usposobljeno osebje, katerega usposobljenost se vzdržuje v okviru sistema za upravljanje usposobljenosti.

Skupna varnostna metoda za nadzor uresničuje zahteve Direktive (EU) 2016/798 glede tega, da morajo nacionalni varnostni organi po podelitvi enotnega varnostnega spričevala ali varnostnega pooblastila izvajati nadzor nad prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture, za katere so pristojni.

Člen 17 Direktive 2016/798 zahteva, da morajo nacionalni varnostni organi nadzorovati, da prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture neprekinjeno izpolnjujejo obstoječe pravne obveznosti iz člena 9 navedene direktive, v skladu s katero morajo uporabljati sistem varnega upravljanja. Nacionalni varnostni organi morajo pri izvajanju te naloge zagotoviti, da njihove nadzorne dejavnosti zajemajo:

- spremljanje učinkovitosti uporabe delov sistema varnega upravljanja oziroma njegove celote s strani prevoznikov v železniškem prometu ali upravljavcev infrastrukture;
- spremljanje pravilne uporabe ustreznih skupnih varnostnih metod s strani prevoznikov v železniškem prometu ali upravljavcev infrastrukture v okviru njihovih sistemov varnega upravljanja, kar vključuje tudi primere, , kadar je prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture subjekt, zadolžen za vzdrževanje lastnih vozil, ki ni prejel spričevala v skladu z uredbo o subjektih, zadolženih za vzdrževanje;
- spremljanje, da so komponente interoperabilnosti na njegovem ozemlju skladne z bistvenimi zahtevami iz člena 8 Direktive (EU) 2016/797, in sicer v okviru sistema varnega upravljanja prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture.

V skladu z rezultat svojega nadzora lahko nacionalni varnostni organi sprejmejo sorazmerne izvršilne ukrepe (npr. začasne varnostne ukrepe) za zagotovitev pravne skladnosti, opredelitev vseh možnosti za izboljšave

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

nacionalne zakonodaje zaradi boljše učinkovitosti in obveščanje vseh deležnikov o spremembah varnostnega regulativnega okvira ter vseh nastajajočih tveganjih ali povečanju tveganj v njihovih državah članicah.

Če ustrezní nacionalni varnostni organ za območje obratovanja ter organizacija pod nadzorom nista sprejela dogovora o uporabi drugega jezika, nadzor običajno poteka v jeziku države, v kateri se izvaja.

1.3 Komu so namenjene te smernice?

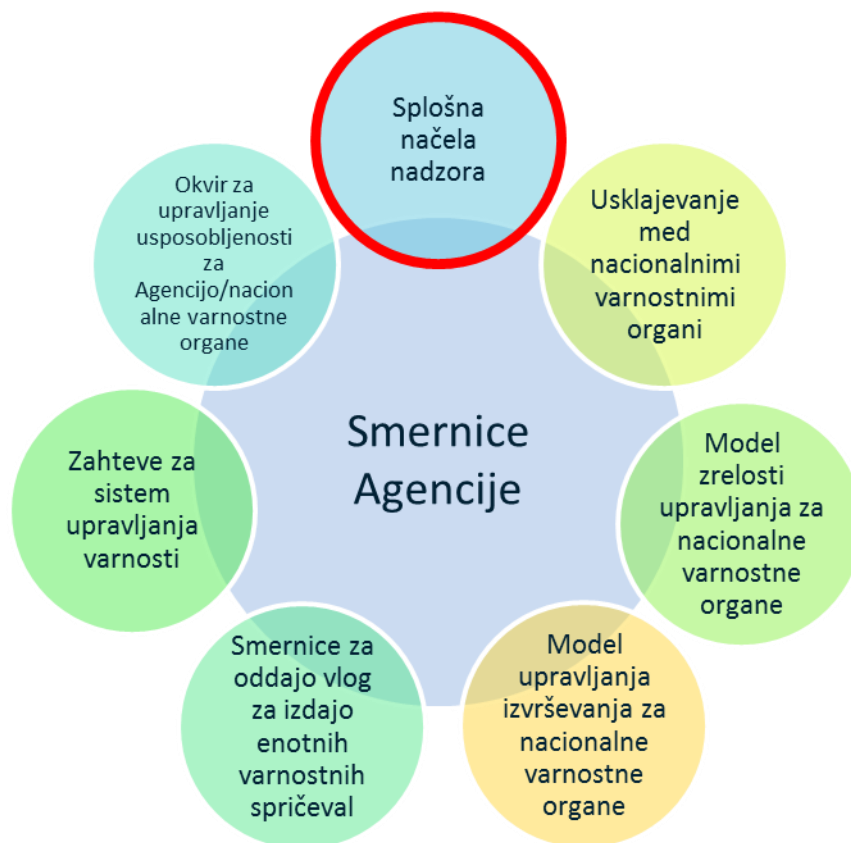
Te smernice so predvsem namenjene nacionalnim varnostnim organom, da bi jim pomagale pri izpolnjevanju zahtev skupne varnostne metode za nadzor po podelitvi enotnega varnostnega spričevala ali varnostnega pooblastila. Smernice so na voljo tudi subjektom nadzora, da se seznanijo, kaj lahko pričakujejo v času razmerja (sodelovanja) z nacionalnim varnostnim organom, kar jim bo pomagalo pri pripravi ustreznih načrtov in organizaciji.

1.4 Področje uporabe

Smernice določajo podrobne praktične informacije, ki pomagajo pri razumevanju zahtev v zvezi z nadzorom, ki so določene v pravnem okviru EU.

1.5 Struktura smernic

Ta dokument je del zbirke smernic Agencije za podporo prevoznikom v železniškem prometu, upravljavcem infrastrukture, nacionalnim varnostnim organom in Agenciji pri opravljanju (izpolnjevanju) njihovih vlog in nalog v skladu z Direktivo (EU) 2016/798.



Slika 1: Zbirka smernic Agencije

1.6 Kdo je pod nadzorom?

Iz zgoraj navedenega zakonodajnega okvira je razvidno, da morajo nacionalni varnostni organi nadzorovati tiste subjekte, ki imajo enotno varnostno spričevalo ali varnostno pooblastilo, tj. prevoznika v železniškem prometu oziroma upravljavca infrastrukture. Namen tega je preveriti, ali navedeni subjekti izpolnjujejo svojo zavezo iz vloge za enotno varnostno spričevalo ali varnostno pooblastilo o ohranitvi sistema varnega upravljanja, ki nadzoruje tveganja.

Vsebina

1.	Uvod	2
1.1	Vsebina smernic	2
1.2	Kaj je nadzor?	2
1.3	Komu so namenjene te smernice?	3
1.4	Področje uporabe	3
1.5	Struktura smernic	3
1.6	Kdo je pod nadzorom?	5
2.	Opredelitve pojmov	7
3.	Nadzor na podlagi tveganja	8
4.	Nadzorna strategija	10
4.1	Ozadje	10
4.2	Cilj	10
4.3	Načela nadzora	10
4.4	Dogovori o nadzoru	12
4.5	Ravni tveganja v državi članici	13
4.6	Strateške prednostne naloge na področju nadzora	13
4.7	Tehnike nadzora	13
4.8	Načrti nadzora	16
4.9	Izvrševanje	16
5.	Predložitev informacij o nadzoru in soodvisnosti med oceno glede izdaje enotnega varnostnega spričevala in dovoljenj za vozila	18
6.	Usklajevanje med nacionalnimi varnostnimi organi	21
7.	Človeški dejavniki in varnostna kultura	22
8.	Sodelovanje z drugimi pristojnimi organi	22
8.1	Organi za izdajo dovoljenj ali spričeval	22
8.2	Vprašanja glede varnosti na delovnem mestu	22
8.3	Pravila glede delovnega časa ter časa vožnje in počitka strojevodje	23
8.4	Sodelovanje med nacionalnim varnostnim organom in drugimi regulatornimi organi	23
8.5	Sodelovanje med nacionalnim varnostnim organom in licenčnimi organi	23
8.6	Sodelovanje med nacionalnim varnostnim organom in subjektom, zadolženim za vzdrževanje	24
9.	Okvir za upravljanje usposobljenosti	24
Priloga	Predlog predloge nadzorne strategije	25

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

2. Opredelitve pojmov

V teh smernicah se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

Ustrezni deležniki

Ustrezni deležniki so vsi, ki sodelujejo pri delovanju železniškega prometa ali na katere to vpliva in ki imajo interes za rezultate na področju varnosti, npr. gospodarske organizacije, potniške organizacije ali lokalni organi.

Nepotrebna nevšečnost

To preprosto pomeni naslednje: če boste pri prevozniku v železniškem prometu izvajali nek nadzor, se delo uskladi tako, da se tam ne bosta izvajala dva različna postopka nadzora, v okviru katerih bi bilo treba opraviti razgovor z istimi osebami v istem času, oziroma da različne osebe ne opravljajo več nadzornih obiskov v istem časovnem okviru iz istega oddelka. Gre za najučinkovitejše možno načrtovanje potrebnih posredovanj, ki bi zagotovilo, da se delo opravi v razumnem časovnem okviru brez povzročanja večjih motenj v organizaciji, ki je pod nadzorom.

Dogovori o upravljanju

Dogovori o upravljanju se nanašajo na procese in postopke sistema varnega upravljanja, ki ga vzpostavi prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture zaradi upravljanja varnosti in doseganja svojih varnostnih ciljev, pri čemer izpolnjuje svoje pravne obveznosti in druge zahteve, pomembne za varnost.

Večja neskladnost

Večja neskladnost je težava, ki jo odkrije NVO, pri čemer je odstopanje od pričakovanega položaja tako, da je treba sprejeti popravne ukrepe pod vodstvom tega nacionalnega varnostnega organa ali v primeru zadev, ki jih predloži Organ za varnostno certificiranje (SCB), pri čemer se upošteva preklic ali omejitev enotnega varnostnega spričevala ali varnostnega pooblastila.

Vsako drugo področje, ki vzbuja skrb

Vsa druga področja, ki se nanašajo na manjše neskladnosti, se nanašajo na situacijo, ko nacionalni varnostni organi med nadzorom ugotovi odstopanje od pričakovanega položaja, vendar to ni dovolj resno za neposredno ukrepanje, vendar je dovolj resno za nacionalni varnostni organi, da zabeleži svoje ugotovitve in obvestiti organizacijo, ki je pod nadzorom, o potrebi po izboljšanju položaja. Informacije v obeh kategorijah, ki jih ugotovi nacionalni varnostni organ, je treba posredovati organu za izdajo varnostnega spričevala v ustreznem časovnem okviru po predložitvi vloge za enotno varnostno spričevalo, da bi ta organ lahko proučil morebitna vprašanja, povezana z neskladnostmi.

3. Nadzor na podlagi tveganja

Da se zagotovi učinkovito delovanje nadzora na podlagi tveganja je možno opredeliti nekatera pomembna ključna področja. Ta so:

- *nacionalni varnostni organ mora v celoti poznati tveganja znotraj nacionalnega železniškega sistema in vedeti, katera med njimi so največja;*
- *nacionalni varnostni organ mora dobro poznati upravljavsko zmogljivost prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture (ter z njimi povezanih akterjev), da bi nadzoroval tveganje;*
- *nacionalni varnostni organ mora imeti osebje, ki je sposobno presojeti o zadevah iz zgornjih alinej in ki je dovolj prožno, da lahko prilagodi svoj pristop, če vidi, da se tveganja večajo ali manjšajo (glejte smernice Agencije o okviru za upravljanje usposobljenosti);*
- *nacionalni varnostni organi bi morali pridobivati informacije iz čim večjega števila virov (znotraj in zunaj železniškega sektorja), kar bi pomagalo pri odločanju v okviru nadzora na podlagi tveganja;*
- *nacionalni varnostni organi morajo biti sposobni upravičiti odločitve, ki jih sprejmejo v zvezi s tem, kaj nadzorujejo in česa ne;*
- *nacionalni varnostni organi morajo biti sposobni upoštevati druge vzroke za nadzor v državi članici, kot so politične zahteve ali družbena vprašanja, ki morda ne temeljijo na tveganju;*
- *nadzor mora biti povezan s presojo glede enotnega varnostnega spričevala in varnostnega pooblastila tako, da se pri tistih izvajalcih ali dejavnostih v okviru obratovanja, ki veljajo za bolj tvegane, izvaja večji nadzor takoj po podelitvi enotnega varnostnega spričevala ali varnostnega pooblastila;*
- *nacionalni varnostni organ se mora pri opravljanju nadzora prepričati, da sistem varnega **upravljanja**, ki ga izvaja prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture, lahko nadzoruje tveganja, s katerimi se subjekt spopada.*

Pri izvajanju zgornjih načel bi morali imeti nacionalni nadzorni organi nekatera sredstva (kvantitativna, polkvantitativna ali kvalitativna) razumevanja globalnega tveganja v državi članici. To je ključno za razvoj strategije nadzora. Brez jasne predstave o tveganjih ni mogoče sprejeti sorazmernih in ciljno usmerjenih odločitev o tem, kaj nadzorovati in kako se to najbolje doseže. Pomanjkanje razumevanja tveganj v sistemu prav tako pomeni, da v pogovorih med državo in nacionalni varnostni organi obstaja zamujena priložnost, da bi ustrezno razmislili o tem, katere varnostne izboljšave je mogoče upravljati v okviru razpoložljivih sredstev. Možnost nacionalnih varnostnih organov, da za državo članico, v kateri bi morale biti ciljno usmerjene varnostne izboljšave, pojasnijo, so lahko koristen prispevek za države članice pri ustvarjanju priložnosti za izboljšanje varnosti. Splošno razumevanje varnostnega tveganja v sistemu je dejansko izhodišče za poslovni primer izboljšanja varnosti, da se to tveganje zmanjša.

Na tej točki je treba tudi opozoriti, da se to, kako nacionalni varnostni organ pozna celotno tveganje znotraj države članice, ne razlikuje močno od tega, kako ga pozna kateri koli nacionalni upravljavec infrastrukture. Na primer, pričakovali bi, da bosta upravljavec infrastrukture in nacionalni varnostni organ imela podobno mnenje o ravni splošnega tveganja zaradi nivojskih prehodov v državi članici. Če se mnenje upravljavca infrastrukture in nacionalnega varnostnega organa zelo razlikuje, bi to lahko pomenilo napako v sistemu za obvladovanje tveganja.

V smislu načinov sprejetja splošnega stališča o tveganju v državi članici bi bilo v pomoč, če bi na evropski ravni prišlo do približevanja standardni metodi za doseg tega cilja. Vendar je na tej stopnji tudi med

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

državami, ki uporabljajo podobne pristope, veliko razlik v podrobnostih, zaradi katerih je težko opraviti primerjavo na evropski ravni. Sedanji pristopi segajo vse od izredno kompleksnih do zelo enostavnih, v čemer se morda odražajo zrelost železniškega sistema države članice pri uporabi evropskega pristopa, velikosti teh sistemov in različni kulturni vidiki.

Da bi se ocenila sposobnost različnih akterjev v železniškem sistemu za obvladovanje tveganj, mora biti nacionalni varnostni organ sposoben s pomočjo nadzora opredeliti, kako učinkoviti so sistemi varnega upravljanja organizacij, ki jih nadzorujejo. To za večino nacionalnih varnostnih organov v praksi pomeni zaposlovanje sposobnih in usposobljenih inšpektorjev, ki lahko opravijo take presoje.

Nacionalni varnostni organi morajo biti sposobni uporabljati informacije iz čim več virov, da bi jih lahko navzkrižno preverili in da se pri določanju prednostnih nalog nadzora ne bi zanašali samo na en sklop podatkov. Nacionalni varnostni organi se prav tako spodbuja, da uporabijo informacije o obvladovanju tveganja zunaj železniškega sektorja, kadar je to primerno, da se preverijo ugotovitve in spodbudijo izboljšave v postopkih obvladovanja tveganja. Obstajajo podatkovni nizi ali viri informacij, ki so posebej pomembni, kot so podatki o nesrečah ali incidentih, dnevni dnevnik podjetja in rezultati modelov tveganja v državi članici, ki se lahko uporabijo, če so na voljo. Vendar bi bilo treba druge informacije iz pritožb ali vprašanja, ki izhajajo iz javnega mnenja ali akademske študije, obravnavati kot koristne informacije o tem, kako razviti strategijo in načrt nadzora, ki temelji na tveganju.

V skladu s členom 7 uredbe o skupnih varnostnih metodah za nadzor bi morali nacionalni varnostni organi imeti pripravljen sklop meril o tem, kdo bo predmet nadzora in zakaj. Ta sklop meril je povezan z uresničevanjem strategije. Namen tega je zagotoviti, da se pri nadzornih dejavnostih izvaja dosleden pristop in da različni akterji v sistemu razumejo, zakaj se določene dejavnosti ocenjujejo in katera so merila uspeha, na podlagi katerih se izvaja presoja teh dejavnosti.

TSI vodenje in upravljanje železniškega prometa zahteva tudi, da nacionalni nadzorni organi v okviru svoje strategije in načrta nadzora nadzorujejo učinkovito izpolnjevanje zahtev (ker TSI za vodenje in upravljanje prometa obravnavajo postopek in pravila, ki prispevajo k varni vožnji vlaka) na dan, na katerega dnevno opravijo nadzor nad SMS organizacij, ki jih regulirajo. Smernice, ki jih je objavila Agencija o uporabi in uporabi temeljnih operativnih načel iz TSI vodenje in upravljanje prometa, bodo nacionalnim nadzornim organom pomagale pri izvajanju nadzora na tem področju.

Nacionalni varnostni organi se lahko soočijo tudi s pritiski iz zunanjih virov, ki ne temeljijo na tveganjih. Ti bi lahko izvirali iz zanimanja javnosti za nekatere vidike obratovanja v železniškem prometu, ki postane politična zahteva za obravnavo določenega vprašanja. To se lahko poveže z nadzorno strategijo in načrtom ali pa tudi ne, v vsakem primeru pa je to treba upoštevati pri obeh. Taka vprašanja imajo lahko velik pozitiven vpliv na varnost. Država članica bi se torej lahko odločila, da odstrani vse nivojske prehode na svojem ozemlju v desetih letih, medtem ko pri pristopu na podlagi tveganja cilj morda ne bi bila odstranitev vseh prehodov, temveč njihova nadgradnja s sodobnimi sistemi zaščite. Če bodo prehodi v desetih letih popolnoma odpravljeni, bo to za državo članico seveda pomenilo bistven varnostni dosežek. Nasprotno pa se nacionalni varnostni organ lahko zaradi koristnosti uporabe sooči z zahtevami po ohranitvi nivojskih prehodov, kadar pristop na podlagi tveganja predvideva njihovo odstranitev.

Pomembno je, da je nadzor, ki temelji na tveganju, povezan z rezultati varnostnega spričevala in oceno dovoljenja. Razlog za to je, da se bo v večini primerov potrdilo nanašalo samo na uporabo sistema upravljanja varnosti v zvezi z dejavnostjo prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca železniške infrastrukture na papirju. Ali je vloga v praksi predmet nadzora. Za obstoječe prevoznike v železniškem prometu in upravljavce infrastrukture z dolgo zgodovino nadzora industrije je lahko v celotnem obdobju veljavnosti certifikata enako strukturiran. Za nove udeležence v sistemu je lahko primerno, da se poveča nadzor na začetku življenjske dobe certifikata ali po začetku izvajanja dejavnosti za ciljne dejavnosti posebnih elementov SMS, da se zagotovi, da se to, kar je v papirni obliki, dejansko izvaja v praksi na skladen

način. Za obstoječa podjetja in nove udeležence je bistveno, da je obseg nadzornih dejavnosti usmerjen na podlagi tveganja.

Ker so sredstva za nadzor znotraj nacionalnih varnostnih organov pogosto omejena, je pri odločanju o tem, kje je potreben nadzor na podlagi tveganja in zakaj, ključnega pomena, da se upošteva, kje bo nadzor najkoristnejši. Upravljavec infrastrukture se na primer morda zaveda težav v zvezi z uničenimi tiri in ima vzpostavljen program za reševanje te težave. Če bi nacionalni varnostni organ za to porabil veliko časa, to morda ne bi pomenilo najboljše uporabe njegovih sredstev. Namesto tega se lahko nacionalni varnostni organ osredotoči na področje, kjer upravljavec infrastrukture težave očitno ne rešuje uspešno.

4. Nadzorna strategija

Člen 3 uredbe o skupni varnostni metodi za nadzor zahteva, da morajo nacionalni varnostni organi imeti nadzorno strategijo, ki vsebuje elemente, določene v Prilogi I k uredbi o skupni varnostni metodi. Predlog predloge za nadzorno strategijo je določen v Prilogi (Priloga) k tem smernicam. Namen naslovov v predlogi je zagotoviti dosleden pristop k pripravi nadzornih strategij v državah članicah, da bi se vzpostavilo zaupanje med nacionalnimi varnostnimi organi glede ohranjanja ravni varnosti. Ker je vloga Agencije spremljati učinkovitost nacionalnega varnostnega organa, bi skupna struktura takih strategij, prav tako prispevala k izvajanju te naloge.

4.1 Ozadje

Za opis ozadja bo zadostoval osnoven opis velikosti železniškega omrežja v državi članici, vključno s številom prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture. Ta oddelek bi lahko obravnaval tudi trajanje izvajanja nadzorne strategije in dogovore o njenem posodabljanju.

4.2 Cilj

Cilj bi se moral nanašati na namen strategije, na primer „sodelovati z industrijo za nenehno izboljševanje učinkovitosti upravljanja varnosti“. Ta oddelek bi moral vključevati tudi navedbe o tem, kako se bo ta cilj dosegal.

4.3 Načela nadzora

Načela so ponovitev zaveze nacionalnih varnostnih organov ključnim vrednotam, ki zagotavljajo odločno, Načela so ponovitev zavezanosti agencije Nacionalni varnostni organi k ključnim vrednotam, ki zagotavljajo, da je sprejemanje odločitev med nadzorom trdno, vendar pošteno. V Prilogi I Skupna Varnostna Metoda (SVM) za nadzor je navedeno, da nacionalni varnostni organ pri oblikovanju strategije nadzora in načrtov, ki izhajajo iz te strategije, zbira in analizira podatke/informacije iz različnih virov. Viri vključujejo informacije iz ocene sistemov za varno upravljanje, rezultatov predhodne nadzorne dejavnosti, strokovne presoje inšpektorjev, ustreznih informacij iz dovoljenja za vozilo, poročil nacionalnih preiskovalnih organov, drugih podatkov o nesrečah ali incidentih, letnih varnostnih poročil prevoznikov v železniškem prometu ali upravljavcev infrastrukture, poročil subjektov, zadolženih za vzdrževanje, pritožb članov javnosti in drugih ustreznih virov. Nacionalni varnostni organ bi moral v bistvu sprejeti ustrezne informacije, ne glede na to, kje se nahaja, da bi lahko izvedel, kje so glavna področja tveganja v železniškem sistemu držav članic. Oceniti bodo morale razpoložljive informacije in jih analizirati, da se ugotovi, katera vprašanja so najpomembnejša in potem bodo morala oblikovati strategijo, ki bo obravnavala ta vprašanja skupaj z

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

načrtom, katerega namen je opredeliti, kako in v kakšnem obdobju bo strategija uresničena. Nacionalni varnostni organ mora ugotoviti, katera sredstva so potrebna za izvedbo predlagane strategije in načrtovanje ter dodelitev zadostnih sredstev za njegovo uresničitev. Nacionalni varnostni organ mora tudi obravnavati vsa vprašanja v svoji strategiji in načrtu, ki se nanašajo na čezmejne dejavnosti ali infrastrukturo, in po potrebi usklajevati z vsemi drugimi nacionalnimi varnostnimi organi, kakor se zahteva.

Načela nadzora, ki bi jih morali uporabljati nacionalni varnostni organ, v glavnem izhajajo iz Priloge I k uredbi o skupni varnostni metodi za nadzor. Nacionalni varnostni organi bi morali izvajati svoje nadzorne dejavnosti na podlagi pristopa, ki temelji na odločnosti in pravičnosti. Namen načel nadzora je pomagati nacionalnim varnostnim organom, da to dosežejo.

Organi nacionalne varnosti morajo uporabljati načelo **sorazmernosti** med izvrševanjem in tveganjem. Ukrepi, ki jih sprejme nacionalni varnostni organ za doseganje skladnosti, ali zahtevanje odgovornosti prevoznika v železniškem prometu zaradi neizpolnjevanja zakonske obveznosti, morajo biti sorazmerni z vsemi tveganji za varnost ali potencialni obseg neskladnosti., vključno z vsako dejansko ali potencialno škodo. To načelo je ključnega pomena za nacionalne varnostne organe, saj s sprejetjem tega pristopa vsem tistim, ki jih urejajo, kažejo, da zakonodajo izvajajo razumno in pravično. S tem se zmanjša morebiten strah v reguliranih organizacijah, da jih bodo nacionalni varnostni organi zaradi napak ali pomot kaznovali z drakonskimi kaznimi, s čimer se ustvarja kultura skrivanja in strahu, ki ne spodbuja zanesljivega obvladovanja tveganj.

Nacionalni varnostni organi bi morali uporabljati načelo **skladnosti** pristopa, da bi zagotovili, da nacionalni varnostni organ v podobnih okoliščinah uporablja podoben pristop za doseganje podobnih ciljev.. Prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture si želijo, da jih različno osebje, ki izvaja nadzor znotraj enega nacionalnega varnostnega organa, in različni nacionalni varnostni organi v primeru čezmejnih dogovorov obravnavajo enako. To jim zagotavlja varnost in omogoča boljše načrtovanje. S tem se obravnavajo tudi vprašanja v zvezi z varnostno kulturo in zmanjšuje strah železniških organizacij pred nacionalnimi varnostnimi organi.

Nadzorne dejavnosti nacionalnih varnostnih organov morajo **ciljno usmerjene** predvsem v tiste dejavnosti, ki po mnenju nacionalnih varnostnih organov predstavljajo največja tveganja ali grožnje, ki jih je najtežje nadzorovati.. V ta namen bi moral nacionalni varnostni organ razpolagati z metodami in orodji za ocenjevanje uspešnosti upravljanja varnosti v železniških podjetjih in upravljavcih infrastrukture. Kadar so sredstva omejena, zahteve za nacionalne varnostne organe pa številne, je izredno pomembno osredotočiti se na najpomembnejša tveganja. Mehanizem za to je analiza uspešnosti prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture pri upravljanju, ki jo opravi nacionalni varnostni organ.

Nacionalni varnostni organi bi se morali odločiti o svojih prednostnih nalogah, da bi lahko učinkovito uporabili svoje **vire**, toda odločitev o tem, kako najbolje ukrepati, bi morala biti v pristojnosti vsakega posameznega nacionalnega varnostnega organa. Ukrepanje mora biti osredotočeno na tiste, ki so odgovorni za tveganje in ki so v najboljšem položaju, da ga nadzorujejo. Nacionalni varnostni organi imajo omejena sredstva, zato je pomembno, da se jih uporablja pametno, da bi povečali učinkovitost nacionalni varnostni organi pri zagotavljanju, da odgovorni upravljajo tveganja na ustrezen način..

Nacionalni varnostni organi bi morali uporabljati načelo **preglednosti**, da bi prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem železniške infrastrukture pomagali razumeti, kaj se od njih pričakuje (vključno s tem, kaj bi morali storiti ali kaj ne bi smeli) in kaj bi morali pričakovati od nacionalnega varnostnega organa..

Nacionalni varnostni organi bi morali biti **odgovorni** za svoje odločitve v skladu s členom 18 (3) Direktive (EU) 2016/798. Nacionalni varnostni organi imajo zato notranje ureditve, za katere se lahko štejejo za odgovorne. Poleg tega bi morali nacionalni varnostni organi imeti tudi pritožbeni postopek. Poleg tega morajo imeti nacionalni varnostni organi pritožbeni postopek. Nacionalni varnostni organi morajo sprejemati odločitve, katere bodo negativno vplivale na prevoznike v železniškem prometu in upravljavce

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

infrastrukture, ki tveganj ne obvladujejo učinkovito. Pomembno je, da imajo nacionalni varnostni organi jasna merila za sprejemanje teh odločitev ter da je postopek odločanja jasen. Pomembno je tudi, da se vzpostavi postopek ugovora zoper take odločitve, kadar regulirani organ meni, da je nacionalni varnostni organ prekoračil svoja pooblastila ali da ni upošteval predpisanega postopka.

Nacionalni varnostni organi bi morali razviti dogovore o **sodelovanju** z drugimi pristojnimi organi, da bi izmenjali informacije in razvili enotne pristope k vprašanjem, ki vplivajo na varnost železniškega prometa.. Nacionalni varnostni organi morajo vzpostaviti postopke za medsebojno izmenjavo ustreznih informacij in za njihovo izmenjavo z drugimi pristojnimi organi. To je ključnega pomena za zagotovitev, da pravi organ izvaja pravi ukrep, kadar je to potrebno.

Če nacionalni varnostni organ uporablja ta načela, se zagotovi pravična in, kjer je ustrezno, odločna obravnava vseh, ki so pod nadzorom. Treba je tudi poudariti, da se ta načela dopolnjujejo in da se nacionalni varnostni organ z njimi predstavi organom, ki jih regulira, kot pristojen in primeren organ, ki lahko razumno presoja na odprt in pošten način. Opozoriti je treba, da so ta načela ponovno določena v predlogi nadzorne strategije v Prilogi k tem smernicam. Ta strategija je namreč izredno pomembna, ker s ponovnim izražanjem načel na tem mestu določa, kako se bo nadzor izvajal, nacionalni varnostni organ pa bo okrepil zavezo tem načelom in zagotovil dokazila, da pri svojem pristopu upošteva preglednost.

Agencija je pripravila tudi *smernice o modelu upravljanja izvrševanja*, ki jih lahko uporabljajo tisti, ki izvajajo nadzor, in ki vsebujejo zgoraj navedena načela. Smernice povzemajo načela in jih uporabljajo pri matriki, katere namen je zagotoviti smernice za vse tiste, ki izvajajo nadzor, in sicer glede tega, kakšne bi morale biti njihove odločitve o izvrševanju na podlagi analize razlike glede tveganja. Večja kot je razlika glede tveganja, tj. razlika med pričakovanim položajem organizacije, če se vsa pravila ustrezno izvajajo, in dejanskim položajem, večji je izvršilni ukrep, ki ga je treba pričakovati.

4.4 Dogovori o nadzoru

Dogovori o nadzoru bi morali na splošno zajemati strukturo upravljanja in osebje nacionalnega varnostnega organa, vključno z načinom upravljanja povezav z varnostnim spričevalom in varnostnim pooblastilom. Nacionalni varnostni organ bi moral zagotavljati preglednost v svoji upravljavski strukturi in pri tem, kako se reševanje vprašanj v zvezi z nadzorom po potrebi prenaša z operativne na višje ravni, vključno z odločitvami glede izvrševanja, kadar je ustrezno. Nacionalni varnostni organ bi moral biti tudi pregleden, kar zadeva odločitve za regulacijo tveganj na enem področju kot v drugi. Nacionalni varnostni organ bi moral navesti, kakšno je njegovo osebje, in na splošno navesti, kako ohranja svojo usposobljenost (glej *navodila Agencije o okviru za upravljanje kompetenc*) in na kakšni podlagi uporablja osebje. Nacionalni varnostni organ bi moral tudi navesti, kako namerava meriti uspešnost sistemov upravljanja varnosti v okviru svojih nadzornih dejavnosti, na primer z uporabo modelov zapadlosti/modelov za razvoj varnosti ali kako drugače. Agencija je pripravila priročnik za en predlagani model zrelosti upravljanja, ki ga lahko uporabljajo organi in zainteresirane strani v ta namen.(glej tudi *navodila Agencije o modelu zapadlosti družbe*) ali na drug način.

Eno od ključnih vprašanj za nacionalne varnostne organe je, kako se obravnavajo novi udeleženci na trgu glede na to, da ni nikakršnih preteklih informacij o kakovosti njihovih sistemov varnega upravljanja. Zato je nekaj nacionalnih varnostnih organov dalo prvim udeležencem na železniškem trgu varnostno spričevalo za obdobje, krajše od petih let. Drugi nacionalni varnostni organi so se odločili, da pri novih udeležencih pred izdajo varnostnega spričevala opravijo obsežnejšo presojo ali da tako presojo opravijo takoj po izdaji. Vsako omejeno obdobje veljavnosti je treba upravičiti na podlagi tega, da je to potrebno za zagotovitev učinkovitega nadzora tveganj, ki vplivajo na varnost obratovanja v železniškem prometu. Nacionalni varnostni organi lahko opravijo podrobnejši pregled pri novih udeležencih po izdaji spričevala, da bi

zagotovili, da njihove varnostne ureditve ustrezajo namenu. Nacionalni varnostni organ bi moral v nadzorni strategiji in načrtih jasno opredeliti, kakšne so te ureditve.

4.5 Ravni tveganja v državi članici

Naslednji oddelek o ravneh tveganja v državi članici bi moral obravnavati vprašanja, kako se te ravni določijo, npr. z uporabo modelov tveganja in/ali zrelosti, ter vsa vprašanja o tem, zakaj strategija zajema samo nekatera tveganja, drugih pa ne.

4.6 Strateške prednostne naloge na področju nadzora

Naslednji oddelek bi moral obravnavati način določanja strateških prednostnih nalog, ki bi morale zajemati naslednja vprašanja:

- *kako je treba nadzorovati sisteme varnega upravljanja. Tukaj bi nacionalni varnostni organ moral opredeliti tehnike nadzora (glejte oddelek 4.7 spodaj), ki jih bo verjetno uporabil, in navesti, zakaj daje določenim področjem prednost pred drugimi;*
- *kako se bo izvajal usklajen in/ali skupni nadzor z drugimi nacionalnimi varnostnimi organi, če je primerno (glejte oddelek o usklajenem nadzoru in sodelovanju spodaj);*
- *tveganja na višji ravni. V tej alineji se od nacionalnega varnostnega organa pričakuje, da navede, katera so po njegovem mnenju najvišja varnostna tveganja v sistemu in kako je prišel do te ugotovitve;*
- *v primeru tveganj na nižji ravni se izvaja splošen nadzor. V tej alineji se od nacionalnega varnostnega organa pričakuje, da navede, katera so po njegovem mnenju tveganja drugega reda in razloge za to ugotovitev.*

4.7 Tehnike nadzora

Člen 4 uredbe o skupni varnostni metodi za nadzor zahteva, da morajo nacionalni varnostni organi sprejeti ustrezne tehnike in jih opredeliti pri načrtovanju svojih nadzornih dejavnosti. Nadzorne tehnike so splošnega pomena in zajemajo tako zbiranje informacij (povezana dejavnost) za namen preverjanja rezultatov sistema varnega upravljanja ter neposredno uporabo posebnih dejavnosti, kot so razgovori z osebami. Ker je nadzor prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture za zagotovitev njihove skladnosti z zakonodajo EU in nacionalno zakonodajo obsežna naloga za nacionalni varnostni organ, so temu ustrezno na voljo številni različni pristopi, ki se lahko uporabijo za zbiranje informacij o ravni skladnosti. Vendar vsi ti pristopi vključujejo pridobivanje informacij na različne načine, čemur sledi analiza tega, kaj nam povedo o sistemu varnega upravljanja v organizaciji, ki je pod nadzorom, ter ravni skladnosti te organizacije z zakonodajo.

Na voljo so različne posebne tehnike, ki se lahko uporabijo za izvajanje nadzornih dejavnosti na kraju samem ali kje drugje. Te vključujejo:

- *preglede materialnih sredstev na kraju samem, kot so tirna vozila ali elementi infrastrukture;*
- *preglede postopkov upravljanja varnosti in dokumentacije, da se zagotovi, da ustrezajo namenu;*
- *razgovori z osebjem na vseh ravneh v organizaciji prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture, da se opredeli njihovo razumevanje izvajanja postopkov in pravil v praksi in opravi presoja varnostne kulture znotraj organizacije;*

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

- presoje opredeljenega standarda sistema varnega upravljanja, npr. OHSAS 18001:2007;
- presoje modela, ki ga opredeli nacionalni varnostni organ;
- presoje/preglede dejavnosti ali postopka po incidentu;
- presoje zmogljivosti/zrelosti upravljanja varnosti;
- analizo podatkov;
- vzorčenje proizvodov ali dejavnosti;
- opazovanje nalog (npr. vožnja v kabini zaradi opazovanja voznikovega vedenja);
- prisotnost nacionalnega varnostnega organa na ključnih sestankih uprave pri prevozniku v železniškem prometu ali upravljavcu infrastrukture (npr. o nivojskih prehodih ali novih infrastrukturnih projektih);
- raziskave o organizacijah, v okviru katerih je treba izpolniti vprašalnike za notranjo oceno, npr. za oceno varnostne kulture ali skladnosti z zakonodajo ali kontrolnimi seznami;
- vse druge dejavnosti, ki pomagajo nacionalnim varnostnim organom bolje spoznati določenega prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture, njegovo upravljanje varnosti in njegovo varnostno kulturo.

V tem dokumentu:

- **Inšpekcijski pregled** pomeni uporabo pooblaščenega in usposobljenega člana nacionalnega varnostnega organa za preučitev določenega in omejenega vidika dejavnosti prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture. inšpekcijski pregled bi moral biti namenjen ugotavljanju skladnosti z evropskim in nacionalnim pravom ali preverjanju, ali se, kar je navedeno ali zabeleženo v dokumentih, ki podpirajo sistem upravljanja varnosti, dejansko izvaja v praksi. Inšpekcijski pregled v tem smislu potrjuje, da je postopek vzpostavljen in kako dobro deluje. To ne pomeni, da je treba preveriti prisotnost nekaterih dokumentov ali opreme, saj lahko to pravi samo inšpektorja, da nekaj ni navzoč v praksi.
- **Presoje** so strukturirana posredovanja, v okviru katerih se opravi pregled pri prevozniku v železniškem prometu ali upravljavcu infrastrukture na podlagi določenega standarda upravljanja varnosti ali določenega protokola presoje.
- **Presoja modela zrelosti zmogljivosti upravljanja** varnosti je strukturirana metoda izvajanja presoje sistema varnega upravljanja organizacije, v kateri se izvaja presoja, z uporabo modela zmogljivosti/zrelosti upravljanja, da se prouči njihova učinkovitost pri upravljanju varnosti (glejte tudi smernice Agencije o modelu zrelosti upravljanja). Če osebe, pristojne za nadzor, pravilno uporablja tak model, slednji omogoča prikaz, kako uspešen je sistem varnega upravljanja. Zato je lahko uporabno orodje, ki ga nacionalni varnostni organ lahko uporablja za zagotavljanje informacij o delovanju posebnega sporočila SMS organu za izdajo varnostnih spričeval, ko se obravnava vloga za podaljšanje.

Uporabljene tehnike, kot so razgovori, pregled dokumentacije ali pregledi za namen preverjanja, se lahko izvajajo bolj ali manj temeljito pri manjših ali obsežnejših postopkih in se uporabijo mešano, da bi se predstavila raven varnosti v organizaciji in opredelile pomanjkljivosti.

Razgovori s posamezniki, pregledi dokumentacije in pregledi za namen preverjanja se lahko uporabijo za presojanje zrelosti upravljanja organizacije in sposobnosti sistema, da nadzoruje tveganja, s katerimi se

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

spopada. Pristojna oseba, ki izvaja presojo, nato s pomočjo modela zmogljivosti ali zrelosti upravljanja po lastni presoji oceni, kako uspešen je sistem varnega upravljanja organizacije pri upravljanju varnosti.

Opazovanje nalog in prisotnost na sestankih uprave sta dejavnosti, katerih namen je bolje seznaniti nacionalni varnostni organ z določenim prevoznikom v železniškem prometu ali upravljavcem infrastrukture ter njegovo varnostno kulturo.

Nacionalnim varnostnim organom se kot najboljša priporoča uporaba več različnih tehnik nadzora. Vsak nacionalni varnostni organ bi si moral prizadevati za vzpostavitev dobrega ravnovesja med dejavnostmi „od zgoraj navzdol“ (presoje sistema varnega upravljanja) in dejavnostmi „od spodaj navzgor“ (pregledi na kraju samem, pri katerih se opazuje dogajanje). Pristopi k nadzoru lahko združijo obstoječe dejavnosti pregleda in jih povežejo s presojami sistemov varnega upravljanja, da bi opredelile vzorec dogovorov o upravljanju. S tem se bodo izničile nekatere pomanjkljivosti določenih tehnik in oblikovala pristnejša celovita slika o tem, kako uspešen je subjekt nadzora v praksi.

Nacionalni varnostni organ lahko zgoraj opisane tehnike uporabi tudi za izvajanje horizontalnih pregledov vmesnikov med prevozniki v železniškem prometu in/ali upravljavci infrastrukture, da bi se na ravni države članice ustvarila celovita slika o tem, kako se obravnavajo različna vprašanja znotraj železniškega sistema.

Spodnja preglednica in slika prikazujeta povezanost splošnega pregleda in presoj sistemov upravljanja, zlasti pa se nanašata na tehnike opravljanja razgovorov, preglede dokumentacije in opazovanje. Te vrste tehnik so vključene v standarde, kot je ISO 19011 – „Smernice za presojanje sistemov vodenja“, nacionalni varnostni organi pa se lahko prosto odločajo, ali bodo upoštevali zahteve standarda ali ne. Na spodnji preglednici so prikazane vrste tehnik, povezane z različnimi vrstami dejavnosti.

Preglednica 1: Razmerje med dejavnostmi na kraju samem in zunaj njega pri revizijah in inšpekcijskih pregledih sistemov upravljanja

	<i>dejavnost, ki se izvaja na kraju samem</i>	<i>dejavnost, ki se izvaja drugje</i>
<i>sodelovanje z ljudmi</i>	<p>Izvajanje razgovorov.</p> <p>Izpolnjevanje kontrolnih seznamov in vprašalnikov s sodelovanjem presojevanca.</p> <p>Izvajanje pregleda dokumentacije s sodelovanjem presojevanca.</p> <p>Vzorčenje</p>	<p>Prek interaktivnih komunikacijskih sredstev:</p> <ul style="list-style-type: none"> • izvajanje razgovorov; • izpolnjevanje kontrolnih seznamov in vprašalnikov; • izvajanje pregleda dokumentacije s sodelovanjem presojevanca.

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

Preglednica 1: Razmerje med dejavnostmi na kraju samem in zunaj njega pri revizijah in inšpekcijskih pregledih sistemov upravljanja

	<i>dejavnost, ki se izvaja na kraju samem</i>	<i>dejavnost, ki se izvaja drugje</i>
<i>Omejeno sodelovanje/Ni sodelovanja z ljudmi</i>	<p>Izvajanje pregleda dokumentacije (npr. evidenc, analize podatkov).</p> <p>Opazovanje izvajanega dela.</p> <p>Obiski na kraju samem.</p> <p>Izpolnjevanje kontrolnih seznamov.</p> <p>Vzorčenje (npr. proizvodov).</p>	<p>Izvajanje pregleda dokumentacije (npr. evidenc, analize podatkov).</p> <p>Opazovanje dela se izvaja s sredstvi nadzora ob upoštevanju socialnih in pravnih zahtev.</p> <p>Analiziranje podatkov</p>

4.8 Načrti nadzora

Načrti nadzora bi morali zagotoviti praktično uporabo nadzorne strategije v času trajanja te strategije. Ker načrt nadzora izhaja iz nadzorne strategije, bi moral temeljiti na ugotovljenih tveganjih, za katera se zahteva nadzor v okviru nadzorne strategije. Načrt nadzora bi moral tudi poudariti, kako bodo delovale povezave med postopkom ocenjevanja za izdajo varnostnega spričevala in pooblastila ter postopkom nadzora za prevoznike v železniškem prometu in upravljavce infrastrukture v času veljavnosti varnostnega spričevala ali pooblastila, po potrebi vključno s potrebo po uskladitvi z Agencijo, kadar ta opravlja naloge organa za izdajo varnostnega spričevala, in drugimi nacionalnimi varnostnimi organi. Načrt nadzora bi moral vključevati informacije o postopku njegove priprave in pregleda ter povezave z nadzorno strategijo, vključno s tem, kako rezultati načrta spreminjajo strategijo. Načrt nadzora bi moral podrobno opisovati, katere prevoznike v železniškem prometu in upravljavce infrastrukture je treba nadzorovati v letu, na katero se načrt nanaša, ter razloge za nadzor. Prav tako morajo biti v načrtu nadzora navedena sredstva, ki bodo dodeljena za nadzor. Določene morajo biti tudi tehnike nadzora, ki se uporabljajo med nadzorom. Kadar načrt nadzora obravnava vprašanja, povezana s človeškimi dejavniki, bi moral nacionalni varnostni organ znotraj sistemov varnega upravljanja prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture proučiti, kako se te zadeve rešujejo.

4.9 Izvrševanje

CSM za nadzor stanj v členu 7(1), da mora imeti nacionalni varnostni svet merila za obvladovanje neskladnosti, opredeljenih v SMS-u prevoznika v železniškem prometu ali upravljavcu infrastrukture, in Prilogo 1 določa, da mora nacionalni varnostni organ sprejeti izvršilne ukrepe, kjer je to primerno. Ta ukrep bo odvisen od tega, katere sankcije posamezne nacionalne zakonodaje dovoljujejo nacionalnim varnostnim

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

organom. V okviru skupne varnostne metode za nadzor, je treba upoštevati primere, ko sistem za upravljanje železniškega podjetja ali infrastrukture, ki ga upravlja prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture, ne izpolnjuje ključnih zahtev glede obvladovanja tveganj. Sankcije, ki jih lahko uporabi nacionalni varnostni organ, morajo temeljiti na ključnih načelih nadzora (glej oddelek 4.3). Nacionalni varnostni organ mora dokazati, da je vsak ukrep, ki ga sprejme, sorazmeren in usmerjen na zaznano tveganje. Skupna varnostna metoda za nadzor (člen 5(2)(a)) deli vprašanja, ki bi jih moral nacionalni varnostni organ obravnavati pri pomembnih neskladnostih in na drugih področjih, ki vzbujajo zaskrbljenost. Raven sankcij, ki bi jo nacionalni varnostni organ lahko poskušal naložiti, bi morala odražati raven neskladnosti ali zaskrbljenosti. Organizacija, ki se izvršuje, mora biti sposobna razumeti, zakaj se sankcija uporablja in kako se lahko izboljša. Nacionalni varnostni organi lahko uporabijo kakršen koli model upravljanja izvrševanja, ki zajema ključna načela nadzora za zagotavljanje strukturiranega in preglednega postopka za sprejemanje izvršilnih ukrepov v skladu z nacionalno zakonodajo ali zakonodajo EU. Kot pomoč nacionalnim nadzornim organom je Agencija razvila model upravljanja izvrševanja, ki se lahko uporablja v povezavi z različnimi nacionalnimi predpisi. (glej *vodnik Agencije za model upravljanja izvrševanja*).

5. Predložitev informacij o nadzoru in soodvisnosti med oceno glede izdaje enotnega varnostnega spričevala in dovoljenj za vozila

Jasno je, da je nadzor sredstvo, s katerim nacionalni varnostni organ zagotovi, da sistem varnega upravljanja prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture deluje v skladu z dogovori, določenimi v izvorni vlogi za izdajo enotnega varnostnega spričevala ali varnostnega pooblastila. Člen 17(5) Direktive (EU) 2016/798 ter Priloga I uredbe o skupni varnostni metodi za nadzor jasno določata, da lahko nacionalni varnostni organ, kadar med nadzorom ugotovi, da imetnik varnostnega spričevala več ne izpolnjuje pogojev za spričevalo, omeji ali razveljavi spričevalo ali zahteva, da to stori Agencija, kadar opravlja naloge organa za izdajo varnostnega spričevala (ena od strukturiranih metod dela v okviru tega je določena v smernicah Agencije o modelu upravljanja izvrševanja). V skladu s členom 17(7) iste direktive nacionalni varnostni organ zagotovi, da strukturni podsistemi v skladu z bistvenimi zahtevami in varnostnim pooblastilom upravljavca infrastrukture lahko omeji ali prekliče, če pogoji, pod katerimi je bil izdan, niso več izpolnjeni.

Člen 5 uredbe o skupni varnostni metodi za nadzor pojasnjuje potrebo po izmenjavi informacij, pridobljenih med nadzorom, z delom nacionalnega varnostnega organa, odgovornim za oceno glede izdaje varnostnega spričevala, ali z Agencijo za namene obnovitve ali dopolnitve enotnega varnostnega spričevala ali varnostnega pooblastila. V istem členu je tudi navedeno, da bi nacionalni varnostni organ moral organu za izdajo varnostnega spričevala ali nacionalnemu varnostnemu organu za čezmejno infrastrukturo posredovati ustrezne informacije, ki vključujejo najmanj:

- a) *opis večjih neskladnosti, ki lahko vplivajo na varnost ali ustvarijo resna varnostna tveganja, ter vse druge pomisleke, ki nastanejo med izvajanjem nadzornih dejavnosti. Te informacije se lahko pridobijo iz presoj, revizija zrelosti sistema varnega upravljanja in poročil o pregledih ter se povzamejo za namene ponovne ocene;*
- b) *stanje akcijskega načrta (ali načrtov), ki ga pripravi prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture, da bi rešil večje neskladnosti iz točke (a), in ustrezne ukrepe, ki jih je sprejel nacionalni varnostni organ za nadzor reševanja teh vprašanj. Te informacije se lahko pridobijo iz naknadnih presoj, revizija zrelosti sistema varnega upravljanja in pregledov;*
- c) *pregled učinkovitosti (uspešnosti) varnosti pri prevozniku v železniškem prometu ali upravljavcu infrastrukture, ki obratuje v svoji državi članici. Te informacije se lahko pridobijo iz modela zmogljivosti/zrelosti upravljanja (če je na voljo) ali celo na podlagi strokovne presoje, ki oceni uspešnost in zmogljivost postopkov sistema varnega upravljanja (tj. kako uspešni so pri izpolnjevanju svojih pravnih obveznosti in nenehnem izboljševanju na področju nadzorovanja tveganj);*
- d) *stanje akcijskega načrta ali načrtov, ki jih pripravi prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture za odpravo preostalih pomislekov iz prejšnjih ocen.*

Nacionalni varnostni organ zagotovi organu za izdajo varnostnega spričevala informacije, ki so pomembne za razumevanje, kako dobro sistem varnega upravljanja deluje v praksi in ali ima kakšne pomanjkljivosti. Organ za izdajo varnostnega spričevala lahko tako boljše ciljno usmeri svojo dejavnost ocenjevanja.

Da bi se te zahteve izpolnile, bo nacionalni varnostni organ moral proučiti, katere informacije o organizaciji, ki se ureja, so pomembne pri zgornjih štirih naslovih. V točki (a) je jasno, da bi informacije morale vključevati vprašanja, ki jih nacionalni varnostni organ opredeli kot pomembna za nadzor tveganja (v okviru sistema varnega upravljanja), v primeru točk (b) in (d) pa ukrepe in časovne okvire, ki so jih stranke sprejele

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

za reševanje zadevnih vprašanj bodisi prostovoljno s strani samih organizacij ali v okviru ukrepov, ki jih sprejme nacionalni varnostni organ, da bi od organizacije zahteval, da popravi nastalo stanje. Točka (c) zahteva, naj nacionalni varnostni organ organu za izdajo varnostnega spričevala ali nacionalnemu varnostnemu organu za čezmejno infrastrukturo predloži opis zagotavljanja varnosti organizacije. To bi bilo na primer mogoče doseči s poročilom o nadzoru, ki se je izvajal v zadevni organizaciji, ali z zagotovitvijo rezultatov na podlagi modela zrelosti upravljanja za organizacijo, na podlagi katerih se bo oblikoval pregled ustrezne uspešnosti sistema varnega upravljanja.

Poleg zgornjega seznama lahko organu za izdajo varnostnega spričevala pri razumevanju delovanja sistema varnega upravljanja koristijo tudi naslednje vrste informacij:

- a) *pretekli podatki o različnih nadzornih dejavnostih v času od izdaje prejšnjega enotnega varnostnega spričevala ali varnostnega pooblastila in nadaljnje spremljanje priporočil nacionalnega varnostnega organa, oblikovanih na podlagi njegovih nadzornih dejavnosti. Te informacije se lahko pridobijo iz načrtov nadzora nacionalnega varnostnega organa in naknadne (follow-up) preglednice priporočil nacionalnega varnostnega organa za ustreznega prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture;*
- b) *opis prihodnjih nadzornih dejavnosti nacionalnega varnostnega organa, načrtovanih za ustreznega prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture. Te informacije se lahko pridobijo iz bodočih načrtov nadzora nacionalnega varnostnega organa;*
- c) *vsi rezultati zbiranja in analize podatkov o nesrečah/incidentih ter pritožbe, poslane nacionalnemu varnostnemu organu, ki se nanašajo na uspešnost sistema varnega upravljanja, vključno s kratkim povzetkom vsakega dogodka in vsakega ukrepa, ki ga je sprejel nacionalni varnostni organ, da bi nadziral reševanje nastalih vprašanj. Te informacije se lahko pridobijo in analizirajo na podlagi letnih varnostnih poročil prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture, njihovih poročil o incidentih/nesrečah, namenjenih nacionalnemu varnostnemu organu, in tudi iz zbirk podatkov in registrov, kot je [ERAIL](#), o preiskavah železniških nesreč in incidentov;*
- d) *informacije o resnih varnostnih tveganjih, ugotovljenih med notranjo presojo in drugimi dejavnostmi spremljanja pri prevozniku v železniškem prometu ali upravljavcu infrastrukture, stanju akcijskega načrta za dokončno rešitev vprašanj in zaključek vseh ukrepov, ki jih izvaja nacionalni varnostni organ, da bi nadzoroval njihovo dokončanje in učinkovitost v času od prejšnjega izdanega enotnega varnostnega spričevala ali varnostnega pooblastila. Ta informacija se lahko pridobi in analizira na podlagi letnega varnostnega poročila prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture (tj. poročilo u porabi skupne varnostne metode za spremljanje);*
- e) *informacije, ki jih posreduje ustrezni nacionalni preiskovalni organ o tekočih preiskavah vseh dogodkov, povezanih z dejavnostmi prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture, in še vedno odprta priporočila iz prejšnjih preiskav, ki jih prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture še ni obravnaval. Te informacije se lahko pridobijo in analizirajo na podlagi letnih varnostnih poročil prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture, a tudi iz zbirk podatkov in registrov, kot je [ERAIL](#), o preiskavah železniških nesreč in incidentov. V skladu s členom 8(3) uredbe o skupni varnostni metodi za nadzor bi se nacionalni varnostni organ moral usklajevati tudi z nacionalnim preiskovalnim organom. Lahko se pričakuje, si da bosta nacionalni varnostni organ in nacionalni preiskovalni organ v času tega usklajevanja izmenjevala ustrezne informacije;*
- f) *opis vseh izvršilnih ukrepov nacionalnega varnostnega organa, kot je določeno v nacionalni zakonodaji, ki se nanašajo na uspešnost sistema varnega upravljanja in ki so bili sprejeti zoper prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture v času od prejšnjega izdanega enotnega varnostnega spričevala ali varnostnega pooblastila. Te informacije se nanašajo na ukrepe,*

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

ki jih je sprejel nacionalni varnostni organ, da bi izvršil svoje odločitve, npr. obvestilo o izboljšavi/prepovedi, kazni, začasni varnostni ukrepi (v smislu člena 17 Direktive (EU) 2016/798);

- g) vse dodatne informacije, za katere nacionalni varnostni organ meni, da so pomembne za ocenjevanje. Dodatne informacije se lahko pridobijo in analizirajo na podlagi letnega varnostnega poročila prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture in letnega poročila nacionalnega varnostnega organa.*

Na splošno se pričakuje, da bo nacionalni varnostni organ posredoval zgoraj navedene informacije organu za izdajo varnostnega spričevala v času vloge za obnovitev enotnega varnostnega spričevala. Če se nacionalni varnostni organ med nadzorom odloči, da sprejme izvršilni ukrep, ki vključuje pregon železniške organizacije, in če meni, da bi organ za izdajo varnostnega spričevala moral proučiti možnost preklica enotnega varnostnega spričevala, potem bi moral zadevo neposredno posredovati organu za izdajo varnostnega spričevala in ne bi smel čakati na vlogo za obnovitev enotnega varnostnega spričevala.

To torej pomeni, da je potrebna določena mera usklajevanja med izvajalci nadzora in izdajatelji spričeval. Pomembno je, da se zagotovi izmenjava informacij med izvajalci nadzora in izvajalci ocenjevanja varnosti, da bi ustrezna stranka lahko ustrezno obravnavala vprašanja, povezana s sistemom varnega upravljanja prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture. Nacionalni varnostni organi bi morali za to v svojih nadzornih strategijah in načrtih določiti ustrezne rešitve.

Člen 11(3) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/763 [*praktične rešitve za izdajo enotnih varnostnih spričeval*] jasno določa, da organ za izdajo varnostnega spričevala po opravljenem ocenjevanju skupaj z nacionalnim varnostnim organom določi preostala vprašanja, ki se med ocenjevanjem niso rešila in ki se lahko preložijo v čas naslednjega ocenjevanja med nadzorom.

V primeru dovoljenj za vozila je pomembno, da je na voljo tudi mehanizem, na podlagi katerega lahko organi, ki potrjujejo dovoljenja za vozila, posredujejo ustrezne informacije iz dovoljenj za vozila izvajalcem nadzora, zlasti v zvezi z omejitvami pogojev uporabe vozil. Podobno bi tudi nacionalni varnostni organi morali imeti mehanizem, s pomočjo katerega bi izvajalci nadzora lahko posredovali informacije nazaj organom, ki so izdali dovoljenje za določeno vozilo, kadar se pojavijo pomisleki, ali navedeno vozilo še vedno izpolnjuje pogoje, na podlagi katerih je bila izdana odobritev tipa vozila ali dovoljenje za dajanje vozila na trg. Opozoriti je treba, da se med obratovanjem vozila lahko odkrijejo okvare, ki vplivajo na vsa vozila istega tipa ali serije. Če je odgovor pritrdilen, se lahko opozori na varnostno opozorilo glede na napako uporabi v varnostnem informacijskem sistemu (SIS). Nacionalni varnostni organi bi moral tudi ukrepati za nadzor nad tem, kako PŽP / UI obvladuje tveganje, in opozori ECM.

6. Usklajevanje med nacionalnimi varnostnimi organi

Člen 8 uredbe o skupni varnostni metodi za nadzor zahteva, naj nacionalni varnostni organi v primeru čezmejnega delovanja usklajujejo svoje nadzorne dejavnosti z dejavnostmi drugih nacionalnih varnostnih organov. To usklajevanje je potrebno, da bi se preprečilo podvajanje prizadevanj nacionalnih varnostnih organov in obremenjevanje nadzorovanih organizacij z večjim številom pogodb regulatorjev za varnost iz različnih držav. Namen je tudi zagotoviti izmenjavo ustreznih informacij med različnimi nacionalnimi varnostnimi organi, ki nadzorujejo čezmejno delovanje, da bi se tako omogočil učinkovitejši nadzor. V primeru usklajevanja nadzornih dejavnosti bodo nacionalni varnostni organi morali sprejeti odločitev, kateri izmed njih bo vodilni nacionalni varnostni organ. V tem smislu bo vodilni nacionalni varnostni organ tisti, ki bo izvajal naloge splošnega koordinatorja nadzornih dejavnosti in predstavljal glavno kontaktno točko za vključene prevoznike v železniškem prometu in upravljavce infrastrukture. Vodilni nacionalni varnostni organ je lahko nacionalni varnostni organ iz države članice, v kateri se izvaja največji obseg dejavnosti ali kjer ima sedež organizacija, ki je pod nadzorom. Nacionalni varnostni organi bi se morali dogovoriti o ključnih področjih, ki jih je treba proučiti med nadzorom v času trajanja enotnega varnostnega spričevala ali varnostnega pooblastila, ter pripraviti načrt za izvajanje tega, kar so se skupaj dogovorili. Nacionalni varnostni organi bi se morali dogovoriti tudi o arbitražnem postopku za reševanje sporov, s katerim bi se obravnavala vsa nestrinjanja med nacionalnimi varnostnimi organi, ki izvajajo dejavnost nadzora.

V Prilogi II k uredbi o skupni varnostni metodi za nadzor je določen okvir za usklajen in skupen nadzor, ki ga nacionalni varnostni organi lahko uporabijo kot smernico pri upravljanju tega postopka. Ključne točke so, da bi bilo treba nadzor usklajevati tako, da se ne bi ustvarile nepotrebne nevšečnosti za prevoznika v železniškem prometu, na primer tako, da se zagotovi, da različni nacionalni varnostni organi ne bodo istočasno zahtevali ključnega osebja prevoznika v železniškem prometu ali da na isti lokaciji ne bo prišlo do večjega števila obiskov zaradi zbiranja informacij v kratkem časovnem obdobju. Kadar nacionalni varnostni organi delujejo v skladu s pravnimi predpisi, ki ne predvidevajo ali dovoljujejo skupnega nadzora, je to treba vključiti v sporazume med njimi. V tem primeru bo moral vodilni nacionalni varnostni organ (ali tisti, ki usklajuje) skupaj z drugimi zadevnimi nacionalnimi organi razviti skupni načrt za izvajanje potrebnih dejavnosti nadzora v vsaki državi članici.

Kadar imajo železniška podjetja sklenjen sporazum o partnerstvu (ali pogodbo), ki omogoča, da vlak ene države članice postane vlak druge države članice v trenutku, ko prečka mejo (tudi če sta osebje in vlak iz železniškega podjetja iz prve države članice), bi se morali zadevni nacionalni varnostni organi medsebojno uskladiti, da bi zagotovili ustrezno obvladovanje tveganj, povezanih z zadevami na stičnih točkah med železniškimi podjetji, kot sta usposabljanje na področju ustreznih nacionalnih ali mednarodnih pravil in vzdrževanje vlakov. Če nacionalni varnostni organ v teh okoliščinah odkrije težave pri dogovorih z železniškim podjetjem, bi se moral povezati z ustreznim nacionalnim varnostnim organom iz sosednje države, da bi skupaj sprejela ukrep, s katerim nameravata rešiti težavo.

Več informacij je na voljo v *smernicah Agencije za usklajevanje med nacionalnimi varnostnimi organi*.

7. Človeški dejavniki in varnostna kultura

Zaradi ocenjevanja varnosti in nadzora bi osebje nacionalnega varnostnega organa moralo znati opredeliti strategijo človeških dejavnikov in varnostne kulture ter določiti, kako organizacija pod nadzorom vključuje taka vprašanja v svoj sistem varnega upravljanja (glejte Prilogo I in Prilogo II k uredbi o skupni varnostni metodi za sisteme varnega upravljanja). Na podlagi tega bi moral nacionalni varnostni organ razviti shranjevanje znanja o tem, kako se upoštevajo človeški dejavniki in varnostna vprašanja kulture, ki jih je mogoče uporabiti za obveščanje o strategiji nadzora in načrtu (-ih) nadzora (glej tudi *priročnik Agencije o zahtevah za sporočila SMS in priročnik za Agencijo o modelu zapadlosti upravljanja*).

8. Sodelovanje z drugimi pristojnimi organi

Pričakovati je, da se bo nacionalni varnostni organ, ki deluje v vlogi regulatorja varnosti v državi članici, občasno povezal in sodeloval z drugimi pristojnimi organi med izpolnjevanjem svojih funkcij.

Člen 8(3) uredbe o skupni varnostni metodi za nadzor določa, da mora nacionalni varnostni organ razviti dogovore o sodelovanju z ustreznimi drugimi organi, kot so nacionalni organ za nadzor kakovosti, certifikacijski organ za ECM ali drugi pristojni organi, tako da se lahko ustrezne informacije izmenjujejo in da se ustrezno obravnavajo resna varnostna tveganja. Namen te določbe je zagotoviti, da so tisti z ukrepom organa in tisti, ki bodo morda morali sprejeti posebne ukrepe, ustrezno obveščeni in se lahko ustrezno odzovejo.

Na primer, morda bo moral sodelovati z inšpektorati za delo, okoljskimi regulatorji, organi za izdajo spričeval za subjekte, zadolžene za vzdrževanje, regulativnimi železniškimi organi, organi za izdajo dovoljenj ali spričeval in organi za izdajo licenc.

V nadaljevanju je nekaj ponazoritvenih primerov takega sodelovanja. Nacionalni varnostni organi bi morali po potrebi zagotoviti ustrezno uskladitev svojih strategij in načrtov.

8.1 Organi za izdajo dovoljenj ali spričeval

Pričakuje se, da bodo nacionalni varnostni organi sodelovali z drugimi organi za izdajo dovoljenj (npr. organi za izdajo dovoljenj za vozila) ali spričeval (npr. organi za izdajo spričeval centrom za usposabljanje strojevodij), kakor je primerno. Z vidika nadzora bi nacionalni varnostni organ, ki izvaja nadzor, moral sprejeti spričevala ali dovoljenja, ki so predložena kot dokazilo o skladnosti s predpisi EU ali drugimi predpisi, če se ta nanašajo na vprašanje, v zvezi s katerim se izvaja nadzor. Če nacionalni varnostni organ med izvajanjem svoje dejavnosti nadzora ugotovi, da je prišlo do resne varnostne težave, ki vključuje zadevo, v zvezi s katero je bilo izdano dovoljenje ali spričevalo, bi moral sprejeti začasen popravni ukrep (npr. prekinitev uporabe vozila), kot je ustrezno, in zadevo predložiti ustreznemu organu, pristojnemu za izdajo spričeval ali dovoljenj.

8.2 Vprašanja glede varnosti na delovnem mestu

Nekateri nacionalni varnostni organi so pristojni za vprašanja glede varnosti na delovnem mestu v zakonodajnih sistemih svojih držav članic, drugi nacionalni varnostni organi pa ne. V prvem primeru morajo vprašanja glede varnosti na delovnem mestu, ki se pojavijo med nadzorom, obravnavati izvajalci nadzora.

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

Če v drugem primeru osebje nacionalnega varnostnega organa, ki izvaja nadzor, naleti na težave pri varnosti na delovnem mestu, bi moralo organizacijo, ki je pod nadzorom, obvestiti o tem, da je odkrilo nekaj zaskrbljujočega, in zadevo posredovati pristojnemu organu v nadaljnje reševanje. Nacionalni varnostni organ bi se moral tudi, kakor je ustrezno, uskladiti in povezati s regulativnim organom, pristojnim za varnost na delovnem mestu, da bi zagotovil uskladitev njihovih zadevnih strategij in načrtov.

8.3 Pravila glede delovnega časa ter časa vožnje in počitka strojevodje

Člen 17(4) Direktive (EU) 2016/798 določa, da je pristojni organ odgovoren za zagotavljanje skladnosti pravil glede delovnega časa ter časa vožnje in počitka strojevodje. Če to ni nacionalni varnostni organ, potem mora navedeni pristojni organ sodelovati z nacionalnim varnostnim organom, da bi mu omogočil izvajanje njegove nadzorne dejavnosti. Iz tega sledi, da bi nacionalni varnostni organ, kadar ni pristojen za uskladitev s takimi pravili, vendar med izvajanjem nadzornih dejavnosti v določeni organizaciji odkrije težave, ki so povezane z njimi, moral o svojih ugotovitvah čim prej obvestiti pristojni organ.

8.4 Sodelovanje med nacionalnim varnostnim organom in drugimi regulatornimi organi

Člen 56(3) Direktive 2012/34/EU določa:

Regulatorni organ tudi tesno sodeluje z nacionalnim varnostnim organom v smislu Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti in z licenčnim organom v smislu te direktive.

Države članice zagotovijo, da ti organi skupaj razvijejo okvir za izmenjavo informacij in sodelovanje, namenjen preprečevanju škodljivih vplivov na konkurenco ali varnost na trgu storitev v železniškem prometu. Ta okvir vključuje mehanizem, s katerim regulatorni organ zagotavlja nacionalnemu varnostnemu organu in licenčnemu organu priporočila o vprašanjih, ki lahko vplivajo na konkurenco na trgu storitev v železniškem prometu, nacionalni varnostni organ pa regulatornemu organu in licenčnemu organu posreduje priporočila o vprašanjih, ki lahko vplivajo na varnost. Brez poseganja v neodvisnost posameznega organa na področju, za katero je pristojen, zadevni organ pred sprejetjem svoje odločitve prouči vsa tovrstna priporočila. Če zadevni organ odloči, da ne bo upošteval teh priporočil, svojo odločitev utemelji.

V praksi bi to lahko pomenilo:

- a) *kadar regulativni organ od prevoznika v železniškem prometu zahteva, da odpre storitve za konkurenco, in kadar prevoznik to zavrne, pri čemer kot razlog navede varnost, bi regulativni organ moral zaprositi nacionalni varnostni organ kot regulatorja varnosti za mnenje o tem, ali je to upravičen razlog za zavrnitev odprtja storitev. Regulativni organ bi nato moral upoštevati mnenje nacionalnega varnostnega organa pri oblikovanju odločitve o ukrepanju;*
- b) *kadar namerava upravljavec infrastrukture zaprositi nacionalni varnostni organ za dovoljenje za dajanje v promet podsistema ob progi stopnje 1 ETCS, ki ima nekatere poljubne funkcionalnosti (npr. t. i. loop infill, radio infill), zaradi katerih morajo biti vozila opremljena z ustrezno opremo, da bi lahko obratovala na tej progi, bi moral nacionalni varnostni organ zahtevati od regulativnega organa, da potrdi, da to ne pomeni diskriminacije prevoznikov v železniškem prometu in da so ustrezne informacije dane na voljo vsem deležnikom, kar jim omogoča potreben čas za ustrezno prilagoditev njihovih tirnih vozil.*

8.5 Sodelovanje med nacionalnim varnostnim organom in licenčnimi organi

Direktiva 2012/34/EU določa:

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

Člen 24(3): Če je licenca začasno odvzeta ali preklicana zaradi neizpolnjevanja zahteve po finančni sposobnosti, **licenčni organ** ne glede na odstavek 1 **lahko podeli začasno licenco** do reorganizacije prevoznika v železniškem prometu, **pod pogojem, da varnost ni ogrožena**. Vendar začasna licenca ne velja več kakor šest mesecev od dneva izdaje.

Člen 24(5): V primeru spremembe, ki vpliva na pravni položaj prevoznika, in še posebno pri združitvi ali prevzemu, **lahko licenčni organ odloči, da se licenco ponovno predloži v odobritev. Zadevni prevoznik v železniškem prometu lahko nadaljuje z obratovanjem, razen če licenčni organ odloči, da je ogrožena varnost.** V tem primeru se taka odločitev obrazloži.

Da bi licenčni organ sprejel odločitev o izdaji licence, se mora v praksi posvetovati z nacionalnim varnostnim organom kot regulatorjem varnosti. Vprašanje, na katero bo licenčni organ moral odgovoriti, je, ali obstaja verjetnost, da bo varnost ogrožena. Če prosi prevoznika v železniškem prometu, da obratuje na podlagi začasne licence (glejte člen 24(3)). Drugo vprašanje, ki ga bo treba proučiti, je, ali je treba vlogo za izdajo licence ponovno predložiti v odobritev (glejte člen 24(5)). Licenčni organ pri sprejemanju teh odločitev upošteva mnenja nacionalnega varnostnega organa kot regulatorja varnosti.

8.6 Sodelovanje med nacionalnim varnostnim organom in subjektom, zadolženim za vzdrževanje

Nacionalni varnostni organi in organi za izdajo spričeval za subjekte, zadolžene za vzdrževanje, bi morali sodelovati, da bi se preprečilo podvajanje dejavnosti. To pomeni, da bi nacionalni varnostni organ, ki med nadzorom naleti na slabo vzdrževano vozilo (tovorni vagon) in zato podvomi v to, ali subjekt, zadolžen za vzdrževanje, lahko izpolnjuje zahteve, na podlagi katerih mu je bilo izdano spričevalo, moral posredovati to informacijo ustreznemu organu za izdajo spričeval za subjekte, zadolžene za vzdrževanje, kot je določeno v členu 9 uredbe o subjektih, zadolženih za vzdrževanje. Kadar organ za izdajo spričeval za subjekte, zadolžene za vzdrževanje, zavrne izdajo spričevala obstoječemu subjektu, zadolženemu za vzdrževanje, bi moral prav tako posredovati to informacijo zadevnim nacionalnim varnostnim organom. Take informacije bodo pomagale nacionalnim varnostnim organom, da ustrezno prilagodijo nadzorno strategijo in načrt.

9. Okvir za upravljanje usposobljenosti

V skladu s členom 6 SVM o nadzoru nacionalni varnostni organi zagotovijo, da ima osebje, ki je vključeno v nadzor, potrebne pristojnosti. Nacionalni varnostni organ bi moral izbrati, usposobiti in ohranjati usposobljenost navedenega osebja s sistemom upravljanja usposobljenosti. Vsak nacionalni varnostni organ mora oblikovati in oblikovati svoj sistem upravljanja kompetenc v skladu s členom 6 v uredbi o skupnih varnostnih metodah. Agencija je za pomoč nacionalnemu varnostnemu organu pri upravljanju tega vprašanja sistem ocenjevanja usposobljenosti, priročnik pa bo svetoval o tem, kaj je ustrezen sistem upravljanja kompetenc in katera vprašanja bi moral nacionalni varnostni organ obravnavati pri razvoju sistema (glej *priročnik o okviru za upravljanje kompetenc*). Vendar pa vodnik ne bo natančno določal, kakšen bo sistem upravljanja usposobljenosti, saj bo to vprašanje za vsak posamezen nacionalni varnostni organ.

Priloga Predlog predloge nadzorne strategije

Kazalo

- 1. Ozadje**
- 2. Cilj**
- 3. Načela**
 - a. **Sorazmernost** s tveganji, za obvladovanje katerih so zadolžena železniška podjetja, in ne z njihovo donosnostjo, razpoložljivostjo sredstev ali preostalim časom sklenjenih pogodb;
 - b. **Doslednost** v pristopu na področju številnih dejavnosti (naziv nacionalnega varnostnega organa);
 - c. **Usmerjenost** v učinkovitost sistema varnega upravljanja podjetij, pri čemer se preveri, da posamezniki v vsakem podjetju uporabljajo svoje sisteme upravljanja, da bi dosegli varne rezultate;
 - d. **Preglednost** in odprtost glede politike, praks in pristopa, ki se sprejmejo (naziv nacionalnega varnostnega organa), pri čemer se upošteva, da morajo podjetja ohraniti določena zaupna vprašanja znotraj svojih organizacij in države članice;
 - e. **Pravičnost** in **odgovornost** na podlagi zakonodaje za dejavnosti, zlasti izvrševanje, ki je skladno s politiko izvrševanja (naziv nacionalnega varnostnega organa);
 - f. **Sodelovanje: nacionalni varnostni organ sodeluje z drugimi pristojnimi organi, da bi se zagotovilo reševanje vprašanj skupnega interesa s področja varnosti;**
 - g. **Obveščенost** na podlagi podatkov iz številnih virov, kot so ocene glede varnostnih spričeval in ugotovitve iz preiskav nacionalnega preiskovalnega organa.
- 4. Dogovori o nadzoru**
 - a. **Vodstvo**
 - b. **Osebjе**
- 5. Ravni tveganja v državi članici**
- 6. Strateške prednostne naloge na področju nadzora**
 - a. **Sistemi varnega upravljanja**
 - b. **Sodelovanje z drugimi nacionalnimi varnostnimi organi**
 - c. **Glavne prednostne naloge na področju nadzora**
 - d. **Druga raven prednostnih nalog na področju nadzora**
- 7. Tehnike nadzora**
- 8. Kako pripraviti načrt nadzora**

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

9. Izvrševanje

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