

Making the railway system
work better for society.

Vodič

Vodič za nadzor

	<i>Sastavio</i>	<i>Potvrdio</i>	<i>Odobrio</i>
<i>Ime</i>	S. D'ALBERTANSON	M. SCHITTEKATTE	C. CARR
<i>Funkcija</i>	Djelatnik na projektu	Voditelj projekta	Voditelj odjela
<i>Datum</i>	29. lipnja 2018.	29. lipnja 2018.	29. lipnja 2018.
<i>Potpis</i>			

Povijest dokumenta

<i>Verzija</i>	<i>Datum</i>	<i>Komentari</i>
1.0	29. lipnja 2018.	Konačna verzija za objavu

Ovaj dokument sadržava pravno neobvezujuće upute Europske agencije za željeznice. Ne dovodi u pitanje postupke donošenja odluka predviđene primjenjivim zakonodavstvom EU-a. Nadalje, obvezujuće tumačenje zakonodavstva EU-a isključivo je u nadležnosti Suda Europske 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 Svrha vodiča

Nacionalna tijela nadležna za sigurnost (NSA) u Europi razlikuju se po veličini i složenosti. U ovom vodiču prikazano je kako NSA-ovi mogu nadzirati prvenstveno upravitelje infrastrukture i željezničke prijevoznike, ali prema potrebi i subjekte nadležne za održavanje, na dosljedan način u skladu s njihovom veličinom. U vodiču se NSA-ovima i drugim zainteresiranim stranama objašnjava uloga nadzora u europskom željezničkom sustavu te kako je ona povezana s ocjenom sigurnosti.

Napomena: NSA može za potrebe nadzora željezničkog prijevoza opasnih tvari imati izravnu ulogu u svojstvu nadležnog tijela ili koordinacijsku ulogu pri čemu se prema potrebi povezuje s bilo kojim drugim nadležnim tijelom.

1.2 Što je nadzor?

Nadzor podrazumijeva prakse koje je NSA utvrdio za nadgledanje učinkovitosti sustava upravljanja sigurnošću nakon izdavanja potvrde ili uvjerenja o sigurnosti i provjeru toga ispunjavaju li se neprekidno svi potrebni zahtjevi.

Nadzorom je obuhvaćeno djelovanje NSA-a kojim se osigurava da organizacija kojoj je dodijeljena jedinstvena potvrda o sigurnosti ili uvjerenje o sigurnosti održava svoj sustav upravljanja sigurnošću tako da učinkovito upravlja rizikom sve dok je potvrda o sigurnosti važeća te mnoge druge zadatke utvrđene Delegiranom uredbom Komisije (EU) 2018/761 (dalje u tekstu „zajednička sigurnosna metoda za nadzor“). Za provedbu nadzora NSA se treba pobrinuti da ima na raspolaganju stručne ljude koji se odabiru i čija se stručnost održava primjenom sustava za upravljanje kompetencijama.

Zajedničkom sigurnosnom metodom (CSM) za nadzor na snagu stupaju zahtjevi Direktive (EU) 2016/798 s obzirom na obvezu NSA-ova da nadziru željezničke prijevoznike i upravitelje infrastrukture u svojoj nadležnosti nakon što je izdana potvrda o sigurnosti ili uvjerenje o sigurnosti.

U skladu s člankom 17. Direktive 2016/798 NSA nadzire kontinuirano poštovanje pravne obveze željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture u pogledu primjene sustava upravljanja sigurnošću (SMS-a) iz članka 9. te Direktive. Pri izvršavanju te funkcije NSA mora osigurati da aktivnosti nadzora uključuju:

- *nadgledanje je li djelomična ili potpuna primjena sustava upravljanja sigurnošću kod željezničkih prijevoznika ili upravitelja infrastrukture učinkovita;*
- *nadgledanje primjenjuju li željeznički prijevoznici ili upravitelji infrastrukture ispravno relevantne zajedničke sigurnosne metode (CSM-ove) putem svojih sustava upravljanja sigurnošću, uključujući slučajeve kada je željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ujedno i subjekt nadležan za održavanje (ECM) vlastitih vozila koji nije ovlašten u skladu s Uredbom o ECM-ovima;*
- *nadgledanje jesu li, u njihovom području, sastavni dijelovi interoperabilnosti usklađeni s osnovnim zahtjevima članka 8. Direktive (EU) 2016/797 putem SMS-a željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture.*

Na temelju rezultata nadzora NSA-ovi mogu poduzeti razmjerne mjere za izvršavanje zakonodavstva (npr. privremene sigurnosne mjere) kako bi osigurali usklađenost sa zakonom, prepoznali prilike za unapređenje nacionalnog prava radi bolje učinkovitosti i obavijestili dionike o promjenama regulatornog okvira u području sigurnosti te o svim novim rizicima i povećanju rizika u svojim državama članicama.

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

Nadzor se provodi na jeziku države članice u kojoj se on odvija ako se relevantni NSA za područje djelovanja i nadzirana organizacija ne dogovore da će se koristiti drugim jezikom.

1.3 Kome je namijenjen ovaj vodič?

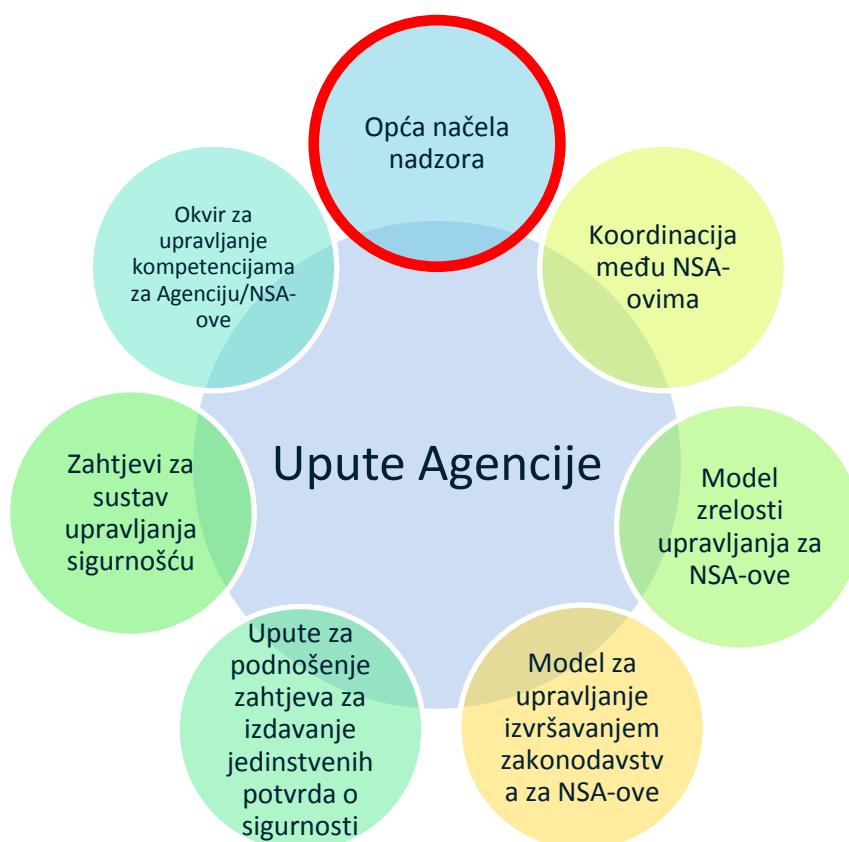
Vodič je prvenstveno namijenjen NSA-ovima kao pomoć pri ispunjavanju zahtjeva zajedničke sigurnosne metode za nadzor nakon dodjele jedinstvene potvrde o sigurnosti ili uvjerenja o sigurnosti. Vodič je dostupan i nadziranima subjektima kako bi znali što očekivati tijekom svojeg odnosa s NSA-om te kako bi mogli planirati i organizirati svoj rad u skladu s tim.

1.4 Područje primjene

Vodič sadrži detaljne praktične informacije radi lakšeg tumačenja zahtjeva u pogledu nadzora koji su propisani pravnim okvirom EU-a.

1.5 Struktura vodiča

Ovaj dokument dio je zbirke uputa Agencije kojima se pruža potpora željezničkim prijevoznicima, upraviteljima infrastrukture, nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost i Agenciji u ispunjavanju njihovih uloga i obavljanju njihovih zadataka u skladu s Direktivom (EU) 2016/798.



Slika 1: Zbirka uputa Agencije

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

1.6 Koga se nadzire?

Iz prethodno opisanog zakonskog konteksta vidljivo je da NSA-ovi moraju nadzirati one subjekte koji imaju jedinstvenu potvrdu o sigurnosti ili uvjerenje o sigurnosti, odnosno željezničke prijevoznike ili upravitelje infrastrukture. Svrha je njihova djelovanja provjeriti ispunjavaju li ti subjekti sve obveze koje su preuzeli pri podnošenju zahtjeva za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti ili uvjerenje o sigurnosti u pogledu održavanja SMS-a koji se upotrebljava za upravljanje rizikom.

Sadržaj

1	Uvod	2
1.1	Svrha vodiča	2
1.2	Što je nadzor?.....	2
1.3	Kome je namijenjen ovaj vodič?	3
1.4	Područje primjene.....	3
1.5	Struktura vodiča	3
1.6	Koga se nadzire?	4
2	Definicije	6
3	Nadzor koji se temelji na procjeni rizika	7
4	Strategija nadzora	9
4.1	Kontekst	9
4.2	Cilj.....	9
4.3	Načela nadzora.....	9
4.4	Aranžmani za nadzor.....	11
4.5	Razine rizika u državi članici	11
4.6	Strateški prioriteti nadzora	11
4.7	Tehnike nadzora.....	12
4.8	Plan(ovi) nadzora	15
4.9	Izvršavanje zakonodavstva.....	15
5	Razmjena informacija o nadzoru i međuovisnosti s procjenom za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti i odobrenje za vozila.....	16
6	Koordinacija među NSA-ovima	19
7	Ljudski faktor i kultura sigurnosti.....	20
8	Suradnja s drugim nadležnim tijelima.....	20
8.1	Tijela za izdavanje potvrda ili odobrenja.....	20
8.2	Pitanja sigurnosti na radnom mjestu	20
8.3	Pravila o radnom vremenu, vremenu vožnje i razdobljima odmora za strojovođe	21
8.4	Suradnja između NSA-a i drugih regulatornih tijela.....	21
8.6	Suradnja između NSA-a i izdavatelja dozvola	21
8.7	Suradnja između NSA-a i tijela za dodjelu ovlaštenja ECM.....	22
9	Okvir za upravljanje kompetencijama.....	22
Prilog	Predložak strategije nadzora.....	23

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

2 Definicije

U vodiču se upotrebljavaju sljedeće definicije:

Zainteresirane strane

Zainteresirane strane znači svi koji imaju ulogu u željezničkom prijevozu ili na koje on utječe, a koje zanimaju sigurnosni rezultati, npr. industrijski subjekti, putničke organizacije ili lokalna nadležna tijela.

Nepotrebna smetnja

To jednostavno znači da ako nadzirete određenog željezničkog prijevoznika, trebate koordinirati rad tako da željeznički prijevoznik ne prolazi kroz dva različita nadzora zbog kojih isti ljudi u isto vrijeme trebaju biti na razgovorima ili da nema nekoliko nadzornih posjeta različitim osoba iz iste jedinice unutar istog vremenskog okvira. Bitno je planirati potrebne intervencije na najučinkovitiji mogući način tako da se posao obavi u razumnom vremenskom okviru bez stvaranja velikih smetnji nadziranoj organizaciji.

Upravljački mehanizmi

Upravljački mehanizmi odnose se na procese i postupke SMS-a koje je uspostavio željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture radi upravljanja sigurnošću i postizanja sigurnosnih ciljeva te istodobnog ispunjenja svojih zakonskih obveza i drugih zahtjeva za sigurnost.

Veća neusklađenost

Veća neusklađenost problem je koji je prepoznao NSA kada je odstupanje od očekivanog stanja toliko da se mora provesti korektivna mjera po uputama tog NSA-a ili, kada je riječ o predmetima koji se upućuju tijelu za izdavanje potvrda o sigurnosti, razmotriti ukidanje ili ograničenje jedinstvene potvrde ili uvjerenja o sigurnosti.

Svako drugo problematično područje

Svako drugo problematično područje odnosi se na situaciju u kojoj je tijekom nadzora NSA prepoznao odstupanje od očekivanog stanja, ali ono nije dovoljno ozbiljno da bi se provele izravne mjere, no dovoljno je ozbiljno da bi NSA zabilježio svoja zapažanja i obavijestio nadziranu organizaciju o potrebi poboljšanja stanja. Informacije koje zabilježi NSA u objema kategorijama trebaju se proslijediti tijelu za izdavanje potvrda o sigurnosti u primjerenom vremenskom razdoblju nakon podnošenja zahtjeva za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti kako bi to tijelo moglo proučiti sve neusklađenosti.

3 Nadzor koji se temelji na procjeni rizika

Moguće je utvrditi određena ključna područja važnosti kako bi nadzor koji se temelji na procjeni rizika bio učinkovit. To su:

- *NSA mora razumjeti opće rizike u nacionalnom željezničkom sustavu te prepoznati koji su od njih najvažniji;*
- *NSA mora dobro razumjeti upravljačku sposobnost željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture (te povezanih subjekata) da bi upravljali rizikom;*
- *NSA mora imati osoblje sposobno za donošenje prosudbi o prethodnim točkama i biti dovoljno fleksibilno za prilagodbu pristupa ako primijeti da se rizici povećavaju ili smanjuju (vidjeti Vodič Agencije o okviru za upravljanje kompetencijama);*
- *NSA treba pronalaziti informacije u što većem broju različitih izvora (iz željezničke industrije, ali i izvan nje), što mu može pomoći u donošenju odluka tijekom nadzora na temelju procjene rizika;*
- *NSA mora moći opravdati odluke koje donosi s obzirom na to što nadzire, a što ne;*
- *NSA mora moći uzeti u obzir druge povode za nadzor u državi članici kao što su politički imperativi ili zabrinutost građana koji se možda ne temelje na procjeni rizika;*
- *nadzor mora biti povezan s procjenom za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti ili uvjerenje o sigurnosti, tj. oni prijevoznici ili aktivnosti u okviru poslovanja za koje se smatra da predstavljaju veći rizik trebaju biti pod većim nadzorom odmah nakon dodjele jedinstvene potvrde o sigurnosti ili uvjerenja o sigurnosti;*
- *provedeni nadzor mora omogućiti NSA-u da se uvjeri kako SMS željezničkog prijevoznika ili voditelja infrastrukture omogućuje upravljanje rizicima s kojima se oni suočavaju.*

Pri primjeni navedenih načela NSA treba raspolagati sredstvima (kvantitativnim, polukvantitativnim ili kvalitativnim) za razumijevanje općeg rizika u državi članici. To je važno za razvoj strategije nadzora. Bez jasne slike postojećih rizika nemoguće je donositi razmjerne i ciljane odluke o tome što nadzirati i kako to najbolje činiti. Ako se ne razumiju rizici unutar sustava, propušta se prilika da se u razgovorima između države i NSA-a na odgovarajući način razmotri koja se poboljšanja sigurnosti mogu postići uz raspoloživa financijska sredstva. S obzirom na to da NSA može pojasniti na što treba usmjeriti poboljšanja sigurnosti u državi članici, to može pomoći državama članicama u stvaranju uvjeta za poboljšanje sigurnosti. Razumijevanje općeg sigurnosnog rizika unutar sustava početna je točka poslovnog slučaja za poboljšanje sigurnosti i smanjenje tog rizika.

U ovom trenutku važno je napomenuti i da se stajalište NSA-a o općem riziku u državi članici ne smije previše razlikovati od stajališta bilo kojeg nacionalnog upravitelja infrastrukture. Očekuje se, primjerice, da upravitelj infrastrukture i NSA imaju slično shvaćanje razine ukupnog rizika željezničko-cestovnih prijelaza u državi članici. Ako se stajališta upravitelja infrastrukture i NSA-a znatno razlikuju, to bi moglo značiti da postoje nedostaci u sustavu za upravljanje rizikom.

U pogledu sredstava kojima se dolazi do shvaćanja općeg rizika u državi članici, bilo bi korisno kad bi na europskoj razini postojala konvergencija prema standardnoj metodi za njegovo postizanje. Međutim, u ovoj fazi čak i među državama sa sličnim pristupima postoje velike razlike koje otežavaju usporedbu na europskoj razini. Postojeći se pristupi razlikuju, neki su iznimno sofisticirani, a neki veoma jednostavni, što možda govori o zrelosti željezničkog sustava države članice za primjenu europskog pristupa, veličini tih sustava i različitim kulturnim uvjetovanostima.

Za ocjenu sposobnosti različitih subjekata u željezničkom sustavu za upravljanje rizicima važno je da NSA može putem nadzora utvrditi koliko su učinkoviti sustavi upravljanja sigurnošću u nadziranim organizacijama.

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

U većini NSA-ova to se svodi na zapošljavanje obučениh i sposobnih inspektora koji mogu donositi te prosudbe.

NSA-ovi se moraju moći koristiti informacijama iz što više izvora radi njihove unakrsne provjere te da se ne bi oslanjali samo na jedan skup podataka u određivanju prioriteta nadzora. NSA-ove se potiče da upotrebljavaju, kada je to prikladno, informacije o upravljanju rizikom koje potječu izvan željezničke industrije radi provjere zapažanja i poboljšavanja postupaka upravljanja rizikom. Ako su dostupni, mogu se upotrebljavati naročito važni skupovi podataka ili izvori informacija kao što su podatci o nesrećama ili incidentima, dnevne evidencije poduzeća te rezultati modela rizika u državi članici. Međutim, i druge informacije, tj. one koje proizlaze iz pritužbi, ili pitanja potaknuta javnim mišljenjem ili akademskim istraživanjima, trebaju se smatrati korisnima za razvoj strategije i plana nadzora koji se temelji na procjeni rizika.

U skladu s člankom 7. CSM-ova za nadzor, NSA treba imati skup kriterija o tome koga će nadzirati i zašto. Taj skup kriterija povezan je s ostvarenjem strategije. Njegova je svrha osigurati dosljedan pristup u svim aktivnostima nadzora te osigurati da svi subjekti u sustavu imaju jasnu sliku o tome zašto se određene aktivnosti ocjenjuju i koja su mjerila uspješnosti u odnosu na koje se ocjenjuju.

U skladu sa zahtjevima TSI-ja podsustava OPE, NSA mora u okviru svojeg plana i strategije nadzora osigurati stvarnu usklađenost (jer se TSI podsustava OPE odnosi na postupak i pravila koji pridonose sigurnom upravljanju vlakom) u svakodnevnoj provedbi nadzora SMS-a organizacije koju nadziru. Smjernice koje je objavila Agencija o primjeni i upotrebi temeljnih načela rada utvrđenih u TSI-ju podsustava OPE mogu biti korisne NSA-ovima u provedbi nadzora u tom području.

NSA-ovi se mogu suočiti i s pritiscima izvana koji se ne temelje na procjeni rizika. Oni mogu proizlaziti iz zabrinutosti građana nekim aspektom željezničkog prijevoza, a rješavanje tog problema postaje politički imperativ. To može, ali ne mora, biti u skladu sa strategijom i planom nadzora, ali mora se uzeti u obzir u oba dokumenta. Takva pitanja mogu imati znatan pozitivan utjecaj na sigurnost. Primjerice, država članica mogla bi odlučiti da će ukloniti sve željezničko-cestovne prijelaze na svojem području u roku od 10 godina, no u skladu s pristupom koji se temelji na procjeni rizika možda nije potrebno uklanjanje svih prijelaza, nego njihova nadogradnja modernim sustavima zaštite. Dakako, ako se u 10 godina uklone svi prijelazi, to će biti značajan doprinos sigurnosti u državi članici. S druge strane, NSA se može suočiti s pritiskom koji se javlja zbog koristi koje donosi zadržavanje željezničko-cestovnih prijelaza u slučajevima u kojima bi se oni, po pristupu koji se temelji na procjeni rizika, trebali ukloniti.

Važno je da je nadzor koji se temelji na procjeni rizika povezan s rezultatima procjene za potvrdu i uvjerenje o sigurnosti. To je važno jer se procjena za potvrdu u većini slučajeva odnosi samo na primjenu sustava upravljanja sigurnošću na aktivnosti željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture na papiru. Nadzorom se treba utvrditi funkcionira li primjena u praksi. Za postojeće željezničke prijevoznike i upravitelje infrastrukture s dugim iskustvom u toj djelatnosti nadzor se može ravnomjerno rasporediti tijekom razdoblja valjanosti potvrde. Za nove sudionike sustava moglo bi biti korisno pojačati nadzor na početku razdoblja valjanosti potvrde ili na početku poslovanja usmjeriti aktivnosti na točno određene elemente SMS-a kako bi se sa sigurnošću utvrdilo da se ono što je zapisano dosljedno provodi i u praksi. I kad je riječ o postojećim poduzećima i kad je riječ o novim sudionicima ključno je da se ciljevi u pogledu opsega aktivnosti nadzora određuju na temelju procjene rizika.

Budući da su sredstva NSA-ova za nadzor često ograničena, pri donošenju odluke o tome što i zašto nadzirati na temelju procjene rizika važno je odgovoriti na pitanje o tome gdje nadzor donosi najviše vrijednosti. Primjerice, moguće je da je upravitelj infrastrukture svjestan problema uništenih tračnica i da ima program kojim će to riješiti. NSA ne bi trebao trošiti vrijeme i sredstva na to. Umjesto toga, NSA se treba usredotočiti na područje za koje smatra da upravitelj infrastrukture ne može riješiti problem.

4 Strategija nadzora

Člankom 3. CSM-a za nadzor propisano je da NSA mora imati strategiju nadzora koja sadrži elemente navedene u Prilogu I. CSM-u. Prilog ovom vodiču sadrži predložak strategije nadzora. Naslovi u predlošku omogućuju dosljedan pristup razvoju strategija nadzora u državama članicama kako bi se izgradilo povjerenje među NSA-ovima da se razine sigurnosti održavaju. Usto, budući da Agencija ima zadaću praćenja radnog učinka NSA-a, zajednička struktura takvih strategija pomogla bi u provedbi tog zadatka.

4.1 Kontekst

U opisu konteksta dovoljan je osnovni opis veličine željezničke mreže u državi članici uključujući broj željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture. U tom se odjeljku treba navesti i trajanje strategije nadzora te mehanizmi za njezin pregled.

4.2 Cilj

Cilj se odnosi na svrhu strategije, primjerice: „surađivati s industrijom kako bi se neprestano poboljšavalo upravljanje sigurnošću”. Odjeljak treba sadržavati i informacije o tome kako će se taj cilj postići.

4.3 Načela nadzora

Načelima se naglašava predanost NSA-a ključnim vrijednostima, čime se jamči da je donošenje odluka tijekom nadzora strogo, ali pošteno. U Prilogu I. CSM-u za nadzor navodi se da će tijekom utvrđivanja strategije nadzora i planova koji iz nje proizlaze NSA prikupiti i analizirati podatke/informacije iz niza izvora. Izvori uključuju informacije iz procjene sustava upravljanja sigurnošću, rezultate prethodnih aktivnosti nadzora, stručne prosudbe inspektora, bitne informacije iz odobrenja za vozila, izvješća nacionalnih istražnih tijela (NIB-ova), druge podatke o nesrećama ili incidentima, godišnja izvješća o sigurnosti željezničkih prijevoznika ili upravitelja infrastrukture, izvješća subjekata zaduženih za održavanje, pritužbe građana i druge bitne izvore. NSA zapravo treba pronalaziti bitne informacije gdje god može kako bi se utvrdila glavna područja rizika u željezničkom sustavu države članice. Treba ocijeniti i analizirati dostupne informacije kako bi se odredilo koja su pitanja najvažnija, a onda razviti strategiju kojom će se riješiti ti problemi te plan kojim će se odrediti kako i u kojem će se razdoblju strategija provesti. NSA mora utvrditi koji su resursi potrebni za provedbu predložene strategije i plana te dodijeliti dovoljno sredstava za njihovu provedbu. Naposljetku, NSA mora strategijom i planom riješiti pitanja koja se odnose na prekogranične aktivnosti ili infrastrukturu te prema potrebi uskladiti svoj rad s drugim NSA-ovima.

Načela nadzora kojih bi se NSA trebao pridržavati uglavnom su izvedena iz Priloga CSM-u za nadzor. NSA-ovi trebaju pristupati aktivnostima nadzora strogo i pravedno. Načelima nadzora NSA-ovima se olakšava primjena takvog pristupa.

NSA-ovi bi trebali primjenjivati načelo **razmjernosti** između izvršavanja zakonodavstva i rizika. Aktivnosti koje provodi nacionalno tijelo nadležno za sigurnost radi postizanja usklađenosti ili pozivanja željezničkih prijevoznika ili upravitelja infrastrukture na odgovornost ako ne ispunjavaju svoje zakonske obveze trebale bi biti razmjerne rizicima za sigurnost ili mogućim ozbiljnim posljedicama neusklađenosti, uključujući stvarnu ili potencijalnu štetu. To je načelo ključno za nacionalna tijela nadležna za sigurnost jer primjenom tog pristupa pokazuju onima kojima upravljaju da primjenjuju zakon na razuman i pravedan način. Time se umanjuje eventualan strah nadziranih organizacija da će im NSA zbog pogrešaka nametnuti drakonske kazne, uslijed čega bi nastala kultura skrivanja i straha koja ne potiče pouzdano upravljanje rizikom.

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

NSA-ovi bi trebali primjenjivati načelo **dosljednosti** pristupa kako bi osigurali primjenu sličnog pristupa u sličnim okolnostima radi postizanja sličnih ciljeva. Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture žele da se pri provedbi nadzora prema njima jednako odnosi različito osoblje iz istog NSA-a ili iz različitih NSA-ova ako se radi o prekograničnom nadzoru. Tako su sigurniji i mogu bolje planirati. Time se rješavaju i pitanja o kulturi sigurnosti te se smanjuje strah željezničkih organizacija od NSA-ova.

Aktivnosti nadzora nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost trebale bi biti **usmjerene** prvenstveno na one aktivnosti za koje to nacionalno tijelo nadležno za sigurnost smatra da dovode do najozbiljnijih rizika ili u područjima u kojima se najneuspješnije upravlja opasnostima. Da bi to postiglo, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost trebalo bi raspolagati metodama i alatima za ocjenu uspješnosti upravljanja sigurnošću željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture. Kada je na raspolaganju malo sredstava, a pred NSA se postavlja mnogo zahtjeva, iznimno je važno biti usmjeren na najozbiljnije rizike. To NSA može postići analizom uspješnosti upravljanja željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture.

NSA-ovi bi trebali određivati prioritete tako da svoja **sredstva** upotrebljavaju učinkovito, ali odluku o najboljem načinu upotrebe donosi svaki NSA za sebe. Aktivnosti bi trebalo usmjeriti na one koji su odgovorni za rizik i koji su u najboljem položaju da njime upravljaju. NSA-ovi imaju malo sredstava, pa je važno da se ona pametno upotrebljavaju kako bi se povećala učinkovitost NSA-a koji treba osigurati da odgovorni subjekti upravljaju rizikom na prikladan način.

NSA-ovi bi trebali primjenjivati načelo **transparentnosti** kako bi se željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture olakšalo razumijevanje svega onoga što se od njih očekuje (uključujući ono što bi trebali i što ne bi smjeli raditi) te što oni mogu očekivati od nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost. Iznimno je važno da željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture razumiju način na koji NSA donosi odluke kako bi mogli shvatiti što će se vjerojatno dogoditi ako ne upravljaju rizikom na prikladan način.

NSA-ovi bi trebali **odgovarati** za svoje odluke u skladu s člankom 18. stavkom 3. Direktive (EU) 2016/798. NSA-ovi trebaju imati unutarnje mehanizme na temelju kojih mogu biti pozvani na odgovornost. Štoviše, nacionalna tijela nadležna za sigurnost trebala bi imati i postupak rješavanja pritužbi. NSA-ovi moraju donositi odluke od kojih će neke nepovoljno utjecati na željezničke prijevoznike i upravitelje infrastrukture koji rizikom ne upravljaju učinkovito. Važno je da NSA-ovi imaju jasne kriterije za donošenje tih odluka tako da bude jasno kako su donesene. Nadalje, vrlo je važno da postoji postupak za osporavanje tih odluka u slučaju da nadzirano tijelo smatra da je NSA prekoračio svoje ovlasti ili nije postupio u skladu s propisanim postupkom.

NSA-ovi bi trebali imati aranžmane o **suradnji** s drugim nadležnim tijelima radi razmjene informacija i izgradnje jedinstvenog pristupa problemima koji ugrožavaju sigurnost na željeznicama. NSA-ovi trebaju imati uspostavljene postupke za razmjenu važnih informacija među sobom i s drugim nadležnim tijelima. Time se osigurava da odgovarajuće tijelo provodi primjerene radnje kada je to potrebno.

Ako NSA primjenjuje ta načela, s nadziranim tijelima postupat će se pravedno, a prema potrebi i strogo. Važno je napomenuti i da se ta načela nadopunjuju. Uz njih se svi NSA-ovi predstavljaju nadziranim tijelima kao stručna i razumna tijela koja na pošten i otvoren način donose razborite prosudbe. Napominje se da se u predlošku strategije nadzora u Prilogu ovom vodiču ponovno navode ta načela. Načela se ponavljaju jer je strategija iznimno važna za određivanje atmosfere u kojoj se provodi nadzor i kako bi se pokazala predanost NSA-a i dokazala transparentnost pristupa.

Agencija je sastavila i *vodič o modelu za upravljanje izvršavanjem zakonodavstva* koji odražava prethodno navedena načela i kojim se mogu koristiti oni koji provode nadzor. U vodiču su preuzeta navedena načela i primijenjena su na matricu koja služi kao izvor smjernica onima koji provode nadzor o tome kakve bi trebale biti njihove odluke o izvršavanju zakonodavstva na temelju analize postojećih rizika. Što je veći jaz između očekivanog položaja organizacije kada bi se sva pravila ispravno primijenila i stvarnog položaja, treba očekivati i jače mjere za izvršavanje zakonodavstva.

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

4.4 Aranžmani za nadzor

Aranžmani za nadzor trebaju, općenito govoreći, obuhvatiti strukturu upravljanja i osoblje NSA-a, uključujući način upravljanja poveznicama s izdavanjem potvrda o sigurnosti i uvjerenja o sigurnosti. NSA treba biti transparentan u pogledu svoje upravljačke strukture i načina prebacivanja pitanja nadzora na višu razinu prema potrebi, od operativne razine do upravljačke razine, uključujući prema potrebi u slučaju odluka o izvršavanju zakonodavstva. NSA treba biti transparentan u načinu na koji donosi odluke o pojačanoj kontroli rizika u jednom području u odnosu na drugo. NSA treba navesti tko su njegovi zaposlenici te kako se, općenito govoreći, osigurava njihova stručnost (vidjeti *Vodič Agencije o okviru za upravljanje kompetencijama*) te na kojoj osnovi daje zadatke osoblju. NSA treba navesti i kako planira mjeriti uspješnost sustava upravljanja sigurnošću u okviru aktivnosti nadzora, primjerice, upotrebom modela zrelosti / modela kulture sigurnosti ili drugih mjera. Agencija je sastavila vodič o jednom predloženom modelu zrelosti upravljanja kojim se za ovu svrhu mogu služiti i nadležna tijela i dionici (također vidjeti *Vodič Agencije o modelu zrelosti upravljanja*).

Jedno od ključnih pitanja za NSA-ove jest kako se upravlja novim sudionicima na tržištu s obzirom na to da ne postoje prethodne informacije o kvaliteti njihovih SMS-ova. Zbog toga neki NSA-ovi daju novim sudionicima na željezničkom tržištu potvrdu o sigurnosti s rokom važenja kraćim od pet godina. Drugi NSA-ovi provode opsežniju reviziju novog sudionika prije davanja potvrde o sigurnosti ili provode takvu reviziju neposredno poslije. Bilo koje ograničeno razdoblje važenja mora se opravdati činjenicom da je ono potrebno za osiguranje učinkovitog upravljanja rizicima koji utječu na sigurnost željezničkog prijevoza. NSA-ovi mogu provesti opsežnije ispitivanje novih sudionika nakon izdavanja potvrde kako bi osigurali da su njihovi sigurnosni aranžmani prikladni s obzirom na svrhu. NSA treba jasno opisati te aranžmane u svojoj strategiji i planovima nadzora.

4.5 Razine rizika u državi članici

U sljedećem odjeljku o razinama rizika u državi članici treba navesti način na koji su oni utvrđeni, npr. primjenom modela rizika i/ili modela zrelosti, te sva pitanja o tome zašto su neki rizici obuhvaćeni strategijom, a drugi nisu.

4.6 Strateški prioriteti nadzora

U sljedećem odjeljku treba navesti kako se utvrđuju strateški prioriteti, a njima treba obuhvatiti:

- *kako SMS-ove treba nadzirati. Ovdje NSA treba navesti tehnike nadzora (vidjeti odjeljak 4.7. u nastavku) kojima će se vjerojatno koristiti i objasniti zašto nekim područjima daje prednost pred drugima;*
- *kako će se provesti koordinirani i/ili zajednički nadzor s drugim NSA-ovima ako je to primjenjivo (vidjeti odjeljak o koordiniranom nadzoru i suradnji, u nastavku);*
- *više razine rizika. Za ovu točku NSA treba navesti što smatra najvećim rizicima za sigurnost u sustavu i objasniti kako je došao do tog zaključka;*
- *niže razine rizika koje će se nadzirati u općenitom smislu. Za ovu točku NSA treba navesti što smatra rizicima drugog reda i objasniti kako je došao do tog zaključka.*

4.7 Tehnike nadzora

U skladu s člankom 4. CSM-a za nadzor, NSA-ovi moraju primijeniti prikladne tehnike i opisati ih kada planiraju aktivnosti nadzora. Tehnike nadzora imaju široko značenje, a obuhvaćaju i prikupljanje informacija (srodna aktivnost) radi ispitivanja rezultata sustava upravljanja sigurnošću u pogledu sigurnosti i izravno upućivanje na specifične aktivnosti kao što su razgovori s ljudima. Budući da je nadzor željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture radi osiguravanja usklađenosti s pravom EU-a i nacionalnim pravom opsežan zadatak NSA-a, postoji velik broj različitih pristupa kojima se mogu prikupljati informacije o razini usklađenosti. Međutim svi ti pristupi uključuju prikupljanje informacija na različite načine, nakon čega slijedi analiza onoga što one otkrivaju o sustavu upravljanja sigurnošću u nadziranoj organizaciji te o razini usklađenosti organizacije sa zakonom.

Postoje različite specifične tehnike koje se mogu primijeniti za provedbu nadzora na lokaciji rada ili izvan nje. One uključuju:

- *inspekciju materijalne imovine na lokaciji rada kao što su željeznička vozila ili elementi infrastrukture;*
- *inspekciju postupaka upravljanja sigurnošću i dokumentacije da bi se osiguralo da odgovaraju svrsi;*
- *razgovore s osobljem na svim razinama organizacije željezničkog prijevoznika (RU) ili upravitelja infrastrukture (IM) da bi se saznalo koliko razumiju način provedbe postupaka i pravila u praksi i ocijenila kultura sigurnosti u organizaciji;*
- *revizije u odnosu na utvrđeni standard za sustav upravljanja, npr. norma OHSAS 18001:2007;*
- *revizije u odnosu na model koji je utvrdio NSA;*
- *revizije/inspekcije aktivnosti ili postupaka nakon incidenta;*
- *revizije sposobnosti/zrelosti upravljanja sigurnošću;*
- *analizu podataka;*
- *uzorkovanje proizvoda ili aktivnosti;*
- *promatranje zadataka (npr. vožnja u upravljačnici radi promatranja ponašanja vozača);*
- *sudjelovanje NSA-a na sastancima visokog rukovodstva RU-a ili IM-a (npr. o željezničko-cestovnim prijelazima ili novim infrastrukturnim projektima);*
- *istraživanja unutar organizacija za koja je potrebno ispuniti upitnike za samoprocjenu, npr. za ocjenu kulture sigurnosti ili usklađenosti sa zakonodavstvom ili kontrolnim popisima;*
- *sve druge bitne aktivnosti koje nadopunjavaju znanje NSA-a o određenom RU-u ili IM-u i njihovoj kulturi sigurnosti.*

Za potrebe ovog Vodiča:

- **Inspekcija** je postupak kojim ovlašteni stručni zaposlenik NSA-a provodi ispitivanje određenog, ograničenog aspekta aktivnosti RU-a i IM-a. Inspekcija služi za utvrđivanje usklađenosti s europskim i nacionalnim pravom ili potvrdu da se sve što je navedeno ili zabilježeno u dokumentima koji služe kao potpora sustavu upravljanja sigurnošću u praksi i događa. Inspekcijom u smislu navedenom u ovom dokumentu provjerava se je li postupak uspostavljen i koliko dobro djeluje. To nije provjera postojanja određenih dokumenata ili opreme prema popisu zato što time inspektor može provjeriti samo prisutnost nečega, ali ne i praktičnu primjenu.
- **Revizije** su strukturirane intervencije tijekom kojih se RU ili IM ispituju u odnosu na određeni standard upravljanja sigurnošću ili u odnosu na određeni revizijski protokol.

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

- **Revizije modela zrelosti i sposobnosti upravljanja sigurnošću** strukturirana su metoda provedbe revizije SMS-a nadzirane organizacije s pomoću modela sposobnosti/zrelosti upravljanja radi procjene koliko su učinkoviti u upravljanju sigurnošću (vidjeti i Vodič Agencije o modelu zrelosti upravljanja). Ako stručno osoblje za nadzor ispravno primjenjuje takav model, moguće je dobiti sliku uspješnosti SMS-a. Zbog toga taj alat može služiti NSA-u da informacije o funkcioniranju određenog SMS-a iznese tijelu za izdavanje potvrda o sigurnosti kada se razmatra zahtjev za obnovu.

Primijenjene tehnike, kao što su razgovori, pregled dokumenata ili inspekcija za potvrdu, mogu se provoditi na dubinskoj ili površinskoj razini na manjem ili većem broju postupaka te se kombinirati da bi se stvorila opća slika o izvedbi organizacije u pogledu sigurnosti i da bi se prepoznali temeljni nedostatci.

Razgovori s pojedincima, pregled dokumenata i inspekcije za potvrdu mogu služiti za stvaranje mišljenja o zrelosti upravljanja u organizaciji i mogućnosti sustava u pogledu upravljanja rizicima s kojima se ona suočava. Na temelju modela sposobnosti ili zrelosti upravljanja stručna osoba koja provodi reviziju sama procjenjuje koliko je sustav upravljanja sigurnošću u toj organizaciji dobar u upravljanju sigurnošću.

Promatranje obavljanja zadataka i sudjelovanje na sastancima rukovodstva aktivnosti su kojima osoblje NSA-a produbljuje znanje o određenom željezničkom prijevozniku ili upravitelju infrastrukture te njegovoj kulturi sigurnosti.

Idealno bi bilo kada bi se NSA koristio kombinacijom tehnika nadzora. Svaki NSA treba pokušati postići ravnotežu između aktivnosti odozgo prema dolje (revizije SMS-a) i aktivnosti odozdo prema gore (inspekcije za promatranje rada na terenu). U pristupima nadzoru mogu se povezati postojeće inspeksijske aktivnosti i revizije SMS-a kako bi se napravio uzorak upravljačkih mehanizama. To će ublažiti neke nedostatke određenih tehnika i stvoriti vjerniju opću sliku o tome kako nadzirani subjekt radi u praksi.

NSA se može koristiti prethodno opisanim tehnikama za provedbu ispitivanja sučelja između željezničkih prijevoznika i/ili upravitelja infrastrukture radi stvaranja cjelovite slike na razini države članice o tome kako se rješavaju različita pitanja u željezničkom sustavu.

U tablici i na slikama u nastavku prikazano je kako su povezane opća inspekcija i revizije sustava upravljanja, posebno u pogledu tehnika vođenja razgovora, pregleda dokumentacije i promatranja. Te vrste tehnika sadržane su u standardima kao što je ISO 19011 „Smjernice za provođenje audita sustava upravljanja”, a NSA-ovi imaju slobodu donošenja odluka o tome treba li slijediti zahtjeve standarda ili ne. U tablici u nastavku prikazane su vrste tehnika povezane s različitim vrstama aktivnosti.

Tablica 1: Odnos između aktivnosti na lokaciji rada i aktivnosti izvan lokacije rada u revizijama i inspekcijama sustava upravljanja

	<i>Aktivnosti na lokaciji rada</i>	<i>Aktivnosti izvan lokacije rada</i>
<i>Interakcija s ljudima</i>	Vođenje razgovora. Ispunjavanje kontrolnih popisa i upitnika uz sudjelovanje revidiranog subjekta.	Interaktivnim komunikacijskim sredstvima: <ul style="list-style-type: none"> • vođenje razgovora; • ispunjavanje kontrolnih popisa; • ispunjavanje upitnika;

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

Tablica 1: Odnos između aktivnosti na lokaciji rada i aktivnosti izvan lokacije rada u revizijama i inspekcijama sustava upravljanja

	<i>Aktivnosti na lokaciji rada</i>	<i>Aktivnosti izvan lokacije rada</i>
	<p>Pregledavanje dokumenata uz sudjelovanje revidiranog subjekta.</p> <p>Uzorkovanje</p>	<ul style="list-style-type: none"> • pregled dokumenata uz sudjelovanje revidiranog subjekta.
<i>Ograničeno / bez interakcije s ljudima</i>	<p>Pregled dokumenata (npr. evidencije, analiza podataka).</p> <p>Promatranje rada.</p> <p>Posjeti lokaciji rada.</p> <p>Ispunjavanje kontrolnih popisa.</p> <p>Uzorkovanje (npr. proizvoda).</p>	<p>Pregled dokumenata (npr. evidencije, analiza podataka).</p> <p>Promatranje rada sredstvima motrenja uzimajući u obzir društvene i zakonske obveze.</p> <p>Analiza podataka.</p>

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

4.8 Plan(ovi) nadzora

U planu/planovima nadzora treba objasniti praktičnu primjenu strategije nadzora tijekom razdoblja primjene strategije. Budući da se plan nadzora izvodi iz strategije nadzora, treba se temeljiti na rizicima za koje je u strategiji nadzora utvrđeno da se moraju nadzirati. U planu nadzora naglašava se i kako će funkcionirati poveznice između postupka procjene radi izdavanja potvrde o sigurnosti i uvjerenja o sigurnosti te postupka nadzora željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture tijekom razdoblja valjanosti potvrde ili uvjerenja, uključujući prema potrebi koordinaciju s Agencijom, kada je ona tijelo za izdavanje potvrde o sigurnosti, i s drugim NSA-ovima. Plan nadzora treba sadržavati informacije o postupku njegove izrade i pregled poveznica sa strategijom nadzora, uključujući i objašnjenje kako rezultati plana uzrokuju promjene u strategiji. U planu nadzora treba biti točno navedeno koji će se željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture nadzirati tijekom godine na koju se plan odnosi te koji su razlozi nadzora. U planu nadzora potrebno je navesti i sredstva koja će se dodijeliti za nadzor. Trebaju biti navedene i tehnike nadzora koje će se primijeniti tijekom nadzora. Kada se u planu nadzora navode problemi povezani s ljudskim faktorom, NSA treba nastojati utvrditi kako se ta pitanja rješavaju u okviru SMS-ova željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture.

4.9 Izvršavanje zakonodavstva

U članku 7. stavku 1. CSM-a za nadzor navodi se da NSA mora imati kriterije za upravljanje neusklađenostima utvrđenima u SMS-u željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture, a u Prilogu I. navodi se da NSA treba prema potrebi poduzeti mjere za izvršavanje zakonodavstva. Te će mjere ovisiti o sankcijama koje NSA može izreći u skladu s pojedinačnim nacionalnim pravom. U smislu CSM-a za nadzor, neusklađenostima se smatraju situacije kada SMS željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture ne ispunjava ključne zahtjeve za upravljanje rizicima. Sankcije koje NSA može primijeniti trebaju se temeljiti na osnovnim načelima nadzora (vidjeti odjeljak 4.3.). NSA mora dokazati da su sve mjere koje poduzima razmjerne utvrđenom riziku i na njega usmjerene. U CSM-u za nadzor (članak 5. stavak 2. točka (a)) pitanja na koja bi se NSA trebao usmjeriti dijele se na veće neusklađenosti i druga problematična područja. Strogost sankcije koju bi NSA mogao primijeniti trebala bi odražavati ozbiljnost neusklađenosti ili problema. Organizacija u kojoj se te mjere provode mora moći razumjeti zašto se sankcija provodi i kako se stanje može poboljšati. Radi uspostavljanja strukturiranog i transparentnog postupka za poduzimanje mjera za izvršavanje zakonodavstva u skladu s nacionalnim pravom ili pravom EU-a, NSA-ovi mogu upotrijebiti bilo koji model za upravljanje izvršavanjem zakonodavstva u okviru kojeg se primjenjuju ključna načela nadzora. Kako bi pomogla NSA-ovima, Agencija je izradila vodič o modelu za upravljanje izvršavanjem zakonodavstva koji se može primjenjivati uz različite nacionalne propise (vidjeti *Vodič Agencije o modelu za upravljanje izvršavanjem zakonodavstva*).

5 Razmjena informacija o nadzoru i međuovisnosti s procjenom za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti i odobrenje za vozila

Jasno je da je nadzor mjera kojom NSA osigurava da SMS željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture funkcionira u skladu s aranžmanima navedenima u izvornom zahtjevu za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti ili uvjerenje o sigurnosti. U članku 17. stavku 5. Direktive (EU) 2016/798 i u Prilogu I. CSM-u za nadzor jasno se navodi da ako NSA tijekom nadzora otkrije da nositelj jedinstvene potvrde o sigurnosti više ne ispunjava uvjete za potvrdu, NSA može ograničiti ili ukinuti potvrdu ili zatražiti od Agencije da to učini kada je ona tijelo za izdavanje potvrde o sigurnosti (jedna strukturirana metoda rješavanja te situacije opisana je u Vodiču Agencije o modelu za upravljanje izvršavanjem zakonodavstva). U skladu s člankom 17. stavkom 7. te direktive NSA treba osigurati da strukturni podsustavi budu usklađeni s osnovnim zahtjevima, a NSA ili tijelo za izdavanje potvrda o sigurnosti može ograničiti ili ukinuti uvjerenje o sigurnosti upravitelja infrastrukture ako on više ne ispunjava uvjete pod kojima je uvjerenje izdano.

Člankom 5. CSM-a za nadzor propisano je da se informacije prikupljene tijekom nadzora trebaju razmijeniti s odjelom NSA-a odgovornim za procjenu za potvrdu o sigurnosti ili s Agencijom radi obnove ili ažuriranja jedinstvene potvrde o sigurnosti ili uvjerenja o sigurnosti. U tom se članku navodi i da tijelu za izdavanje potvrde o sigurnosti ili NSA-u za prekograničnu infrastrukturu NSA treba proslijediti relevantne informacije, uključujući barem:

- a) *opis većih nedostataka, koji mogu utjecati na sigurnosnu uspješnost ili uzrokovati važne sigurnosne rizike, i svakog drugog problematičnog područja koje je utvrđeno tijekom aktivnosti nadzora. Te se informacije mogu izvući iz revizija, revizija modela zrelosti upravljanja sigurnošću i inspekcijskih izvješća te se sažeti radi ponovne ocjene;*
- b) *status akcijskog plana (ili akcijskih planova) koji je utvrdio željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture radi uklanjanja većih nedostataka iz točke (a) i odgovarajuće mjere koje su poduzela nacionalna tijela nadležna za sigurnost kako bi nadzirala rješavanje tih problema. Te se informacije mogu izvući iz naknadnih revizija, revizija modela zrelosti upravljanja sigurnošću i inspekcija;*
- c) *pregled sigurnosne uspješnosti željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture koji djeluje u njegovoj državi članici. Te se informacije mogu izvući iz modela sposobnosti/zrelosti upravljanja (ako postoji) ili iz mišljenja stručnjaka u kojem se ocjenjuju uspješnost i mogućnosti procesa u sustavu upravljanja sigurnošću (tj. koliko dobro funkcioniraju u ispunjavanju zakonskih obveza i poboljšavaju li se neprekidno u upravljanju rizicima);*
- d) *status akcijskog plana (ili akcijskih planova) koji je utvrdio željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture radi uklanjanja preostalih nedostataka iz prethodne ocjene.*

NSA prosljeđuje tijelu za izdavanje potvrde o sigurnosti informacije bitne kako bi se razumjelo koliko dobro SMS funkcionira u praksi i postoje li slabe točke. Tako će tijelo za izdavanje potvrde o sigurnosti bolje usmjeriti svoju aktivnost procjene.

Da bi ispunio te zahtjeve, NSA mora razmisliti koje su informacije o nadziranoj organizaciji bitne u smislu prethodna četiri odlomka. Iz točke (a) jasno je da informacije trebaju uključivati probleme koje je NSA odredio kao bitne za upravljanje rizikom (putem sustava upravljanja sigurnošću), a iz točaka (b) i (d) vidi se koje će se aktivnosti i vremenski okviri, po dogovoru strana, primjenjivati u rješavanju tih problema ili tako da ih dobrovoljno primijeni sama organizacija ili tako da NSA zahtijeva od organizacije da ispravi situaciju. Prema točki (c) NSA treba dostaviti tijelu za izdavanje potvrde o sigurnosti ili NSA-u za prekograničnu infrastrukturu opis sigurnosne uspješnosti organizacije. To može učiniti, primjerice, izvješćem o nadzoru dotične organizacije ili navođenjem rezultata modela zrelosti upravljanja za organizacije, čime će se dobiti pregled relativne uspješnosti SMS-a.

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

Sljedeće vrste informacija, uz prethodno navedene, mogu biti korisne tijelu za izdavanje potvrde o sigurnosti da bi razumjelo kako SMS funkcionira:

- a) *povijesni pregled različitih aktivnosti nadzora nakon prethodno izdane jedinstvene potvrde o sigurnosti ili uvjerenja o sigurnosti te daljnjih koraka poduzetih na temelju preporuka NSA-a koje su proizašle iz aktivnosti nadzora. Te se informacije mogu izvući iz plana (ili planova) nadzora NSA-a i tablice s daljnjim koracima poduzetima na temelju preporuka NSA-a za dotične željezničke prijevoznike ili upravitelje infrastrukture;*
- b) *prikaz budućih aktivnosti nadzora NSA-a planiranih za dotične željezničke prijevoznike ili upravitelje infrastrukture. Te se informacije mogu izvući iz budućih planova nadzora NSA-a;*
- c) *svi rezultati prikupljanja i analize podataka o nesrećama/incidentima te o pritužbama upućenima NSA-u, koji se odnose na rad sustava upravljanja sigurnošću, uključujući kratak sažet prikaz svakog događaja i svih mjera koje je NSA poduzeo radi nadzora rješavanja tih pitanja. Te se informacije mogu prikupiti iz godišnjeg izvješća o sigurnosti željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture, obavijesti željezničkih prijevoznika ili upravitelja infrastrukture upućenih NSA-u radi izvješćivanja o incidentima/nesrećama te iz baza podataka ili registara, kao što je [ERAIL](#) za istrage željezničkih nesreća i incidenata, te se potom analizirati;*
- d) *informacije o ozbiljnim sigurnosnim rizicima otkrivenima tijekom unutarnje revizije ili druge aktivnosti nadgledanja željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture, statusu akcijskog plana za rješavanje pitanja i svim mjerama koje je poduzeo NSA radi nadzora njihova rješavanja i djelotvornosti nakon prethodno dodijeljene jedinstvene potvrde o sigurnosti ili uvjerenja o sigurnosti. Te se informacije mogu prikupiti iz godišnjeg izvješća o sigurnosti željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture (tj. izvješće o primjeni CSM-a za nadgledanje) te se potom analizirati;*
- e) *informacije o kojima je izvijestio nadležni NIB u vezi s trenutačnim istragama događaja povezanih s aktivnostima željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture i još uvijek otvorenim preporukama iz prethodnih istraga koje željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture nije primijenio. Te se informacije mogu prikupiti iz godišnjeg izvješća o sigurnosti željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture, ali i iz baza podataka ili registara, kao što je [ERAIL](#) za istrage željezničkih nesreća i incidenata, te se potom analizirati. U skladu s člankom 8. stavkom 3. CSM-a za nadzor, NSA treba koordinirati svoje postupanje i s NIB-om. Očekuje se da NSA i NIB razmjenjuju važne informacije u sklopu koordinacije;*
- f) *prikaz svih mjera NSA-a za izvršavanje zakonodavstva, koje su propisane nacionalnim zakonodavstvom, a koje se odnose na izvedbu sustava upravljanja sigurnošću i koje su poduzete protiv željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture nakon prethodno dodijeljene jedinstvene potvrde o sigurnosti ili uvjerenja o sigurnosti. Te se informacije odnose na mjere koje je NSA poduzeo radi izvršavanja svojih odluka, npr. obavijesti o poboljšanju/zabrani, kazne, privremene sigurnosne mjere (u skladu s člankom 17. Direktive (EU) 2016/798);*
- g) *sve dodatne informacije koje NSA smatra bitnima za procjenu. Dodatne se informacije mogu prikupiti iz godišnjeg izvješća o sigurnosti željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture te u godišnjem izvješću nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost te se potom analizirati.*

Općenito se očekuje da će NSA dostaviti navedene informacije tijelu za izdavanje potvrde o sigurnosti kada zaprimi zahtjev za obnovu jedinstvene potvrde o sigurnosti. Ako odluči poduzeti mjere za izvršavanje zakonodavstva koje uključuju podizanje tužbe protiv željezničke organizacije i smatra da tijelo za izdavanje potvrde o sigurnosti treba razmotriti ukidanje jedinstvene potvrde o sigurnosti, NSA treba proslijediti predmet izravno tijelu za izdavanje potvrde o sigurnosti, a ne čekati podnošenje zahtjeva za obnovu jedinstvene potvrde o sigurnosti.

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

Stoga je nužno da se usklade aktivnosti onih koji provode nadzor i onih koji izdaju potvrde. Vrlo je važno osigurati da oni koji provode nadzor i oni koji provode procjenu sigurnosti razmjenjuju važne informacije tako da odgovarajuća strana riješi pitanja u vezi sa SMS-om željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture. NSA-ovi bi u svojim strategijama i planovima nadzora trebali utvrditi mehanizme za rješavanje tih pitanja.

Člankom 11. stavkom 3. Provedbene uredbe Komisije (EU) 2018/763 *[praktični aranžmani za izdavanje jedinstvenih potvrda o sigurnosti]* jasno se utvrđuje da će, na temelju procjene, tijelo za izdavanje potvrda o sigurnosti i NSA usuglasiti koja su pitanja preostala nakon procjene te koja se pitanja mogu dogoditi za kasniju procjenu tijekom nadzora.

Za odobrenja za vozila važno je da postoji i mehanizam kojim oni koji potvrđuju odobrenja za vozila prenose bitne informacije iz odobrenja za vozila onima koji provode nadzor, posebno u vezi s ograničenjima uvjeta upotrebe vozila. Slično tomu, NSA-ovi trebaju imati i mehanizam kojim oni koji provode nadzor prenose informacije onima koji su izdali odobrenje za određeno vozilo ako postoji sumnja da vozilo više ne ispunjava uvjete pod kojima je izdano odobrenje za tip vozila ili odobrenje za stavljanje vozila na tržište. Treba imati na umu da se tijekom upravljanja vozilom mogu otkriti nedostaci koji utječu na sva vozila određenog tipa ili serije. U tom bi se slučaju ovisno o nedostatku moglo izdati sigurnosno upozorenje s pomoću informacijskog sustava sigurnosti (SIS). NSA bi također trebao poduzeti mjere kako bi provjerio na koji način željeznički prijevoznik / upravitelj infrastrukture upravlja rizikom te upozoriti ECM.

6 Koordinacija među NSA-ovima

U skladu s člankom 8. CSM-a za nadzor NSA-ovi moraju koordinirati svoje aktivnosti s aktivnostima drugih NSA-ova u slučaju prekograničnih aktivnosti. Takva je koordinacija potrebna da bi se izbjeglo udvostručavanje rada NSA-ova te opterećivanje nadziranih organizacija mnogobrojnim obraćanjima tijela nadležnih za sigurnost iz različitih zemalja. Njome se osigurava i da različiti NSA-ovi koji provode nadzor prekograničnih aktivnosti razmjenjuju bitne informacije i tako učinkovito provode nadzor. U slučaju koordinacije aktivnosti nadzora NSA-ovi će morati zajedno odlučiti koji će NSA biti „vodeći”. U ovom kontekstu „vodeći” NSA onaj je koji koordinira svim aktivnostima nadzora i koji je glavna kontaktna točka za nadziranog željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture. „Vodeći” NSA može biti iz države članice u kojoj se odvija najviše aktivnosti ili iz one u kojoj je registrirana nadzirana organizacija. NSA-ovi se trebaju usuglasiti oko najvažnijih područja koja će ispitati tijekom nadzora unutar razdoblja valjanosti jedinstvene potvrde o sigurnosti ili uvjerenja o sigurnosti te izraditi plan za ostvarivanje onoga o čemu su se usuglasili. NSA-ovi trebaju dogovoriti i arbitražni postupak za rješavanje eventualnih sporova između NSA-ova koji provode nadzor.

U Prilogu II. CSM-u za nadzor prikazan je okvir za koordinirani i zajednički nadzor kojim se NSA-ovi mogu koristiti kao vodičem za upravljanje tim procesom. Najvažnije je da nadzor bude koordiniran tako da ne uzrokuje nepotrebne smetnje željezničkom prijevozniku, a to se može postići, primjerice, tako da se osigura da ključno osoblje željezničkog prijevoznika ne mora u isto vrijeme biti dostupno različitim NSA-ovima ili da se jedna lokacija ne posjećuje radi prikupljanja informacija više puta u kratkom razdoblju. Kada NSA-ovi djeluju u skladu sa zakonskim odredbama kojima se ne predviđa ili ne dopušta „zajednički nadzor”, to se treba odražavati u njihovim međusobnim sporazumima. U tom slučaju nužno je da „vodeći” (ili koordinirajući) NSA u dogovoru s drugim relevantnim NSA-ovima izradi zajednički plan provedbe potrebnih aktivnosti nadzora u svakoj državi članici.

Kada među željezničkim društvima postoji sporazum (ili ugovor) o partnerstvu na temelju kojeg vlak iz jedne države članice može postati vlak iz druge u trenutku kada prijeđe granicu (čak i ako osoblje i vlak pripadaju željezničkom društvu iz prve države članice), dotični NSA-ovi trebali bi biti koordinirani kako bi osigurali da se ispravno upravlja rizicima povezanim s pitanjima koja se javljaju kod preklapanja aktivnosti željezničkih društava, kao što su obuka o mjerodavnim nacionalnim ili međunarodnim pravilima te održavanje vlakova na koje se to odnosi. Ako jedan NSA uoči probleme u aranžmanima sa željezničkim društvom, u tom slučaju treba se povezati s odgovarajućim susjednim NSA-om i postići dogovor o mjerama koje planiraju poduzeti radi rješavanja tog pitanja.

Više informacija dostupno je u *Vodiču Agencije o koordinaciji među NSA-ovima*.

7 Ljudski faktor i kultura sigurnosti

Radi procjene i nadzora sigurnosti, osoblje NSA-a trebalo bi moći utvrditi ljudske faktore i strategiju kulture sigurnosti te način na koji nadzirana organizacija obuhvaća ta pitanja svojim SMS-om (vidjeti Prilog I. i Prilog II. CSM-u za SMS). Na temelju toga bi NSA trebao stvoriti bazu znanja o tome kako se pitanja ljudskog faktora i kulture sigurnosti razmatraju, što se može upotrijebiti za nadopunjavanje strategije i plana/planova nadzora (vidjeti i *Vodič Agencije o zahtjevima SMS-a* i *Vodič Agencije o modelu zrelosti upravljanja*).

8 Suradnja s drugim nadležnim tijelima

Očekuje se da će NSA, dok djeluje kao regulator za sigurnost u državi članici, imati prilike za povezivanje i suradnju s drugim nadležnim tijelima u razdoblju obavljanja dužnosti.

U skladu s člankom 8. stavkom 3. CSM-a za nadzor NSA mora sklopiti aranžmane o suradnji s drugim relevantnim tijelima, kao što je NIB, tijelo za dodjelu ovlaštenja ECM-ovima ili druga nadležna tijela, kako bi mogli razmjenjivati bitne informacije i primjereno riješiti ozbiljne sigurnosne rizike. Svrha je ove odredbe osigurati da oni koji imaju ovlasti i koji će možda morati poduzeti određene mjere budu pravilno obaviješteni i da mogu reagirati u skladu s tim.

Primjerice, možda će se morati surađivati s tijelima odgovornima za regulaciju opasnih tvari, inspektoratima rada, policijom (tijelima za kazneni progon), regulatorima za zaštitu okoliša, tijelima za dodjelu ovlaštenja ECM, regulatornim tijelima za željeznice, tijelima za odobrenje ili izdavanje potvrda te tijelima za izdavanje dozvola.

Slijede ogleđni primjeri takve suradnje. NSA-ovi bi trebali osigurati da se njihove strategije i planovi usklade kada je potrebno.

8.1 Tijela za izdavanje potvrda ili odobrenja

Očekuje se da NSA-ovi prema potrebi surađuju s drugim tijelima za izdavanje odobrenja (npr. tijelima koja izdaju odobrenja za vozila) ili izdavanje potvrda (npr. tijelima koja izdaju potvrde centrima za osposobljavanje strojovođa). U kontekstu nadzora NSA koji provodi nadzor trebao bi prihvatiti dostavljene potvrde ili uvjerenja kao dokaz usklađenosti s pravom EU-a ili drugim propisima pod uvjetom da obuhvaćaju situaciju koja se nadzire. Ako tijekom aktivnosti nadzora otkrije da postoji ozbiljan sigurnosni problem koji uključuje situaciju za koju je predočeno uvjerenje ili potvrda, NSA bi trebao prema potrebi poduzeti privremenu korektivnu mjeru (npr. suspenziju upotrebe vozila) i proslijediti predmet tijelu nadležnom za izdavanje potvrda ili uvjerenja.

8.2 Pitanja sigurnosti na radnom mjestu

Neki NSA-ovi odgovorni su za pitanja sigurnosti na radnom mjestu u okviru regulatornog sustava njihove države članice, a drugi nisu. U prvom slučaju probleme u vezi sa sigurnošću na radnom mjestu koji se otkriju tijekom nadzora trebali bi riješiti oni koji provode nadzor. U drugom slučaju osoblje NSA-a koje provodi nadzor i pritom otkrije probleme u vezi sa sigurnošću na radnom mjestu trebalo bi obavijestiti nadziranu organizaciju o svojoj zabrinutosti, a onda proslijediti predmet nadležnom tijelu radi daljnjeg postupanja. NSA bi prema potrebi trebao koordinirati i povezivati se s odgovornim regulatornim tijelima za sigurnost na radu da bi međusobno uskladili strategije i planove.

8.3 Pravila o radnom vremenu, vremenu vožnje i razdobljima odmora za strojovođe

U skladu s člankom 17. stavkom 4. Direktive (EU) 2016/798 nadležno tijelo je odgovorno za osiguravanje usklađenosti s pravilima o radnom vremenu, vremenu vožnje i razdobljima odmora za strojovođe. Kada to nadležno tijelo nije NSA, ono bi trebalo surađivati s NSA-om kako bi potonje moglo provesti aktivnosti nadzora. Iz toga slijedi da ako NSA nije nadležno tijelo za usklađivanje s tim pravilima, ali aktivnostima nadzora otkrije da postoje problemi u vezi s time u određenoj organizaciji, NSA bi trebao što prije obavijestiti nadležno tijelo o svojim zapažanjima.

8.4 Suradnja između NSA-a i drugih regulatornih tijela

U članku 56. stavku 3. Direktive 2012/34/EU navodi se sljedeće:

Regulatorno tijelo također usko surađuje s nacionalnim tijelom nadležnim za sigurnost u smislu Direktive 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice i tijelom za izdavanje dozvola u smislu ove Direktive.

Države članice osiguravaju da ta tijela zajedno razvijaju okvir za razmjenu podataka i suradnju s ciljem sprečavanja negativnih učinaka na tržišno natjecanje ili sigurnost na tržištu željezničkih usluga. Taj okvir uključuje mehanizam kojim će regulatorno tijelo nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost i izdavanje dozvola davati preporuke vezano uz pitanja koja bi mogla imati učinka na tržišno natjecanje na tržištu željezničkih usluga i kojim će nacionalno tijelo nadležno za sigurnost davati regulatornom tijelu i tijelu za izdavanje dozvola preporuke vezano uz pitanja koja bi mogla imati utjecaja na sigurnost. Ne dovodeći u pitanje neovisnost svakog tijela u području njihove nadležnosti, tijelo će preispitati takvu preporuku prije donošenja odluka. Ako tijelo odluči odstupiti od tih preporuka, ono u svojoj odluci mora dati obrazloženje.

U praksi to može značiti:

- a) *U situaciji kada regulatorno tijelo traži od željezničkog prijevoznika da „otvori“ usluge za tržišno natjecanje, a on to odbije navodeći „sigurnost“ kao razlog, regulatorno tijelo treba tražiti od NSA-a kao „regulatora za sigurnost“ mišljenje o tome je li to opravdan razlog za odbijanje otvaranja usluga. Regulatorno tijelo treba uzeti u obzir mišljenje NSA-a kada donosi odluku o mjerama koje treba provesti.*
- b) *U situaciji kada upravitelj infrastrukture namjerava NSA-u podnijeti zahtjev za dozvolu za stavljanje u promet pružnog podsustava 1. razine ETCS-a, koji uključuje neke od neobveznih funkcionalnosti (npr. petlja za prijam podataka, radijska točka za prijam podataka) za koje vozila moraju imati odgovarajuću opremu da bi mogla voziti po toj pruži, NSA treba zatražiti regulatorno tijelo da potvrdi da to ne dovodi do diskriminacije željezničkih prijevoznika, da su sve bitne informacije dostupne svim zainteresiranim stranama te da one imaju dovoljno vremena za prilagodbu željezničkih vozila.*

8.6 Suradnja između NSA-a i izdavatelja dozvola

U Direktivi 2012/34/EU navodi se sljedeće:

Članak 24. stavak 3. *Bez obzira na stavak 1., ako je dozvola privremeno oduzeta ili ukinuta zbog nepoštivanja zahtjeva solventnosti, izdavatelj dozvola može izdati privremenu dozvolu do reorganizacije željezničkog prijevoznika, pod uvjetom da pritom nije ugrožena sigurnost. Međutim, privremena dozvola ne može biti valjana dulje od šest mjeseci od datuma izdavanja.*

Članak 24. stavak 5.: *U slučaju promjene u pravnom položaju prijevoznika i, posebno, u slučaju spajanja ili preuzimanja, izdavatelj dozvola može odlučiti da je potrebno tražiti potvrdu izdavanja dozvole. Predmetni*

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

željeznički prijevoznik može nastaviti s radom, osim ako izdavatelj dozvola odluči da je ugrožena sigurnost.
U tom slučaju, potrebno je obrazložiti osnovu za donošenje takve odluke.

Da bi izdavatelj dozvola donio odluku o izdavanju dozvole, on se u praksi mora savjetovati s NSA-om kao regulatorom za sigurnost. Izdavatelj dozvola mora odgovoriti na pitanje je li vjerojatno da će sigurnost biti ugrožena. Ako zatraži od željezničkog prijevoznika da radi s privremenom dozvolom (vidjeti članak 24. stavak 3.), treba se razmotriti i je li zahtjev za izdavanje dozvole potrebno ponovno podnositi na odobrenje (vidjeti članak 24. stavak 5.). Pri donošenju odluka izdavatelj dozvola mora uzeti u obzir stajališta NSA-a kao regulatora za sigurnost.

8.7 Suradnja između NSA-a i tijela za dodjelu ovlaštenja ECM

NSA-ovi i tijela za dodjelu ovlaštenja ECM trebaju surađivati da bi se izbjeglo udvostručavanje posla. To znači da ako NSA tijekom nadzora otkrije da je određeno vozilo (teretni vagon) loše održavano i zbog toga sumnja u sposobnost određenog ECM-a da ispuni zahtjeve na temelju kojih mu je izdano ovlaštenje, NSA treba proslijediti tu informaciju tijelu za dodjelu ovlaštenja ECM, kako je navedeno u članku 9. Uredbe o ECM-ovima. Slično tomu, ako tijelo za dodjelu ovlaštenja ECM odbije dodijeliti ovlaštenje postojećem ECM-u, ono treba proslijediti tu informaciju odgovarajućim NSA-ovima. Takve će informacije pomoći NSA-ovima da prilagode svoju strategiju i plan nadzora na prikladan način.

9 Okvir za upravljanje kompetencijama

U skladu s člankom 6. CSM-a za nadzor, NSA se mora pobrinuti da osoblje koje obavlja nadzor ima potrebnu razinu stručnosti. NSA treba odabrati i obučiti to osoblje te mu sustavom za upravljanje kompetencijama pomoći da održi stručnost. Svaki NSA pojedinačno treba osmisliti i uspostaviti vlastiti sustav za upravljanje kompetencijama u skladu s člankom 6. Uredbe o CSM-u. Kako bi NSA-ovima pomogla oko tog pitanja, Agencija je sastavila smjernice o sustavu za upravljanje kompetencijama u kojima se nalaze savjeti o tome od čega se treba sastojati prikladan sustav za upravljanje kompetencijama te koja pitanja NSA treba uzeti u obzir pri izradi takvog sustava (vidjeti *Vodič Agencije o okviru za upravljanje kompetencijama*). Međutim, u vodiču nije točno opisan sustav za upravljanje kompetencijama jer je to pitanje kojim se bavi svaki NSA za sebe.

Prilog Predložak strategije nadzora

Sadržaj**1. Kontekst****2. Cilj****3. Načela**

- a. **Razmjernost** u odnosu na rizike kojima upravljaju željeznička društva, a ne na njihovu profitabilnost, raspoloživost sredstava ili razdoblje do isteka sklopljenog ugovora;
- b. **Dosljednost** pristupa u različitim aktivnostima (naziv NSA-a);
- c. **Usmjerenost** na učinkovitost sustava upravljanja sigurnošću društava uz provjeru upotrebljavaju li zaposlenici pojedinačnih društava sustav upravljanja za postizanje rezultata u području sigurnosti;
- d. **Transparentnost** i otvorenost s obzirom na politike, prakse i pristup koje primjenjuje (naziv NSA-a) uz poštovanje činjenice da su određena pitanja između društava i države članice ipak povjerljiva;
- e. **Pravednost i odgovornost**, u skladu sa zakonom, za aktivnosti, posebno izvršavanje zakonodavstva, koje su u skladu s politikama (naziv NSA-a) za izvršavanje zakonodavstva;
- f. **Suradnja: NSA surađuje s ostalim nadležnim tijelima kako bi se osiguralo rješavanje pitanja o sigurnosti od zajedničkog interesa;**
- g. **Informiranost** na temelju informacija iz mnogih izvora, primjerice procjene potvrda o sigurnosti, kao i rezultata istraga NIB-a.

4. Aranžmani za nadzor

- a. **Upravljanje**
- b. **Osoblje**

5. Razine rizika u državi članici**6. Strateški prioriteti nadzora**

- a. **Sustavi upravljanja sigurnošću**
- b. **Suradnja s drugim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost**
- c. **Najviši prioriteti za nadzor**
- d. **Prioriteti za nadzor druge razine**

7. Tehnike nadzora**8. Kako se izrađuju planovi nadzora****9. Izvršavanje zakonodavstva**

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