

Hatékonyabban működő vasúti
rendszer a társadalom
szolgálatában.

Útmutató

Felügyeleti útmutató

| | <i>Szerző:</i> | <i>Ellenőrizte:</i> | <i>Jóváhagyó:</i> |
|-----------------|------------------|---------------------|-------------------|
| <i>Név</i> | S. D'ALBERTANSON | M. SCHITTEKATTE | C. CARR |
| <i>Beosztás</i> | Projektbiztos | Projektvezető | Egységvezető |
| <i>Dátum</i> | 2018.06.29. | 2018.06.29. | 2018.06.29. |
| <i>Aláírás:</i> | | | |

Verziókövetés

| <i>Változat</i> | <i>Dátum</i> | <i>Megjegyzések</i> |
|-----------------|--------------|--------------------------------------|
| 1.0 | 2018.06.29. | Közzétételre szánt végleges változat |
| | | |
| | | |

A jelen dokumentum az Európai Vasúti Ügynökség jogi értelemben nem kötelező erejű iránymutatása. A vonatkozó uniós jogszabályokban előre jelzett döntéshozatali folyamatokat nem érinti. Továbbá az uniós jog kötelező erejű értelmezése az Európai Unió Bíróságának kizárólagos hatáskörébe tartozik.

1. Bevezető

1.1 Az útmutató célja

Az Európában működő nemzeti biztonsági hatóságok (NSA-k) mérete és összetettsége változó. A jelen iránymutatás azt rögzíti, hogy az NSA-k miként felügyelhetik elsődlegesen a saját pályahálózat-működtetőiket és vasúttársaságaikat, de adott esetben a karbantartásért felelős szereplőket is, a méretükkel arányos módon. Az útmutató célja, hogy az NSA-k és az egyéb érdekelt felek számára tisztázza a felügyelet európai vasúti rendszerben betöltött szerepét, valamint kapcsolódását a biztonsági értékeléshez.

Megjegyzés; a veszélyes áruk vasúti szállításának felügyelete céljából a nemzeti biztonsági hatóságok közvetlen szerepet tölthetnek be illetékes hatóságként, vagy szükség esetén koordináló szerepet tölthetnek be bármely más illetékes hatósággal való kapcsolattartásban.

1.2 Mit jelent a felügyelet?

Felügyelet: a nemzeti biztonsági hatóság által bevezetett intézkedések, amelyek célja a biztonsági tanúsítvány vagy a biztonsági engedély kiadását követően a biztonságirányítási rendszer hatékonyságának felügyelete, valamint az összes szükséges követelmény folyamatos teljesítése.

A felügyelet kiterjed az NSA-k által annak biztosítása céljából tett lépésekre, hogy az egységes biztonsági tanúsítványt vagy biztonsági engedélyt megkapó szervezetek úgy tartsák fenn biztonságirányítási rendszerüket, hogy az adott biztonsági tanúsítvány érvényességi ideje alatt hatékonyan kezeljék a kockázatokat, valamint a Bizottság 2018/761/EU felhatalmazáson alapuló rendeletében (a továbbiakban: a felügyeletről szóló közös biztonsági módszer) rögzített számos egyéb külön feladatot. A felügyelet elvégzése érdekében a nemzeti biztonsági hatóságnak biztosítani kell, hogy rendelkezzen olyan hozzáértő személyekkel, akiket kiválasztanak, és akik kompetenciájukat kompetenciakezelési rendszeren keresztül megőrzik.

A felügyeletről szóló közös biztonsági módszer (KBM) az (EU) 2016/798 irányelv arra vonatkozó előírásait lépteti hatályba, hogy az NSA-knak az egységes biztonsági tanúsítvány vagy biztonsági engedély megadása után felügyelniük kell az illetékességi területükön működő vasúttársaságokat és pályahálózat-működtetőket.

Az 2016/798 irányelv 17. cikke előírja, hogy az NSA-knak ellenőrizniük kell, hogy a vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők folyamatosan eleget tesznek-e az irányelv 9. cikke szerinti jogi kötelezettségüknek, miszerint biztonságirányítási rendszert kell alkalmazniuk. E feladatuk teljesítése során az NSA-knak biztosítaniuk kell, hogy felügyeleti tevékenységeik kiterjedjenek az alábbiakra:

- *a biztonságirányítási rendszer (BIR) vasúttársaságok vagy pályahálózat-működtetők általi részleges vagy teljes körű alkalmazásának hatékonysága;*
- *a releváns közös biztonsági módszerek (KBM-ek) vasúttársaságok vagy pályahálózat-működtetők általi helyes alkalmazása a saját biztonságirányítási rendszerük útján, ideértve azt az esetet is, amikor a vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető a saját járművei tekintetében a karbantartásért felelős szervezetekről szóló rendelet szerint nem tanúsított karbantartásért felelős szervezet (KFSZ);*
- *annak megfigyelése, hogy területén a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek a vasúttársaság vagy a pályahálózat-működtető biztonságirányítási rendszere révén eleget tesznek a 2016/797 irányelv 8. cikkében előírtak szerinti alapvető követelményeknek.*

Felügyeletük eredménye tükrében az NSA-k a jogszabályi megfelelés biztosítása céljából arányos végrehajtási intézkedéseket (pl. ideiglenes biztonsági intézkedéseket) vezethetnek be, a jobb hatékonyság érdekében a nemzeti jogszabályok javítását célzó esetleges lehetőségeket azonosíthatnak, és

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

tájékoztatathatják az érintetteket a biztonsági keretszabályok megváltoztatásáról, valamint a tagállamukban kibontakozó kockázatokról vagy a kockázatok növekedéséről.

A felügyelet rendszerint annak a tagállamnak a nyelvén zajlik, ahol a felügyelet történik, hacsak a működési terület szempontjából érintett NSA-k és a felügyeleti eljárásban vizsgált szervezet nem állapodnak meg más nyelv használatáról.

1.3 Kinek szól az útmutató?

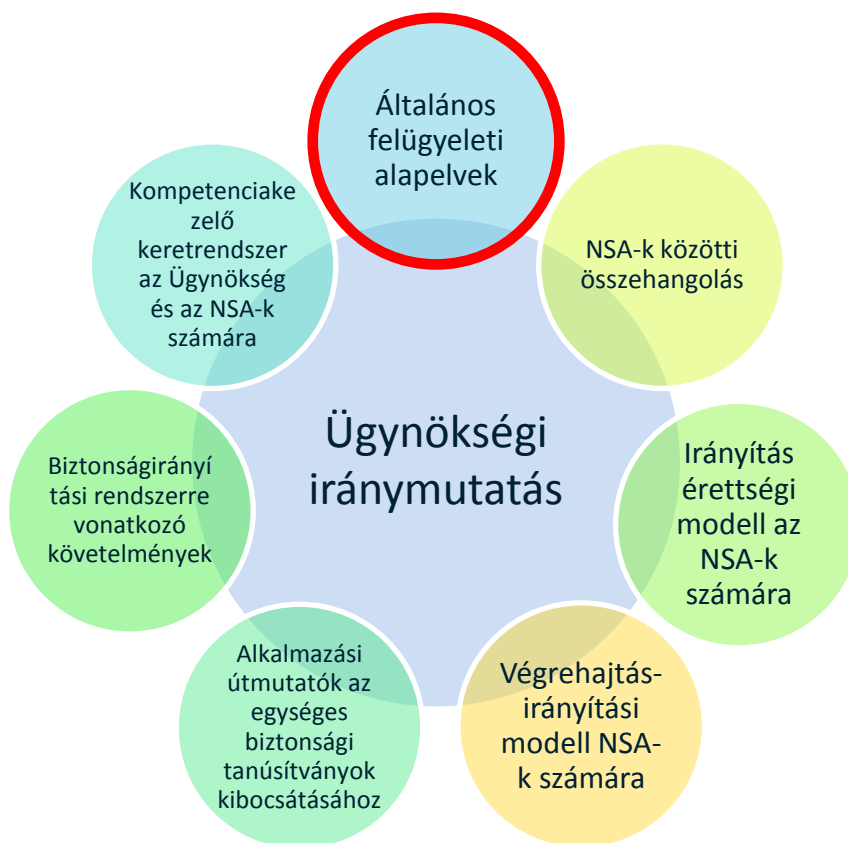
Az útmutató elsősorban a nemzeti biztonsági hatóságoknak szól, nekik nyújt segítséget az egységes biztonsági tanúsítvány vagy biztonsági engedély megadása utáni felügyeletről szóló közös biztonsági módszer előírásainak teljesítéséhez. Az útmutató a felügyelet alatt állók számára szintén rendelkezésre áll, így megtudhatják, mire számíthatnak az NSA-val folytatott kapcsolataik során, ezáltal megkönnyítve az ennek megfelelő tervezési és szervezési feladataikat.

1.4 Alkalmazási kör

Részletes gyakorlati tudnivalókat biztosít az uniós jogi keretrendszerben rögzített felügyeleti követelmények megismerésének támogatása céljából.

1.5 Iránymutatási struktúra

A jelen dokumentum a vasúttársaságokat, pályahálózat-működtetőket, nemzeti biztonsági hatóságokat és az Ügynökséget a 2016/798 irányelv szerinti szerepköreik ellátásában és feladataik végrehajtásában támogató ügynökségi iránymutatások gyűjteményének a része.



1. ábra: Az Ügynökség iránymutatásainak gyűjteménye

1.6 Kit felügyelünk?

A fenti jogszabályi körből látható, hogy az NSA-knak azokat a szervezeteket kell felügyelniük, amelyek egységes biztonsági tanúsítvánnyal vagy biztonsági engedéllyel rendelkeznek, így ebben a sorrendben a vasúttársaságot vagy a pályahálózat-működtetőt. Tevékenységük annak ellenőrzését szolgálja, hogy az említett szervezetek teljesítik-e az egységes biztonsági tanúsítvány vagy a biztonsági engedély iránti kérelemben a kockázatokat szabályozó BIR fenntartására vállalt kötelezettségüket.

Tartalom

| | | |
|-----|--|----|
| 1. | Bevezető..... | 2 |
| 1.1 | Az útmutató célja | 2 |
| 1.2 | Mit jelent a felügyelet? | 2 |
| 1.3 | Kinek szól az útmutató? | 3 |
| 1.4 | Alkalmazási kör | 3 |
| 1.5 | Íránymutatási struktúra | 3 |
| 1.6 | Kit felügyelünk?..... | 4 |
| 2. | Fogalommeghatározások..... | 6 |
| 3. | Kockázatalapú felügyelet | 7 |
| 4. | Felügyeleti stratégia..... | 10 |
| 4.1 | Háttér | 10 |
| 4.2 | Célkitűzés | 10 |
| 4.3 | Felügyeleti alapelvek..... | 10 |
| 4.4 | Felügyeletre vonatkozó előkészületek..... | 12 |
| 4.5 | Kockázati szintek a tagállamban | 13 |
| 4.6 | Stratégiai prioritások a felügyelethez | 13 |
| 4.7 | Felügyeleti technikák | 13 |
| 4.8 | Felügyeleti terv(ek) | 16 |
| 4.9 | Végrehajtás | 17 |
| 5. | Az egységes biztonsági tanúsítványhoz és a járműengedélyhez mellékelt utalás a felügyeleti információkra és kölcsönös függőségekre | 18 |
| 6. | NSA-k közötti összehangolás..... | 21 |
| 7. | Emberi tényezők és a biztonsági kultúra..... | 22 |
| 8. | Együttműködés más illetékes hatóságokkal vagy szervezetekkel | 22 |
| 8.1 | Engedélyező vagy tanúsító szervezetek..... | 22 |
| 8.2 | Munkahelyi biztonsággal kapcsolatos kérdések | 22 |
| 8.3 | Mozdonyvezetők munkavégzési, vezetési és pihenőidejével kapcsolatos szabályok | 23 |
| 8.4 | Az NSA-k és más szabályozó testületek közötti együttműködés | 23 |
| 8.5 | Az NSA-k és engedélyező hatóságok közötti együttműködés | 24 |
| 8.6 | Az NSA-k és KFSZ tanúsító szervezetek közötti együttműködés..... | 24 |
| 9. | A kompetenciakezelő keretrendszer | 24 |
| | Melléklet Javasolt minta a felügyeleti stratégiához | 25 |

2. Fogalommeghatározások

A jelen útmutatóban a következő értelmező rendelkezéseket használjuk:

Érintett érdekcsoportok

Az érintett érdekcsoportok bárkit jelenthetnek, aki érdekelt a vasútbiztonsági eredményekben akinek szerepe van a vasútüzemben vagy akit az érinthet, pl. iparági testületeket, utasokat képviselő szervezeteket vagy helyi hatóságokat.

Szükségtelen nehézség

Egyszerűen azt jelenti, hogy amikor felkeresnek egy vasúttársaságot valamilyen felügyeleti ellenőrzés végrehajtása céljából, a munkát úgy kell összehangolni, hogy a vasúttársaságnál ne legyen két külön felügyeleti ellenőrzéshalmaz, amely azonos kollégák meghallgatását igényli egyazon időpontban, vagy hogy ugyanabban az időszakban ne legyen több, más-más kollégák általi felügyeleti helyszíni ellenőrzés ugyanattól a szervezeti egységtől. A szükséges beavatkozások lehető leghatékonyabb megtervezéséről van tehát szó, hogy a munkát észszerű időkeretek között, anélkül lehessen elvégezni, hogy a felügyelt szervezet számára komolyabb zavarokat okoznánk.

Irányítási intézkedések

Az irányítási intézkedések azokat a BIR folyamatokat és eljárásokat jelentik, amelyeket a vasúttársaság vagy a pályahálózat-működtető a biztonság kezelése és biztonsági célkitűzései elérése érdekében, a jogszabályi kötelezettségeivel és a biztonság szempontjából releváns egyéb előírásokkal szembeni megfelelés mellett bevezet.

Súlyos meg nem felelés

A súlyos meg nem felelés olyan, a nemzeti biztonsági hatóság által azonosított probléma, amelynek esetében a várt helyzettől való eltérés olyan, hogy az adott nemzeti biztonsági hatóság irányítása alatt vagy a biztonsági tanúsító szervhez (SCB) utalt ügyek esetében korrekciós intézkedéseket kell hozni, figyelembe véve az egységes biztonsági tanúsítvány vagy biztonsági engedély visszavonását vagy korlátozását.

Bármely egyéb aggodalomra okot adó terület

Bármely egyéb aggodalomra okot adó terület olyan helyzetre utal, amelyben a nemzeti biztonsági hatóság a felügyelet során a várt helyzettől való eltérést állapított meg, de ez nem elég súlyos ahhoz, hogy közvetlen intézkedést lehessen hozni, viszont elég súlyos ahhoz, hogy a nemzeti biztonsági hatóság rögzítse megállapításait, és értesítse a felügyelet alatt álló szervezetet a helyzet javításának szükségességéről.

3. Kockázatalapú felügyelet

A kockázatalapú felügyelet hatékony működése érdekében meghatározható néhány kiemelt fontosságú területet. Ezek a következők:

- *Az NSA átfogó ismeretekkel kell, hogy rendelkezzen a nemzeti vasúthálózatban fennálló kockázatokról és arról, hogy ezek közül melyek a legjelentősebbek.*
- *A kockázatok szabályozása érdekében az NSA-nak jól kell ismernie a vasúttársaságok és pályahálózat-működtetők (valamint a kapcsolódó szereplők) irányítási, felügyeleti képességeit.*
- *Az NSA munkatársainak a fenti felsorolásponatok megítélése tekintetében hozzáértőnek, abban pedig kellőképp rugalmasnak kell lennie, hogy növekedő vagy csökkenő kockázatok tapasztalása esetén korrigálják a megközelítésüket (lásd: az Ügynökség kompetenciakezelő keretrendszeréről szóló útmutatója).*
- *Az NSA-nak a lehető legszélesebb körű forrásokból kell információkat merítenie (a vasúti ágazaton belülről és kívülről egyaránt), hogy segítse kockázatalapú felügyeleti határozathozatát.*
- *Az NSA-k képesek kell, hogy legyenek arra vonatkozó határozataik, döntéseik megindokolására, hogy mit felügyelnek és mit nem.*
- *Az NSA-knak tudni kell kezelni a felügyeleti tevékenység egyéb tagállami mozgatórugóit, pl. a politikai kényszert vagy társadalmi aggályt, amelyek nem biztos, hogy kockázatalapúak.*
- *A felügyeletnek úgy kell kapcsolódnia az egységes biztonsági tanúsítvány és biztonsági engedély értékelésekhez, hogy a kockázatosabbnak ítélt gazdasági szereplők vagy a működésük részét képező tevékenységek közvetlenül az egységes biztonsági tanúsítvány vagy biztonsági engedély megadása után szorosabb felügyelet alá kerüljenek.*
- *A végzett felügyeleti tevékenységnek az NSA számára lehetővé kell tennie annak megnyugtató megállapítását, hogy a vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető biztonságirányítási rendszere képes szabályozni azokat a kockázatokat, amelyekkel szembesül.*

A fenti elvek végrehajtása során a nemzeti biztonsági hatóságoknak rendelkezniük kell bizonyos eszközökkel (mennyiségi, félkvantitatív vagy minőségi) ahhoz, hogy megértsék a tagállamon belüli globális kockázatot. Ez elengedhetetlen a felügyeleti stratégia kidolgozásához. A felmerülő kockázatok egyértelmű megértésénélkül lehetetlen arányos és célzott döntéseket hozni arról, hogy mit kell felügyelni és hogyan lehet ezt a legjobban megvalósítani. A rendszeren belüli kockázatok ismeretének hiánya azt is jelenti, hogy az állam és a nemzeti biztonsági hatóság közötti beszélgetések során elszalasztották a lehetőséget arra, hogy megfelelően átgondolják, milyen biztonsági fejlesztések kezelhetők a rendelkezésre álló finanszírozáson belül. A nemzeti biztonsági hatóságok azon képessége, hogy tisztázzák a tagállamok számára, hogy hol kell a biztonság javítását megcélozni, hasznos hozzájárulást jelenthet a tagállamok számára a biztonság javítását célzó lehetőségek megteremtéséhez. A rendszeren belüli biztonsági kockázat átfogó megértése ténylegesen kiindulópontja a kockázat csökkentését célzó, a biztonság javítását célzó üzleti tervnek.

Itt azt is érdemes megjegyezni, hogy az NSA-nak a tagállamban fennálló globális kockázatra vonatkozó ismeretei túlzottan nem különbözhetnek bármely nemzeti pályahálózat-működtető ismereteitől. Elvárható például, hogy a tagállamban lévő vasúti átjárókkal kapcsolatos átfogó kockázat mértékéről a pályahálózat-működtetőnek és az NSA-nak hasonló a véleménye. A kockázatkezelés rendszerszintű elégtelenségeire utalhat, ha a pályahálózat-működtető és az NSA véleménye nagyon különbözik.

A tagállami kockázat globális megítélésének kialakítása szempontjából uniós szinten segítséget jelentene, ha konvergencia volna tapasztalható az ennek elérését szolgáló valamilyen egységes eljárás felé. Jelenleg azonban még a hasonló megközelítéseket alkalmazó országok között is különbségek vannak a részletekben,

ez pedig megnehezíti az uniós szintű összehasonlítást. A jelenlegi megközelítések a rendkívül kifinomultaktól a nagyon egyszerűkig tartó skálán váltakoznak, ami tükrözheti a tagállami vasúthálózatok érettségét az uniós megközelítés alkalmazásában, méretüket, valamint az eltérő kulturális befolyásokat.

A vasúti rendszerek különböző szereplőinek kockázatkezelési képességének értékeléséhez az NSA-nak képesnek kell lennie úgy alkalmazni a felügyeletet, hogy azzal megállapítható legyen a felügyelt szervezetek biztonságirányítási rendszereinek hatékonysága. Végső soron a legtöbb NSA esetén ez szakképzett és hozzáértő, az effajta ítéleteket meghozni képes ellenőrök foglalkoztatását jelenti a gyakorlatban.

A nemzeti biztonsági hatóságoknak képesnek kell lenniük arra, hogy a lehető legtöbb forrásból származó információt felhasználják az információk keresztellenőrzése és annak elkerülése érdekében, hogy a felügyeleti prioritások meghatározásához egyetlen adatkészletre támaszkodjanak. Az Ügynökség is ösztönzi a nemzeti biztonsági hatóságokat, hogy adott esetben használják fel a vasúti ágazaton kívülről származó kockázatkezelési információkat annak érdekében, hogy ellenőrizzék a megállapításokat, és ösztönözzék a kockázatkezelési folyamatok javítását. Különösen fontos adathalmazok vagy információforrások lesznek, például baleseti vagy váratlan eseményre vonatkozó adatok, vállalati napi naplók és kockázati modellek eredményei a tagállamban, amelyeket fel lehet használni, ha ezek rendelkezésre állnak. Ugyanakkor a panaszokból származó egyéb információkat, illetve a közmegítélésből vagy tudományos tanulmányból eredő kérdéseket is hasznos információnak kell tekinteni a kockázatalapú felügyeleti stratégia és terv kidolgozásához.

A felügyeletről szóló KBM 7. cikke szerint az NSA-knak a felügyelet alá vontak személyével és a felügyelet alá vonás okával kapcsolatos szempontrendszerrel kell rendelkezniük. A szempontrendszer a stratégia megvalósulásához kapcsolódik. Ennek célja nem más mint annak biztosítása, hogy a felügyeleti tevékenységekben alkalmazott megközelítés következetes legyen, és hogy a rendszer különböző szereplői tisztában legyenek azzal, hogy adott tevékenységeket miért értékelnek és milyen sikermércék szerint ítélik meg azokat.

Az OPE ÁME azt is előírja, hogy a nemzeti biztonsági hatóságoknak felügyeleti stratégiájuk részeként nyomon kell követniük a tényleges megfelelést (mivel az OPE ÁME foglalkozik a vonatok biztonságos üzemeltetéséhez hozzájáruló folyamatokkal és szabályokkal), és napi szinten biztosítaniuk kell az általuk szabályozott szervezetek SMS-einek felügyeletét. Az Ügynökség által közzétett, az OPE ÁME-ben meghatározott működési alapelvek alkalmazásáról és használatáról szóló iránymutatás segíteni fogja a nemzeti biztonsági hatóságokat az e területre vonatkozó felügyelet elvégzésében.

Az NSA-k külső forrásokból is szembesülhetnek nyomásokkal, amelyek nem kockázatalapúak. Az ilyenek fakadhatnak a közvéleménynek a vasútüzem valamilyen szempontjával kapcsolatos aggályából, ami a kérdés politikai kezelésének kényszerévé válik. Nem biztos, hogy ez beleillik a felügyeleti stratégiába és a felügyeleti tervbe, mégis be kell építeni mind a kettőbe. Az ilyen kérdések hatalmas, pozitív hatást gyakorolhatnak a biztonságra. Így például egy tagállam elhatározhatja, hogy 10 éven belül minden szintbeli vasúti átjárót megszüntet a területén, holott a kockázatalapú megközelítés nem biztos, hogy az összes átjárót eltávolítaná, hanem modern védőrendszerekkel korszerűsítene. Egyértelmű, hogy az összes átjáró eltűnése tíz éven belül jelentős biztonsági hasznot hoz a tagállam számára. Másfelől az NSA a használhatóságuk okán nyomást tapasztalhat a szintbeli vasúti átjárók megtartása érdekében, pedig a kockázatalapú megközelítés eltávolítaná azokat.

Döntő fontosságú, hogy a kockázatalapú felügyelet a biztonsági tanúsítvány és az engedély értékelésének eredményéhez kapcsolódjon. Ennek az az oka, hogy a tanúsítvány értékelése a legtöbb esetben csak a biztonságirányítási rendszernek a vasúttársaság vagy a pályahálózat-működtető által papíron végzett tevékenységre való alkalmazásával foglalkozik. Az, hogy az alkalmazás a gyakorlatban működik-e, felügyelet kérdése. Az ágazati felügyelet terén hosszú múltra visszatekintő, meglévő vasúti társaságok és pályahálózat-működtetők esetében a tanúsítvány teljes élettartama alatt egyformán strukturálható. A rendszerbe újonnan belépők esetében helyénvaló lehet a felügyelet fokozása a tanúsítvány élettartamának kezdetekor vagy a

működés megkezdése után, hogy a tevékenységek az SMS meghatározott elemeire irányuljanak annak biztosítása érdekében, hogy a papíron írt információk valóban összefüggő módon kerüljenek a gyakorlatba. Mind a meglévő vállalatok, mind az új belépők számára alapvető fontosságú, hogy a felügyeleti tevékenységek hatóköre kockázatalapú legyen.

Minthogy az NSA-knál gyakran csak szűkös felügyeleti erőforrások állnak rendelkezésre, a felügyelendők körének és a felügyelet okának kockázatalapú eldöntésekor létfontosságú annak kezelése, hogy a felügyelet hol lehet a legértékesebb. Előfordulhat például, hogy a pályahálózat-működtető számára ismert a síntörések problémája, és ennek kezelésére programot indított. Nem biztos, hogy az NSA a legjobban hasznosítja az erőforrásait, ha sok időt tölt ezzel. Ehelyett az NSA egy olyan területre összpontosíthat, amelynél a pályahálózat-működtető látszólag nem foglalkozik a problémával.

4. Felügyeleti stratégia

A felügyeletről szóló KBM 3. cikke előírja, hogy az NSA-knak felügyeleti stratégiával kell rendelkezniük, amely tartalmazza a KBM I. mellékletében rögzített elemeket. A felügyeleti stratégia javasolt mintáját a jelen útmutató Melléklete tartalmazza. A mintában található címpontok célja, hogy következetes megközelítést tegyenek lehetővé a felügyeleti stratégiát különböző tagállamokban történő kidolgozásához, és ezáltal bizalom alakulhasson ki az NSA-k között a biztonsági szintek fenntartása kapcsán. Emellett, mivel az Ügynökségnek szerepe van az NSA-k teljesítményének megfigyelésében is, az ilyen stratégiák közös szerkezete megkönnyíti ezen szerepkörének gyakorlásában.

4.1 Háttér

A háttér bemutatása során elegendő a tagállamban található vasúthálózat méretét alapszinten ismertetni, a vasúttársaságok és pályahálózat-működtetők számaival együtt. Ebben a pontban kell foglalkozni azzal is, hogy a felügyeleti stratégia miért van érvényben, és milyen intézkedésekkel vizsgálják azt felül.

4.2 Célkitűzés

A célkitűzésben vagy célban kell megadni a stratégia célját, pl. „együttműködés az iparággal a biztonsági teljesítmény folyamatos fejlesztése irányítás érdekében”. Ebben a pontban kell utalni arra is, hogy a célkitűzést miként fogják elérni.

4.3 Felügyeleti alapelvek

Az alapelvek az NSA azon kulcsfontosságú értékek iránti elkötelezettségének megisméltése, amelyek biztosítják, hogy a felügyelet során a döntéshozatal határozott, de igazságos legyen. A felügyeletről szóló közös biztonsági módszer I. melléklete kimondja, hogy a felügyeleti stratégia és az abból következő terv(ek) kidolgozása során a nemzeti biztonsági hatóságnak számos forrásból kell gyűjtenie és elemeznie adatokat/információkat. A források magukban foglalják a biztonságirányítási rendszerek értékeléséből származó információkat, a korábbi felügyeleti tevékenység eredményeit, az ellenőrök szakértői véleményét, a járműengedélyezésből származó releváns információkat, a nemzeti balesetvizsgálati szervek jelentéseit, a balesetekre vagy váratlan eseményekre vonatkozó egyéb adatokat, a vasúttársaságok vagy a pályahálózat-működtetők éves biztonsági jelentéseit, a karbantartásért felelős szervezetek jelentéseit, a nyilvánosságtól érkező panaszokat és más releváns forrásokat. A nemzeti biztonsági hatóságnak lényegében attól a helytől kell beszereznie a releváns információkat, ahol a fő kockázati területek a tagállamok vasúti rendszerén belül találhatóak. Értékelniük és elemezniük kell a rendelkezésre álló információkat annak meghatározása érdekében, hogy mely kérdések a legjelentősebbek, majd ki kell dolgozniuk egy stratégiát, amely foglalkozik ezekkel a kérdésekkel, valamint egy tervet, amelynek célja annak meghatározása, hogy a stratégia hogyan és milyen időszakban valósul meg. Az NSA-nak ki kell dolgoznia, hogy milyen forrásokra van szükség a javasolt stratégia megvalósításához, meg kell terveznie, és elegendő forrást kell elkülönítenie a megvalósításához. Végezetül a nemzeti biztonsági hatóságnak foglalkoznia kell a stratégiáján és tervén belüli, a határokon átnyúló műveletekkel vagy infrastruktúrával kapcsolatos kérdésekkel, és szükség szerint egyeztetnie kell a többi nemzeti biztonsági hatósággal.

Az NSA által alkalmazandó felügyeleti alapelvek főleg a felügyeletről szóló KBM I. mellékletéből vannak származtatva. Az NSA-knak a felügyeleti tevékenységeiket határozottságra és méltányosságra alapozva kell megközelíteniük. A felügyeleti alapelvek úgy vannak kialakítva, hogy ennek elérését megkönnyítsék az NSA-k számára.

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

A nemzeti biztonsági hatóságoknak a végrehajtás és a kockázat közötti **arányosság elvét** kell alkalmazniuk. A nemzeti biztonsági hatóság által a megfelelés elérése vagy a vasúttársaságok és pályahálózat-működtetők jogi kötelezettségeik be nem tartása miatti felelősségre vonása érdekében tett intézkedéseknek arányosnak kell lenniük a biztonsági kockázatokkal vagy a meg nem felelés lehetséges súlyosságával, ideértve a tényleges vagy potenciális károkat is. Ez az elv döntő fontosságú a nemzeti biztonsági hatóságok számára, mivel a megközelítés alkalmazásával bizonyítják az általuk szabályozott hatóságok számára, hogy ésszerű és méltányos módon alkalmazzák a jogot. Ez csökkenti a szabályozott szervezetek azon esetleges félelmét, hogy a hibák vagy hibák a nemzeti biztonsági hatóság részéről drákói büntetést vonnak maguk után, amely viszont egy titoktartás és félelem kultúrát teremt meg, ami nem segíti elő a szigorú kockázatkezelést.

A nemzeti biztonsági hatóságoknak a **következetes megközelítés elvét** kell alkalmazniuk annak biztosítása érdekében, hogy a nemzeti biztonsági hatóságok hasonló körülmények között hasonló megközelítést alkalmazzanak hasonló célok elérése érdekében. A vasúttársaságokat és a pályahálózat-működtetőket azonos módon kívánja kezelni az egy adott nemzeti biztonsági hatóságon belül felügyeletet ellátó különböző személyzet, valamint a határokon átnyúló megállapodások esetében a különböző nemzeti biztonsági hatóságok. Ez biztonságot nyújt számukra, és lehetővé teszi számukra a jobb tervezést. Foglalkozik továbbá a biztonsági kultúrával kapcsolatos kérdésekkel, és csökkenti a nemzeti biztonsági hatóságok vasúti szervezeteinek félelmét.

A nemzeti biztonsági hatóság felügyeleti tevékenységének **elsősorban azokra** a tevékenységekre kell irányulnia, amelyekről a nemzeti biztonsági hatóság úgy véli, hogy a legsúlyosabb kockázatokat idézik elő, vagy amelyek esetében a veszélyek a legkevésbé ellenőrzöttek. Ennek érdekében a nemzeti biztonsági hatóságnak rendelkeznie kell a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők biztonságirányítási teljesítményének értékelésére szolgáló módszerekkel és eszközökkel. Egy olyan helyzetben, amikor az erőforrások szűkösek, és a nemzeti biztonsági hatóságokra (NSAK-ra) nézve sok igény merül fel, rendkívül fontos, hogy a legkomolyabb kockázatokra összpontosítsunk. Ennek mechanizmusa a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők irányítási teljesítményének az NSA általi elemzése.

A nemzeti biztonsági hatóságoknak az **erőforrásaik** hatékony felhasználása érdekében meg kell határozniuk prioritásaikat, de az egyes nemzeti biztonsági hatóságoknak kell dönteniük arról, hogy ezt hogyan lehet a legjobban megvalósítani. Az intézkedéseket azokra kell összpontosítani, akik felelősek a kockázatért, és akik a legalkalmasabbak a kockázat ellenőrzésére. A nemzeti biztonsági hatóságok szűkös erőforrásokkal rendelkeznek, ezért fontos, hogy ezeket bölcsen használják fel annak érdekében, hogy maximalizálják a nemzeti biztonsági hatóságok hatékonyságát annak biztosítása terén, hogy a felelősök megfelelően kezeljék a kockázatokat.

A nemzeti biztonsági hatóságoknak alkalmazniuk kell az **átláthatóság elvét** annak érdekében, hogy segítsék a vasúttársaságokat és a pályahálózat-működtetőket abban, hogy megértsék, mit várnak el tőlük (ideértve azt is, hogy mit tegyenek) és mit várjanak el a nemzeti biztonsági hatóságtól. A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők számára rendkívül fontos, hogy megértsék, hogy a nemzeti biztonsági hatóságok hogyan hozzák meg döntéseiket annak érdekében, hogy megértsék, mi lesz a várható eredmény, ha nem ellenőrzik megfelelően a kockázatot.

A nemzeti biztonsági hatóságoknak az (EU) 2016/798 irányelv 18. cikkének (3) bekezdésével összhangban **elszámoltathatónak** kell lenniük döntéseikért. A nemzeti biztonsági hatóságoknak ezért olyan belső intézkedésekkel kell rendelkezniük, amelyekkel szemben elszámoltathatók. Emellett a nemzeti biztonsági hatóságoknak is rendelkezniük kell panasztételi eljárással. A nemzeti biztonsági hatóságoknak olyan döntéseket kell hozniuk, amelyek némelyike hátrányosan érinti azokat a vasúttársaságokat és pályahálózat-működtetőket, amelyek nem kezelik hatékonyan a kockázatokat. Fontos, hogy a nemzeti biztonsági hatóságok egyértelmű kritériumokkal rendelkezzenek a döntések meghozatalához, hogy egyértelmű legyen, hogyan jutottak hozzájuk. Másodszor, nagyon fontos, hogy legyen eljárás az ilyen határozatok megtámadására abban az esetben, ha egy szabályozott szervezet úgy érzi, hogy a nemzeti biztonsági hatóság túllépte hatásköreit, vagy nem követett megfelelő eljárást.

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

A nemzeti biztonsági hatóságoknak **együttműködési** megállapodásokat kell kialakítaniuk más illetékes hatóságokkal az információk megosztása és a vasútbiztonságot érintő kérdésekre vonatkozó egységes megközelítések kialakítása érdekében. A nemzeti biztonsági hatóságoknak eljárásokkal kell rendelkezniük a releváns információk egymással és más illetékes hatóságokkal való megosztására. Ez elengedhetetlen annak biztosításához, hogy a megfelelő szerv szükség esetén megfelelő intézkedéseket hozzon.

Ha az NSA alkalmazza az említett alapelveket, akkor a felügyelt felek méltányos és, ha szükséges, határozott bánásmódban részesülnek. Szintén érdemes rámutatni, hogy az említett alapelvek kiegészítik egymást és közösen hatnak afelé, hogy az NSA-k a helytálló ítéleteket nyíltan, becsületesen hozó, hozzáértő és észszerű hatóságként jelenjenek meg az általuk szabályozott szervezetek előtt. Megjegyzendő, hogy a jelen útmutató mellékletében található felügyeleti stratégia minta megismétli a fenti alapelveket. Ennek az az oka, hogy a stratégia a felügyeleti munka lebonyolítása során alkalmazott hangvétel megállapítása szempontjából rendkívül fontos, hiszen az alapelvek beemelésével az NSA megerősíti azok iránti kötelezettségvállalását, és bizonyítékkal szolgál megközelítése átláthatóságára.

Az Ügynökség kidolgozta a *végrehajtás irányítási modellről szóló útmutatót*, amely tükrözi a fentiekben foglalt alapelveket, és a felügyeleti munkát végzők használhatják. Az útmutató az alapelvekből indul ki, és azokat a felügyeletet végrehajtók számára arra vonatkozó iránymutatásként szolgáló mátrixra alkalmazza, hogy a végrehajtási határozataiknak a kockázati rés elemzése alapján hogyan is kellene kinéznie. Minél nagyobb a kockázati rés, tehát a valamely szervezettől az összes szabály helyes alkalmazása esetén elvárt és a tényleges helyzet közötti különbség, annál szerteágazóbb végrehajtási intézkedésre kell számítani.

4.4 Felügyeletre vonatkozó előkészületek

A felügyeleti intézkedéseknek általánosságban ki kell terjedniük a nemzeti biztonsági hatóság irányítási struktúrájára és személyzetére, beleértve a biztonsági tanúsítvánnyal és a biztonsági engedéllyel való kapcsolat kezelésének módját is. A nemzeti biztonsági hatóságnak átláthatónak kell lennie az irányítási struktúráját és azt illetően, hogy a felügyeleti kérdéseket miként lehet szükség szerint operatív szintről felsőbb szintre emelni, ideértve adott esetben a végrehajtási határozatokat is. Az NSA-nak átláthatónak kell lennie azzal kapcsolatban is, hogy miként hozza meg az arra vonatkozó döntéseket, hogy az egyik területen nagyobb mértékben szabályozza a kockázatokat, mint a másokban. Az NSA-nak fel kell tüntetnie személyzeti feltételeit és általában véve az arra vonatkozó feltételeket, hogy személyzete kompetenciáját miként tartja fenn (lásd: Az Ügynökség útmutatója a kompetenciakezelő keretrendszerrel), milyen alapon történik az alkalmazottjai felfejlesztése. A nemzeti biztonsági hatóságnak azt is jeleznie kell, hogy felügyeleti tevékenységei részeként hogyan kívánja mérni a biztonságirányítási rendszerek teljesítményét, például érettségi/biztonsági kultúra-modellek alkalmazásával vagy más módon. Az Ügynökség útmutatót készített egy javasolt érettségi modellhez, amelyet a hatóságok és az érdekelt felek egyaránt felhasználhatnak ebből a célból. (lásd még az érettségi modellről szóló ügynökségi útmutatót) vagy más eszközöket.

Az NSA-k számára az egyik legfontosabb kérdés az új piacra lépők kezelésének módja, tekintettel arra, hogy a biztonságirányítási rendszereik minőségéről nincsenek előzményadatok. Emiatt egyes NSA-k az első ízben a vasúti piacra lépők részére 5 évnél rövidebb időszakra kiterjedő biztonsági tanúsítványt adnak. Más NSA-k úgy döntöttek, hogy az új piacra lépőket kiterjedtebb ellenőrzés alá vonják, mielőtt kibocsátanák a biztonsági tanúsítványt, vagy az ilyen auditot közvetlenül az utóbbit követően hajtják végre. Az érvényességi időszak bármilyen korlátozását azon az alapon kell indokolni, hogy ez a vasútüzem biztonságosságát érő kockázatok hatékony szabályozása érdekében szükséges. A tanúsítás után az NSA-k részletesebben is vizsgálhatják az új piacra lépőket, így ellenőrizve, hogy biztonsági intézkedéseik a célnak megfelelőek-e. Az NSA-knak a felügyeleti stratégiájukban és terveikben egyértelművé kell tenniük az intézkedéseiket.

4.5 Kockázati szintek a tagállamban

A tagállami kockázati szintekről szóló következő pontban kell bemutatni azok megállapításának módját, pl. kockázati és/vagy érettség modellek segítségével, továbbá tárgyalni kell, hogy bizonyos kockázatokra miért terjed ki a stratégia, míg másokra nem.

4.6 Stratégiai prioritások a felügyelethez

A következő pontban kell foglalkozni a stratégiai prioritások meghatározásának módjával, kitérve az alábbiakra:

- *Hogyan történik a biztonságirányítási rendszerek felügyelete. Az NSA itt fejt ki a várhatóan alkalmazandó felügyeleti technikákat (lásd: 4.7. pont lent), és hogy miért preferál egyeseket a többihez képest.*
- *Adott esetben hogyan történik az összehangolt és/vagy közös felügyeleti munka más NSA-kkal (lásd lent az összehangolt felügyeletről és az együttműködésről szóló pontot).*
- *Magasabb fokú kockázatok. Ebben a felsoroláspontban az az elvárás, hogy NSA jelezze, szerinte melyek a legnagyobb biztonsági kockázatok rendszerben, és hogyan jutott erre a következtetésre.*
- *Az alacsonyabb szintű kockázatok felügyelete általános jelleggel történik. Ebben a felsoroláspontban az elvárás nem mást, mint hogy az NSA kifejtse, mit tekint másodrendű kockázatoknak, és hogy hogyan jutott erre a következtetésre.*

4.7 Felügyeleti technikák

A felügyeletről szóló KBM 4. cikke előírja az NSA-k számára a megfelelő technikák bevezetését, valamint azt is, hogy azokat azonosítaniuk kell a felügyeleti tevékenységeik tervezésekor. A felügyeleti technikák tágran értelmezettek, felölelik úgy az információgyűjtést (amely kapcsolódó tevékenység) az irányítási rendszer biztonságossági profiljának vizsgálata céljából, mint a konkrét tevékenységek, pl. az interjúkészítés megnevezését. Minthogy a vasúttársaságok és pályahálózat-működtetők felügyelete sokrétű feladatot jelent minden NSA számára annak biztosítása érdekében, hogy az előbbiek eleget tegyenek az uniós és nemzeti jogszabályoknak, sok különböző megközelítés létezik a megfelelőség szintjére vonatkozó információk gyűjtésére. Mindazonáltal valamennyi megközelítés a különféle módszerekkel történő információgyűjtéssel, majd annak elemzésével jár, hogy az információk mit árulnak el a felügyelt szervezet biztonságirányítási rendszeréről és jogszabályoknak való megfelelőségéről.

A felügyeleti tevékenységek helyszíni vagy a helyszíntől távoli elvégzése céljából különböző konkrét technikák léteznek. Közéjük tartoznak az alábbiak:

- *a tárgyi eszközök, pl. gördülőállomány vagy infrastruktúra elemek biztonságosságának helyszíni ellenőrzése;*
- *a biztonságirányítási eljárások és dokumentáció ellenőrzése arra nézve, hogy a célnak megfelelőek-e;*
- *a vasúttársaságnál vagy pályahálózat-működtetőnél az összes szinten dolgozó munkatársakkal készített interjúk annak meghatározásához, hogy mennyire ismerik az eljárások és szabályok gyakorlati megvalósítását, valamint hogy meg lehessen ítélni a szervezet biztonsági kultúráját;*
- *meghatározott irányításirendszer-szabványokkal, pl. az OHSAS 18001:2007 szabvánnyal szembeni auditok;*
- *az NSA által meghatározott modellel szembeni auditok;*

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

- *valamely tevékenység vagy folyamat váratlan események utáni auditálása vagy ellenőrzése;*
- *biztonságirányítási képesség vagy érettség auditok;*
- *adatelemzés;*
- *termékek vagy tevékenységek mintavételezése;*
- *feladatok megfigyelése (pl. utazás vezetőfülkében és a járművezető magatartásának megfigyelése);*
- *az NSA részvétele a vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető kulcsfontosságú (pl. szintbeli vasúti átjárókról vagy új infrastruktúra beruházásokról szóló) vezetői értekezletein;*
- *a szervezetek önértékelési kérdőívek kitöltését igénylő felmérései, pl. a biztonsági kultúra, illetve a jogszabályi vagy ellenőrző listákkal szembeni megfelelésértékelése céljából;*
- *bármely egyéb releváns tevékenység, amely bővíti az NSA ismereteit az adott vasúttársaságról vagy pályahálózat-működtetőről, biztonságirányításáról és biztonsági kultúrájáról.*

Ezen útmutató céljaira::

- *Az **ellenőrzés** azt jelenti, hogy a nemzeti biztonsági hatóság felhatalmazott és hozzáértő alkalmazottja vizsgálja meg a vasúttársaság vagy a pályahálózat-működtető tevékenységének egy meghatározott és korlátozott aspektusát. Az ellenőrzés célja az európai és nemzeti jognak való megfelelés megállapítása, vagy annak ellenőrzése, hogy a biztonságirányítási rendszert alátámasztó dokumentumokban elhangzottak vagy rögzítettek a gyakorlatban ténylegesen előfordulnak-e. Az ebben az értelemben vett ellenőrzés egyaránt ellenőrzi, hogy az eljárás működik-e, és megvizsgálja, hogy mennyire jól működik. Ez nem jelenti bizonyos dokumentumok vagy berendezések meglétének „kijelölő” ellenőrzését, mivel ez csak azt jelzi az ellenőrnek, hogy valami jelen van, nem pedig azt, hogy azt a gyakorlatban alkalmazzák.*
- *Az **auditok** olyan strukturált beavatkozásokat jelentenek, amelyek során a vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető vizsgálata valamilyen adott biztonságirányítási szabványhoz vagy adott auditprotokollhoz viszonyítva történik.*
- *A **biztonságirányítási képesség-érettségi modell** az auditált szervezet biztonságirányítási rendszerét célzó audit végrehajtásának strukturált módszerét jelenti, amelynek során irányítási képesség-érettségi modell segítségével történik annak vizsgálata, hogy mennyire hatékonyak a biztonság kezelésében (lásd még: az Ügynökség irányítási érettség modelljéről szóló útmutatóját). Hozzáértő felügyeleti munkatársak általi használat esetén a modellel képet lehet alkotni a BIR teljesítményéről. Ezért hasznos eszköz lehet a nemzeti biztonsági hatóságok számára, hogy a megújítási kérelem elbírálásakor tájékoztatást nyújtsanak a biztonsági tanúsító szervnek egy adott SMS működéséről.*

Az alkalmazott technikák, pl. interjúkészítés, dokumentumok felülvizsgálata vagy igazoló ellenőrzés alkalmazása a folyamatok kisebb vagy nagyobb körét érintően, mélyebben vagy kevésbé behatóan, valamint vegyesen is történhet, hogy képet lehessen alkotni a szervezet biztonsági teljesítményéről, és azonosítani lehessen a mögöttes hibákat.

A személyes meghallgatások, a dokumentumvizsgálat és az igazoló ellenőrzések segítségével ezután megítélhető a szervezet irányítási érettsége és a rendszer képessége a felmerülő kockázatok szabályozására. Az auditot végző illetékes személy ezt követően irányítási képesség vagy érettségi modell segítségével, saját belátását alkalmazva értékeli, hogy a szervezet biztonságirányítási rendszere mennyire tudja jól kezelni a biztonságot.

A feladatok megfigyelése és a részvétel vezetői értekezleteken olyan tevékenységek, amelyek bővítik az NSA ismereteit az adott vasúttársasággal vagy pályahálózat-működtetővel, valamint biztonsági kultúrájával kapcsolatban.

Az NSA-k számára ideális helyzetként a felügyeleti technikák vegyes alkalmazása javasolt. Minden NSA-nak törekednie kell arra, hogy a felülről vezérelt (BIR auditok) és alulról szerveződő (helyszíni ellenőrzések az események megfigyelésére) tevékenységek között megfelelő egyensúlyt alakítson ki. A felügyeleti megközelítések az irányítási intézkedések mintavételezése céljából összevonhatják a létező ellenőrzési tevékenységeket, és BIR auditokkal vegyíthetik azokat. Ezáltal az adott technikák egyes gyengeségei kiiktathatók, és hitelesebb átfogó kép alakítható ki a felügyelet alanyának gyakorlati teljesítményéről.

Az fentiekben ismertetett technikák segítségével az NSA-k elvégezhetik a vasúttársaságok és/vagy pályahálózat-működtetők közötti kapcsolódási felületek keresztmetszet-vizsgálatát, abból a célból, hogy tagállami szinten átfogó képet kapjanak a különféle problémák kezeléséről a teljes vasúti rendszerben.

Az alábbi táblázatban és ábrán látható az általános ellenőrzések és az irányításirendszer-auditok, azon belül pedig különösen az interjúkészítés, a dokumentáció felülvizsgálat és a megfigyelési technikák kapcsolata. Az ilyen típusú technikák szabványokban – pl. ISO 19011 „Útmutató irányítási rendszerek auditálásához” – is szerepelnek, az NSA-k pedig szabadon dönthetnek az adott szabvány követelményeinek követéséről vagy az ettől eltekintésről. Az alábbi táblázat a különböző jellegű tevékenységekkel összefüggő technikák típusait tartalmazza.

1. táblázat: Az irányítási rendszerek helyszíni vagy nem a helyszínen történő felülvizsgálata és ellenőrzése közötti kapcsolat

| | <i>Helyszíni tevékenység</i> | <i>Nem helyszíni tevékenység</i> |
|-----------------------------|---|---|
| <i>Személyes érintkezés</i> | <p>Interjúkészítés.</p> <p>Ellenőrző listák és kérdőívek kitöltése az auditált fél részvételével.</p> <p>Dokumentumok felülvizsgálata az auditált fél részvételével.</p> <p>Mintavételezés.</p> | <p>Interaktív kommunikációs eszközök segítségével:</p> <ul style="list-style-type: none"> • interjúkészítés; • ellenőrző listák és • kérdőívek kitöltése; • dokumentumok felülvizsgálata az auditált fél részvételével. |

1. táblázat: Az irányítási rendszerek helyszíni vagy nem a helyszínen történő felülvizsgálata és ellenőrzése közötti kapcsolat

| | <i>Helyszíni tevékenység</i> | <i>Nem helyszíni tevékenység</i> |
|--|--|---|
| <i>Személyes érintkezés korlátozott vagy nincs</i> | Dokumentumok felülvizsgálata (pl. nyilvántartások, adatelemzés). Munkavégzés megfigyelése. Helyszíni bejárás. Ellenőrző listák kitöltése. Mintavételezés (pl. termékek). | Dokumentumok felülvizsgálata (pl. nyilvántartások, adatelemzés). Munkavégzés megfigyelő-eszközökkel történő, a társadalmi normák és jogszabályi előírások mérlegelése melletti megfigyelése. Adatelemzés. |

4.8 Felügyeleti terv(ek)

A felügyeleti terv(ek) a felügyeleti stratégia gyakorlati alkalmazását kell, hogy megvalósítsák az adott stratégia időtartama alatt. Mivel a felügyeleti terv a felügyeleti stratégiából van levezetve, az alapjául a felügyeleti stratégiában felügyeletet igénylőként azonosított kockázatokat kell venni. A felügyeleti tervnek ki kell emelnie a biztonsági tanúsítási és hatósági értékelési folyamat közötti kapcsolódásokat, miként azt is, hogy a vasúttársaságok és pályahálózat-működtetők felügyeleti folyamata hogy fog működni a biztonsági tanúsítvány vagy engedély hatálya alatt, adott esetben ideértve az egyeztetés szükségességét az Ügynökséggel, ha az a biztonsági tanúsító szervezet, és más NSA-kkal is. A felügyeleti tervben ki kell térni a létrehozásáról és felülvizsgálatáról szóló információkra, valamint a kapcsolódására a felügyeleti stratégiához, ideértve azt is, hogy a terv eredményei miként eredményezik a stratégia megváltoztatását. A felügyeleti tervnek részleteznie kell, hogy melyik vasúttársaságokat és pályahálózat-működtetőket vonják felügyelet alá abban az évben, amelyre a terv vonatkozik, valamint a felügyelet okaira. A felügyelethez rendelni kívánt erőforrásokat meg kell határozni a felügyeleti tervben. Szintén jelezni kell a felügyelet során alkalmazandó felügyeleti technikákat. Ha a felügyeleti terv emberi tényezőkkel kapcsolatos kérdéseket tárgyal, az NSA-nak vizsgálnia kell, hogy a vasúttársaságok és pályahálózat-működtetők BIR rendszerei hogyan kezelik az ilyen kérdéseket.

4.9 Végrehajtás

A felügyeletre vonatkozó közös biztonsági módszer 7. cikkének (1) bekezdése szerint a nemzeti biztonsági hatóságnak rendelkeznie kell a vasúttársaság vagy a pályahálózat-működtető biztonságirányítási rendszerében azonosított meg nem felelések kezelésére alkalmazható kritériumokkal. Az 1. melléklet szerint pedig a nemzeti biztonsági hatóságnak adott esetben végrehajtási intézkedéseket kell hoznia. Ez az intézkedés attól függ, hogy az egyes nemzeti jogszabályok milyen szankciókat tesznek lehetővé a nemzeti biztonsági hatóságok számára. A felügyeletre vonatkozó közös biztonsági módszer értelmében a megfelelés elmulasztása olyan eset, amikor a vasúttársaság vagy a pályahálózat-működtető SMS-e nem teljesíti a kockázatok ellenőrzésére vonatkozó kulcsfontosságú követelményt. A nemzeti biztonsági hatóságok által alkalmazható szankcióknak a felügyelet alapelvein kell alapulniuk (lásd a 4.3. szakaszt). A nemzeti biztonsági hatóságnak bizonyítani kell, hogy az általa hozott intézkedések arányosak és az észlelt kockázatra irányulnak. A felügyeletre vonatkozó közös biztonsági módszer (az 5. cikk (2) bekezdésének a) pontja) súlyos meg nem felelésekre és egyéb aggodalomra okot adó területekre osztja fel azokat a problémákat, amelyekkel a nemzeti biztonsági hatóságnak foglalkoznia kell. A nemzeti biztonsági hatóságok által kiszabható szankciók szintjének tükröznie kell a meg nem felelés vagy aggodalom szintjét. A végrehajtás alatt álló szervezetnek képesnek kell lennie arra, hogy megértse, miért alkalmazzák a szankciót, és hogyan javíthat. A nemzeti biztonsági hatóságok bármely olyan jogérvényesítés-irányítási modellt alkalmazhatnak, amely kiterjed a felügyelet alapelveire, hogy strukturált és átlátható eljárást biztosítsanak a nemzeti vagy uniós jog szerinti jogérvényesítési intézkedések meghozatalához. A nemzeti biztonsági hatóságok támogatása érdekében az Ügynökség útmutatóként végrehajtási irányítási modellt dolgozott ki, amely a különböző nemzeti szabályozásokkal együtt használható. (Lásd az Ügynökség útmutatóját a végrehajtás irányítási modelljéről).

5. Az egységes biztonsági tanúsítványhoz és a járműengedélyhez mellékelt utalás a felügyeleti információkra és kölcsönös függőségekre

Egyértelmű, hogy a felügyelet az az eszköz, amellyel az NSA-k biztosítják, hogy valamely vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető BIR rendszere az egységes biztonsági tanúsítvány vagy biztonsági engedély iránti eredetei kérelemben foglalt intézkedések szerint működik. A (EU) 2016/798 irányelv 17. cikkének (5) bekezdése és a felügyeletről szóló KBM I. sz. melléklete teljesen egyértelművé teszik, hogy ha az NSA a felügyelet során azt tapasztalja, hogy az egységes biztonsági tanúsítvány birtokosa már nem teljesíti a tanúsítási feltételeket, akkor korlátozhatja vagy visszavonhatja a tanúsítványt, vagy erre kérheti az Ügynökséget, ha az a biztonsági tanúsító szervezet (ennek véghezvitelével kapcsolatban az Ügynökség végrehajtás irányítási modellről szóló útmutatója rögzít egy strukturált módszert). Ugyanezen irányelv 17. cikkének (7) bekezdése szerint a nemzeti biztonsági hatóságnak azt kell biztosítania, hogy a strukturális alrendszerek megfeleljenek az alapvető követelményeknek, és a pályahálózat-működtető biztonsági engedélyét ez utóbbi vagy a biztonsági tanúsító szerv korlátozhatja vagy visszavonhatja, ha azok a feltételek, amelyek alapján azt kiadták, már nem teljesülnek.

A felügyeletről szóló KBM 5. cikke kifejti a felügyelet során szerzett információk cseréjének szükségességét az NSA biztonsági tanúsítványokkal kapcsolatos értékelésért felelős részével vagy az Ügynökséggel az egységes biztonsági tanúsítvány vagy biztonsági engedély meghosszabbítása vagy aktualizálása céljából. Ugyanez a cikk a továbbiakban kimondja, hogy az NSA-nak legalább az alábbi tartalmú releváns információkat kell átadnia a biztonsági tanúsító szervezetnek vagy a határokon átnyúló infrastruktúrákért felelős NSA-nak:

- a) *a biztonsági teljesítményre esetleg kiható vagy súlyos biztonsági kockázatokat támasztható főbb nem megfelelőségek és a felügyeleti tevékenységek során azonosított bármely egyéb aggályos terület ismertetése. Ezek az információk az auditokból, biztonságirányítási érettségi modell és ellenőrzési jelentésekből kereshetők ki, és az újraértékelés céljából összefoglalhatók;*
- b) *A vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető által az (a) pontban említett főbb nem megfelelőségek megoldása céljából intézkedési terv (vagy tervek), valamint a nemzeti biztonsági hatóság által az említett problémák megoldásának felügyeletével kapcsolatban tett releváns intézkedések státusza. Ezek az információk az utólagos auditokból, biztonságirányítási érettségi modell és ellenőrzésekből nyerhetők ki;*
- c) *a tagállamában tevékenykedő vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető biztonsági teljesítményének áttekintése. Ez az információ képesség vagy irányítási érettség modellből (ha van), illetve akár szakértői megítélés alapján nyerhető ki, a biztonságirányítási rendszer folyamatainak teljesítményét és képességét értékelve (azaz hogy mennyire jó a teljesítményük a jogszabályi kötelezettségeik teljesítése és a kockázatszabályozás folyamatos fejlesztése terén);*
- d) *a vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető által az előző értékelésből fennmaradt aggályok megoldása céljából kialakított intézkedési terv vagy tervek státusza.*

Az NSA olyan információkat szolgáltat a biztonsági tanúsító szervezetnek, amelyek relevánsak annak megértése szempontjából, hogy mennyire működik jól a BIR a gyakorlatban és van-e bármilyen gyenge terület. Ez lehetővé teszi a biztonsági tanúsító szervezetnek az értékelési tevékenységei jobb célmeghatározását.

Az említett követelmények teljesítése érdekében az NSA-nak mérlegelnie kell, hogy a szabályozott szervezetre vonatkozó mely információk relevánsak a fenti négy rovat szerint. Az (a) pont esetén egyértelmű, hogy az információknak tartalmazniuk kell az NSA által a (biztonságirányítási rendszerrel történő) kockázatszabályozás céljából fontosságot azonosított felvetéseket, a (b) és (d) pontokból pedig látszik, hogy a felek által az érintett problémák kezelését céljából elfogadott intézkedéseket és ütemezéseket, legyenek akár maga a szervezet által önkéntesen hozottak vagy az NSA által a helyzet szervezet általi orvoslására vonatkozó intézkedések révén. A (c) pont előírja az NSA-nak, hogy a biztonsági tanúsító szervezet vagy a határokon

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

átnyúló infrastruktúráért felelős NSA felé vázlatos képet kell szolgáltatnia a szervezet biztonsági teljesítményéről. Ez elérhető például az érintett szervezetnél végzett felügyeletről szóló jelentéssel vagy a szervezetre vonatkozó irányítási érettség modell eredményeinek átadásával, ami áttekintést nyújt a BIR relatív teljesítményéről.

A fenti listán kívül az alábbiak is olyan információk lehetnek, amelyek hasznosak lehetnek egy biztonsági tanúsító szervezet számára a BIR működésének megismeréséhez:

- a) *a legutóbb megadott egységes biztonsági tanúsítvány vagy biztonsági engedély óta történt különféle felügyeleti tevékenységek története, az NSA felügyeleti tevékenységei eredményeként felvetett ajánlásainak utóellenőrzése. Ezek az információk az NSA felügyeleti terv(ek)ből és a megfelelő vasúttársaságra vagy pályahálózat-működtetőre vonatkozó NSA-ajánlások utánkötető táblázatából kereshetők vissza;*
- b) *az adott vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető részére tervezett jövőbeli NSA felügyeleti tevékenységek vázlata. Ez az információ a prospektív NSA felügyeleti terv(ek)ből kereshető vissza;*
- c) *a balesetek vagy váratlan események és az NSA-hoz benyújtott panaszok összegyűjtéséből és elemzéséből származó bármilyen eredmény, amely a biztonságirányítási rendszerrel kapcsolatos, ideértve az egyes események rövid összefoglalását és az NSA által a felvetett gondok megoldásának felügyelete érdekében hozott bármilyen intézkedést. Ezek az információk a vasúttársaság vagy a pályahálózat-működtető éves biztonsági jelentéséből, a vasúttársaság vagy pályahálózat-működtetőtől érkező, az NSA-nak címzett baleset vagy váratlan esemény bejelentésekből, valamint adatbázisokból és nyilvántartásokból, pl. a vasúti balesetek és váratlan események kivizsgálására vonatkozó [ERAIL](#)-ből gyűjthetők ki és elemezhetők;*
- d) *a vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető belső ellenőrzései és egyéb monitoring tevékenységei során feltárt súlyos biztonsági kockázatokra vonatkozó információk, a problémák lezárását szolgáló intézkedési terv státusza és az NSA általi, annak végrehajtását és hatékonyságát ellenőrző esetleges lépések az előzőleg megadott egységes biztonsági tanúsítvány vagy biztonsági engedély óta. Ezek az információk a vasúttársaság vagy a pályahálózat-működtető éves biztonsági jelentéséből gyűjthetők és elemezhetők (azaz a monitoringról szóló KBM alkalmazásáról szóló jelentésből);*
- e) *a megfelelő NIB által a vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető tevékenységeivel kapcsolatos bármilyen eseményre vonatkozó aktuális kivizsgálásokról jelentett információk és a korábbi kivizsgálásokból fennmaradó még nyitott ajánlások, amelyeket a vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető nem kezelt. Ezek az információk a vasúttársaság vagy a pályahálózat-működtető éves biztonsági jelentéséből, valamint adatbázisokból és nyilvántartásokból, pl. a vasúti balesetek és váratlan események kivizsgálására vonatkozó [ERAIL](#)-ből gyűjthetők ki és elemezhetők. A felügyeletről szóló KBM 8. cikkének (3) bekezdése szerint az NSA-nak az NIB-vel is egyeztetnie kell. Az ilyen egyeztetés részeként elvárás a releváns információk NSA és NIB közötti megosztása;*
- f) *az NSA bármilyen, a nemzeti jogszabályokban rögzített, a biztonságirányítási rendszer teljesítményével kapcsolatos olyan végrehajtási intézkedésének vázlatos ismertetése, amelyet a vasúttársasággal vagy pályahálózat-működtetővel szemben foganatosított az előzőleg megadott egységes biztonsági tanúsítvány vagy biztonsági engedély óta. Ez az információ az NSA által a határozatai végrehajtása érdekében tett lépéseire vonatkozik, pl. fejlesztésre felszólító vagy tiltó határozatok, bírságok, átmeneti biztonsági intézkedések (az (EU) 2016/798 irányelv 17. cikke szerint);*
- g) *bármilyen további információ, amelyet az NSA az értékelés céljából fontosnak tart. A további információk a vasúttársaság vagy a pályahálózat-működtető éves biztonsági jelentéséből és az NSA éves jelentéséből gyűjthetők és elemezhetők.*

Az általános elvárás az, hogy az NSA a fenti információkat az egységes biztonsági tanúsítványok meghosszabbítására irányuló kérelmek időpontjában átadja a biztonsági tanúsító szervezetnek. Ha

felügyeleti munkája során az NSA úgy határoz, hogy végrehajtási intézkedést foganatosít, ideértve a vasúti szervezet elleni vádemelést is, és úgy gondolja, hogy a biztonsági tanúsító szervezetnek mérlegelnie kell az egységes biztonsági tanúsítvány visszavonását, úgy az egységes biztonsági tanúsítvány meghosszabbítása iránti kérelem megvárása nélkül, közvetlenül a biztonsági tanúsító szervezet elé kell utalnia az ügyet.

Ez tehát bizonyos összehangolási tevékenységet feltételez a felügyelet és a tanúsítást végzők között. Nyilvánvalóan fontos annak biztosítása, hogy a releváns információkat a felügyelet és a biztonsági értékelést végzők megosszák egymással, hogy a vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető BIR rendszerével kapcsolatos problémákat a megfelelő fél szabályszerűen kezelhesse. Az NSA-knak a felügyeleti stratégiáikban és terveikben intézkedniük kell ennek kezeléséről.

a Bizottság a(z) 2018/763/EU végrehajtási rendeletének *[gyakorlati intézkedések egységes biztonsági tanúsítványok kiadásához]* 11. cikk (3) bekezdése egyértelművé teszi, hogy az értékelés után a biztonsági tanúsító szervezet köteles megállapodni az NSA-val az értékelése nyomán fennmaradt, a felügyelet során későbbi értékelésre halasztható aggályokról.

Járműengedélyezés esetén fontos, hogy a járműengedélyeket jóváhagyók részére is létezzen mechanizmus a járműengedélyezésből származó releváns információk továbbítására a felügyeletet végzők felé, különösen a járművek felhasználási feltételeivel kapcsolatos korlátozások tekintetében. Ehhez hasonlóan az NSA-knál is lennie kell olyan mechanizmusnak, amely révén a felügyeletet végzők vissza tudják juttatni az információkat az adott járművet engedélyezők felé, ha aggályok merülnek fel azzal kapcsolatban, hogy az említett jármű még mindig eleget tesz-e azoknak a feltételeknek, amelyek szerint a jármű-típusengedélyt vagy jármű-forgalombahozatali engedélyt kiadták. Ebben az esetbenegy biztonsági figyelmeztető jelzést lehet a hibától függően a biztonsági információs rendszeren (SIS) keresztül közzé tenni. A nemzeti biztonsági hatóságnak intézkedéseket kell hoznia annak ellenőrzésére is, hogy a vasúttársaság/a pályahálózat-működtető hogyan ellenőrizte a kockázatot, és hogy figyelmeztesse a karbantartásért felelős szervezetet.

6. NSA-k közötti összehangolás

A felügyeletről szóló KBM 8. cikke előírja, hogy határokon átnyúló működés esetén az NSA-knak össze kell hangolniuk felügyeleti tevékenységeiket a többi NSA hasonló tevékenységeivel. Az összehangolás azért szükséges, hogy elkerülhető legyen az NSA-k erőfeszítéseinek duplikálása és a felügyelet alatt álló szervezeteket ne terheljék a különböző országok biztonsági szabályozóhatóságaitól érkező többszörös megkeresések. További célja, hogy biztosítani lehessen a releváns információk határokon átnyúló működést felügyelő különféle NSA-k közötti megosztását, ezáltal lehetővé téve a hatékony felügyeletet. A felügyeleti tevékenységek egyeztetése esetén az NSA-knak maguk között kell eldönteniük, hogy melyikük legyen a „vezető” NSA. Ebben az összefüggésben a „vezető” NSA az, amelyik a felügyeleti tevékenységek átfogó koordinátoraként és a vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető számára fő kapcsolattartóként jár el. A „vezető” NSA lehet annak a tagállamnak a nemzeti biztonsági hatósága, ahol a legnagyobb mértékű tevékenység zajlik vagy ahol a felügyelt szervezet be van jegyezve. Az NSA-knak meg kell állapodniuk az egységes biztonsági tanúsítvány vagy biztonsági engedély hatálya alatti felügyelet során vizsgálandó legfontosabb területekről, és tervet kell kidolgozniuk a közösen elfogadottak teljesítéséről. Az NSA-knak ezenkívül választottbírói folyamatról kell megállapodniuk a felügyeleti tevékenységet végző NSA-k közötti esetleges nézeteltérések kezelése céljából.

A felügyeletről szóló KBM II. sz. melléklete keretrendszerként ad az összehangolt és közös felügyeletre, amelyet az NSA-k a folyamat kezelése során útmutatóként használhatnak. Lényeges pontjai szerint a felügyeletet úgy kell összehangolni, hogy a vasúttársaság számára az ne okozzon szükségtelen kényelmetlenséget pl. azáltal, hogy a vasúttársaságban kulcspozíciókat betöltőket a különböző NSA-k ugyanarra az időpontra rendelik magukhoz vagy egyazon helyszínen rövid időn belül több információgyűjtési célú kiszállás történik. Ha az NSA-k olyan jogszabályi rendelkezések működnek, amelyek nem látnak előre vagy engedélyeznek „közös felügyeletet”, ezt a közöttük létrejövő megállapodásokban is fel kell tüntetni. Ilyen esetben a „vezető” (vagy koordináló) NSA-nak a többi érintett NSA-val együtt közös tervet kell kidolgoznia az egyes tagállamokban külön-külön szükséges felügyeleti tevékenységek végrehajtására.

Ha a vasútvállalatok között olyan partnerségi megállapodás (vagy szerződés) áll fenn, amely megengedi, hogy az egyik tagállamból származó szerelvény másik tagállamból származó szerelvénné váljék, amint átlépi a határt (noha a személyzet és a szerelvény az első tagállamban lévő vasútvállalattól érkeznek), úgy az érintett NSA-knak maguk között kell koordinálniuk annak biztosítását, hogy a vasútvállalatok közötti érintkezési pontnál felmerülő kérdésekkel – pl. a vonatkozó nemzeti és nemzetközi szabályok oktatásával és az érintett szerelvények karbantartásával – összefüggő kockázatokat a szabályok szerint kezeljék. Ha valamelyik NSA ilyen körülmények között problémákat fedez fel a valamely vasútvállalatra vonatkozó intézkedések kapcsán, akkor a megfelelő szomszédos NSA-val kell felvennie a kapcsolatot az általuk az ügy kezelése céljából tervezett lépések tekintetében.

További információk *Az Ügynökség útmutatója az NSA-k összehangolásáról* kiadványban található.

7. Emberi tényezők és a biztonsági kultúra

Az NSA munkatársainak úgy a biztonsági értékelés mint a felügyelet céljából képesnek kell lennie azonosítani az emberi tényezőket és a biztonsági kultúra stratégiát, amint azt is, hogy a felügyelt szervezet miként építi az ilyen kérdéseket be a biztonságigazgatási rendszerébe (lásd: a BIR KBM I. és II. sz. mellékleteit). Ezt követően a nemzeti biztonsági hatóságnak olyan tudástárat kell kialakítania arról, hogy miként veszik figyelembe az emberi tényezőket és a biztonsági kultúrával kapcsolatos kérdéseket, amelyet fel lehet használni a felügyeleti stratégiába és a felügyeleti terv(ek)be vitt információkban (lásd még az ügynökségnek az SMS-követelményekről szóló útmutatóját és az ügynökségnek az irányítási érettségi modellről szóló útmutatóját).

8. Együttműködés más illetékes hatóságokkal vagy szervezetekkel

Elvárás, hogy a tagállamban a biztonsági szabályozóhatóságként eljáró NSA feladatai teljesítése során időnként kapcsolatot létesítsen és együttműködjön más illetékes hatóságokkal vagy szervezetekkel.

A felügyeletről szóló közös biztonsági módszer 8. cikkének (3) bekezdése kimondja, hogy a nemzeti biztonsági hatóságnak együttműködési megállapodásokat kell kialakítania más érintett szervezetekkel, például a nemzeti végrehajtó szervvel, a karbantartásért felelős szervezetek tanúsító szervével vagy más illetékes hatóságokkal a vonatkozó információk megosztása és a súlyos biztonsági kockázatok megfelelő kezelése érdekében. E rendelkezés célja annak biztosítása, hogy azok, akik felhatalmazással rendelkeznek, és akiknek esetleg konkrét lépéseket kell tenniük, megfelelő tájékoztatást kapjanak, és megfelelően tudjanak reagálni.

Szükség lehet például a veszélyes áruk szabályozásával megbízott hatóságokkal, a munkaügyi felügyelőségekkel, a rendőrséggel (büntetőjogi jogérvényesítéssel), a környezetvédelmi szabályozókkal, a karbantartásért felelős szervezeti tanúsító szervezetekkel, a vasúti szabályozó szervezetekkel, az engedélyező vagy tanúsító szervezetekkel és az engedélyező hatóságokkal való együttműködésre.

Az alábbi példák az effajta együttműködést szemléltetik. Az NSA-knak gondoskodniuk kell arról, hogy stratégiájukat és terveiket szükség szerint ehhez igazítsák.

8.1 Engedélyező vagy tanúsító szervezetek

Az NSA-któl elvárt, hogy szükség szerint együttműködjenek más engedélyező (pl. a járművek engedélyezéséért felelős szervezetekkel) vagy tanúsító szervezetekkel (pl. a mozdonyvezetői oktatóközpontok tanúsításáért felelős szervezetekkel). Felügyeleti szempontból a felügyeletet végző NSA-nak a bemutatott tanúsítványokat vagy engedélyeket a felügyelet tárgyát képező ügyre vonatkozásuk erejéig az uniós vagy egyéb szabályozásokkal szembeni megfelelés bizonyítékának kell tekintenie. Ha az NSA felügyeleti tevékenysége során tudomást szerez arról, hogy olyan kérdéssel kapcsolatban áll fenn súlyos biztonsági probléma, amelyre nézve megtörtént az engedély vagy tanúsítvány bemutatása, akkor meg kell tennie a szükséges átmeneti javítóintézkedéseket (pl. a járműhasználat felfüggesztése), és az ügyet a tanúsítványt vagy engedélyt kiállító megfelelő szerv elé kell utalni.

8.2 Munkahelyi biztonsággal kapcsolatos kérdések

Egyes NSA-k feladatai a saját tagállami szabályozási kereteik között kiterjednek a munkahelyi biztonsággal kapcsolatos kérdésekre, másoké nem. Az első esetben, amikor munkahelyi biztonsággal kapcsolatos kérdések merülnek fel a felügyelet során, azokat a felügyeletet végzőknek kell kezelnie. A második esetben, amikor az NSA felügyelet végző munkatársai munkahelyi biztonsággal kapcsolatos kérdésekről szereznek tudomást, fel kell hívniuk a felügyelt szervezet figyelmét arra, hogy valami aggályosat tapasztaltak, ezután pedig további intézkedés céljából a megfelelő illetékes hatósághoz kell utalniuk az ügyet. Az NSA-nak szükség szerint

egyeztetnie kell és kapcsolatban kell állnia a munkaerő biztonságaért felelős szabályozóhatósággal, hogy biztosítva legyen az utóbbi megfelelő stratégiáinak és terveinek igazodása.

8.3 Mozdonyvezetők munkavégzési, vezetési és pihenőidejével kapcsolatos szabályok

A z(EU) 2016/798 irányelv 17. cikkének (4) bekezdése előírja, hogy a mozdonyvezetők munkavégzési, vezetési és pihenőidejével kapcsolatos szabályokkal szembeni megfelelés biztosítását illetékes hatóság felelősségi körébe kell utalni. Ha ez az illetékes hatóság nem az NSA, akkor az adott hatóságnak együtt kell működnie az NSA-val, hogy utóbbi végre tudja hajtani a felügyeleti tevékenységét. Ebből következik, hogy ha az említett szabályokkal szembeni megfelelés nem az NSA illetékességi köréhez tartozik, ám felügyeleti tevékenységei révén mégis tudomást szerez azzal kapcsolatos problémákról egy adott szervezetnél, akkor az első adandó alkalommal tájékoztatnia kell az illetékes hatóságot a megállapításairól.

8.4 Az NSA-k és más szabályozó testületek közötti együttműködés

A 2012/34/EU irányelv 56. cikkének (3) bekezdése az alábbiakat mondja ki:

Az igazgatási szervezet szorosan együttműködik a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2008. június 17-i 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv [...] értelmében vett nemzeti biztonsági hatósággal, valamint az ezen irányelv értelmében vett engedélyező hatósággal is.

A tagállamok biztosítják, hogy ezek a hatóságok közösen keretet alakítsanak ki az információk megosztásához és az együttműködéshez, amelynek célja a vasúti piacon a versenyre vagy a biztonságra gyakorolt káros hatások megelőzése. Ennek a keretnek magában kell foglalnia egy mechanizmust, amelynek révén az igazgatási szerv ajánlásokkal látja el a nemzeti biztonsági és engedélyező hatóságokat az olyan kérdések tekintetében, amelyek érinthetik a versenyt a vasúti piacon, valamint amelynek révén a nemzeti biztonsági hatóság ajánlásokkal látja el az igazgatási szervet és a nemzeti engedélyező hatóságot az olyan kérdések tekintetében, amelyek befolyásolhatják a biztonságot. Az egyes hatóságok saját hatáskörbe tartozó területen belüli függetlenségének sérelme nélkül az érintett hatóság határozatainak meghozatala előtt megvizsgál minden ajánlást. Ha az illetékes hatóság úgy határoz, hogy eltér ezektől az ajánlásoktól, indokolnia kell határozatát.

A gyakorlatban ez a következőket jelentheti:

- a) *Abban a helyzetben, amikor az igazgatási szervezet egy már a piacon lévő vasúttársaságot felszólít a szolgáltatások verseny előtt „megnyitására”, és az a „biztonságra” indokként hivatkozva ezt megtagadja, az igazgatási szervezetnek ki kell kérnie az NSA, mint biztonsági szabályozóhatóság véleményét arról, hogy ezt indokoltnak tartja-e a szolgáltatások fel nem szabadítására nézve. Az igazgatási szervezetnek ezután figyelembe kell vennie az NSA véleményét, amikor intézkedéséről dönt.*
- b) *Olyan helyzetben, amikor egy pályahálózat-működtető egyes olyan opcionális funkciókat (pl. infill kábelhurok, rádiós infill) megvalósító ETCS 1. szintű pálya menti alrendszer működésének megkezdéséhez kérelmez engedélyt az NSA-tól, amelyekhez a járműveket a megfelelő berendezésekkel kell felszerelni, hogy az adott vonalon közlekedhessenek, az NSA-nak megerősítést kell kérnie az igazgatási szervezettől, hogy ez nem jelent hátrányos megkülönböztetést a vasúttársaságok számára, és hogy a releváns információkat valamennyi érdekelt fél megkapta, hogy kellő időben megfelelően át tudják alakítani a gördülőállományukat.*

8.5 Az NSA-k és engedélyező hatóságok közötti együttműködés

A 2012/34/EU irányelv az alábbiakat mondja ki:

24. cikk (3) bek.: Az (1) bekezdés ellenére **az engedélyező hatóság ideiglenes engedélyt ad a vállalkozó vasúti társaság átszervezésének idejére, feltéve, hogy az nem veszélyezteti a biztonságot, ha az engedélyt felfüggesztette vagy visszavonta a nem megfelelő pénzügyi helyzettel kapcsolatos követelmények miatt. Az ideiglenes engedély azonban a kiadásának időpontjától számított legfeljebb hat hónapig maradhat érvényben.**

24. cikk (5) bek.: A vállalkozó vasúti társaság jogi helyzetére befolyást gyakorló változás, de különösképpen összeolvadás vagy beolvadás esetén **az engedélyező hatóság úgy határozhat, hogy az engedélyt jóváhagyásra újra be kell nyújtani. Ha az engedélyező hatóság úgy ítéli meg, hogy a biztonság veszélyeztetve van, e vállalkozó vasúti társaság nem folytathatja a működését. Ez esetben az elutasító döntés indokait meg kell jelölni.**

A gyakorlatban ahhoz, hogy meghozza az engedélyezésre vonatkozó határozatát, az engedélyező hatóságnak egyeztetnie kell az NSA-val, mint biztonsági szabályozóhatósággal. Az engedélyező hatóságnak azt a kérdést kell megválaszolnia, hogy valószínűsíthető-e a biztonság veszélyeztetése. Ha arra kér egy vasúttársaságot, hogy ideiglenes engedély szerint működjön (lásd: 24. cikk (3) bek.). Másik kérdés, amelyet mérlegelni kell, hogy vajon az engedélykérelmet ismételten be kell-e nyújtani jóváhagyásra (lásd: 24. cikk (5) bek.). Határozathozatala során az engedélyező hatóság köteles tekintetbe venni az NSA, mint biztonsági szabályozóhatóság véleményét.

8.6 Az NSA-k és KFSZ tanúsító szervezetek közötti együttműködés

Az NSA-k és a KFSZ tanúsító szervezetek a tevékenységeik duplikálásának elkerülése érdekében kell, hogy együttműködjenek. Ez azt jelenti, hogy amikor az NSA felügyeleti munkája során rossz karban tartott járművet (tehervagont) talált, ezáltal kétségei merülnek fel az adott KFSZ képességeiről arra, hogy eleget tegyen a tanúsítása szerinti követelményeknek, akkor a karbantartásért felelős szervezetekről szóló rendelet 9. cikkében foglaltak szerint ezeket az információkat továbbítani kell a megfelelő KFSZ tanúsító szervezet felé. Ehhez hasonlóan, ha a KFSZ tanúsító szervezet elutasítja egy létező KFSZ tanúsítását, ezt az információt továbbítani kell a megfelelő NSA-k felé. Az ilyen információk megkönnyítik az NSA-k számára felügyeleti stratégiájuk és tervük szükség szerint kiigazítását.

9. A kompetenciakezelő keretrendszer

A felügyeletről szóló közös biztonsági módszerek 6. cikkével összhangban a nemzeti biztonsági hatóságoknak biztosítaniuk kell, hogy a felügyeletben részt vevő személyzet rendelkezzen a szükséges szakértelemmel. A nemzeti biztonsági hatóságnak egy kompetenciakezelési rendszeren keresztül ki kell választania, ki kell képeznie és fenn kell tartania e személyzet kompetenciáit. Az egyes nemzeti biztonsági hatóságok feladata, hogy a közös biztonsági módszerekről szóló rendelet 6. cikkével összhangban saját kompetenciakezelési rendszert hozzanak létre és építsenek ki. Annak érdekében, hogy segítse a nemzeti biztonsági hatóságot e kérdés kezelésében, az Ügynökség iránymutatást dolgozott ki a kompetenciakezelési rendszerre vonatkozóan, és az útmutató tanácsot ad arról, hogy mi minősül megfelelő kompetenciakezelési rendszernek, és hogy a nemzeti biztonsági hatóságnak milyen kérdéseket kell mérlegelnie az ilyen rendszer kidolgozása során (lásd a kompetenciakezelési keretről szóló ügynökségi útmutatót). Az útmutató azonban nem határozza meg pontosan, hogy a kompetenciakezelési rendszernek milyennek kell kinéznie, mivel ez az egyes nemzeti biztonsági hatóságok feladata lesz.

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

Melléklet Javasolt minta a felügyeleti stratégiához

Tartalomjegyzék

1. Háttér

2. Célkitűzés

3. Alapelvek

- a. A vasúti vállalkozások által kezelt kockázatokkal, nem az eredményességükkel, az erőforrások rendelkezésre állásával vagy azzal **arányos**, hogy mennyi van hátra bármelyik hatályos szerződésük érvényességéből.
- b. Megközelítésében a(z) (NSA neve) teljes tevékenységi körére nézve **következetes**.
- c. A vállalkozások biztonságirányítási rendszerének hatékonyságát **veszi célba**, és ellenőrzi, hogy az egyes vállalkozásoknál a dolgozók az irányítási rendszerüket a biztonságos eredmények elérése érdekében használják-e.
- d. A(z) (NSA neve) szabályzatait, gyakorlatait és megközelítését **átláthatóan** tartalmazza, mialatt tiszteletben tartja annak igényét, hogy a vállalkozások bizonyos ügyeket bizalmasan kezeljék egymás és a tagállam között.
- e. **Méltányos** és a jogszabályok alapján **számon kérhető** tevékenységeiért, különösen a végrehajtásért, amelynek összhangban kell állnia a(z) (NSA neve) végrehajtási szabályzataival.
- f. **Együttműködés: az NSA a biztonsággal kapcsolatos, kölcsönösen aggályosnak tartott kérdések kezelésének biztosítása során együttműködik a többi illetékes hatósággal.**
- g. **Információit** számos forrásból gyűjtött ismeretek alapján, pl. biztonsági tanúsítványok és az NIB vizsgálati megállapításainak értékeléséből szerzi.

4. Felügyeletre vonatkozó előkészületek

a. Irányítás

b. Személyzeti feltételek

5. Kockázati szintek a tagállamban

6. Stratégiai prioritások a felügyelethez

a. Biztonságirányítási rendszerek

b. Együttműködés más nemzeti biztonsági hatóságokkal

c. Kiemelt felügyeleti prioritások

d. Második szintű felügyeleti prioritások

7. Felügyeleti technikák

8. A felügyeleti tervek felépítésének módja

9. Végrehajtás

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