



STRATEGIJA NADZORA železniškega sistema v Republiki Sloveniji

Velja od 30. 1. 2026

Uporaba od 2. 2. 2026

Maribor, januar 2026

Podatki o predpisu

Izdelali:	Zdenko SEME Zdenko ZEMLJIČ Blaž KOSI mag. Frano LETICA			
Datum:	28. 1. 2026			
Podpis:				

Odobril:	Nina MAUHLER, direktorica			
Datum:	29. 1. 2026			
Podpis:				

Izdaja:	2.1
Naklada:	1 tiskana različica + elektronska različica
Število strani:	41
Izdala:	Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije

Tabela sprememb

Zap. št. spremembe	Zadeva	Objava		Se uporablja od DD/MM/LLLL
		Številka	DD/MM/LLLL	
1	Strategija nadzora	1.0	28. 2. 2020	2. 3. 2020
2	Prenova strategije nadzora	2.0	31. 12. 2022	31. 12. 2022
3	Prenova strategije nadzora glede na vrste nadzora in nadzorovance	2.1	30. 1. 2026	2. 2. 2026

Kazalo vsebine

1	Uvod	8
1.1	Značilnosti železniške infrastrukture	8
1.2	Upravljanje železniške infrastrukture	10
1.3	Prevozniki	10
1.4	Nacionalni varnostni organ	11
2	Cilji nadzora	12
3	Naloge na področju nadzora	13
3.1	Strateške naloge na področju nadzora sistema varnega upravljanja	13
3.2	Primarne naloge na področju nadzora	13
3.2.1	Infrastruktura	14
3.2.2	Promet	14
3.3	Sekundarne naloge na področju nadzora	14
3.4	Sodelovanje z drugimi organi v Republiki Sloveniji in sodelovanje z drugimi nacionalnimi varnostnimi organi	15
3.4.1	Sodelovanje z drugimi organi v Republiki Sloveniji	15
3.4.2	Sodelovanje z drugimi nacionalnimi varnostnimi organi	15
4	Načela nadzora	16
4.1	Sorazmernost	16
4.2	Doslednost v pristopu in preglednost	16
4.3	Ciljna usmerjenost	17
4.4	Pravičnost in odgovornost	17
4.5	Sodelovanje	17
4.6	Obveščenost javnosti	18
4.7	Temeljna načela zakona, ki ureja splošni upravni postopek	18
5	Organiziranost nadzora	18
5.1	Vodstvo	18
5.2	Osebe	19
6	Nadzorni postopek	19
6.1	Zbiranje in analiza informacij za izvajanje nadzorov	20
6.2	Izvajanje dejavnosti nadzora	21
6.3	Rezultati dejavnosti nadzora	21
6.4	Oblikovanje strategije nadzora in načrtov nadzora	22
6.5	Obveščanje o strategiji in načrtih nadzora	22
6.6	Pregledovanje strategije in dejavnosti nadzora	23
7	Tehnike nadzora	23
8	Elementi ocenjevanja	26
8.1	Elementi ocenjevanja	26
8.1.1	Elementi ocenjevanja pri nadzoru nad železniškim sistemom	26
8.1.2	Elementi ocenjevanja pri nadzoru nad prevozniki:	27
8.1.3	Elementi ocenjevanja pri nadzoru nad upravljavcem	28
8.1.4	Elementi ocenjevanja pri nadzoru nad subjekti zadolženimi za vzdrževanje tirnih vozil:	28

8.1.5	Elementi ocenjevanja pri nadzoru nad centri za usposabljanje, centri za preverjanje in ocenjevalci strojevodij:	28
8.1.6	Elementi ocenjevanja pri nadzoru usposobljenosti priglašanih oziroma imenovanih organov:	29
9	Ocenjevalna merila	29
10	Vrste in ravni tveganja	29
10.1	Vrste tveganja	29
10.2	Ravni tveganja	30
10.2.1	Raven tveganja – vrednostni model (VM)	30
10.2.2	Raven tveganja – količinski model (KM)	31
10.2.3	Raven tveganja – zrelostni model upravljanja (ZMU)	31
11	Določitev stopnje ravni tveganja	36
11.1	Določitev stopnje ravni tveganja za prevoznike in upravljavca	36
11.2	Določitev stopnje ravni tveganja za subjekte, zadolžene za vzdrževanje tirnih vozil	37
11.3	Določitev stopnje ravni tveganja za centre usposabljanja, ocenjevalce, centre preverjanja strojevodij, priglašene in imenovane organe	38
12	Izvajanje	38
13	Kako pripraviti načrt nadzora	40
14	Povzetek	41

Opredelitve izrazov in kratic:

Nadzor	Nadzor pomeni dejavnosti varnostnega organa, s katerimi nadzoruje zakonitost, učinkovitost in pravilnost izvajanja pravnih obveznosti, nadzorovancem določenih s splošnimi in posamičnimi pravnimi akti. Nadzor zajema upravni in inšpekcijski nadzor.
Prevoznik	Prevoznik v železniškem prometu
Upravljavec	Upravljavec infrastrukture
Nadzorovanec	Nadzorovanec je skupno ime za organizacijo ali osebo, nad katero varnostni organ izvaja nadzor (prevoznik, upravljavec, subjekt, zadolžen za vzdrževanje, centri usposabljanja, ocenjevalci, centri preverjanja, priglasi organi, imenovani organi).
Agencija	Agencija Evropske unije za železnice
AŽP	Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije, ki v republiki Sloveniji izvaja naloge varnostnega, licenčnega, certifikacijskega, ocenjevalnega, inšpekcijskega in prekrškovnega organa
IRSI	Inšpektorat Republike Slovenije za infrastrukturo
SVU	Sistem varnega upravljanja
ZVZelP-1	Zakon o varnosti v železniškem prometu
ZZelP	Zakon o železniškem prometu
OVKN	Osebe ali oseba, ki opravlja varnostno kritične naloge
TSI	Tehnične specifikacije za interoperabilnost
ZMU	Zrelostni model upravljanja
IUU	Izvrševanje izrečenih ukrepov
SRT	Skupna raven tveganja
VM	Vrednostni model
KM	Količinski model
EVS	Enotno varnostno spričevalo
VP	Varnostno pooblastilo
ECM	Subjekt, zadolžen za vzdrževanje tirnih vozil
Uredba 761	Delegirana uredba Komisije (EU) 2018/761 z dne 16. februarja 2018 o vzpostavitvi skupnih varnostnih metod za nadzor, ki ga izvajajo nacionalni varnostni organi po izdaji enotnega varnostnega spričevala ali varnostnega pooblastila v skladu z Direktivo (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta ter o razveljavitvi Uredbe Komisije (EU) št. 1077/2012
Uredba 762	Delegirana Uredbe Komisije (EU) 2018/762 z dne 8. marca 2018 o vzpostavitvi skupnih varnostnih metod za zahteve sistema upravljanja varnosti v skladu z Direktivo (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta ter o razveljavitvi Uredbe Komisije (EU) št. 1158/2010 in Uredbe Komisije (EU) št. 1169/2010
Uredba 763	Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/763 z dne 9. aprila 2018 o določitvi praktičnih ureditev za izdajo enotnih varnostnih spričeval prevoznikom v železniškem prometu v skladu z Direktivo (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta ter o razveljavitvi Uredbe Komisije (ES) št. 653/2007

Uredba 779	Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/779 z dne 16. maja 2019 o določitvi podrobnih določb o sistemu izdajanja spričeval subjektom, zadolženim za vzdrževanje vozil, v skladu z Direktivo (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Uredbe Komisije (EU) št. 445/2011
Uredba TEN-T	Uredba (EU) 2024/1679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. junija 2024 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, spremembi Uredb (EU) 2021/1153 in (EU) št. 913/2010 ter razveljavitvi Uredbe (EU) 1315/2013
Uredba 171	Izvedbena uredba Komisije (EU) 2015/171 z dne 4. februarja 2015 o nekaterih vidikih postopka za izdajo licenc prevoznikom v železniškem prometu
Direktiva 798	Direktiva (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o varnosti na železnici
Tehnični dokument	Tehnični dokument (Zahteve za organe za ugotavljanje skladnosti, ki zaprosijo za priglasitev, 000MRA1044 različica 2.0 z dne 13. 12. 2022)

1 Uvod

Strategijo nadzora je sprejela AŽP z namenom vzpostavitve nadzora celotnega železniškega sistema ob upoštevanju usmeritev iz Uredbe 761, smernic o nadzoru Agencije, ZZelP in ZVZelP ter na njihovi podlagi izdanih aktov. Nadzor je vzpostavljen v zagotovitev varnega upravljanja železniškega sistema, varnega izvajanja železniškega prometa, vsekakor pa spodbuja razvoj in izboljšanje varnega upravljanja železniškega sistema in izvajanja železniškega prometa. Strategija upošteva tudi, kadar je to glede na vrsto nadzora ustrezno, načela zakona, ki ureja inšpekcijski nadzor, kakor tudi načela zakona, ki ureja splošni upravni postopek.

Za ta namen AŽP s strategijo opredeljuje področja nadzora, cilje in namen nadzora, splošna načela ter organe, pristojne za nadzor, z opredelitvijo pristojnosti pooblaščenih oseb in drugih oseb, ki izvajajo naloge nadzora, določa vrste in ravni tveganj, opredeljuje ocenjevalna merila in elemente ocenjevanja, določa tehnike nadzora in ukrepe v primeru ugotovljenih neskladnosti ter določa ravni nalog na področju nadzora. Strategija nadzora je dokument, ki postavlja temelje načrtovanju letnih nadzorov, ki se potrdijo letno in se delijo na redne planirane nadzore in izredne nadzore.

V to strategijo nadzora ni vključen nadzor nad licenco, četudi ta nadzor licenčni organ izvaja neprekinjeno. Glavni razlog za to odločitev je, da so pogoji dobrega ugleda, finančne sposobnosti in civilnopravne odgovornosti takšni, da zahtevajo takojšnji odvzem licence. Pogoj strokovne usposobljenosti zaposlenih se že preverja v postopkih izpolnjevanja pogojev za podeljeno EVS.

1.1 Značilnosti železniške infrastrukture

V skladu z Uredbo TEN-T se železniško omrežje v Republiki Sloveniji deli na jedrno omrežje, razširjeno jedrno omrežje, celovito omrežje in ostalo omrežje:

- **Jedrno omrežje:**

Št. proge	Nacionalno poimenovanje proge
10	d. m.–Dobova–Ljubljana
11	Lj. Zalog–cepišče Kajuhova; P3
12	Lj. Zalog–Ljubljana; P4
13	Lj. Zalog–Ljubljana; P5
14	Lok Zidani Most; gre za tire na postaji Zidani Most
30	Zidani Most–Šentilj–d. m.
40	Pragersko–Ormož
41	Ormož–Hodoš–d. m.
45	Lok Pragersko; gre za tir na postaji Pragersko
50	Ljubljana–Sežana–d. m.
51	Lok Divača; gre za tir na postaji Divača
60	Divača–cepišče Prešnica
62	cepišče Prešnica–Koper

- **Razširjeno jedrno omrežje:**

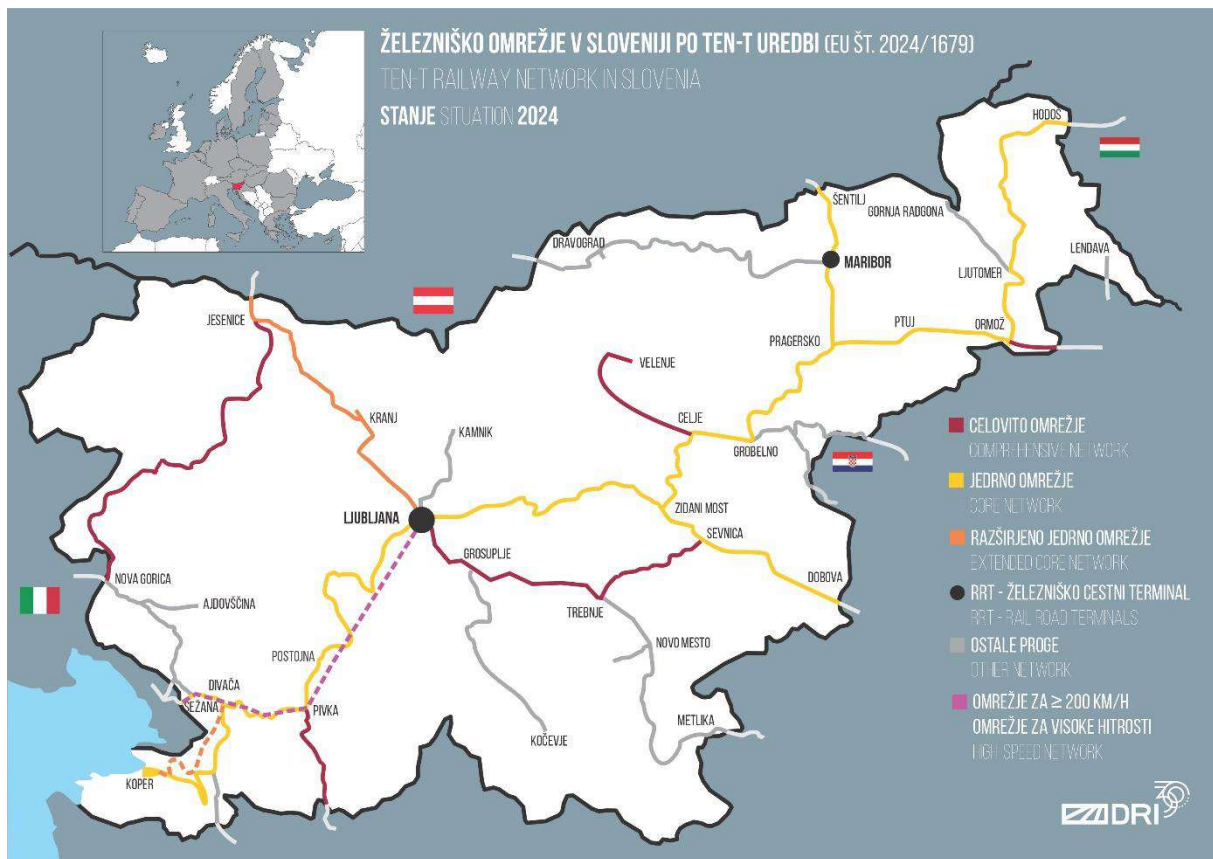
Št. proge	Nacionalno poimenovanje proge
20	Ljubljana–Jesenice–d. m.
63	Divača–Koper, II. tir; projekt v izvedbi (nova proga)

- **Celovito omrežje:**

Št. proge	Nacionalno poimenovanje proge
31	Celje–Velenje
44	Ormož–Središče–d. m.
64	Pivka–Ilirska Bistrica–d. m.
odsek proge št. 70	Jesenice–Nova Gorica–cepišče Šempeter pri Gorici
71	Cepišče Šempeter pri Gorici–Vrtojba–d. m
odsek proge št. 80	Trebnje–Ljubljana
81	Sevnica–Trebnje

- **Ostalo omrežje:**

Št. proge	Nacionalno poimenovanje proge
21	Ljubljana Šiška–Kamnik Graben
32	d. m.–Rogatec–Grobello
33	d. m.–Imeno–Stranje
34	Maribor–Prevalje–d. m.
35	Lok Maribor Tezno–Maribor - Studenci
42	Ljutomer–Gornja Radgona
43	d. m.–Lendava
61	Cepišče Prešnica–Podgorje – d. m.
odsek proge št. 70	Cepišče Šempeter pri Gorici – Sežana
72	Prvačina – Ajdovščina
73	Cepišče Kreplje–Repentabor–d. m.
odsek proge št. 80	d. m.–Metlika–Novo mesto–Trebnje
82	Grosuplje–Kočevje



1.2 Upravljanje železniške infrastrukture

V Republiki Sloveniji je upravljavec javne železniške infrastrukture podjetje SŽ – Infrastruktura, d. o. o., Kolodvorska ulica 11, 1000 Ljubljana, ki zdaj upravlja 1207 kilometrov prog.

VP upravljavcu podeljuje AŽP, ki izvaja naloge nacionalnega varnostnega organa. Veljavnost VP preverja varnostni organ v okviru svojih pristojnosti.

1.3 Prevozniki

Pred začetkom izvajanja prevozov po progah železniškega omrežja mora prevoznik pridobiti EVS in mora imeti dodeljeno vlakovno pot. EVS je dokaz, da je prevoznik vzpostavil svoj SVU in izpolnjuje zahteve tehničnih specifikacij interoperabilnosti ter druge zahteve zakonodaje Evropske unije in nacionalnih predpisov o varnosti železniškega prometa.

EVS podeljuje AŽP ali Agencija. Veljavnost EVS preverja varnostni organ v okviru svojih pristojnosti.

Podatki o prevoznikih, ki jim je AŽP podelila licenco oziroma EVS, so dostopni na spletni strani AŽP. Na dan 31. december 2025 je v Republiki Sloveniji izdanih in veljavnih:

- 13 enotnih varnostnih spričeval prevoznikov;
- 63 spričeval za dostop do postaj izmenjave;
- 13 licenc prevoznikov;
- 4 pooblastila centrom usposabljanja;

- 5 pooblastil centrom preverjanja;
- 82 pooblastil ocenjevalcev strojevodij;

1.4 Nacionalni varnostni organ

Naloge nacionalnega varnostnega organa v Republiki Sloveniji izvaja AŽP. Naloge varnostnega organa so določene v ZVZelP-1 in ZZelP ter obsegajo:

- izdajo dovoljenj za začetek obratovanja podsistemov infrastruktura, energija in vodenje-upravljanje ter signalizacija ob progi;
- izdajo, podaljševanje, spreminjanje in razveljavljanje dovoljenj za dajanje vozil na trg;
- podpora ERA pri izdajanju, podaljševanju, spreminjanju in preklicu dovoljenj za dajanje vozil na trg ter dovoljenj za tip vozila;
- nadzor nad skladnostjo komponent interoperabilnosti z bistvenimi zahtevami;
- dodelitev evropske številke tirnega vozila in vodenje registra tirnih vozil;
- preverjanje usposobljenosti in nadzor nad priglasi in imenovanimi organi, nad katerimi je preverjal usposobljenost ob njihovi določitvi;
- podpora ERA pri izdajanju, podaljševanju, spreminjanju in razveljavljanju enotnih varnostnih spričeval;
- izdaja, podaljšanje, sprememba in preklic enotnega varnostnega spričevala;
- izdaja, podaljšanje, sprememba in preklic varnostnega pooblastila;
- spremljanje, pospeševanje in razvijanje varnostnega regulativnega okvira in sistema nacionalnih predpisov, kar vključuje pripravo predlogov podzakonskih predpisov s področja varnosti železniškega prometa;
- nadzor nad prevozniki in upravljavcem;
- izdaja, posodobitev, zagotavljanje dvojniki, začasni preklic in odvzem dovoljenja za strojevodjo;
- izdaja, začasni preklic ali odvzem pooblastila centrom usposabljanja, ocenjevalcem in centrom preverjanja;
- izdajanje, podaljševanje, spreminjanje, razveljavljanje spričeval, izdanih subjektom, zadolženim za vzdrževanje;
- izdaja, začasni odvzem, trajni odvzem ali sprememba licence;
- izdaja in odvzema začasne licence;
- nadzor nad veljavnostjo in izpolnjevanjem pogojev za izdano licenco;
- izdelava letnih poročil o svojem delu za ERA.

Uredba 761 določa, da morajo varnostni organi po podelitvi EVS ali VP izvajati nadzor nad prevozniki in upravljavci, za katere so pristojni. Uredba 779 določa, da morajo varnostni organi po podelitvi spričevala subjektom, zadolženim za vzdrževanje tirnih vozil, ali za posamezne funkcije vzdrževanja izvajati nadzor. V skladu s tem varnostni organ izvaja nadzor nad podeljenim EVS, VP in spričevalom subjekta zadolženega za vzdrževanje tirnih vozil, ter pooblastili centrom usposabljanja/preverjanja in ocenjevalcem strojevodij kot:

- upravni organ, s katerim varnostni organ skrbi, da nadzorovanci nenehno obvladujejo in izpolnjuje vse zahteve v skladu z EU in nacionalno zakonodajo v svojem organizacijskem predpisu (SVU, poslovnik in podobno) in po katerem nacionalni varnostni organ ob upoštevanju načel zakona, ki ureja splošni upravni postopek, bolje spoznava določenega nadzorovanca,

- inšpekcijski organ pri tem upoštevač usmeritve Uredbe 761, smernice o nadzoru, načela zakona, ki ureja splošni upravni postopek, in načela zakona, ki ureja inšpekcijski nadzor (izvajanje inšpekcijskega nadzora).

Znotraj varnostnega organa se nenehno izmenjujejo informacije o uspešnosti sistema upravljanja varnosti, zbrane med nadzornimi dejavnostmi.

2 Cilji nadzora

Nadzor sestavljajo dejavnosti, s katerimi varnostni organ nadzoruje zakonitost, učinkovitost in pravilnost izvajanja pravnih obveznosti, ki so nadzorovancem določene s splošnimi in posamičnimi pravnimi akti, potrjenimi SVU, sistemi usposabljanja in preverjanja ter drugimi dokumenti. S stalnim in učinkovitim nadzorom se zagotavljata enakost pogojev dostopa na trg in odgovornost vseh udeležencev železniškega prometa ter enakost izpolnjevanja pogojev pri opravljanju vseh vrst železniškega prometa in preostalih dejavnosti, povezanih z železniškim prometom.

Namen stalnega nadzora varnostnega organa je:

- varno upravljanje celotnega železniškega sistema,
- varno izvajanje železniškega prometa ter
- razvoj in izboljšanje varnega upravljanja železniškega sistema in izvajanja železniškega prometa.

Varnostni organ ob upoštevanju načel nadzora uresničuje zastavljene cilje:

- upravljavec in prevozniki pravilno in zakonito izvajajo lastne SVU v skladu z mednarodno in nacionalno zakonodajo,
- ECM pravilno in zakonito uporabljajo lastne sisteme vzdrževanja v skladu z mednarodno in nacionalno zakonodajo,
- centri usposabljanja, centri preverjanja in ocenjevalci pravilno, zakonito in strokovno izvajajo svoje naloge,
- priglašeni in imenovani organi pravilno, zakonito in strokovno izvajajo svoje naloge.

Z vidika doseganja ciljev varnostni organ opravlja:

- nadzor nad veljavnostjo in izpolnjevanjem pogojev izdanih enotnih varnostnih spričeval in varnostnih pooblastil;
- nadzor nad ustreznostjo in učinkovitostjo vzpostavljenih sistemov vzdrževanja subjektov, ki so zadolženi za vzdrževanje tirnih vozil,
- nadzor učinkovitosti uporabe lastnih sistemov varnega upravljanja s strani prevoznikov ali upravljavca;
- nadzor pravilne uporabe ustreznih skupnih varnostnih metod s strani prevoznikov ali upravljavca v okviru njihovih SVU;
- nadzor, da so komponente interoperabilnosti v skladu z bistvenimi zahtevami, in sicer v okviru sistema varnega upravljanja prevoznikov ali upravljavca;
- nadzor za zagotovitev skladnosti strukturnih podsistemov z bistvenimi zahtevami;
- nadzor za zagotovitev skladnosti operativnih podsistemov z bistvenimi zahtevami;
- nadzor zdravstvene zmožnosti, ugotavljanje prisotnosti alkohola ali psihoaktivnih snovi pri osebju, ki opravlja ključne varnostne naloge (OVKN);
- nadzor strokovne usposobljenosti OVKN (strojevodja, spremljevalno osebje vlaka in podobno);

- nadzor zdravstvenih razmer in strokovne usposobljenosti za opravljanje nalog v zvezi z varnostjo, kakor so opredeljene v SVU, OVKN, ki niso strojevodje in niso opredeljene v TSI;
- nadzor prijav, raziskav izrednih dogodkov in sprejetje preventivnih ukrepov;
- spremljanje in nadzor nad izpolnjevanjem pogojev in izvajanjem nalog priglašeni oziroma imenovani organi;
- nadzor nad izpolnjevanjem pogojev, obveznosti in izvajanjem nalog centrov za usposabljanje, centrov preverjanja in ocenjevalcev;
- nadzor vodenja registra železniške infrastrukture.

3 Naloge na področju nadzora

Varnostni organ pri določanju nalog nadzora te razdeli glede pomembnosti nadzora in s tem glede določanja vrstnega reda pri nadzoru na:

- strateške naloge na področju nadzora,
- primarne naloge na področju nadzora,
- sekundarne naloge na področju nadzora.

Pomembna naloga na področju nadzora je tudi sodelovanje z drugimi nadzornimi organi v Republiki Sloveniji in sodelovanje z drugimi nacionalnimi varnostnimi organi v primeru čezmejnega delovanja upravljavca ali prevoznika.

3.1 Strateške naloge na področju nadzora sistema varnega upravljanja

Pri nadzorovanju SVU bo varnostni organ s tehnikami nadzora, navedenimi v 7. poglavju te strategije, ob in po dodelitvi EVS ali VP nadziral učinkovito izvajanje SVU, ki ga je predstavil prosilec za EVS ali VP, in izpolnjevanje pravnih obveznosti prosilca. Varnostni organ bo izvajal nadzor dejavnosti prevoznikov in upravljavca, da se zagotovi spoštovanje navedenih izjav v njihovi vlogi za pridobitev EVS ali VP ter da bodo spoštovali vse nacionalne in mednarodne predpise. Nadzor SVU bo usmerjen predvsem v področja, ki vplivajo na varnost železniškega prometa, varstvo okolja ter varnost in zdravje pri delu. Navedena področja so:

- tehnična brezhibnost železniške infrastrukture in njenih komponent,
- tehnična brezhibnost tirnih vozil in opreme,
- usposobljenost OVKN in drugega osebja, ki ni OVKN in opravlja pomembne naloge za varnost železniškega prometa,
- izpolnjevanje zdravstvenih pogojev OVKN in drugega osebja, ki ni OVKN in opravlja pomembne naloge za varnost železniškega prometa,
- ustreznost priprave, vožnje in spremljave vlaka.

3.2 Primarne naloge na področju nadzora

Primarne naloge na področju nadzora bodo usmerjene predvsem na področja, ki lahko pomenijo:

- tveganja, pri katerih pride ali lahko pride do poškodovanja ali smrti ljudi,
- tveganja, pri katerih pride ali lahko pride do večje materialne škode, in
- tveganja pri prevozu nevarnega blaga.

Ta področja bo varnostni organ obravnaval prednostno, pri čemer si pridržuje pravico določitve tudi drugih prednostnih nalog na drugih področjih tveganja zaradi nujnih razmer oziroma spremenjenih okoliščin. Tako bodo prednostno nadzorovani prevozi nadzorovancev, ki opravljajo prevoze oseb in nevarnega blaga, ter prevozi, pri katerih bo iz dostopnih podatkov razvidno, da so to prevozi večje vrednosti.

3.2.1 Infrastruktura

Na področju železniške infrastrukture bo nadzor predvsem usmerjen v starejšo železniško infrastrukturo, ki zaradi določene izrabljenosti pomeni večje tveganje za nastanek nesreč in incidentov. Poudarek bo na izvajanju rednega in izrednega vzdrževanja upravljavca in morebitnih njegovih pogodbenikov.

Prav tako bo nadzor zaradi vključenega človeškega dejavnika in s tem večjega tveganja nastanka nesreč ter incidentov usmerjen tudi v komuniciranje med upravljavcem in prevozniki pri:

- izvajanju železniškega prometa,
- sodelovanju pri obvladovanju tveganj, ki nastajajo pri izvajanju prevozov,
- sodelovanju pri preiskavi nesreč in incidentov ter
- sodelovanju pri odpravi posledic nesreč in incidentov.

3.2.2 Promet

Nadzor izvajanja železniškega prometa pri prevoznikih bo predvsem usmerjen na področja ravnanja OVKN in drugega osebja, ki ni OVKN in opravlja pomembne naloge za varnost železniškega prometa, ter v ustreznost tirnih vozil pri izvajanju železniškega prometa, posebej na področjih, ki so v tem poglavju opredeljena kot področja primarnega nadzora.

V skladu s tem se bo izvajal nadzor nad:

- delom OVKN in drugega osebja, ki ni OVKN in opravlja pomembne naloge za varnost železniškega prometa,
- sodelovanjem z upravljavcem pri obvladovanju tveganj, ki nastajajo pri izvajanju prevozov,
- sodelovanjem z upravljavcem pri preiskavi nesreč in incidentov,
- ustreznostjo tirnih vozil (registracija, vzdrževanje in podobno).

3.3 Sekundarne naloge na področju nadzora

Na sekundarno raven nalog na področju nadzora spadajo nadzori, ki so predvsem posledica predpisanih pregledov, določenih z nacionalnimi oziroma mednarodnimi predpisi. Na nacionalni ravni sta to na primer ZZelP in ZVZelP-1, ki tako predpisujeta:

- da varnostni organ (certifikacijski organ) najmanj enkrat na leto opravi nadzor nad izpolnjevanjem pogojev subjektov, zadolženih za vzdrževanje, nosilci posameznih funkcij sistema vzdrževanja in prevozniki oziroma upravljavcem, ki mu je priznано izpolnjevanje pogojev za subjekt, zadolžen za vzdrževanje tirnih vozil v sklopu izdaje EVS ali VP spričevala.

3.4 Sodelovanje z drugimi organi v Republiki Sloveniji in sodelovanje z drugimi nacionalnimi varnostnimi organi

3.4.1 Sodelovanje z drugimi organi v Republiki Sloveniji

Varnostni organ pri izvajanju nadzora nad izvajanjem dejavnosti prevoznika in upravljavca, subjektov, zadolženih za vzdrževanje tirnih vozil, nadalje nad centri usposabljanja, ocenjevalci in centri preverjanja ter priglasi oziroma imenovanimi organi sodeluje z drugimi nadzornimi organi v Republiki Sloveniji, regulatornim in preiskovalnim organom z namenom:

- izmenjave ustreznih informacij,
- izmenjave pomembnih ugotovitev in
- preprečevanja podvajanja nadzorov.

3.4.2 Sodelovanje z drugimi nacionalnimi varnostnimi organi

Varnostni organ bo v primeru čezmejne infrastrukture oziroma čezmejnega izvajanja prevozov sodeloval z varnostnimi organi sosednjih držav, vključenimi v nadzorstvo upravljavca infrastrukture s čezmejno infrastrukturo ali prevoznika v železniškem prometu, ki deluje v več kot eni državi članici. V ta namen se bodo usklajevale nadzorne dejavnosti na podlagi okvira za usklajeni skupni nadzor iz priloge II Uredbe 761.

Namen usklajevanja nadzornih dejavnosti je:

- preprečiti podvajanje delovanja nacionalnih varnostnih organov,
- preprečiti obremenjevanje nadzorovanih organizacij z večjim številom nadzorov nadzornih organov iz različnih držav,
- zagotoviti izmenjavo ustreznih informacij med nacionalnimi varnostnimi organi sosednjih držav.

Varnostni organ se bo z varnostnim organom sosednje države zaradi usklajenega skupnega nadzora dogovoril za letni načrt nadzora, ki bo opredeljeval:

- prevoznike in upravljavce, ki potrebujejo usklajen in skupni nadzor,
- skupni jezik nadzora,
- področja skupnega nadzora,
- informacije, ki se bodo izmenjevale, stopnjo njihove tajnosti in časovni okvir njihove izmenjave,
- merila za odločanje,
- arbitražni postopek za odpravljanje sporov v primeru nestrinjanja med varnostnima organoma, ki izvajata nadzor,
- kateri nacionalni varnostni organ bo spremljal izvajanje ukrepov,

- načrtovanje rednih usklajenih in skupnih nadzorov prevoznikov in upravljavcev, ki potrebujejo usklajen in skupni nadzor.

4 Načela nadzora

Varnostni organ izvaja svoje nadzorne dejavnosti v skladu z načeli:

- sorazmernosti,
- doslednosti v pristopu in preglednosti,
- ciljne usmerjenosti,
- pravičnosti,
- odgovornosti,
- sodelovanja,
- obveščenosti in
- obeh zakonov, ki urejata splošni upravni in inšpekcijski postopek.

Osebe varnostnega organa morajo pri izvajanju nalog nadzora upoštevati našeta načela nadzora, vse z namenom odločnega, razumnega in pravičnega izvajanja nadzora ter odločanja.

Poleg prej navedenih načel upoštevajo še načelo samostojnosti pri odločanju, kar pomeni, da so osebe varnostnega organa pri opravljanju nalog nadzora v okviru svojih pooblastil samostojne. Osebe varnostnega organa pri nadzoru izvajajo pooblastila, ki so jim dana v zakonu, ki ureja inšpekcijski nadzor, v ZUP ter materialnih zakonih, ki urejajo železniški promet in varnost železniškega prometa. Načelo samostojnosti seveda ne pomeni, da osebe varnostnega organa samovoljno odločajo, katera področja bodo nadzorovala, ampak pri tem delujejo v skladu z usmeritvami strategije in načrtom nadzora varnostnega organa, ki temelji na oceni varnostnih tveganj.

4.1 Sorazmernost

To načelo je ključnega pomena za krepitev kulture varnosti v železniškem prometu. Varnostni organ s sprejetjem takega načina dela vsem nadzorovancem sporoča, da zakonodajo izvaja razumno in pravično. S tem se pri nadzorovancih zmanjša morebiten strah, da jih bodo varnostni organi zaradi manjših napak ali pomot kaznovali z nesorazmerno visokimi sankcijami, saj to le prispeva k spodbujanju kulture prikrivanja in strahu, kar ne zagotavlja zanesljivega obvladovanja tveganj.

Varnostni organ uporablja načelo sorazmernosti med izvajanjem nadzora oziroma izrekanjem ukrepov in stopnjo tveganja. Ukrepi, ki jih sprejme varnostni organ za doseganje skladnosti, ali terjanje odgovornosti nadzorovanca zaradi neizpolnjevanja zakonskih obveznosti morajo biti sorazmerni s stopnjo varnostnih tveganj ali težo neskladnosti oziroma kršitve, vključno z resnostjo in težo dejansko nastale ali pričakovane škode, ki bo ali bi lahko nastala.

4.2 Doslednost v pristopu in preglednost

Varnostni organ z uporabo načela doslednosti v pristopu in preglednosti zagotovi, da v podobnih okoliščinah uporabi podoben pristop za doseganje podobnih rezultatov. Načelo

zajema pomemben element, in sicer predvidljivost odločitev varnostnega organa, ki zagotavlja, da varnostni organ v enakih primerih odloča enako, v različnih pa različno.

Cilj načela doslednosti v pristopu mora biti, da osebje, ki izvaja nadzor v okviru varnostnega organa, in različni varnostni organi v primeru čezmejnih dogovorov enako obravnavajo prevoznike in upravljavca. To prevoznikom in upravljavcu daje zaupanje v usmerjeno delovanje varnostnega organa in gotovost pričakovanih posledic nadzora ter jim omogoča boljše načrtovanje dejavnosti na področju zagotavljanja varnosti železniškega prometa.

Varnostni organ uporablja načelo doslednosti v pristopu in preglednosti, da deležnikom v železniškem prometu pomaga razumeti, kaj pričakuje od njih (vključno s tem, kaj morajo in česa ne smejo narediti) ter kaj naj pričakujejo od varnostnega organa. Za prevoznike in upravljavca je izredno pomembno, da razumejo, kako varnostni organ sprejema odločitve, da bi lahko razumeli, kakšen bo verjetni rezultat, če ne bodo ustrezno nadzorovali varnostnih tveganj oziroma spoštovali pravnih obveznosti, določenih s splošnimi in posamičnimi pravnimi akti. Isti pristop izvaja varnostni organ tudi pri drugih nadzorovancih (na primer centrih usposabljanja, centrih preverjanja, ocenjevalcih, ECM).

4.3 Ciljna usmerjenost

Nadzorna dejavnost varnostnega organa je ciljno usmerjena predvsem v tista področja dejavnosti, ki pomenijo največja tveganja ali nevarnosti in jih je najtežje obvladovati (nadzor, ki temelji na oceni stopenj varnostnih tveganj). V ta namen ima varnostni organ na voljo metode in orodja za ocenjevanje uspešnosti upravljanja varnosti pri nadzorovancih. Mehanizem za to je analiza uspešnosti upravljanja varnosti pri nadzorovancih, ki jo opravi varnostni organ.

4.4 Pravičnost in odgovornost

Varnostni organ je odgovoren za svoje odločitve. Sprejemati mora tudi odločitve, ki bodo negativno vplivale na prevoznike in upravljavca, ki tveganj ne obvladujejo učinkovito in ne spoštujejo pravnih zavez. Zoper odločitev oziroma odločbo varnostnega organa, ki izvaja nadzor, je dovoljena pritožba pri ministrstvu, pristojnem za železniški promet. Pritožba zoper odločitev varnostnega organa, pri izvajanju nadzora po ZUP, zadrži njeno izvršitev, razen pritožbe zoper odločitev pooblaščne osebe, ki ne zadrži izvršitve odločitve oziroma odločbe.

4.5 Sodelovanje

Varnostni organ se med izpolnjevanjem svojih nalog povezuje in sodeluje z drugimi pristojnimi organi.

Varnostni organ ima oblikovane dogovore o sodelovanju z drugimi ustreznimi organi, kot so preiskovalni organ in drugi pristojni organi, da bi se zagotovili izmenjava ustreznih informacij in ustrezna obravnava resnih varnostnih tveganj. Namen tega je zagotoviti, da bodo pristojni organi in tisti organi, ki bodo morda morali sprejeti posebne ukrepe, ustrezno obveščeni in da se bodo lahko ustrezno odzivali.

Varnostni organ pri opravljanju svoje nadzorne dejavnosti sodeluje z naslednjimi ustanovami:

1. Inšpektorat Republike Slovenije za infrastrukturo,
2. organi za izdajo dovoljenj ali spričeval,
3. preiskovalni organ,
4. regulatorni organ,
5. tuji licenčni organi in
6. Agencija.

4.6 Obveščenost javnosti

Varnostni organi zaradi varovanja javnega interesa in varstva zasebnih interesov o svojih ugotovitvah in ukrepih po potrebi obveščajo javnost, da se zavarujejo pravice pravnih in fizičnih oseb in da se, kadar je to potrebno, zagotovi spoštovanje pravnega reda oziroma sprejetih ukrepov.

4.7 Temeljna načela zakona, ki ureja splošni upravni postopek

Varnostni organ pri izvajanju nadzorne dejavnosti upošteva tudi temeljna načela, kot jih določa zakon, ki ureja splošni upravni postopek (subsidiarna uporaba zakona, načelo zakonitosti, varstvo pravic strank in varstvo javnih koristi, načelo materialne resnice, načelo zaslišanja stranke, prosta presoja dokazov, dolžnost govoriti resnico in poštena uporaba pravic, samostojnost pri odločanju, pravica pritožbe in ekonomičnost postopka).

5 Organiziranost nadzora

Varnostni organ ima v svoji sestavi notranje organizacijske enote, ki izvajajo upravni (revizije, presoje) in inšpekcijski nadzor. To so sektorji, ki v okviru svojih pristojnosti po ZVZelP-1 oziroma po pooblastilu direktorja izvajajo nadzore: sektor za nadzor, sektor za varnost, sektor za interoperabilnost ter sektor za licenciranje, certificiranje in upravne zadeve.

Varnostni organ pri izvajanju dejavnosti nadzora uporablja več različnih tehnik nadzora (inšpekcijski pregledi, presoje, revizije, razgovori in podobno), ki so podrobneje opisane v poglavju Tehnike nadzora.

5.1 Vodstvo

Vodstveni delavci varnostnega organa vzpostavijo in vzdržujejo močno zavezanost opravljanju nadzornih dejavnosti pri vseh zaposlenih, ki neposredno in posredno sodelujejo pri izvajanju nadzora ob nenehni izmenjavi informacij med zaposlenimi v sektorjih. Vodstvo sprejme strategijo nadzora, s katero zagotavlja izvajanje nadzorne dejavnosti.

Zavezanost vodstva pomeni neposredno udeležbo vodstva na najvišji ravni pri vseh pomembnih nadzornih vidikih v procesu izvajanja nadzorne dejavnosti.

Vodstvo zagotavlja sredstva in vire, potrebne za vzpostavitev in izvajanje nadzorne dejavnosti. Gre za finančne, človeške, tehnično-tehnološke vire in podobno. Za varno izvajanje nalog nadzora se osebje izobražuje o varnem opravljanju nalog in varnem delovnem okolju, prav tako pa se v skladu z Izjavo o varnosti z oceno tveganja osebju zagotavljata varno delovno okolje in ustrezna delovna oprema.

5.2 Osebje

Nadzor opravljajo pooblaščen osebe, ki so zaposlene v varnostnem organu ter imajo za to pooblastilo njenega zakonitega zastopnika (v nadaljnjem besedilu: pooblaščen osebe) na podlagi zakona, ki ureja varnost v železniškem prometu ZVZelP-1, ter druge osebe, ki jih za nadzor pooblasti predstojnik varnostnega organa na podlagi določil ZUP.

Varnostni organ zagotovi, da osebje, vključeno v nadzor, izpolnjuje te zahteve:

- dosega ustrezno stopnjo izobrazbe in ima opravljene zahtevane strokovne izpite,
- dosega zahtevane kompetence:
 - splošne,
 - strokovno-tehnične,
 - za delo z ljudmi,
 - za delo z informacijami in
 - osebne ter vedenjske kompetence,
- izkazuje ustrezno poznavanje zakonodajnega okvira, ki se nanaša na nadzor,
- pozna delovanja železniškega sistema,
- premore ustrezno raven kritične analize,
- ima izkušnje na področju nadzorovanja nadzorovancev,
- ima znanje in izkušnje pri opravljanju razgovorov,
- izkazuje sposobnost odpravljanja težav, komuniciranja in dela v skupini.

Pri delu v skupini je usposobljenost lahko porazdeljena med člane skupine.

Varnostni organ ima vzpostavljen sistem upravljanja usposobljenosti, ki vključuje:

- opredelitev profila usposobljenosti za vsako delovno mesto, položaj ali funkcijo,
- zaposlovanje osebja v skladu z uveljavljenimi profili usposobljenosti,
- ohranjanje, razvoj in ocenjevanje usposobljenosti osebja v skladu z uveljavljenimi profili usposobljenosti.

Sistem upravljanja usposobljenosti varnostnega organa s svojimi procesi (na primer usposabljanje, mentorstvo, nadzor nad delom, usposabljanje na delovnem mestu) zagotovi, da je osebje, vključeno v ocenjevanje in nadzorovanje varnosti, ustrezno usposobljeno za izvajanje svojih nalog.

6 Nadzorni postopek

Nadzorni postopek je strukturiran fazni postopek nadzora nad izvajanjem dejavnosti prevoznika in upravljavca, ECM, centrov usposabljanja, centrov preverjanja in ocenjevalcev

strojevodij, priglašeni oziroma imenovani organov, OVKN in drugih nadzorovancev. Vzpostavljeni strukturirani in pregledni nadzorni postopek zagotavlja, da je ta jasen in učinkovit ter upošteva potrebe po stalni izboljšavi.

Nadzorni postopek zajema zbiranje in analizo podatkov, pomembnih za odločitev o uvedbi nadzora, oblikovanje načrtov nadzora, izvajanje dejavnosti nadzora, postopke v zvezi z ugotovitvami izvedenih nadzorov, pregledovanje dejavnosti nadzora, obveščanje o strategiji in načrtih nadzora ter postopke za spremembo strategije nadzora in načrtov nadzora. Vse faze nadzornih postopkov so razvidne iz grafičnih prikazov procesov.

6.1 Zbiranje in analiza informacij za izvajanje nadzorov

Za kakovostno in učinkovito izvajanje dejavnosti nadzora je pomembno pravilno in popolno zbiranje informacij iz različnih virov. AŽP za uvedbo in izvajanje nadzora zbira:

- informacije, zbrane pri izdaji licence, VP, EVS, in informacije pri izdaji drugih upravnih aktov v pristojnosti varnostnega organa,
- informacije, zbrane pri ocenjevanju SVU, poslovnikov in drugih notranjih aktov nadzorovancev,
- informacije, zbrane pri nadzoru izvajanja akcijskih načrtov,
- informacije, pridobljene pri nadzoru Agencije,
- informacije, pridobljene iz vseh vrst medijev,
- rezultate prejšnjih nadzorov,
- informacije iz upravnih postopkov s področja železniških podsistemov,
- poročila o nesrečah/priporočila nacionalnih preiskovalnih organov (varnostna priporočila),
- podatke o nesrečah/incidentih,
- letna poročila prevoznikov v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture o varnosti,
- podatke o varnostnih alarmih,
- letna poročila ECM,
- pritožbe, prijave, obvestila uporabnikov železniških storitev,
- obvestila in informacije državnih ter drugih organov in organizacij,
- informacije, pridobljene pri razvoju varnostnega regulativnega okvira,
- informacije, pridobljene v okviru sodelovanja z drugimi nacionalnimi varnostnimi organi.

Zbiranje informacij se izvaja z namenom, da se te ustrezno obdelajo, vse v smeri učinkovitega izvajanja nadzorov ter oblikovanja načrtov in strategije nadzora. To pomeni, da je treba vse prejete informacije ustrezno analizirati, ovrednotiti in na podlagi tega sprejeti odločitve v smeri izvedbe nadzora. Po ustrezni analizi podatkov se namreč določijo ustrezni cilji in kritična področja nadzora. Na podlagi določitve ciljev in kritičnih področij nadzora se pristojne osebe odločijo za vrsto nadzora (upravni nadzor, inšpekcijski nadzor) ter določijo roke izvedbe. Glede na ugotovljeno raven stopnje tveganja se sprejme odločitev o takojšnjem ali poznejšem nadzoru. Če je sprejeta odločitev o poznejšem nadzoru, je treba določiti rok za izvedbo nadzora in ga vnesti v načrt nadzorov. Po odločitvi o vrsti nadzora in določitvi rokov se uvede postopek nadzora. Za namen zbiranja in analize podatkov ima AŽP izdelan proces »zbiranje in analiza informacij za nadzor«.

6.2 Izvajanje dejavnosti nadzora

Z nadzorom železniškega sistema se zagotavlja, da nadzorovanci delujejo skladno, s potrjenimi SVU, poslovniki in drugimi notranjimi dokumenti, ter nacionalno in evropsko regulativo. Dejavnost nadzora obsega vodenje postopkov in izrekanje ukrepov na področju nadzora v skladu z zakonom, ki ureja inšpekcijski nadzor, zakonom, ki ureja splošni upravni postopek, zakonom, ki ureja prekrške, zakonom, ki ureja železniški promet, zakonom, ki ureja varnost v železniškem prometu, ter na njihovi podlagi izdanimi predpisi, splošnimi akti, tehničnimi specifikacijami za interoperabilnost in drugimi predpisi EU s področja interoperabilnosti in varnosti železniškega prometa, ki neposredno veljajo v Republiki Sloveniji.

Za izvajanje dejavnosti nadzora ima AŽP sprejete delovne procese, po katerih pristojne osebe varnostnega organa izvajajo nadzore. Nadzori se uvedejo po vnaprejšnjem zbiranju in analizi informacij ter odločitvi pristojnih oseb, ki določijo cilje nadzora, kritična področja nadzora, roke in vrsto nadzora. Nadzori se izvajajo kot inšpekcijski in kot upravni nadzori, ki kljub različnosti pomenijo enak pristop do nadzorovancev in se lahko med seboj prekrivajo in dopolnjujejo. Nadzorovanci naj ne bi zaznali razlik med nadzori zaradi doslednosti v načinu obravnave.

Inšpekcijski nadzori bodo uvedeni predvsem v primerih preiskave nastalih dogodkov oziroma suma, da so nastali dogodki, ki pomenijo velika varnostna tveganja in za katerih izvedbo je podano pooblastilo v 96. členu ZVZelP-1. AŽP ima izdelan proces inšpekcijskega nadzora.

Upravni nadzori se bodo izvajali predvsem z namenom ugotovitve, ali upravljavec in prevozniki vedno izpolnjujejo vse potrebne zahteve za SVU ter ali pravilno in učinkovito izvajajo lastne SVU ter kako ECM, centri usposabljanja, centri preverjanja in ocenjevalci strojevodij ter priglasi in imenovani organi pravilno in učinkovito uporabljajo lastne sisteme vzdrževanja, usposabljanja in podobno. AŽP ima v ta namen izdelane procese:

- izvajanje revizije prevoznikov in upravljavca po 2018/761,
- izvajanje nadzora subjekta, zadolženega za vzdrževanje,
- nadzor NoBo – DeBo
- centri usposabljanja in preverjanja – ocenjevalci strojevodij.

AŽP z izvajanjem dejavnosti nadzora:

- a) dosega želeni učinek strategije oziroma načrtov nadzora,
- b) ustrezno ukrepa, kadar prevoznik v prometu, upravljavec ali drug nadzorovanec ne izpolnjuje svojih pravnih obveznosti, tako da po potrebi in med drugim izdaja nujna varnostna opozorila, uporablja začasne varnostne ukrepe in izreka druge zakonite ukrepe,
- c) ocenjuje, koliko je v določenem obdobju prevoznik ali upravljavec ustrezno pripravil in izvedel akcijski načrt oziroma načrte za odpravljanje kakršne koli neskladnosti ali drugih neustreznosti ali odpravil neskladnosti iz izrečenih mu ukrepov,
- d) dokumentira ugotovitve svojih nadzornih dejavnosti.

6.3 Rezultati dejavnosti nadzora

Varnostni organ:

- a) si z določenim nadzorovancem izmenjuje ugotovitve lastnih notranjih nadzorov, vključno z ugotavljanjem področij neskladnosti nadzorovanca ali katerih koli področij dobre prakse za izboljšanje varnosti,
- b) ima pregled nad uspešnostjo na področju varnosti nadzorovancev, ki delujejo v njegovi državi članici,
- c) objavlja in obvešča zainteresirane strani o svojem pogledu na splošno uspešnost na področju v državi članici,
- d) objavlja in obvešča zainteresirane strani o svojem pogledu na uspešnost varnostnega zakonodajnega okvira,
- e) uporablja in po potrebi izmenjuje informacije o uspešnosti SVU, zbrane med nadzorom nad prevozniki v železniškem prometu ali upravljavcem, preden znova presodi vlogo za posodobitev ali podaljšanje EVS ali VP, z Agencijo, ki deluje kot organ za izdajo varnostnih spričeval, ali za čezmejno infrastrukturo s pristojnim nacionalnim varnostnim organom,
- f) po potrebi sprejme izvedbene ukrepe, določi, ali je treba omejiti ali preklicati izdana spričevala, pooblastila oziroma druge upravne akte, ter v primerih, kadar ni odgovoren za njihovo izdajo, o tem obvesti pristojni organ,
- g) sprejema, kadar je to potrebno, ukrepe v skladu z zakonom, ki ureja varnost železniškega prometa, zakonom, ki ureja železniški promet, zakonom, ki ureja inšpekcijski nadzor, in zakonom, ki ureja prekrške.

6.4 Oblikovanje strategije nadzora in načrtov nadzora

Varnostni organ za oblikovanje strategije in načrtov nadzora:

- a) zbira in analizira podatke oziroma informacije iz različnih virov,
- b) določa področja tveganja za ciljne nadzorne dejavnosti, vključno s tistimi, ki izhajajo iz vključevanja ter upravljanja človeških in organizacijskih dejavnikov,
- c) oblikuje načrt oziroma načrte nadzora s prikazom vpliva na strategijo nadzora med trajanjem veljavnosti izdanih spričeval, pooblastil in drugih upravnih aktov,
- d) pripravi začetno oceno sredstev, potrebnih za doseganje želenega učinka načrta oziroma načrtov glede na nekatera ciljna področja,
- e) dodeljuje sredstva za doseganje želenega učinka načrta oziroma načrtov,
- f) obravnava vse zadeve v zvezi s čezmejnimi dejavnostmi in infrastrukturo z usklajevanjem z drugim državnim varnostnim organom (ali organi).

6.5 Obveščanje o strategiji in načrtih nadzora

Varnostni organ o strategiji in načrtih nadzora:

- a) obvešča vse nadzorovance (prevoznike, upravljavca, ECM, priglase in imenovane organe, centre usposabljanja, centre preverjanja, ocenjevalce) in, kadar je to potrebno, tudi druge udeležene strani o splošnih ciljnih strategiji nadzora in splošni razlagi načrta oziroma načrtov na skupnih sestankih ter z objavami na internetni strani AŽP,
- b) zagotavlja vsem nadzorovancem splošno razlago izvedbe načrta oziroma načrtov nadzora.

6.6 Pregledovanje strategije in dejavnosti nadzora

Na podlagi zbranih informacij, izkušenj, pridobljenih med dejavnostmi nadzora, in ocene uspešnosti na področju zagotavljanja varnosti tako na individualni ravni kakor na nacionalni ravni varnostni organ redno:

- a) pregleduje strategijo in načrte nadzora, da bi preveril ustreznost prvotne ciljne dejavnosti, uporabe podatkov in informacij iz različnih virov, rezultatov nadzora in dodelitve virov, ter pri tem po potrebi spreminja prednostne naloge,
- b) po potrebi revidira načrt oziroma načrte in preuči vpliv sprememb na strategijo nadzora,
- c) po potrebi pristojnim organom v Republiki Sloveniji pošlje svoje mnenje in vse predloge za odpravo pomanjkljivosti varnostnega zakonodajnega okvira.

Pregledovanje strategije nadzora AŽP izvede vsaj enkrat letno, po posvetovanju z železniškim sektorjem. Pri tem preveri potrebo po spremembi strategije nadzora in jo v primeru izkazane potrebe spremeni. Za spremembo strategije nadzora se primarno upoštevajo:

- spremembe ravni tveganj pri izvajanju železniškega prometa,
- tveganja, ki bi lahko kratkoročno vplivala na spremembe ravni tveganj pri izvajanju železniškega prometa ter
- spremembe mednarodnih in nacionalnih predpisov.

7 Tehnike nadzora

Varnostni organ sprejme ustrezne tehnike nadzora, ki jih ima opredeljene pri načrtovanju svojih nadzornih dejavnosti glede na vrsto nadzora, ki ga izvaja, torej kot upravni nadzor ali kot inšpekcijski nadzor. Nadzorne tehnike so splošnega pomena in zajemajo zbiranje informacij za namen preverjanja poslovnikov, spričeval ali skladnosti delovanja nadzorovancev z zakonodajo EU in nacionalno zakonodajo ter neposredno uporabo posebnih dejavnosti, kot so na primer razgovori z osebami. Ker je nadzor nadzorovancev za zagotovitev njihove skladnosti z zakonodajo EU in nacionalno zakonodajo obsežna naloga, so temu ustrezno na voljo številni različni načini delovanja, ki se lahko uporabijo za zbiranje informacij o ravni skladnosti.

V nadaljevanju so navedene nekatere tehnike, ki se uporabljajo za izvajanje nadzornih dejavnosti v okviru vseh nadzorov:

- pregledi postopkov, poslovnikov in drugih dokumentov nadzorovancev, da se zagotovi njihova ustreznost namenu,
- razgovori/zaslišanja osebja nadzorovancev,
- presojanje po zrelostnem modelu upravljanja,
- pregledi materialnih sredstev na kraju samem, kot so tirna vozila ali elementi strukturnih podsistemov, da se zagotovi njihova varnost,
- pregledi dejavnosti in postopkov, da se zagotovi njihova skladnost s postopki spričeval, poslovnikov in drugih dokumentov nadzorovancev,
- druge ustrezne tehnike nadzora.

Pri izvajanju inšpekcijskega nadzora varnostni organ uporablja še druge tehnike v skladu z 19. členom Zakona o inšpekcijskem nadzoru (ZIN).

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

Razgovori s posamezniki, pregled dokumentacije ter pregledi dejavnosti in postopkov za namen preverjanja se lahko uporabijo za presojanje zrelosti upravljanja organizacije in sposobnosti sistema, da nadzoruje tveganja, s katerimi se spopada. Pristojna oseba, ki izvaja nadzor, nato z uporabo zrelostnega modela upravljanja po lastni presoji oceni, kako uspešen je SVU, poslovnik ali drug interni dokument organizacije pri upravljanju varnosti.

Pregled dejavnosti in postopkov sta dejavnosti, katerih namen je, da se varnostni organ seznani z določenim nadzorovancem in njegovo kulturo varnosti.

Varnostni organ pri dejavnosti nadzora uporablja več različnih tehnik nadzora. Pri tem si prizadeva za vzpostavitev dobrega ravnovesja med dejavnostmi »od zgoraj navzdol« (upravni nadzor) in dejavnostmi »od spodaj navzgor« (nadzori na kraju samem, pri katerih se opazuje izvajanje). Načini nadzora lahko združijo dejavnosti inšpekcijskega nadzora in jih povežejo z upravnim nadzorom, da bi opredelili uspešnost izvajanja poslovnikov, SVU oziroma drugih notranjih organizacijskih aktov nadzorovanca. Tako se bodo odpravile nekatere pomanjkljivosti določenih tehnik, oblikovala pa se bo pristnejša in celovita slika o tem, kako uspešen je nadzorovanec v praksi.

Varnostni organ zgoraj opisane tehnike uporabi tudi za izvajanje horizontalnih pregledov vmesnikov med nadzorovanci, da bi se na ravni države članice ustvarila celovita slika o tem, kako se obravnavajo različne zadeve v železniškem sistemu.

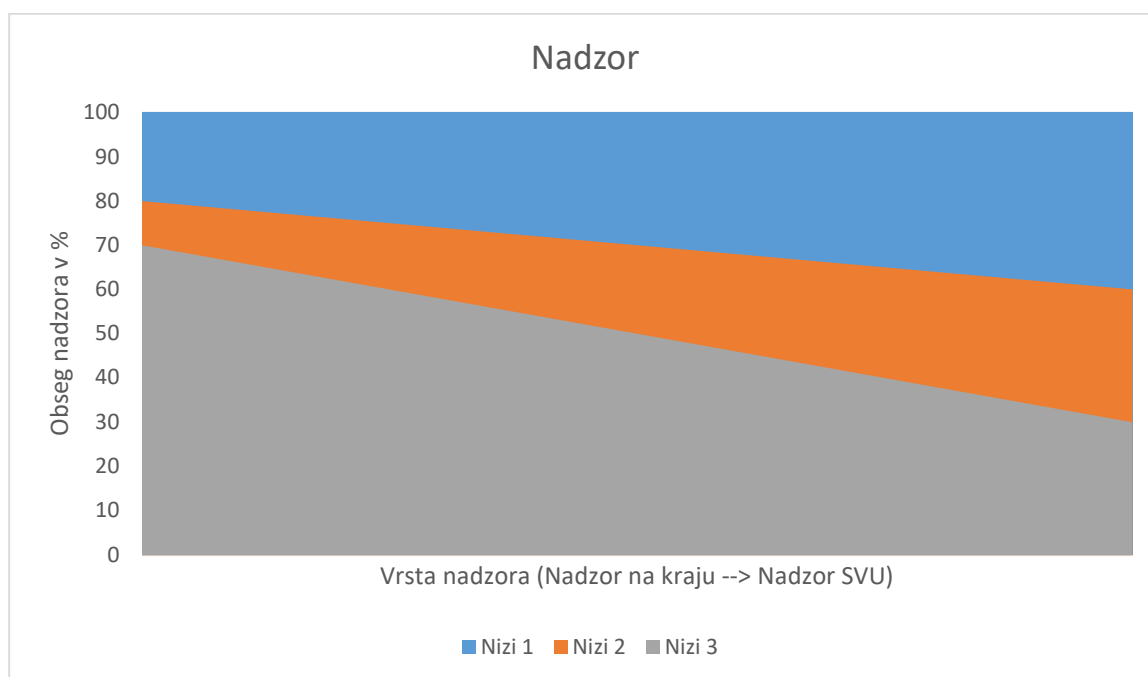
Spodnja preglednica prikazuje povezanost inšpekcijskega in upravnega nadzora, zlasti pa se nanaša na tehnike opravljanja razgovorov, preglede dokumentacije ter pregled dejavnosti in postopkov. Prikazane so nekatere vrste tehnik, povezane z različnimi vrstami nadzora glede na udeležbo ljudi pri samem nadzoru.

	Dejavnost, ki se izvaja na kraju samem	Dejavnost, ki se izvaja drugje
Sodelovanje z ljudmi	Izvajanje razgovorov. Izpolnjevanje kontrolnih seznamov in vprašalnikov s sodelovanjem nadzorovanca. Izvajanje pregleda dokumentacije s sodelovanjem nadzorovanca. Vzorčenje.	Z interaktivnimi komunikacijskimi sredstvi: • izvajanje razgovorov, • izpolnjevanje kontrolnih seznamov in vprašalnikov, • izvajanje pregleda dokumentacije s sodelovanjem nadzorovanca.

	Dejavnost, ki se izvaja na kraju samem	Dejavnost, ki se izvaja drugje
Omejeno sodelovanje/ni sodelovanja z ljudmi	Izvajanje pregleda dokumentacije (npr. evidenc, analize podatkov). Opazovanje izvajanega dela. Obiski na kraju samem. Izpolnjevanje kontrolnih seznamov. Vzorčenje (npr. proizvodov).	Izvajanje pregleda dokumentacije (npr. evidenc, analize podatkov). Opazovanje, ali se delo izvaja s predpisanimi sredstvi ob upoštevanju pravnih zahtev. Analiziranje podatkov.

Celovit nadzor je sestavljen iz različnega obsega opravljanja razgovorov/zaslišanj osebja, pregledov dokumentacije in pregleda dejavnosti ter postopkov. Medtem ko je pri nadzoru na kraju opravljanja dejavnosti obseg pregleda dejavnosti in postopkov običajno največji, je ta pri nadzoru oziroma oceni SVU, poslovnikov in drugih notranjih aktov nadzorovanca s pregledom dokumentacije in opravljanja razgovorov/zaslišanj osebja najmanjši.

Navedeno je prikazano na spodnji sliki, ki prikazuje soodvisnost obsega nadzora z vrsto nadzora.



Niz 1 prikazuje obseg opravljenih razgovorov/zaslišanj.

Niz 2 prikazuje pregled dokumentacije.

Niz 3 prikazuje pregled dejavnosti in postopkov.

8 Elementi ocenjevanja

8.1 Elementi ocenjevanja

Elementi ocenjevanja so sestavni deli posameznega sistema/podsistema, ki jih varnostni organ ocenjuje z ocenjevalnimi merili z namenom določitve ravni tveganja ter s tem določitve obsega in pogostosti nadzora. Elementi ocenjevanja bodo tudi naloge in obveznosti nadzorovanca, ki jih mora izvajati in spoštovati v okviru opravljanja svoje dejavnosti.

8.1.1 Elementi ocenjevanja pri nadzoru nad železniškim sistemom

Železniški sistem v Republiki Sloveniji sestavljajo omrežje v Republiki Sloveniji in tirna vozila, namenjena vožnji po tem omrežju. Železniški sistem se deli na strukturne in operative podsisteme. V nadaljevanju se navajajo posamezni podsistemi in njihovi elementi ter področja nadzora pri elementu posameznega podsistema.

1 Strukturni podsistemi:

1.1 Stabilne naprave:

a) infrastruktura

- skladnost podsistema (dela podsistema) v času njegovega obratovanja s TSI in nacionalnimi predpisi,
- skladnost v podsistem vgrajenih komponent interoperabilnosti z bistvenimi zahtevami,
- skladnost registra infrastrukture z nacionalnimi in evropskimi zahtevami
- vzdrževanje podsistema;

b) energija

- skladnost podsistema (dela podsistema) v času njegovega obratovanja s TSI in nacionalnimi predpisi,
- skladnost v podsistem vgrajenih komponent interoperabilnosti z bistvenimi zahtevami,
- skladnost registra infrastrukture z nacionalnimi in evropskimi zahtevami
- vzdrževanje podsistema;

c) vodenje in upravljanje ter signalizacija ob progi

- skladnost podsistema (dela podsistema) v času njegovega obratovanja s TSI in nacionalnimi predpisi,
- skladnost v podsistem vgrajenih komponent interoperabilnosti z bistvenimi zahtevami,
- skladnost registra infrastrukture z nacionalnimi in evropskimi zahtevami
- vzdrževanje podsistema.

1.2 Mobilna podsistema:

č) vodenje in upravljanje ter signalizacija na vozilu

- skladnost podsistema (dela podsistema) v času njegovega obratovanja s TSI in nacionalnimi predpisi,
- skladnost v podsistem vgrajenih komponent interoperabilnosti z bistvenimi zahtevami,
- vzdrževanje podsistema;

d) tirna vozila

- skladnost podsistema (dela podsistema) v času njegovega obratovanja s TSI in nacionalnimi predpisi,
- skladnost v podsistem vgrajenih komponent interoperabilnosti z bistvenimi zahtevami,
- vzdrževanje podsistema,
- dovoljenje za dajanje tirnega vozila na trg,
- skladnost tirnega vozila s progo,
- uvrstitev tirnega vozila v vlak, v katerem naj bi obratovalo, pri čemer se upoštevajo SVU in TSI za vodenje ter upravljanje prometa,
- registracija tirnih vozil z dovoljenjem za dajanje na trg,
- skladnost tirnih vozil z dovoljenim tipom tirnega vozila,
- register tirnih vozil.

2 Operativni podsistemi:

a) vodenje in upravljanje prometa

- b) skladnost podsistema (dela podsistema) v času njegovega obratovanja s TSI in nacionalnimi predpisi,
- c) skladnost v podsistem vgrajenih komponent interoperabilnosti z bistvenimi zahtevami,
- d) vzdrževanje podsistema;

b) vzdrževanje

- skladnost podsistema (dela podsistema) v času njegovega obratovanja s TSI in nacionalnimi predpisi,
- skladnost v podsistem vgrajenih komponent interoperabilnosti z bistvenimi zahtevami,
- vzdrževanje podsistema;

c) telematske aplikacije za potniški in tovorni promet

- skladnost podsistema (dela podsistema) v času njegovega obratovanja s TSI in nacionalnimi predpisi,
- skladnost v podsistem vgrajenih komponent interoperabilnosti z bistvenimi zahtevami,
- vzdrževanje podsistema.

8.1.2 Elementi ocenjevanja pri nadzoru nad prevozniki:

- ustreznost, izvajanje in uporaba SVU, predvsem:
 - izpolnjevanje pogojev za veljavnost enotnega varnostnega spričevala,
 - vodenje registra spričeval strojevodij,
 - prijave, raziskave izrednih dogodkov in sprejetje preprečevalnih ukrepov,
 - uspešnost pri zagotavljanju varnosti aktivnih udeležencev v železniškem prometu,
 - zagotavljanje enakopravnega in nediskriminatornega dostopa do sredstev za usposabljanje strojevodij in spremljevalnega osebja na vlaku,
 - ustreznost dovoljenj in spričeval za strojevodjo,

- zdravstvene zmožnosti, ugotavljanje prisotnosti alkohola ali psihoaktivnih sredstev pri OVKN,
- strokovna usposobljenost OVKN (strojevodja, spremljevalno osebje vlaka in drugi),
- izpolnjevanje zdravstvenih pogojev in strokovne usposobljenosti za opravljanje nalog v zvezi z varnostjo, kakorot so opredeljene v SVU, OVKN, ki niso strojevodje in niso opredeljeni v TSI,
- predložitev letnega varnostnega poročila za prejšnje koledarsko leto varnostnemu organu.

8.1.3 Elementi ocenjevanja pri nadzoru nad upravljavcem

- ustreznost, izvajanje in uporaba SVU,
- veljavnost VP,
- vodenje in izvajanje sprotnega posodabljanja registra železniške infrastrukture,
- prijave, raziskave izrednih dogodkov in sprejem preventivnih ukrepov,
- uspešnost pri zagotavljanju varnosti aktivnih udeležencev v železniškem prometu,
- zagotavljanje enakopravnega in nediskriminatornega dostopa do sredstev za usposabljanje strojevodij in spremljevalnega osebja na vlaku,
- ustreznost dovoljenj in spričeval za strojevodjo,
- zdravstvene zmožnosti, ugotavljanje prisotnosti alkohola ali psihoaktivnih sredstev pri OVKN,
- strokovna usposobljenost OVKN (prometnik, strojevodja, spremljevalno osebje vlaka ...),
- izpolnjevanje zdravstvenih pogojev in strokovne usposobljenosti za opravljanje nalog v zvezi z varnostjo, kakor so opredeljene v SVU, in OVKN, ki niso strojevodje in niso opredeljeni v TSI,
- predložitev letnega varnostnega poročila za prejšnje koledarsko leto varnostnemu organu.

8.1.4 Elementi ocenjevanja pri nadzoru nad subjekti zadolženimi za vzdrževanje tirnih vozil:

- veljavnost in izpolnjevanje pogojev za izdano spričevalo subjektu, zadolženemu za vzdrževanje tirnih vozil,
- izpolnjevanje pogojev za izdano spričevalo o funkciji izvajanja vzdrževanja vozil ali njihovih delov (vzdrževanje tirnih vozil),
- izvajanje nalog v skladu z izdanim spričevalom subjektu, zadolženemu za vzdrževanje tirnih vozil,
- ustreznost sistema vzdrževanja tirnih vozil.

8.1.5 Elementi ocenjevanja pri nadzoru nad centri za usposabljanje, centri za preverjanje in ocenjevalci strojevodij:

- veljavnost in izpolnjevanje pogojev za pooblastilo centrov usposabljanja, centrov preverjanja in ocenjevalcev,
- izvajanje nalog centrov usposabljanja, centrov preverjanja in ocenjevalcev,
- ustreznost sistema usposabljanja in preverjanja.

8.1.6 Elementi ocenjevanja pri nadzoru usposobljenosti priglašeni oziroma imenovani organov:

- veljavnost in izpolnjevanje pogojev določenih priglašeni oziroma imenovani organov,
- izvajanje nalog priglašeni in imenovani organov,
- ustreznost sistema poslovanja priglašeni in imenovani organov.

9 Ocenjevalna merila

Za določanje ravni tveganja varnostni organ uporablja ocenjevalna merila, s katerimi ocenjuje različne elemente ocenjevanja oziroma različna področja nadzorovancev.

Osnovna ocenjevalna merila, ki jih varnostni organ uporablja, so:

- pogostost kršitev/neustreznosti,
- število nesreč/incidentov,
- čas opravljanja dejavnosti/obratovanja,
- odzivnost izvajanja izrečenih ukrepov,
- ustreznost SVU.

Poleg vnaprej določenih osnovnih ocenjevalnih meril bo varnostni organ po potrebi uporabljal tudi druga merila, ki jih ni mogoče predvideti in jim določiti njihovih elementov. Ti so odvisni od vstopnih informacij in področij morebitnega nadzorovanja ali potrebnosti morebitnega normiranja.

10 Vrste in ravni tveganja

10.1 Vrste tveganja

Pri upravljanju železniškega sistema, izvajanju železniškega prometa in opravljanju drugih nalog, povezanih z upravljanjem železniškega sistema in izvajanjem železniškega prometa, nastajajo različna varnostna tveganja, ki jih je treba prepoznati in obvladovati. Varnostna tveganja se lahko pojavijo v povezavi s tehničnim sistemom, človeškimi viri ali organizacijskimi dejavniki. Za varno delovanje železniškega sistema in nadzor nad posameznimi tveganji so odgovorni upravljavec, prevozniki, pogodbeniki, subjekti, zadolženi za vzdrževanje tirnih vozil, centri usposabljanja, centri preverjanja ter drugi subjekti, vključeni v delovanje železniškega sistema. Vrste tveganja, ki jih zaznava varnostni organ:

- tveganje, povezano z dejavnostjo nadzorovanja,
- tveganje, povezano z dejavnostjo pogodbenikov in dobaviteljev nadzorovanja (sklenjena pogodba, ki vključuje ustrezne varnostne kazalnike in merila kakovosti),
- tveganje, ki nastane zaradi dejavnosti drugih strank zunaj železniškega sistema – nastane kot posledica zunanje dejavnosti in lahko pomeni tveganje za železniški promet (nivojski prehodi, železniške konstrukcije).

10.2 Ravni tveganja

Varnostni organ pogostost in obseg nadzorov načrtuje na podlagi ugotovljene stopnje ravni tveganja posameznega nadzorovanja. V ta namen je določenih pet ravni tveganja, pri čemer je prva raven določena kot najvišja stopnja tveganja za nastanek negativnih posledic neustrezne ureditve posameznega elementa oziroma strukture nadzorovanega področja, peta raven pa kot najnižja stopnja tveganja za nastanek negativnih posledic neustrezne ureditve posameznega elementa oziroma strukture nadzorovanega področja. Skupna stopnja ravni tveganja posameznega nadzorovanja se določi kot vsota ravni tveganja po posameznem ocenjevalnem merilu. Vsaka raven tveganja se vrednoti z določeno vrednostjo, in sicer:

- prva raven = 1,
- druga raven = 2,
- tretja raven = 3,
- četrta raven = 4 in
- peta raven = 5.

Za določanje ravni tveganja po posameznih ocenjevalnih merilih varnostni organ uporabi različne modele.

Pri prevoznikih, upravljavcu, in ECM varnostni organ uporabi vrednostni model, količinski model, zrelostni model upravljanja – SVU in zrelostni model upravljanja – izvrševanje izrečenih ukrepov.

Pri centrih usposabljanja, ocenjevalcih, centrih preverjanja, priglašeni in imenovani organi varnostni organ uporabi zrelostni model upravljanja – poslovnik, in zrelostni model upravljanja – izvrševanje izrečenih ukrepov.

Zrelostni model upravljanja bo smiselno uporabljen tudi za določitev ravni tveganja za odzivnost izvajanja izrečenih ukrepov. Ni nujno, da bo varnostni organ pri vseh nadzorovancih uporabil vse modele oziroma opredelil vse ravni tveganja, saj so odvisne tudi od vrste izvajanja nalog v okviru upravljanja železniškega sistema oziroma izvajanja železniškega prometa. Pri posameznem modelu se tako navaja ocenjevalno merilo, ki bo vrednoteno po posameznem modelu. Ker je pomembnost ocenjevalnega merila pri posameznem nadzorovancu lahko različna, bo varnostni organ pri posamezni ravni tveganja po potrebi uporabil korekcijski faktor.

10.2.1 Raven tveganja – vrednostni model (VM)

Z vrednostnim modelom bo varnostni organ določil raven tveganja s količinsko opredelitvijo ocenjevalnega merila v določenem obdobju. Najprej bo opredelil količino ocenjevalnega merila za eno leto, po potrebi pa tudi za krajše ali daljše obdobje z upoštevanjem korekcijskega

faktorja. Po navedenem modelu se določata merili pogostost ugotovljenih kršitev/neustreznosti in število nesreč/incidentov. Večja vrednost pomeni višjo raven tveganja oziroma številčno nižjo vrednost ravni.

Osnovna opredelitev je en dogodek (= 1), medtem ko se bo vrednost merila povečala desetkrat:

- če pride ali bi lahko prišlo do hujšega poškodovanja ali smrti ljudi in je ugotovljena odgovornost nadzorovanca,
- večje materialne škode in je ugotovljena odgovornost nadzorovanca.

Pri določitvi ravni tveganja se upošteva vsota vrednosti merila v obdobju odločanja o stopnji ravni tveganja, in sicer pomeni vsota:

- do 5 raven tveganja 5,
- od 6 do 20 raven tveganja 4,
- od 21 do 40 raven tveganja 3,
- od 41 do 60 raven tveganja 2 in
- nad 61 raven tveganja 1.

10.2.2 Raven tveganja – količinski model (KM)

Čas opravljanja dejavnosti oziroma obratovanja kot enega od ocenjevalnih meril bo varnostni organ določil s količinskim modelom. Čas opravljanja dejavnosti oziroma obratovanja nadzorovanca se bo opredelil tako, da bodo v prvo raven spadali nadzorovanci, ki opravljajo dejavnost v Republiki Sloveniji od nič do dve leti, v drugo raven nadzorovanci z opravljanjem dejavnosti več kot dve leti do pet let, v tretjo nadzorovanci, ki opravljajo dejavnost več kot pet let do deset let, v četrto nadzorovanci, ki opravljajo dejavnost več kot deset let do petnajst let, in v peto raven nadzorovanci, ki opravljajo dejavnost oziroma obratujejo več kot petnajst let.

10.2.3 Raven tveganja – zrelostni model upravljanja (ZMU)

Tako se na primer opisuje določitev ravni tveganja z zrelostnim modelom upravljanja uspešnosti SVU kot enim od elementov za določitev skupne ravni tveganja posameznega nadzorovanca.

Po dodelitvi EVS ali VP varnostni organ nadzira učinkovito izvajanje SVU. V ta namen uporablja zrelostni model upravljanja, s katerim lahko presodi, kako uspešno delujejo SVU prevoznikov in upravljavca.

Zrelostni model upravljanja pokaže sliko uspešnosti posameznega SVU in poudari manj uspešna področja, kjer so potrebne izboljšave.

Zrelostni model upravljanja temelji na posameznih delih SVU, kakor so določeni v prilogah I in II k Uredbi 762. Model za prikaz uspešnosti SVU uporablja ravni v razponu od 1 do 5, kjer je 1 zelo slabo delovanje SVU, 5 pa odlično delovanje.

Od druge ravni naprej (izpolnjevanje osnovnih zakonskih zahtev) je pri napredovanju na naslednjo raven opazen razvoj. Zato se raven pod drugo ne upošteva, tretja, četrta in peta raven pa se upoštevajo skupaj – ko torej organizacija doseže drugo raven, pomeni, da izpolnjuje osnovne zakonske zahteve. Organizacija ima na tretji ravni uveden sprejemljiv in

dosleden standard za sistem upravljanja varnosti, ki ga je sposobna vzdrževati, tako da lahko napreduje na višje ravni. Semafori prikaz nam v osnovi pokaže, da je na prvi ravni (rdeča) uspešnost organizacije slaba, na drugi ravni (rumena) je ustrezna in dosledna, in čim bolj se približuje tretji, četrti ter peti ravni (zelena), tem bolj se približuje odličnosti.

Iz modela je razvidno, da se lahko šteje, da SVU zagotavlja ustrezno obvladovanje tveganj in ustrezen nadzor nad njimi, kadar organizacija doseže tretjo raven. Ta raven je nad ravni, ki dosega osnovno skladnost z zakonskimi zahtevami (druga raven).

Semafori sistem po ravneh

<i>Elementi SVU</i>	<i>Prva raven</i>	<i>Druga raven</i>	<i>Tretja raven</i>	<i>Četrta raven</i>	<i>Peta raven</i>
Organizacijska zasnova					
Vodenje					
Vodenje in zavezanost					
Varnostna politika					
Organizacijske vloge, odgovornosti in pristojnosti					
Posvetovanje z osebjem in drugimi stranmi					
Načrtovanje					
Ukrepi za obravnavanje tveganj					
Varnostni cilji in načrtovanje					
Podpora					
Viri					
Usposobljenost					
Ozaveščenost					
Informacijske in komunikacijske dejavnosti					

Semaforni sistem po ravneh

<i>Elementi SVU</i>	<i>Prva raven</i>	<i>Druga raven</i>	<i>Tretja raven</i>	<i>Četrta raven</i>	<i>Peta raven</i>
Dokumentirane informacije					
Integracija človeških in organizacijskih dejavnikov					
Obratovanje					
Načrtovanje in nadzor obratovanja					
Upravljanje sredstev					
Izvajalci, partnerji in dobavitelji					
Upravljanje sprememb					
Ravnanje v izrednih razmerah					
Ocena uspešnosti					
Spremljanje					
Notranja presoja					
Vodstveni pregled					
Izboljšanje					
Izsledki iz nesreč in incidentov					
Stalno izboljševanje					

Zrelostni model upravljanja SVU prevoznikov in upravljavca lahko določimo tudi matematično, ko 23 elementov SVU ocenimo od 1 do 5 oziroma jih uvrstimo na ustrezno raven in delimo s številom ocenjevanih elementov.

Pri nadzoru subjektov, zadolženih za vzdrževanje vozil, se za uporabo zrelostnega modela upravljanja upoštevajo zahteve oziroma merila iz priloge II Uredbe 779.

Pri nadzoru priglašanih oziroma imenovanih organov se za uporabo zrelostnega modela upravljanja upoštevajo zahteve oziroma merila iz tehničnega dokumenta.

ZMU(SVU) = raven tveganja

A = vsota pregledanih elementov

B = ocenjevani element SVU

C = dosežena raven uspešnosti od 1 (najslabše) do 5 (najboljše)

$$A = (B \times C) + (B \times C) + \dots$$

D = število pregledanih elementov

$$ZMU(SVU) = \frac{A}{D}$$

Fiktivni primer izračuna ravni tveganja za PODJETJE 1:

Pregledanih je bilo 18 podanih elementov ocenjevanja, skupno so dosegli 81 točk.

$$ZMU(SVU) = \frac{81}{18} = 4,5$$

Primeri doseženih končnih vrednosti

Organizacija	Vsote pregledanih elementov	Število pregledanih elementov	Dosežena vrednost
Podjetje 1	81	18	4,5
Podjetje 2	32	10	3,2
Podjetje 3	20	8	2,5
Podjetje 4	15	10	1,5

Maksimalna dosežena vrednost je 5, kar pomeni odlično delovanje ocenjenih elementov SVU in najnižjo možno raven tveganja.

Dosežena vrednost	RAVEN TVEGANJA
1–1,5	1
1,6–2,5	2
2,6–3,5	3
3,6–4,5	4
4,6–5	5

Varnostni organ rezultate zrelostnega modela upravljanja uporablja kot prispevke k lastni strategiji nadzora (in s tem tudi k načrtom nadzora). V praksi to lahko pomeni, da je manj nadzora namenjenega organizacijam ali delom organizacij, ki so pri zrelostnem modelu upravljanja dosegli visoko raven, kakor tistim, ki so v celoti ali na nekaterih področjih dosegli nižje ravni.

V ciklu veljavnosti VP oziroma EVS bo varnostni organ izvedel vsaj eno presojo SVU z uporabo zrelostnega modela upravljanja.

Zrelostni model upravljanja bo varnostni organ s potrebnimi prilagoditvami elementov nadzora uporabil tudi pri ocenjevalnem merilu »odzivnost izvajanja izrečenih ukrepov«. Pri določanju ravni tveganja navedenega ocenjevalnega merila bo varnostni organ ocenjeval te elemente:

Elementi izvajanja izrečenih ukrepov	Prva raven	Druga raven	Tretja raven	Četrta raven	Peta raven
Odzivnost na izrečene ukrepe					
Evidentiranje ukrepov					
Načrtovanje in usmeritve za odpravo nepravilnosti					
Posvetovanje z osebjem in poučitev osebja					
Ukrepi za izboljšanje					
Sprejetje in upravljanje sprememb					
Izvajanje sprememb					
Ocena uspešnosti					
Spremljanje					
Notranja presoja					
Vodstveni pregled					
Izboljšanje					
Izsledki o nepravilnostih					
Stalno izboljševanje					

Zrelostni model upravljanja – izvrševanje izrečenih ukrepov prevoznikov in upravljavca – lahko določimo tudi matematično, ko deset elementov ocenimo od 1 do 5 oziroma jih uvrstimo na ustrezno raven in delimo s številom ocenjevanih elementov.

ZMU(IIU) = raven tveganja

A = vsota pregledanih elementov

B = ocenjevani element izvrševanja izrečenih ukrepov

C = dosežena raven uspešnosti od 1 (najslabše) do 5 (najboljše)

$$A = (B \times C) + (B \times C) + \dots$$

D = število pregledanih elementov

$$ZMU(IIIU) = \frac{A}{D}$$

Fiktivni primer izračuna ravni tveganja za PODJETJE 1:

Pregledanih je bilo osem podanih elementov ocenjevanja, skupno so dosegli 35 točk.

$$ZMU(SVU) = \frac{35}{8} = 4,34$$

Primeri doseženih končnih vrednosti

Organizacij a	Vsote pregledanih elementov	Število pregledanih elementov	Dosežena vrednost
Podjetje 1	35	8	4,3
Podjetje 2	23	7	3,3
Podjetje 3	20	9	2,2
Podjetje 4	11	10	1,1

Maksimalna dosežena vrednost je 5, kar pomeni odlično delovanje ocenjenih elementov izvrševanja izrečenih ukrepov in najnižjo možno raven tveganja.

Dosežena vrednost	RAVEN TVEGANJA
1–1,5	1
1,6–2,5	2
2,6–3,5	3
3,6–4,5	4
4,6–5	5

11 Določitev stopnje ravni tveganja

11.1 Določitev stopnje ravni tveganja za prevoznike in upravljavca

Varnostni organ glede na določitev stopnje ravni tveganja načrtuje pogostost in obseg nadzorov posameznega nadzorovanja. Stopnja ravni tveganja je eno od osrednjih meril za določitev pogostosti in obsega nadzora, ni pa edino. Pogostost in obseg nadzorov se bosta določala tudi na podlagi drugih meril, ki niso zajeta v izračunu stopnje ravni tveganja (pritožbe uporabnikov storitev, izredni dogodki, informacije pri izdaji varnostnega pooblastila ali enotnega varnostnega spričevala in podobno).

Stopnja skupne ravni tveganja se izračuna po formuli:

$$SRT = VM + KM + ZMU(SVU) + ZMU(IIU),$$

pri čemer je:

- SRT: skupna raven tveganja,
- VM: vrednostni model,
- KM: količinski model,
- ZMU(SVU): zrelostni model upravljanja – SVU,
- ZMU(IIU): zrelostni model upravljanja – izvrševanje izrečenih ukrepov.

Nižja vsota skupne vrednosti ravni tveganja pomeni višjo raven tveganja za izvajanje dejavnosti nadzorovanja, s povečevanjem skupne vrednosti ravni tveganja pa se raven tveganja znižuje.

Da bi pregled tveganja naredili bolj pregleden, smo najprej izračunali absolutne največje možne ocene, ki jih je sploh mogoče doseči (najboljša možna učinkovitost), potem pa še za vsako fiktivno podjetje posamično po prej podani enačbi.

Po tem izračunu se skupni rezultat vsakega podjetja preprosto deli z najvišjim možnim rezultatom in pomnoži s 100. To je najlažje predstaviti z naslednjimi fiktivnimi primeri:

Organizacija	Skupna ocena org.	Končne ocene/največje ocene	Vrednosti v %
Podjetje A	11,5	0,575	57,5
Podjetje B	6,9	0,345	34,5
Podjetje C	15,8	0,79	79
Podjetje D	20	1	100
Podjetje E	18,1	0,905	90,5
Podjetje F	13,2	0,66	66
Podjetje G	14,3	0,143	14,3
Podjetje H	9,9	0,495	49,5
Podjetje I	3,6	0,18	18

Primer za podjetje A:

$$\text{skalirana skupna ocena} = \frac{11,5}{20} \times 100 = 57,5 \%$$

V prvo skupino spadajo nadzorovanci, ki po odstotkovni določitvi uspešnosti nadzorovanja glede na vrednost najbolje ocenjenega nadzorovanja dosegajo 67 % ali več uspešnosti, v drugo skupino nadzorovanci, ki dosegajo od 33 do 66 %, in v tretjo skupino nadzorovanci, ki dosegajo do 32 % uspešnosti najbolje ocenjenega nadzorovanja.

11.2 Določitev stopnje ravni tveganja za subjekte, zadolžene za vzdrževanje tirnih vozil

Pri določitvi stopnje ravni tveganja subjekta, zadolženega za vzdrževanje tirnih vozil, se smiselno uporablja enaka enačba:

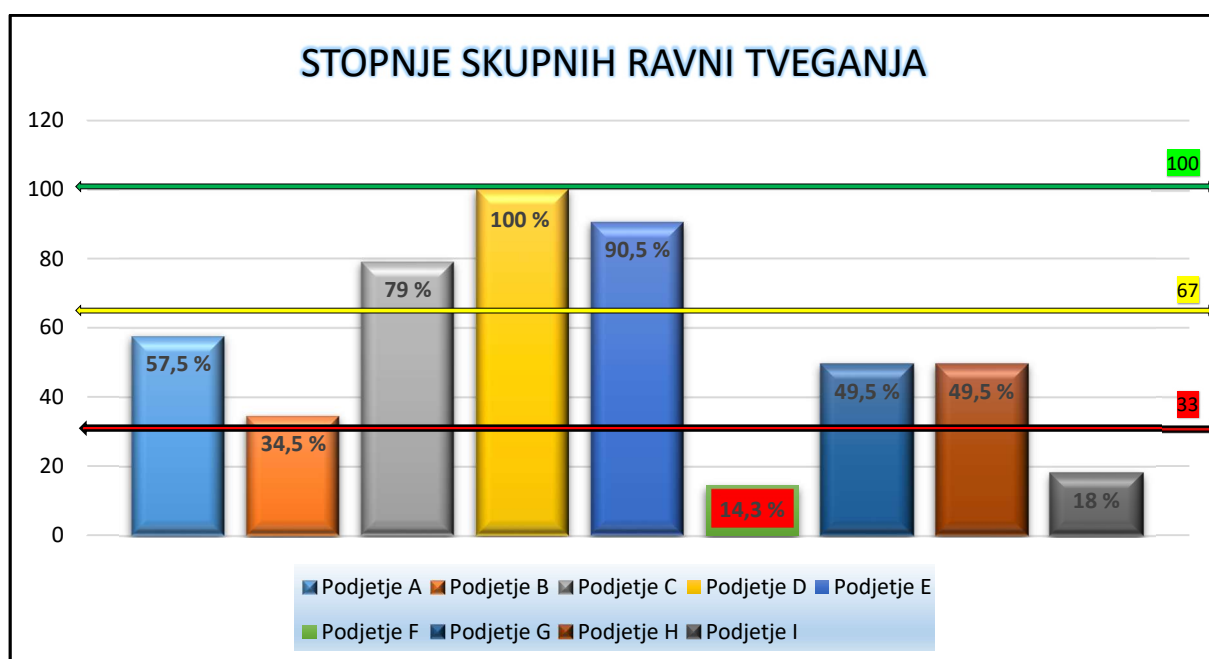
$$SRT = VM + KM + ZMU(SVU) + ZMU(IIU)$$

z upoštevanjem, da imajo ti nadzorovanci za svoje organizacijske strukture in delovanje izdelane poslovniške.

11.3 Določitev stopnje ravni tveganja za centre usposabljanja, ocenjevalce, centre preverjanja strojevodij, priglāsene in imenovane organe

Pri določitvi stopnje ravni tveganj centrov usposabljanja, ocenjevalcev, centrov preverjanja, priglāsenih in imenovanih organov se za določitev stopnje ravni tveganja uporablja nekoliko spremenjena enačba:

$$\text{SRT} = \text{ZMU(POSL)} + \text{ZMU(IIU)}$$



Glede na izračunano skupno raven tveganja se nadzorovanci po uspešnosti obvladovanja tveganj razdelijo v tri skupine. Z uvrstitvijo v določeno skupino se načrtujeta pogostost in obseg nadzorov posameznega nadzorovanca.

Nadzorovanci prve skupine bodo enkrat na leto napovedano nadzorovani na slabše ocenjenih področjih, nadzorovanci druge skupine bodo enkrat na leto napovedano in enkrat na leto nenapovedano nadzorovani na slabših področjih, nad nadzorovanci tretje skupine pa bo enkrat na leto izveden celoten nadzor poslovanja, enkrat na leto napovedan in enkrat na leto nenapovedan nadzor nad najslabše ocenjenimi področji.

12 Izvajanje

Varnostni organ s to strategijo oblikuje tudi model za obvladovanje neskladnosti in tam, kjer je to tudi ustrezno, predvideva sprejem ustreznih ukrepov. Neskladnosti se zgodijo, kadar organizacijski akti (SVU, poslovniški, sistemi delovanja in drugi) ne izpolnjujejo ključne zahteve

na področju nadzorovanja tveganj oziroma kadar pride do neskladnosti med zahtevami EU oziroma nacionalnega prava in ugotovljenim dejanskim stanjem na določenem področju nadzora. Ukrepi, ki jih varnostni organ lahko uporabi, temeljijo na ključnih načelih nadzora. Ukrepi varnostnega organa so določeni v ZVZelP-1, in sicer v 18. in 97. členu, prekrškovne sankcije pa v od 99. do 103. členu.

Model omogoča pomoč pri odločanju o izvajanju na podlagi analize razlike glede tveganja. Čim večja je razlika glede tveganja, to je razlika med pričakovanim položajem organizacije, če se vsa pravila ustrezno izvajajo, in dejanskim položajem, tem večji je ukrep, ki ga je treba pričakovati.

Razlike med referenčno stopnjo (stopnjo tveganja, dovoljeno v skladu z zakonodajo, standardi) in stopnjo, na kateri je organizacija v praksi, se imenujejo razlike glede tveganja. Razliko med dejanskim in pričakovanim stanjem je mogoče oceniti na naslednje načine (povzeto po smernicah Model upravljanja izvrševanja):

- **Zelo velika** razlika pomeni zelo veliko neskladnost z zahtevami EU in/ali nacionalnega prava. Popolna odsotnost varnostnega nadzora lahko na primer neposredno povzroči nevarne dogodke; to pomeni, da je razlika zelo velika.

Primer: Prevoznik v SVU navaja, da ima vzpostavljeno celovito usposabljanje in program upravljanja za strojevodje. Pri nadzornih dejavnostih je ugotovljeno, da ni prenosov z zapisovalnikov podatkov za spremljanje ravnanja strojevodij pri vožnji, vodja ni nadziral ravnanja strojevodij pri vožnji, pojavljajo se številni incidenti, ki so jih povzročili strojevodje (prevoz signalov in podobno).

- **Velika** razlika pomeni veliko neskladnost z zahtevami prava Unije in/ali nacionalnega prava, na primer vztrajna ali namerna neskladnost pri vzdrževanju odobrene interoperabilne infrastrukture v skladu z dogovorjenimi tehničnimi specifikacijami za interoperabilnost. To lahko vpliva tudi na zmogljivost tirnih vozil ali infrastrukture ter na druge prevoznike v železniškem prometu.

Primer: Upravljevec infrastrukture navaja, da ima vzpostavljen sistem upravljanja usposobljenosti, ki obravnava zahteve glede usposobljenosti lastnega in pogodbenega osebja, ki opravlja delo v njegovem imenu. Pri nadzornih dejavnostih pa je ugotovljeno, da obstajajo podizvajalci glavnega pogodbenika, ki niso vključeni v sistem upravljanja usposobljenosti.

- **Zmerna** razlika pomeni, da je v organizacijskih aktih nadzorovanja razlika, ki ni ustrezna, vendar je v okviru nadzora tveganja teh neskladnosti malo in ni verjetno, da bodo škodljivo vplivale na varnost. Razlika glede tveganja je sorazmerno majhna, posledice pa ne dovolj velike, da bi vzbujale resno zaskrbljenost.
- **Majhna** razlika pomeni, da je razlika v organizacijskih aktih nadzorovanja majhna in jo je mogoče zlahka popraviti. Neskladnosti s pravom Unije in nacionalnim pravom so majhne. Razlika glede tveganja je majhna in morebitne težave je mogoče zlahka odpraviti.

Za določitev tveganja in s tem razlike glede tveganja (to je razlike med dejanskim in referenčnim tveganjem) z vidika nadzora se uporabljajo trije elementi tveganja:

- **posledice** pomenijo vrsto škode, katere nastanek lahko upravičeno pričakujemo,

- **verjetnost** pomeni verjetnost, da se dogodek zgodi, pri čemer to pomeni dogodek, ki bi lahko povzročil nastanek škode,
- **obseg** pomeni število ljudi, ki se lahko poškodujejo, ali predvideno višino nastale škode.

Varnostni organ glede na ugotovljeno neskladnost ukrepa različno, in sicer:

- **Zelo velika neskladnost:** v tem primeru pozove organizacijo k aktivnemu odpravljanju neskladnosti, tako da organizacija sprejme in izvaja akcijski načrt, ali odredi organizaciji ukrepe za odpravo neskladnosti v skladu z 18. in 97. členom ZVZelP-1. Varnostni organ spremlja izvajanje izrečenih ukrepov ali/in akcijskega načrta. Če se organizacija ne odzove pozivu/izreku varnostnega organa, ta začne postopek **razveljavitve** izdanega upravnega akta (EVS, VP, pooblastila in podobno) ali sprejme prisilne ukrepe za izvršitev izrečenega ukrepa v skladu z nacionalno zakonodajo. Pooblaščen oseb varnostnega organa izreče tudi prekrškovno sankcijo – globo.
- **Velika neskladnost:** v tem primeru varnostni organ pozove organizacijo k aktivnemu odpravljanju neskladnosti. Organizacija sprejme in izvaja akcijski načrt ali se organizaciji odredijo ukrepi za odpravo neskladnosti v skladu z 18. in 97. členom ZVZelP-1. Varnostni organ spremlja izvajanje izrečenih ukrepov ali/in akcijskega načrta. Če se organizacija ne odzove pozivu/izreku varnostnega organa, ta začne postopek **omejitve** (EVS, VP, pooblastila in podobno) ali sprejme prisilne ukrepe za izvršitev izrečenega ukrepa v skladu z nacionalno zakonodajo. Pooblaščen oseb varnostnega organa izreče tudi prekrškovno sankcijo – globo oziroma opomin.
- **Zmerna neskladnost ali majhna neskladnost:** v tem primeru varnostni organ ne ukrepa v zvezi z izdanim upravnim aktom, ampak le odredi ukrepe za odpravo neskladnosti v skladu z 18. in 97. členom ZVZelP-1. Če nadzorovanec ne ravna v skladu z izrečenim ukrepom, varnostni organ sprejme prisilne ukrepe za izvršitev izrečenega ukrepa v skladu z nacionalno zakonodajo. Pooblaščen oseb varnostnega organa izreče tudi prekrškovno sankcijo – opomin oziroma opozorilo.

13 Kako pripraviti načrt nadzora

Načrt nadzora zagotavlja praktično uporabo nadzorne strategije v času njenega trajanja. Ker načrt nadzora izhaja iz nadzorne strategije, temelji na ugotovljenih tveganjih, za katera se zahteva nadzor v okviru nadzorne strategije.

V načrtu nadzora se opredeli, kako se bodo izmenjevale informacije med postopkom nadzora nadzorovancev, po potrebi po uskladitvi z Agencijo, kadar ta opravlja naloge organa za izdajo EVS, in z drugimi nacionalnimi varnostnimi organi, če gre za čezmejno delovanje nadzorovanca.

Načrt nadzora varnostnega organa je sestavni del načrta dela AŽP, ki je sprejet po postopku, določenem za celotno AŽP, in opredeljuje glavna področja nadzora, ključne naloge nadzora in nadzorovance v skladu s strategijo nadzora. Posebna pozornost je, kakor je opredeljeno v

strategiji, namenjena področjem, v okviru katerih bi lahko bila zaradi nespoštovanja predpisov neposredno ogrožena človeška življenja ali zdravje ljudi ali bi nastala večja materialna škoda.

Varnostni organ glede na obseg nadzora izvaja celovite in tematske nadzore. Celoviti nadzori se izvajajo z namenom celovitega pregleda nad zakonitostjo in strokovnostjo dela nadzorovanca. Tematski nadzori se pri zavezancih opravljajo na delu posameznega področja, ki je z vidika uresničevanja posameznega materialnega predpisa posebno problematično, ali pa z namenom pridobivanja podatkov o resničnem stanju na določenem področju nadzora. Pri izvajanju nadzora varnostni organ uporablja tehnike nadzora, opredeljene s to strategijo, odvisno od obsega in vrste nadzora ter nadzorovanca, ki ga nadzira.

Glede na ugotovitve opravljenih nadzorov oziroma glede na spremembo ravni tveganja za posamezno področje nadzora bodo prednostne naloge, določene s to strategijo, po potrebi spremenjene.

14 Povzetek

AŽP je kot varnostni organ v Republiki Sloveniji pridobila pristojnost nadzora v skladu z ZZelP in ZVZelP-1 leta 2018 ter ob usmeritvah Uredbe 761, pri čemer je bil v skladu z ZZelP in ZVZelP-1 začetek izvajanja pristojnosti nadzora prenesen v leto 2019.

Z navedeno strategijo varnostni organ vzpostavlja temelje nadzora po Uredbi 761, ZZelP in ZVZelP-1, s čimer upošteva smernice Agencije ter uveljavlja z Uredbo 761, ZZelP, ZVZelP-1, ZP-1 in ZIN predpisani in predlagani postopek nadzora, tehnike nadzora in načela nadzora, opredeljuje ravni tveganja in ocenjevalna merila ter določa glavne in druge ravni nalog nadzora. Smiselno velja tudi za subjekte, zadolžene za vzdrževanje ob upoštevanju Uredbe 779. S strategijo se opredeljujejo tako osnovni kadrovski sestav oseb, ki bodo izvajale nadzor, kakor tudi merila in ukrepi, ki jih bodo osebe uporabljale in izvajale v postopku nadzora.

Sprejeta strategija temelji na dosedanjih spoznanjih, ugotovitvah, podatkih in drugih informacijah ter je od družbenih in drugih okoliščin odvisen dokument, podvržen stalnim spremembam in dopolnitvam ter prilagoditvam. Sprejeta strategija nadzora se bo sproti prilagajala družbenim spremembam, varnosti železniškega prometa in splošni družbeni varnosti ter zavezujočim nacionalnim in mednarodnim usmeritvam.

Strategija se bo spreminjala po ustaljenem postopku varnostnega organa ob upoštevanju naštetih okoliščin in rezultatov nadzorov.