

STRATEGIJA

nadzora željezničkog sustava u Republici Hrvatskoj

Zagreb, prosinac 2023.

KLASA: 001-01/23-02/01

URBROJ: 387-03/01-23-02

Ova elektronička isprava potpisana je kvalificiranim elektroničkim potpisom sukladno EU Uredbi 910/2014/EU (eIDAS) koji je vidljiv na posljednjoj nenumeriranoj stranici ovog dokumenta. Provjera potpisa vrši se skeniranjem koda na potpisu.

Upravljanje dokumentom

<i>Vrsta dokumenta</i>	Strategija
<i>Oznaka dokumenta</i>	KLASA: 001-01/23-02/01; URBROJ: 387-03/01-23-02
<i>Vlasnik</i>	Agencija za sigurnost željezničkog prometa
<i>Izdavač:</i>	Ravnatelj/Uprava za poslove inspekcije/Uprava za željezničku infrastrukturu/Uprava za željezničke prijevoznike

	<i>Izradili</i>	<i>Kontrolirao</i>	<i>Odobrio</i>
<i>Ime i prezime:</i>	Goran Jurišić Damir Lazor i Želimir Delač	Goran Jurišić Damir Lazor Goran Zeba Ivica Ljubaj Vedran Šarac	Želimir Delač
<i>Radno mjesto:</i>	Glavni inženjer u Upravi za poslove inspekcije/Glavni inženjer u Upravi za željezničku infrastrukturu/ Ravnatelj Agencije	Glavni inženjer u Upravi za poslove inspekcije/Glavni inženjer u Upravi za željezničku infrastrukturu/Glavni inženjer u Upravi za željezničke prijevoznike	Ravnatelj Agencije
<i>Datum:</i>	01-12-2023	04-12-2023	05-12-2023
<i>Potpis i pečat:</i>			Digitalni potpis na zadnjoj stranici Strategije

Povijest izmjena

<i>Verzija</i>	<i>Datum</i>	<i>Napomena</i>
V-0; Prvi nacrt	02-12-2021	Nacrt
V-1; Prvo izdanje	10-05-2022	Konačni tekst
V-2; 1. izmjene	25-10-2022	Nova poglavlja: 6. - suradnja željezničkih inspektora, auditora i sigurnosnih ocjenitelja; 7. suradnja Agencije s AIN-om; poglavlje 9. Izvještavanje o rezultatima nadzora i učincima Strategije
V-3; 2. izmjene	05-12-2023	Novo poglavlje: Organizacijska jedinica za nadzor željezničkog sustava (auditi, inspekcija)

KLASA: 001-01/23-02/01

URBROJ: 387-03/01-23-02

Ova elektronička isprava potpisana je kvalificiranim elektroničkim potpisom sukladno EU Uredbi 910/2014/EU (eIDAS) koji je vidljiv na posljednjoj nenumeriranoj stranici ovog dokumenta. Provjera potpisa vrši se skeniranjem koda na potpisu.

Kratice

SMS – Sustav upravljanja sigurnošću (od engl. naziva: *safety management system*)

IM – Upravitelj infrastrukture (od engl. naziva: *infrastructure manager*)

RU – Željeznički prijevoznik (od engl. naziva: *railway undertaking*)

ECM – Subjekt nadležan za održavanje (od engl. naziva: *Entity in Charge of Maintenance*)

ERA – Agencija Europske unije za željeznice (*European Union Agency for Railways*)

CSM – Zajedničke sigurnosne metode (od engl.: *Common Safety Methodes*)

NSA – Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost željezničkog sustava (od engl.: *National Safety Authority*)

MMPI – Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture

R-Rizik (od engl.: *risk*)

S – Ozbiljnost pojave (od engl. naziva: *severity*)

f – učestalost pojave (od engl. naziva: *frequency*)

ŽCP – Željezničko-cestovni prijelaz

Sadržaj

Upravljanje dokumentom	2
Kratice	3
1. Uvod	5
2. Područje primjene i ciljevi nadzora	6
3. Načela nadzora i izvori informacija za ocjenu sigurnosti	8
3.1 Izvori informacija za ocjenu sigurnosti	9
4. Upravljanje Programom nadzora	10
4.1 Upravljanje Programom nadzora sa planom pojedinačnih audita	12
4.2 Izrada Programa nadzora željezničkog sustava	13
4.3 Preispitivanja i poboljšanja Programa nadzora	14
4.4 Osoblje za nadzor	14
5. Nadzor rizika u željezničkom sustavu	15
5.1 Ocjena najznačajnijih (općih) rizika i određivanje prioriteta nadzora prema područjima nadzora željezničkog sustava	16
5.1.1 Tehnički nedostaci na infrastrukturnim podsustavima (građevinski, elektroenergetski, prometno-upravljački i signalno sigurnosni) i nekvalitetno održavanje.....	17
5.1.2. Tehnički nedostaci na željezničkim vozilima, nekvalitetno održavanje	17
5.1.3. Osobni propusti izvršnih radnika	18
5.1.4. Nesmotrenost ili zlonamjerno djelovanje (vanjski utjecaj)	18
5.1.5. Vremenska nepogoda/viša sila	18
5.2. Zajednički sigurnosni pokazatelji (CSI).....	18
5.3. Ocjena razine općih rizika i prioriteta nadzora željezničkog sustava (određivanje prioriteta u suradnji sa željezničkim sektorom)	19
5.4. Ocjena usklađenosti sa sigurnosnim ciljevima, procjena razine rizika („rangiranje rizika“) i mjere za ublažavanje rizika	19
6. Suradnja između željezničkih inspektora, auditora i sigurnosnih ocjenitelja	21
7. Suradnja s Istražnim tijelom (AIN-om) i nadzor provedbe sigurnosnih preporuka	23
8. Suradnja sa susjednim tijelima nadležnim za sigurnost u sklopu prekograničnog prijevoza	24
9. Izvještavanje o rezultatima nadzora i učincima Strategije	24
10. Preispitivanje i trajna poboljšanja Strategije	25
11. Sažetak	25
Dodatak I – Dijagram tijeka razvoja Strategije	26

1. Uvod

Agencija za sigurnost željezničkog prometa (u daljnjem tekstu: Agencija) nadležna je za nadzor željezničkog sustava u Republici Hrvatskoj sukladno ovlastima propisanim u članku 8. Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (Narodne novine broj: 63/2020; u daljnjem tekstu: Zakon).

Nadzor željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture provodi se u skladu sa člankom 9. Zakona. U tom kontekstu Agencija obavlja poslove nadzora nad uspostavom sustava upravljanja sigurnošću željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture iz članka 24. i 25. Zakona. U skladu s ovom nadležnošću Agencija je dužna primijeniti načela utvrđena u odgovarajućim sigurnosnim metodama u smislu odredaba Delegirane uredbe Komisije (EU) 2018/762¹, pri čemu osigurava da aktivnosti nadzora obuhvaćaju provjeru da željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture primjenjuje:

- sustav upravljanja sigurnošću kako bi se nadgledala njihova djelotvornost,
- pojedinačne ili djelomične dijelove sustava upravljanja sigurnošću, uključujući operativne aktivnosti, pružanje usluga održavanja i opskrbu materijalima te ugovaranje vanjskih usluga kako bi se nadgledala njihova djelotvornost i
- odgovarajuće zajedničke sigurnosne metode pri čemu se aktivnosti nadzora odnose i na subjekte nadležne za održavanje.

Sukladno Delegiranoj uredbi Komisije (EU) 2018/761² Agencija je dužna nakon izdavanja jedinstvenih potvrda o sigurnosti i uvjerenja o sigurnosti provoditi nadzor sustava upravljanja sigurnošću sukladno sigurnosnoj metodi koja je propisana s ovom obvezujućom uredbom. Prema Prilogu I propisan je postupak nadzora iz članka 3. Uredbe, a u sklopu tog nadzora potrebno je uspostaviti strategiju i planove nadzora, prema kojima Agencija kao nacionalno tijelo nadležno za sigurnost mora:

(a) prikupiti i analizirati podatke/informacije iz različitih izvora kao ulazni materijal za strategiju i plan ili planove. Izvori mogu uključivati informacije prikupljene tijekom ocjenjivanja sustava upravljanja sigurnošću, rezultate prethodnih aktivnosti nadzora, informacije iz odobrenja za puštanje u uporabu infrastrukturnih podsustava ili vozila, izvješća/preporuke nacionalnih istražnih tijela u vezi s nesrećama, druga izvješća ili podatke o nesrećama/incidentima, godišnja izvješća željezničkih prijevoznika ili upravitelja infrastrukture o sigurnosti koja se dostavljaju nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost, godišnja izvješća o održavanju koja dostavljaju subjekti nadležni za održavanje, prigovore građana i druge relevantne izvore;

¹ Delegirana uredba Komisije (EU) 2018/762 od 8. ožujka 2018. o utvrđivanju zajedničkih sigurnosnih metoda u vezi sa zahtjevima za sustav upravljanja sigurnošću na temelju Direktive (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredaba Komisije (EU) br. 1158/2010 i (EU) br. 1169/2010 (Tekst značajan za EGP) (SL L 129, 25.5.2018., str. 26-48)

² Delegirana uredba Komisije (EU) 2018/761 od 16. veljače 2018 o utvrđivanju zajedničkih sigurnosnih metoda za nadzor koji provode tijela nadležna za sigurnost nakon izdavanja jedinstvene potvrde o sigurnosti ili uvjerenja o sigurnosti u skladu s Direktivom (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i vijeća te stavljanje izvan snage Uredbe Komisije (EU) br. 1077/2012 (Tekst značajan za EGP.) (SL L 129, 25.5.2018., str. 16-25)

- (b) utvrditi područja rizika u nadzornoj strategiji za ciljane aktivnosti nadzora, prema potrebi uključujući ona koja su rezultat integracije ljudskih i organizacijskih faktora te upravljanja tim faktorima;
- (c) razviti nadzorni plan ili planove, kojima pokazuje kako će provoditi nadzornu strategiju tijekom trajanja valjanih potvrda o sigurnosti i uvjerenja o sigurnosti;
- (d) izraditi početnu procjenu sredstava potrebnih za provedbu plana ili planova na temelju utvrđenih ciljanih područja;
- (e) dodijeliti sredstva za provedbu plana ili planova;
- (f) obuhvatiti u strategiji i planu/planovima nadzora sva pitanja povezana s prekograničnim operacijama ili infrastrukturom u koordinaciji s drugim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost.

2. Područje primjene i ciljevi nadzora

Cilj nadzora je provjera ispunjavanja sigurnosnih ciljeva i sukladnosti s odredbama koje se nalaze u odgovarajućem rješenju³ koje je izdala Agencija sukladno Zakonu i/ili obvezujućoj EU regulativi, a sve u svrhu kontinuiranog održavanja i povećanja sigurnosti željezničkog sustava kod subjekata nadzora u željezničkom sustavu: željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture nakon izdavanja Potvrde o sigurnosti/Uvjerenja o sigurnosti, kod subjekata nadležnih za održavanje željezničkih vozila (u daljem tekstu: ECM) nakon izdavanja Potvrde za ECM te kod centara za osposobljavanje (u nastavku: Centar) nakon izdane potvrde za ovlašćivanje Centra.

Nadzor sustava upravljanja sigurnošću (SMS-a) kod upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika uključuje:

- nadzor (uz primjenu zajedničke sigurnosne metode za nadzor sukladno Uredbi (EU) 2018/761) je li primjena SMS-a kod željezničkih prijevoznika ili upravitelja infrastrukture učinkovita te ispunjavaju li ti subjekti sve obveze koje su preuzeli nakon izdavanja odgovarajućeg rješenja za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti ili uvjerenja o sigurnosti;
- nadzor primjenjuju li željeznički prijevoznici ili upravitelji infrastrukture ispravno relevantne zajedničke sigurnosne metode (CSM-ove), kao što je primjena zajedničkih sigurnosnih metoda za upravljanje rizicima sukladno Uredbi (EU) 402/2013⁴ i kontrola sukladno Uredbi (EU) 1078/2012⁵ kroz svoje sustave upravljanja sigurnošću,

³ Rješenje je je upravni akt kojim se odlučuje o glavnoj stvari u postupku, on predstavlja odluku Agencije vezano uz: izdavanje odgovarajuće jedinstvene potvrde o sigurnosti za željezničkog prijevoznika, uvjerenja o sigurnosti kod upravitelja infrastrukture, ovlašćivanje subjekta nadležnog za održavanje (ECM), ovlašćivanje centara za osposobljavanje kao i druge nadležnosti propisane člankom 8. Zakona.

⁴ Provedbena uredba Komisije (EU) br. 402/2013 od 30 travnja 2013. o zajedničkoj sigurnosnoj metodi za vrednovanje i procjenu rizika i stavljanje van snage Uredbe (EZ) br. 352/2009 (Tekst značajan za EGP.); SL L 121, 3.5.2013., str. 8-25

⁵ Uredba Komisije (EU) br. 1078/2012 od 16. studenog 2012. o zajedničkoj sigurnosnoj metodi za kontrolu koju će primjenjivati željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture nakon izdavanja rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga željezničkog prijevoza te subjekti nadležni za održavanje. SL L 320, 17.11.2012., str. 8-13

uključujući slučajeve kada je željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ujedno i (ECM) vlastitih vozila koji nije ovlašten u skladu s Uredbom o ECM-u;

- nadzor jesu li sastavni dijelovi interoperabilnosti usklađeni s osnovnim zahtjevima iz članka 8. Direktive (EU) 2016/797⁶ kroz SMS željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture,
- nadzor jesu li i u kojoj mjeri uspostavljeni zajednički sigurnosni ciljevi (CSI) kako bi se lakše upravljalo sa rizicima i osiguralo sigurno upravljanje aktivnostima unutar SMS-a.
- Nadzor sukladno Vodiču za nadzor (ERA, verzija 1.0 od 29. lipnja 2018). i Vodiču - Zahtjevi za sustav upravljanjem sigurnošću za potrebe izdavanja potvrde o sigurnosti ili uvjerenja o sigurnosti (ERA, verzija 1.2 od 4. rujna 2018.);

Nadzor sustava za održavanje vozila za subjekt nadležan za održavanje (ECM) za koji je Agencija izdala ovlaštenje sukladno EU regulativi (EU) 2019/779⁷ uključuje:

- nadgledanje je li primjena sustava održavanja vozila učinkovita te ispunjavaju li ti subjekti nadležni za održavanje sve obveze koje su preuzeli nakon izdavanja odgovarajućeg rješenja za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti ili uvjerenja o sigurnosti;
- nadgledanje primjene zajedničkih sigurnosnih metoda za upravljanje rizicima sukladno Uredbi (EU) 402/2013⁸ i kontrolu sukladno Uredbi (EU) 1078/2012⁹.

Nadzor sustava za centre za osposobljavanje za koji je Agencija izdala ovlaštenje uključuje:

- provjeru načina osposobljavanja sukladno Zakonu i propisanim programima za osposobljavanje te ispunjavanje uvjeta definiranih u Rješenju kojim se ovlašćuju centri za osposobljavanje

Nadzor Agencije se usmjerava na ključna područja važnosti i prioritete koji su određeni na temelju procjene rizika. Agencija putem nadzora utvrđuje koliko su učinkoviti sustavi upravljanja sigurnošću u nadziranim trgovačkim društvima te u tom cilju Agencija kroz svoj sustav upravljanja kompetencijama¹⁰ i Vodiču za upravljanje kompetencijama osigurava obučene i sposobne inspektore i osoblje koje provodi nadzor/audite SMS-a.

Nadzor koji se temelji na procjeni rizika mora biti povezan s rezultatima procjene rizika koje je podnositelj zahtjeva dostavio tijekom postupka donošenja rješenja i/ili u kasnijim fazama nakon izdavanja rješenja. Nadzorom treba utvrditi funkcionira li u praksi sustav koji je podnositelj

⁶ Direktiva (EU) 2016/797 Europskog Parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj Uniji (preinaka) (Tekst značajan za EGP.) SL L 138, 26.5.2016, str. 44-101

⁷ Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/779 od 16. svibnja 2019. o utvrđivanju detaljnih odredbi o sustavu izdavanja ovlaštenja subjektima nadležnim za održavanje vozila na temelju Direktive (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EU) br. 445/2011 (Tekst značajan za EGP.) SL L 139I, 27.5.2019., str. 360-389

⁸ Vidi 4

⁹ Vidi 5

¹⁰ Sukladno Vodiču za upravljanjem kompetencijama u Agenciji za sigurnost željezničkog prometa

prikazao kroz dokumentaciju. Za postojeće željezničke prijevoznike i upravitelje infrastrukture s dugim iskustvom u toj djelatnosti nadzor se može rasporediti tijekom perioda valjanosti potvrde. Za nove upravitelje infrastrukture, prijevoznike, nove ECM-ove i nove Centre tj. subjekte nadzora prema ovoj Strategiji, koji su novi sudionici u željezničkom sustavu, potrebno je pojačati nadzor na početku perioda valjanosti potvrde i to najmanje jednom godišnje.

Agencija planira inspekcijske nadzore i audite sukladno načelima i prioritetima rizika iz ove Strategije, a izradu planova audita, provedbi audita, korištenja tehnika audita, izradi izvješća s audita, provedbi naknadnih audita (*follow-up* audit), nadzor Agencije se (u opsegu koji je naveden u ovoj Strategiji) oslanja na smjernice utvrđene u normi HRN EN ISO 19011¹¹ (Dodatak I).

U nadzoru sudjeluju željeznički inspektori (glavni inženjeri i inženjeri specijalisti) te auditori iz svih organizacijskih cjelina (pomoćnici ravnatelja, inženjeri specijaliste i glavni inženjeri) sukladno planovima audita koje donosi ravnatelj Agencije prema okviru koji je donesen u godišnjem Programu rada i razvoja Agencije i Programu nadzora¹².

Kako bi se osigurala najviša razina dosljednosti između audita i inspekcijskih nadzora ovom Strategijom se utvrđuje koordinirani način rada nadzora s centraliziranim planom nadzora koji se temelji na međusobnoj suradnji između inspektora i auditora SMS-a u cilju održavanja veze između audita i inspekcija kako bi se temeljem nalaza audita mogle (prema potrebi) pokrenuti specifične inspekcije i obrnuto - da nalazi inspektora (sukladno Zakonu) pomažu u utvrđivanju prioriteta i područja audita.

Mjesečni i godišnji planovi audita i inspekcijskih nadzora moraju biti u skladu sa prioritetima upravljanja rizicima na način kako je to utvrđeno u ovoj Strategiji.

Agencija će po pitanju nadzora surađivati sa susjednim tijelima nadležnima za sigurnost (NSA-i). Pored nadzora i ostalih pitanja o suradnji, Agencija sa susjednim nacionalnim tijelom nadležnim za sigurnost utvrđuje postupak i uvjete za donošenje jedinstvenih potvrda o sigurnosti u slučaju ako je planirano područje djelovanja ograničeno na jednu državu članicu i podnositelj zahtjeva namjerava obavljati svoju djelatnost do jednog ili više kolodvora u blizini granice sa susjednom državom članicom sa sličnim značajkama mreže i sličnim operativnim pravilima¹³

3. Načela nadzora i izvori informacija za ocjenu sigurnosti

Načela nadzora temelje se na predanosti Agencije za uspostavom sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava u Republici Hrvatskoj, na način da donošenje odluka tijekom nadzora bude transparentno, nepristrano, ujednačeno i sukladno sa Zakonom.

U tom smislu Agencija se zalaže za:

¹¹ Važeće Smjernice za provođenje audita sustava upravljanja (HRN EN ISO 19011)

¹² Program nadzora s planom audita željezničkog sustava; dokument koji se u pravilu donosi jednom godišnje krajem godine

¹³ Sukladno (7) Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2018/763 od 9.travnja 2018. o utvrđivanju praktičnih aranžmana za izdavanje jedinstvenih potvrda o sigurnosti željezničkim prijevoznicima u skladu s Direktivom (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EZ) br. 653/2007., SL L 129, 25.5.2018., str. 49-67

- razmjernost između provedbe audita i inspekcijskih nadzora,
- ujednačen pristup nadzoru,
- usmjerenost na učinkovitost sustava upravljanja sigurnošću unutar željezničkog sustava,
- transparentnost nadzora,
- pravednost, odgovornost i nepristranost prema svim nadziranim subjektima,
- suradnju s ostalim tijelima nadležnim za sigurnost,
- informiranost i dostupnost podataka iz pouzdanih i provjerenih izvora.

Osobe koje provode nadzor ispred Agencije (inspektori i auditori) neovisne su u donošenju svojih odluka. U tom smislu Agencija se zalaže da kao inspekcijsko tijelo u nadzoru ispunjava zahtjeve norme prema ISO/IEC 17020:2012¹⁴, a posebno vezano za strukturne zahtjeve - organizaciju i upravljanje, osoblje i njihove kompetencije, inspekcijske metode i postupke, izradu i održavanje zapisa (izvještaja) s inspekcijskih nadzora, postupke žalbi i prigovora, postupke upravljanja i sustava nadzora inspekcijskog tijela ne dovodeći pri tome u pitanje nadležnost i ovlasti koja su utvrđena Zakonom.

3.1 Izvori informacija za ocjenu sigurnosti

U sklopu ocjenjivanja sigurnosti željezničkog sustava, u postupcima nadzora i/ili u postupcima donošenja odgovarajućih sigurnosnih rješenja Agencija koristi različite provjerene izvore s informacijama o sigurnosti željezničkog sustava:

- izvješća i rezultati prethodnih nadzora (audita) SMS-a kod željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture,
- izvješća i rezultati inspekcijskih nadzora,
- rješenja za puštanje željezničkih podsustava u uporabu,
- rješenja za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti za željezničkog prijevoznika (SSC),
- rješenja za uvjerenje o sigurnosti upravitelja infrastrukture,
- rješenja za ovlašćivanje subjekata nadležnih za održavanje (ECM),
- rješenja za ovlašćivanje centara za osposobljavanje,
- izvješća i sigurnosne preporuke nacionalnih istražnih tijela (NIB-ova),
- podaci o izvanrednim događajima putem e-mail sustava upravitelja infrastrukture (hz-gl.dispecer.promet@hzinfra.hr) i željezničkih prijevoznika,
- godišnja izvješća o sigurnosti željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture,
- dnevna operativna izvješća upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika,
- godišnja izvješća ECM-a,
- izvješća s prethodnih nadzora (audita) subjekata nadležnih za održavanje (ECM),
- izvješća s prethodnih nadzora (audita) centara za osposobljavanje,
- sigurnosna izvješća i razni drugi izvori informacija od ERA-e i drugih nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost (NSA-a),
- izvješća pristigla od Ministarstva mora, prometa i infrastrukture (MMPI) u pogledu stanja sigurnosti u željezničkom sustavu Republike Hrvatske,
- pritužbe građana i drugih izvora, koja su pristigla na adresu Agencije, te ostale informacije i

¹⁴ HRN EN ISO/IEC 17020:2012; Ocjenjivanje sukladnosti – Zahtjevi za rad različitih vrsta tijela koja provode inspekciju

- podaci iz provjerenih izvora,
- godišnja Izvješća o radu Agencije za sigurnost željezničkog prometa (*Annual Safety Report*).

4. Upravljanje Programom nadzora

Agencija u svom organizacijskom ustroju ima Upravu za poslove inspekcije, koja je nadležna za inspeksijski nadzor i koordinaciju nadzora cjelokupnog željezničkog sustava. Nadzor SMS-a kod željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture, nadzor ECM-a te centara za osposobljavanje Agencija provodi kroz audit timove sačinjene od predstavnika: Uprave za željezničku infrastrukturu, Uprave za željezničke prijevoznike, Uprave za željeznička vozila i Uprave za poslove inspekcije. Audit se utvrđuju u godišnjem Programu nadzora koji se temelji na godišnjem Programu rada i razvoja Agencije, a operativno se provode prema pojedinačnim (specifičnim) planovima.

4.1. Organizacijska jedinica za nadzor željezničkog sustava (auditi, inspeksijski nadzor)

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

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

Agencija za sigurnost željezničkog prometa sve nadzorne aktivnosti (auditi i inspekcije) upravlja, koordinira i vodi sa jednog centraliziranog mjesta sukladno Pravilniku o unutarnjem ustrojstvu i sistematizaciji radnih mjesta Agencije. Postupak nadzora obavlja se sukladno ovoj Strategiji i godišnjem planu nadzora kojeg Agencija donosi za svaku godinu pojedinačno, uz daljnju potporu osoblja iz drugih uprava Agencije pod uvjetom neovisnosti i odgovarajućih kompetencija. Planovi nadzora (auditi i inspekcije) baziraju se na ključnim rizicima (općim i pojedinačnim) definiranim u ovoj strategiji i godišnjim Planovima nadzora željezničkog sustava, koji se revidiraju jednom godišnje. Inspektori u suradnji sa ostalim djelatnicima Agencije iz različitih uprava sudjeluju u postupku audita kojeg Agencija obavlja kod željezničkih prijevoznika, upravitelja infrastrukture, subjekata nadležnih za održavanje i centara za osposobljavanje.

Suradnja između inspektora i djelatnika Agencije iz drugih uprava koji sudjeluju na auditima odvija se na redovitim mjesečnim sastancima, a češće i prilikom pripreme pojedinačnih audita koji se planiraju kod željezničkih prijevoznika, upravitelja infrastrukture, subjekata nadležnih za održavanje i centara za osposobljavanje.

Dokumentacija i izvješća sa obavljenih audita su dostupna inspektorima kao i inspeksijska rješenja, zapisnici i bilješke koji su dostupni djelatnicima koji sudjeluju u postupku audita putem IT alata Centrix i One Stop Shop: OSS), kojim se upravlja svim dokumentima i evidencijama u vezi s aktivnostima nadzora (Strategije, Planovi, Programi, Izvješća, predlošci, Vodiči...). U Centrixu svi izdani upravni predmeti su dostupni za čitanje inspektorima i auditorima.

U obavljanju poslova inspeksijskog nadzora željeznički inspektor ovlašten je u slučajevima povrede odredaba Zakona i izravno primjenjivih propisa Europske unije u obliku pisanog rješenja izricati zabrane, naredbe i druge mjere po kojima je upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik ili druga pravna ili fizička osoba koja podliježe inspeksijskom nadzoru prema ovom Zakonu dužan/dužna postupiti.

U svrhu izricanja zabrana, naredbi i drugih mjera željeznički inspektor će po službenoj dužnosti pokrenuti upravni postupak, sukladno odredbama propisa kojima se uređuje opći upravni postupak i poduzeti propisane mjere. U slučaju poduzimanja žurnih mjera radi otklanjanja neposredne opasnosti za sigurnost željezničkog sustava, željeznički inspektor može izreći usmenu zabranu, naredbu i drugu mjeru koja se unosi u zapisnik, o čemu će pisano rješenje izdati na zahtjev stranke. Ako tijekom inspeksijskog nadzora željeznički inspektor utvrdi da nije ovlašten izravno postupati, odmah će izvijestiti odgovarajuće nadležno tijelo o uočenim nezakonitostima ili nepravilnostima te predložiti pokretanje postupka i poduzimanje propisanih mjera u skladu s posebnim propisima.

U obavljanju inspeksijskog nadzora željeznički inspektor je ovlašten:

- a) zabraniti uporabu pojedinog ili više infrastrukturnih podsustava ili njihovih dijelova te vozila,
- b) zabraniti nepravilno odvijanje željezničkog prometa i upravljanje željezničkim prometom te po potrebi odrediti privremene mjere sigurnosti,
- c) zabraniti radove koji se izvode na infrastrukturnim podsustavima ili u zaštitnom pružnom pojasu,
- d) zabraniti rad izvršnom radniku ili strojovođi odnosno zahtijevati njegovo udaljavanje s radnog mjesta,
- e) zabraniti radnje kojima bi se mogla ugroziti sigurnost željezničkog sustava,
- f) narediti uklanjanje nepravilnosti i nedostataka u odvijanju željezničkog prometa i po potrebi odrediti privremene mjere sigurnosti,
- g) narediti uklanjanje građevina, vodova i ostalih objekata izgrađenih suprotno odredbama Zakona,
- h) nadzirati održavanje infrastrukturnih podsustava ili njihovih dijelova i narediti prestanak nepravilnog održavanja odnosno u nedostatku održavanja narediti početak pravilnog održavanja,

- i) nadzirati održavanje vozila i narediti prestanak nepravilnog održavanja vozila,
- j) narediti provedbu ispitivanja radi utvrđivanja je li izvršni radnik pod utjecajem bilo kojih sredstava koja bi mogla utjecati na njegovu koncentraciju, pozornost ili ponašanje, a posebno provjeravati prisutnost alkohola, droga ili psihotropnih tvari u organizmu,
- k) zatražiti pisano izvješće nadzirane osobe o poduzetim mjerama naređenim u inspekcijskom nadzoru,
- l) nakon obavljanja inspekcijskog nadzora zatražiti izvršenje pojedine radnje i odrediti rok za izvršenje te radnje,
- m) privremeno oduzeti dokumentaciju i predmete koji u sudskom postupku mogu poslužiti kao dokaz i o tome izdati potvrdu s točnim podacima o oduzetoj dokumentaciji i predmetima,
- n) uzimati izjave od odgovornih osoba, kao i od drugih osoba nazočnih inspekcijskom nadzoru, radi pribavljanja dokaza o činjenicama koje se ne mogu izravno utvrditi i
- o) poduzimati i druge mjere u skladu s Zakonom i izravno primjenjivim propisima Europske unije.

Obavljanje inspekcijskog nadzora uključuje:

- a) pregled isprava (osobne iskaznice, putovnice i slično) na temelju kojih željeznički inspektor može utvrditi identitet nadzirane osobe, kao i drugih osoba nazočnih inspekcijskom nadzoru,
- b) pristup i pregled željezničke infrastrukture,
- c) pristup i pregled vozila,
- d) pristup opremi za automatsko bilježenje podataka,
- e) pregled tehničke i druge dokumentacije koja se odnosi na željezničku infrastrukturu i vozila,
- f) provjeru načina odvijanja željezničkog prometa i upravljanja željezničkim prometom,
- g) provjeru načina izvođenja radova na željezničkoj infrastrukturi,
- h) provjeru ovlaštenja i načina obavljanja poslova izvršnih radnika,
- i) pregled dokumentacije koja se odnosi na zdravstvenu sposobnost i stručnu osposobljenost izvršnih radnika,
- j) provjeru dozvola i potvrda strojovođa,
- k) utvrđivanje činjeničnog stanja na vizualni način (fotografiranje, snimanje kamerom, videozapis i slično),
- l) na pisani zahtjev željezničkog inspektora, dostavljanje ili pripremanje bez naplate dodatnih podataka potrebnih za obavljanje inspekcijskog nadzora i
- m) osiguravanje svih ostalih uvjeta za neometan i potpun inspekcijski nadzor.

4.1 Upravljanje Programom nadzora sa planom pojedinačnih audita

Voditelj Programa audita odgovoran je za uspostavu i kontinuirana poboljšanja Programa audita za koji su dati okvirni ciljevi u godišnjem Programu rada i razvoja Agencije (u nastavku: Program) dok su voditelji audit timova odgovorni za uspostavu i provedbu pojedinačnih planova audita sukladno Programu i za njihovu učinkovitu provedbu.

U godišnjem Programu rada i razvoja Agencije se utvrđuju i razrađuju ili se određuje kako se uspostavljaju sljedeći elementi Programa:

- okvirni ciljevi audita,
- uloge i odgovornosti auditora koji vode nadzor (audit) te funkcija koja je zadužena za upravljanje Programom nadzora,
- upućuje se na kompetencije auditora (osobe koja vode i sudjeluju u nadzoru; posebno se propisuje kroz Vodič za upravljanje kompetencijama),
- utvrđuju se područja audita – organizacije koje će se nadzirati u planskoj godini (RU/IM/ECM/Centri),
- identificiraju se i ocjenjuju rizici (rizici Programa) koji bi mogli imati učinak na ostvarivanje ciljeva audita (kao npr.: greške u postavljanju ciljeva, resursi, izbor auditora/inspektora,...)
- utvrđuju se postupci (procedure) audita kao npr.: planiranje i raspored audita s obzirom na rizike Programa, povjerljivost dokumentacije, osiguranje kompetentnih auditora, odabir audit timova, provedba audita, popratni audit (*follow-up*), izvještavanje ravnatelja, održavanje i arhiviranje audit-dokumentacije, nadzor, preispitivanje i poboljšanje Programa,
- utvrđivanje resursa za audit (financijski izvori, dostupnost osoblja – auditora s odgovarajućim kompetencijama, putovanja, prijevoz i sl.)

Agencija osigurava potrebne resurse za obavljanje i provedbu nadzora, a resursi uključuju financijska sredstva, ljudske resurse i tehničko-tehnološka sredstva. Agencija vodi posebnu brigu za sigurno izvršavanje nadzornih aktivnosti, a osoblje je osposobljeno za sigurno izvršavanje zadataka u sigurnom radnom okruženju.

4.2 Izrada Programa nadzora željezničkog sustava

Osoba odgovorna za provedbu Programa -Voditelj Programa, kojeg (zajedno s voditeljima audita) određuje Ravnatelj posebnom Odlukom, zadužen je za izradu Programa i preglednog plana audita tijekom godine, za predlaganje voditelja pojedinačnih audita (u suradnji s ravnateljem Agencije), planiranje potrebnih resursa odnosno za planiranje svih stavki bitnih za kvalitetno planiranje nadzora:

- komunikacija s voditeljima i članovima audit timova vezano za planiranje i provedbu audita, te za nadzor izvještavanja o provedbi Programa audita,
- definiranje općih ciljeva i kriterija za svaki pojedinačni audit u suradnji s voditeljima audit timova,
- određivanje termina i datuma audita u suradnji s voditeljima audita,
- određivanje članova audit timova u suradnji s voditeljima timova (koji se određuju uz suglasnost ravnatelja Agencije),
- planiranje potrebnih resursa za audit timove (odgovarajućih kompetencija, financijskih sredstava (u suradnji s Upravom pravne, ekonomske i opće poslove) – sredstva za prijevoz, dnevnice, troškovi smještaja i sl.),

- planiranje potrebnih obrazovanja i treninga osoblja koje provodi nadzor (audite-inspekciju),
- osiguranje nadzora radi učinkovite provedbe pojedinačnih audita.

4.3 Preispitivanja i poboljšanja Programa nadzora

Osoba odgovorna za preispitivanja i poboljšanja Programa nadzora (tj. Voditelj Programa, kojeg ovlasti ravnatelj Agencije) kontinuirano tijekom godine nadzire provedbu audita i sukladno tome provodi:

- ocjenu sukladnosti s Programom, ostvarenja rokova i dostignutih ciljeva,
- ocjenu rada auditora, audit timova i procjenjuje njihovu učinkovitost,
- ocjenjuje sposobnost audit timova i njihovih članova,
- ocjenjuje povratne informacije auditiranih strana i auditora,
- ocjenjuje rad inspektora, auditora i voditelja audita (u suradnji s glavnim inženjerom u Upravi za poslove inspekcije).

Sljedeći elementi mogu imati utjecaj na promjene – poboljšanja u Programu nadzora:

- nalazi audita,
- promjene u željezničkom sustavu s obzirom na subjekte nadzora,
- učinkovitost željezničkog sustava i stanje sigurnosti,
- promjene u organizaciji Agencije,
- promjene u nacionalnom zakonodavstvu i/ili EU regulativi,
- ostale promjene vezane za sigurnost željezničkog sustava.

Voditelj Programa treba jednom godišnje (putem Izvještaja o provedbi Programa nadzora za proteklu godinu) preispitati Program i predložiti ravnatelju Agencije poboljšanja minimalno s obzirom na:

- rezultate i trendove audita prema rezultatima nadzora Programa,
- sukladnost s postupcima audita koji se utvrđuju u ovoj Strategiji i Programu,
- povratne informacije dobivenih od auditirane strane vezane za učinkovitost audita i njegove dobiti,
- učinkovitost mjera kojima se ublažavaju rizici kod auditiranih strana te iskustva vezano za primjenu upravljanja rizicima prema Uredbi (EU) 402/2013,
- iskustva vezano za provedbu zajedničkih sigurnosnih metoda prema Uredbi (EU) 1078/2012,
- iskustva u provedbi 4. željezničkog paketa.

4.4 Osoblje za nadzor

Agencija osigurava da osoblje uključeno u nadzor ispunjava sljedeće zahtjeve¹⁵:

- stekao je odgovarajući stupanj obrazovanja i položio potrebne državne stručne ispite;

¹⁵ Ove kompetencije su opisane u Vodiču za upravljanje kompetencijama

- poznavanje relevantnog zakonodavnog okvira¹⁶ koji se odnosi na nadzor;
- poznavanje važeće norme HRN EN ISO 19011¹⁷;
- poznavanje važeće norme HRN EN ISO/IEC 17020¹⁸;
- poznavanje važeće norme HRN EN ISO/IEC 17021-1¹⁹
- poznavanje rada i organizacije željezničkog sustava;
- odgovarajuća razina kritičke analize;
- iskustvo u nadzoru sustava upravljanja sigurnošću;
- znanje i iskustvo u vođenju intervjua;
- sposobnost rješavanja problema, komunikacije i timski rad.

Agencija je u svom Vodiču²⁰ opisala kako je uspostavljen sustav upravljanja kompetencijama.

5. Nadzor rizika u željezničkom sustavu

Nadzor koji provodi Agencija usmjerava se na ključna područja važnosti i prioritete koji su određeni na temelju procjene rizika, tako da Agencija u tom smislu:

- utvrđuje opće rizike u nacionalnom željezničkom sustavu te prepoznaje koji su od njih najvažniji tj. rangira ih prema prioritetu;
- uspostavlja odgovarajuće kriterije, postupke i metode upravljanja rizicima željezničkog prijevoznika/upravitelja infrastrukture tj. utvrđuje sve relevantne podatke i dokaze unutar SMS-a željezničkog prijevoznika/upravitelja infrastrukture o učinkovitosti upravljanja rizicima s kojima se oni suočavaju, te kod subjekata nadležnih za održavanje (ECM) i centara za osposobljavanje;
- osigurava osoblje sposobno za provedbu nadzora SMS-a i ocjenu rizika, a temeljem okvira uspostavljenog sustava upravljanja kompetencijama;
- utvrđuje i analizira informacije iz različitih izvora informacija o sigurnosti željezničkog sustava potrebne za donošenje odluka i prosudbe tijekom nadzora na temelju procjene rizika;
- donosi kvalitetna obrazloženja za svoje odluke o tome što se nadzire, a što ne;
- uzima u obzir i druge povode za nadzor osim onih na temelju procjene rizika, a koji se temelje na političkim odlukama i/ili prijavama građana,
- utvrđuje prioritete nadzora (i učestalost nadzora) kod upravitelja infrastrukture/željezničkih prijevoznika/ECM-a/centara, a posebno kada se traži pojačan nadzor neposredno nakon izdavanja uvjerenja o sigurnosti/jedinstvene potvrde o sigurnosti;

Utvrđivanjem postojećih rizika moguće je donositi proporcionalne i ciljane odluke o tome što nadzirati i kako to najbolje činiti. Pored toga, razumijevanje rizika omogućuje Agenciji da što učinkovitije razmjenjuje informacije sa susjednim tijelima nadležnima za sigurnost po pitanju sigurnosti željezničkog sustava te da se u tom smislu razmotre poboljšanja koja se mogu postići

¹⁶ Poznavanje Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (Narodne novine broj: 63/2020) i važeće EU regulative koja se odnosi na nadzor željezničkog sustava

¹⁷ Smjernice za provođenje audita sustava upravljanja

¹⁸ Zahtjevi za rad različitih tijela koja provode inspekciju

¹⁹ Ocjenjivanje sukladnosti - Zahtjevi za tijela koja provode audite i certifikaciju sustava upravljanja

²⁰ Vidi 10

uz raspoloživa financijska sredstva. Razumijevanje općeg sigurnosnog cilja početna je točka za sve pojedinačne nadzore kao i razradu mjesečnih planova inspekcijskih nadzora.

Agencija kod procjene općih rizika vodi računa da se ovi rizici previše ne razlikuju od onih rizika koje je utvrdio nacionalni upravitelj infrastrukture (trgovačko društvo HŽ Infrastruktura d.o.o.) te ostali sudionici u željezničkom sustavu. Ukoliko se ustanovi da u tom pogledu postoje znatna odstupanja, Agencija će preispitati svoju Strategiju i provesti ponovnu procjenu rizika (minimalno tijekom godišnjeg preispitivanja Strategije). Očekuje se da upravitelj infrastrukture i Agencija imaju slično shvaćanje razine ukupnog rizika na razini nacionalnog željezničkog sustava.

Za ocjenu sposobnosti različitih subjekata/organizacija u željezničkom sustavu (prijevoznika/upravitelja infrastrukture/ECM-a) za upravljanje rizicima važno je da Agencija može putem nadzora utvrditi koliko su učinkoviti sustavi upravljanja sigurnošću u nadziranim organizacijama. U tom cilju Agencija će kroz svoj sustav upravljanja kompetencijama osigurati zapošljavanje obučanih i sposobnih inspektora (osoblja koje provodi nadzor/audite SMS-a) sukladno zahtjevima kako je utvrđeno člankom 6. Uredbe (EU) 2018/761²¹.

Agencija se u ocjeni rizika i prioriteta nadzora koristi informacijama iz različitih izvora.

Agencija koristi i razne druge informacije vezane za sigurnost željezničkog sustava dobivene od nadležnog Ministarstva, HAKOM-a, industrije, sindikata, pritužbe građana i sl.

Nadzor koji se temelji na procjeni rizika, pored procjene općih rizika u željezničkom sustavu, treba biti povezan s rezultatima ocjenjivanja dokumentacije koju je dostavio podnositelj zahtjeva tijekom postupka donošenja rješenja – jedinstvene potvrde o sigurnosti/uvjerenja o sigurnosti i Potvrde ECM. Nadzorom treba utvrditi funkcionira li sustav koji je podnositelj prikazao kroz dokumentaciju u praksi. Za postojeće željezničke prijevoznike i upravitelje infrastrukture s dugim iskustvom u toj djelatnosti nadzor se može rasporediti tijekom perioda valjanosti potvrde. Za nove prijevoznike, nove sudionike u željezničkom sustavu, potrebno je pojačati nadzor na početku perioda valjanosti potvrde i to najmanje jednom godišnje.

5.1 Ocjena najznačajnijih (općih) rizika i određivanje prioriteta nadzora prema područjima nadzora željezničkog sustava

Uzimajući u obzir Strategiju nadzora i načela analize rizika temeljem svih raspoloživih podataka dobivenih unutar željezničkog sustava, Agencija daje ocjenu najznačajnijih rizika prema područjima koja na taj način postaju prioriteti nadzora za naredno razdoblje i od kojih se očekuju odgovarajuća poboljšanja u cilju dostizanja sigurnosnih ciljeva.

²¹ Deleagirana uredba Komisije (EU) 2018/761 od 16. veljače 2018. o utvrđivanju zajedničkih sigurnosnih metoda za nadzor koje provode nacionalna tijela nadležna za sigurnost nakon izdavanja jedinstvenih potvrda o sigurnosti ili uvjerenja o sigurnosti u skladu s Direktivom (EU) 2016/798 Europskog Parlamenta i Vijeća te stavljanju van snage Uredbe Komisije (EU) br. 1077/2012 (Tekst značajan za EGP.) SL L 129, 25.5.2018., str. 16-25

5.1.1 Tehnički nedostaci na infrastrukturnim podsustavima (građevinski, elektroenergetski, prometno-upravljački i signalno sigurnosni) i nekvalitetno održavanje

(nesreće i ozbiljne nesreće uzrokovane zbog puknuća tračnica i deformacija kolosijeka, ispad signalizacije u nesigurno stanje na ŽCP-ima, prolazak pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja uz prolazak opasne točke, nepravovremeno zaštićivanje ŽCP-a)

Još uvijek značajan dio infrastrukturnih podsustava zahtijeva veliku pozornost u pogledu tekućeg održavanja i zamjene zastarjele opreme. Elementi Strategije i Planova nadzora i dalje zahtijevaju poseban fokus i nadzor glede tekućeg održavanja i zamjene zastarjele opreme, pogotovo za relativno velik broj nezaštićenih pružnih prijelaza u razini.

Posebnu pozornost kod ovog elementa Strategije treba biti na procjenama rizika postojećih ŽCP-a te dosljednoj primjeni sigurnosnih zahtjeva za njihovo puštanje u uporabu sukladno Zakonu i ostaloj sigurnosnoj regulativi. Upravitelj infrastrukture mora kroz svoj SMS utvrditi sve sigurnosne aspekte prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava i njegovih sastavnih dijelova, a posebno utvrditi jasnu strategiju održavanja postojećih i uvođenja novih ŽCP-ova. U sklopu ovog prioriteta Agencija će biti fokusirana na neovisne sigurnosne analize sklopova i dijelova koji se ugrađuju u ŽCP-e, a posebno vezano za sigurnosne integracije kod ŽCP-a koji su rekonstruirani na temeljima starih sklopova/dijelova uz integraciju novih sastavnih dijelova/sklopova.

Na temelju Izvješća o sigurnosti dobivenih od upravitelja infrastrukture – HŽ Infrastruktura d.o.o., potrebno je da se kod upravitelja infrastrukture nadzorom SMS-a i inspeksijskim nadzorima provjeravaju kritične točke unutar infrastrukturnih podsustava gdje je došlo do odstupanja od postavljenih sigurnosnih ciljeva kao što su: nadzor održavanja industrijskih kolosijeka, puknuća tračnica, deformacije kolosijeka te postavljeni predmeti uz prugu.

5.1.2. Tehnički nedostaci na željezničkim vozilima, nekvalitetno održavanje

(Nesreća, iskliznuće vlaka/vozila uzrokovano puknućem kotača/osovina na željezničkom vozilu u prometu, iskliznuća pri manevriranju)

U sklopu nadzora SMS-a i inspeksijskog nadzora potrebno je posebnu pozornost usmjeriti na vozila koja su starija preko 30 godina i pri kraju su životnog vijeka. Elementi Programa Strategije zahtijevaju posebnu pažnju i adekvatan nadzor rizika (detaljnije procjene rizika od strane željezničkih prijevoznika/upravitelja infrastrukture). Održavanje starih vozila traži i potrebna poboljšanja i odgovarajuće modernizacije – rekonstrukcije koje moraju biti kvalitetno planirane, o čemu Agencija mora imati pravovremena saznanja kako bi se na vrijeme utvrdili i proveli svi potrebni postupci odobrenja za puštanje u uporabu/stavljanje na tržište takvih vozila. U sklopu ovog elementa posebno je potrebno voditi računa o postupcima i načinu održavanja vozila koje provodi ECM, a posebno kroz sustavne nadzore od strane Agencije kao i dosljedne primjene regulative kod davanja ovlaštenja kod novih i održavanja postojećih ECM-a.

Kada starost željezničkog vozila prelazi 30 godina, što ne bi trebalo predstavljati sigurnosni problem dokle god je vozilo održavano na način da su svi povezani rizici pod kontrolom i nadzorom. Elementi Programa nadzora prema ovoj Strategiji zahtijevaju posebnu pažnju oko nadzora radionica vezano za održavanje starih vozila te vezano za iskustva oko primjene zajedničke sigurnosne metode prema Uredbi (EU) 1078/2012 kao i sigurnosne metoda prema Uredbi (EU) 402/2013.

5.1.3. Osobni propusti izvršnih radnika

Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture moraju razviti strategiju za praćenje kompetencija strojovođa i ostalih izvršnih radnika i usklađivati ih s procesom izdavanja dozvola za strojovođe unutar Agencije. Agencija mora biti uključena sa svojim predstavnicima u sustav ispitivanja strojovođa u školama i dosljedno pratiti ovaj sustav kako bi se ostvarile potrebne kompetencije. Poseban naglasak će biti na kontroli osposobljavanja i zdravstvenih sposobnosti izvršnih radnika kroz nadzor sustava upravljanja sigurnošću željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture.

5.1.4. Nesmotrenost ili zlonamjerno djelovanje (vanjski utjecaj)

- Nesmotreno ili zlonamjerno djelovanje korisnika ŽCP-a,
- Nesmotreno ili zlonamjerno djelovanje neovlaštenih osoba,
- Nesmotreno ili zlonamjerno djelovanje trećih osoba,
- Nesmotreno ili zlonamjerno djelovanje putnika.

5.1.5. Vremenska nepogoda/viša sila

5.2. Zajednički sigurnosni pokazatelji (CSI)

Agencija je, sukladno Zakonu, obvezna svake godine u sklopu godišnjeg izvješća dostaviti Vladi, između ostalog, i podatke o zajedničkim sigurnosnim pokazateljima temeljem izvješća o sigurnosti upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika.

Elementi Programa iz ove Strategije zahtijevaju posebnu pažnju glede svakog od iskazanih pokazatelja u pogledu određivanja korektivnog djelovanja i unapređivanja SMS-a kod upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika. U sklopu toga posebno je potrebno u sklopu nadzora SMS-a djelovati na razvoj i unapređenje nacionalnih pokazatelja.

Sigurnosni pokazatelji važan su element sigurnosnih mjerenja i iskazivanja stanja sigurnosti te ostvarenja sigurnosnih ciljeva unutar SMS-a. Agencija se treba posebno oslanjati na predkazivače nesreća kod donošenja odluka utemeljenih na procjenama rizika kod svih subjekata nadzora.

5.3. Ocjena razine općih rizika i prioriteta nadzora željezničkog sustava (određivanje prioriteta u suradnji sa željezničkim sektorom)

U cilju utvrđivanja prioriteta i opsega nadzora, Agencija kontinuirano procjenjuje opće rizike unutar željezničkog sustava u suradnji sa željezničkim sektorom - prvenstveno s upraviteljem infrastrukture, željezničkim prijevoznicima, subjektima nadležnim za održavanje (ECM), te s ostalim dionicima željezničkog sustava kao što je industrija, njihovi dobavljači i slično.

Agencija u sklopu procjene rizika primjenjuje zajedničku sigurnosnu metodu za vrednovanje i procjenu rizika sukladno Uredbi (EU) 402/2013²² te utvrđuje specifične metode i tehnike za utvrđivanje rizika temeljem ove Strategije.

Najmanje jednom godišnje Agencija zajedno sa željezničkim sektorom usuglašava opće rizike unutar željezničkog sustava Republike Hrvatske, a vezano za: hazarde (pojave i događaje), njihove posljedice (koje se odnose na sigurnosne aspekte/sigurnosne indikatore), učestalost i ozbiljnost posljedica hazarda, razinu procijenjenih rizika, sigurnosne zahtjeve i ispunjavanje sigurnosnih ciljeva te utvrđivanje opsega i prioriteta nadzora u narednom periodu. Opće rizike u željezničkom sustavu Agencija iskazuje kroz godišnji Program nadzora u sklopu kojih se određuju i prioriteta nadzora za tu plansku godinu.

5.4. Ocjena usklađenosti sa sigurnosnim ciljevima, procjena razine rizika („rangiranje rizika“) i mjere za ublažavanje rizika

Agencija primjenjuje odgovarajuće tehnike u provođenju nadzora prema ovoj Strategiji. Tehnike nadzora uključuju aktivnosti prikupljanja podataka od subjekata nadzora u svrhu provjere sukladnosti njihovih sustava sa sigurnosnim ciljevima tj. usklađenost sa obvezama koje su preuzete nakon izdavanja rješenja te usklađenost sa odredbama Zakona i obvezujućih uredbi EU. Budući da je nadzor željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture velik zadatak kako bi se osigurala njihova usklađenost s zakonodavstvom EU-a i nacionalnim zakonodavstvom, u skladu s tim dostupan je niz različitih načina rada koji se mogu koristiti za prikupljanje podataka o razini usklađenosti željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture te ECM-a i centara za osposobljavanje.

U postupku prikupljanja podataka za ocjenjivanja sigurnosnih ciljeva, uzimaju se u obzir samo nalazi za koje postoje jasni dokazi i koji se mogu dokumentirati i verificirati. U tom sklopu koriste se razni izvori informacija, koje koriste ovlaštene osobe Agencije prilikom ocjenjivanja, a to su nalazi dobiveni tijekom nadzora i drugi izvori informacija koji su navedeni u ovoj Strategiji.

Osobe koje su ovlaštene u Programu nadzora, provode odgovarajuća ocjenjivanja sigurnosnih ciljeva, utvrđuju njihovu razinu s obzirom na planirane sigurnosne ciljeve, te sukladno tome utvrđuju i klasificiraju rizike, kako bi se utvrdili prioriteta budućih nadzora i temeljem toga stalno poboljšavali sustavi upravljanja sigurnošću.

²² Vidi 4

Predlagatelj²³ u smislu članka 4. Uredbe (EU) 402/2013 odgovorni su za utvrđivanje značaja promjene ukoliko ne postoji prijavljeno nacionalno pravilo za utvrđivanje je li promjena u državi članici značajna ili ne. Ukoliko je promjena značajna, predlagatelj je dužan provesti postupak upravljanja rizikom kako je propisano u Prilogu I i Dodatku Uredbe (EU) 402/2013. Neovisnu procjenu pravilne primjene spomenutog postupaka upravljanja rizikom i rezultata te primjene izvodi tijelo za procjenu (AsBo – *assessment body*).

Agencija je sukladno nadležnosti koja je propisana člankom 8. stavkom j) Zakona ovlaštena za obavljanje poslova tijela za procjenu rizika i izdavanje izvješća o procjeni sigurnosti u skladu s Uredbom (EU) 402/2013 ali samo za izmjene koje se odnose na sustave upravljanja sigurnošću željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture. U smislu takvog ovlaštenja i temeljem postupka za nadzor rizika sukladno ovoj Strategiji, u slučaju kada se utvrdi da je rizik izvan dopuštene razine rizika, Agencija utvrđuje tri razine rizika (vezane uz kategorizaciju nesukladnosti). Za svaku razinu rizika utvrđuju se postupci i mjere za ublažavanje rizika, kako slijedi:

a) **Kritični rizici** (Rang rizika: 8-10; „crveno“) - neprihvatljivi i izuzetno opasni rizici koji nastaju kao posljedica pojave vrlo značajnog hazarda (izvora opasnosti visokog rizika), u pravilu zbog nepridržavanja, sigurnosnih postupaka, nacionalnih pravila i/ili EU zakonodavstva, i koji može zbog svoje ozbiljnosti i učestalosti uzrokovati štetne posljedice (izvanredne događaje) u željezničkom sustavu. Sigurnost je u tom slučaju značajno ugrožena i njezina je razina značajno ispod razine utvrđene u sigurnosnim ciljevima – mogu nastati ozbiljne nesreće sa smrtnim posljedicama i velikim materijalnim štetama.

Ovo uključuje i nepoštivanje tehničkih specifikacija interoperabilnosti (TSI) koji su na snazi te grubo kršenje obveza koje s preuzete izdavanjem odgovarajućeg rješenja Agencije.

U ovom slučaju se poziva subjekt nadležan za otklanjanje rizika da putem obvezujuće mjere²⁴ u kratkom roku ukloni neusklađenosti i poduzme mjere za uklanjanje izvora rizika ili da rizik dovede na prihvatljivu razinu. Agencija nadzire provedbu poduzetih sigurnosnih mjera. Ako subjekt ne odgovori na traženo Agencija će pokrenut postupak za ukidanja uvjerenja o sigurnosti i jedinstvene potvrde o sigurnosti.

Kada je utvrđen kritičan rizik za pojedini podsustav ili njegove sastavne dijelove, razina nadzora ima najveći prioritet (razina 1).

b) **Srednji rizici** (Rang rizika: 5-7; „narančasto“) – neprihvatljivi rizici koji nastaju kao posljedica pojave srednje značajnog hazarda (izvora opasnosti srednjeg rizika), u pravilu zbog nepridržavanja, sigurnosnih postupaka, nacionalnih pravila i/ili EU zakonodavstva, i koji može zbog svoje ozbiljnosti i učestalosti uzrokovati štetne posljedice (izvanredne događaje) u željezničkom sustavu. Sigurnost je u tom slučaju ugrožena i njezina je razina ispod razine utvrđene u sigurnosnim ciljevima.

Ovo uključuje i nepoštivanje tehničkih specifikacija interoperabilnosti (TSI) koji su na snazi te nepridržavanje obveza koje s preuzete izdavanjem odgovarajućeg rješenja Agencije.

²³ Predlagatelj znači jedno od sljedećeg – željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture ili tijelo nadležno za održavanje (ECM)

²⁴ Vidi 16

U ovom slučaju se poziva subjekt nadležan za otklanjanje rizika da putem izvještaja s nadzora i/ili obvezujuće mjere²⁵ u određenom roku ukloni neusklađenosti i poduzme mjere za uklanjanje izvora rizika ili da rizik dovede na prihvatljivu razinu. Agencija nadzire provedbu poduzetih sigurnosnih mjera. Ako subjekt ne odgovori na traženo Agencija može pokrenuti postupak za ukidanja uvjerenja o sigurnosti i jedinstvene potvrde o sigurnosti .

Kada je utvrđen srednji rizik za pojedini podsustav ili njegove sastavne dijelove, razina nadzora ima srednji prioritet (razina 2).

c) **Minimalni rizici** (Rang rizika: 1-4; „zeleno“) - neprihvatljivi rizici koji nastaju kao posljedica pojave manje značajnih hazarda (izvora opasnosti niske razine rizika), u pravilu zbog nepridržavanja, sigurnosnih postupaka, nacionalnih pravila i/ili EU zakonodavstva, i koji može zbog svoje ozbiljnosti i učestalosti uzrokovati štetne posljedice (izvanredne događaje) u željezničkom sustavu. Sigurnost je u tom slučaju ugrožena i njezina je razina ispod razine utvrđene u sigurnosnim ciljevima.

Ovo uključuje i nepoštivanje tehničkih specifikacija interoperabilnosti (TSI) koji su na snazi te nepridržavanje obveza koje s preuzete izdavanjem odgovarajućeg rješenja Agencije.

U ovom slučaju se poziva subjekt nadležan za otklanjanje rizika da putem izvještaja s nadzora u određenom roku ukloni neusklađenosti i poduzme mjere za uklanjanje izvora rizika ili da rizik dovede na prihvatljivu razinu. Agencija nadzire provedbu poduzetih sigurnosnih mjera.

Kada je utvrđen srednji rizik za pojedini podsustav ili njegove sastavne dijelove, razina nadzora ima najniži prioritet (razina 3 - prema Dodatku IV).

6. Suradnja između željezničkih inspektora, auditora i sigurnosnih ocjenitelja

U sklopu nadzora željezničkog sustava sukladno ovoj Strategiji, željeznički inspektori, auditori i sigurnosni ocjenitelji²⁶ razmjenjuju sve potrebne sigurnosne informacije, a naročito one koje se nalaze u sigurnosnim rješenjima – dokumentima iz nadležnosti Agencije sukladno članku 8. Zakona:

- Uvjerenja o sigurnosti za upravitelja infrastrukture,
- Potvrde o sigurnosti za željezničke prijevoznike (SSC-jedinstvene potvrde o sigurnosti-potvrde iz OSS sustava),
- Ovlaštenja za subjekte nadležne za održavanje (ECM),
- Procjene rizika i izvješća o procjeni sigurnosti u skladu s Provedbenom uredbom Komisije (EU) br. 402/2013 (AsBo),
- Dozvole za strojovođa,
- Ovlaštenje za centre nadležne za osposobljavanje strojovođa i drugih izvršnih radnika,
- Odobrenja za puštanje u uporabu/na tržište vozila - tipova vozila (odobrenja iz OSS sustava),
- Odobrenja za puštanje u uporabu infrastrukturnih podsustava,

²⁵ Vidi 16

²⁶ Sigurnosni ocjenitelji – osoblje Agencije koje se bavi ocjenama sigurnosti vezanim za izdavanje rješenja koja su u nadležnosti Agencije sukladno članku 8. Zakona

- Odobrenja za probni rad prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava,
- Odobrenja za probne pružne dionice,
- Odobrenja za puštanje u uporabu novog, moderniziranog ili obnovljenog industrijskog kolosijeka,
- Odobrenja za otvaranje novoizgrađenog stalnog ili privremenoga željezničko-cestovnog prijelaza, odnosno pješačkog prijelaza preko pruge,
- Odobrenja za zatvaranje postojećeg željezničko-cestovnog prijelaza, odnosno pješačkog prijelaza preko pruge,
- Obvezujuće mjere za održavanje i poboljšavanje sigurnosti i ostvarenje interoperabilnosti željezničkog sustava (sukladno članku 14 st. (1) Zakona),
- te ostala sigurnosna dokumentacija relevantnim za nadzor željezničkog sustava (sigurnosna dokumentacija).

Uprave Agencije omogućavaju dostupnost sigurnosnih rješenja i ostale sigurnosne dokumentacije inspektorima i auditorima preko odgovarajućeg IT alata Centrix i One Stop Shop.

Inspektori i auditori koriste sigurnosno rješenje samo za potrebe nadzora dijela željezničkog sustava na koji se rješenje odnosi. Inspektori su dužni informacije iz rješenja (i ostale sigurnosne dokumentacije) čuvati kao službenu tajnu i ne prenositi ih tijelima/osobama koje nisu predmet nadzora.

U cilju pravovremene razmjene informacija, inspektori i auditori dostavljaju odgovarajuća rješenja i/ili izvješća s inspekcijskih nadzora (audita) nadležnim upravama Agencija koje sudjeluju u ocjeni sigurnosti i donošenju odgovarajućih rješenja, a naročito:

- Upravi za željezničku infrastrukturu za potrebe ocjene sigurnosti i donošenja rješenja – uvjerenja o sigurnosti za upravitelja infrastrukture, odobrenja za puštanje u uporabu infrastrukturnih podsustava,
- Upravi za željezničke prijevoznike za potrebe ocjene sigurnosti i donošenja rješenja – potvrda o sigurnosti željezničkom prijevozniku (SSC),
- Upravi za željeznička vozila za potrebe izrade rješenja – odobrenja za puštanje u uporabu vozila (tipova vozila), odobrenja za tijela nadležna za održavanje (ECM), odobrenja za Centre za osposobljavanje.

Sva inspekcijska rješenja i izvješća s nadzora (audita) dostavljaju se unutar Agencije putem IT alata Centrix, a sve za potrebe sigurnosnih ocjenitelja iz uprava nadležnih za izdavanje sigurnosnih rješenja i/ili izradu ostale sigurnosne dokumentacije iz nadležnosti Agencije.

Sigurnosni ocjenitelji koriste inspekcijska rješenja ili inspekcijska izvješća te izvješća s audita samo za potrebe ocjenjivanja onog dijela željezničkog sustava na koji se odnosi rješenje. Sigurnosni ocjenitelji su dužni informacije iz inspekcijske dokumentacije i nalaze audita čuvati kao službenu tajnu.

7. Suradnja s Istražnim tijelom (AIN-om)²⁷ i nadzor provedbe sigurnosnih preporuka

Agencija ima obvezu suradnje s AIN-om sukladno poglavlju XVI. Zakona. Ova suradnja se prema potrebi uređuje i unapređuje zasebnim sporazumom o suradnji.

Sukladno članku 135. Zakona Istražno tijelo upućuje sigurnosne preporuke Agenciji, a prema potrebi i Agenciji Europske unije za željeznice, ostalim nadležnim tijelima Republike Hrvatske i državama članicama Europske unije.

Agencija, u granicama svojih nadležnosti, poduzima potrebne mjere kako bi se osiguralo da se sigurnosne preporuke Istražnog tijela prikladno uzimaju u obzir i da se po potrebi postupa u skladu s njima.

Sigurnosne preporuke koje AIN dostavlja Agenciji uvode se u Registar sigurnosnih preporuka, koje vodi Uprava za poslove inspekcije, u kojem se između ostalog uvodi:

- Nadležna uprava Agencije koja prati i nalaže provedbu sigurnosnih preporuka i koja, prema potrebi, planira nadzor provedbe sigurnosne preporuke kroz audit(e) SMS-a/inspekcijski nadzor;
- Status provedbe sigurnosnih preporuka (stanje kompletnosti i datum provedbe);
- Subjekt unutar željezničkog sustava kojemu je naložena provedba sigurnosne preporuke;
- Osoba unutar Agencije koja prati i izvještava voditelja Programa nadzora Agencije o provedbi i statusu provedbe sigurnosnih preporuka.

Registar sigurnosnih preporuka se unosi u IT alat Centrix.

Nadležna uprava (odnosno vodeći auditor), izvještava Upravu za poslove inspekcije (osobu nadležnu za Registar) i voditelja Programa nadzora o provedbi ili planu provedbe sigurnosne preporuke. Nadležna Uprava je dužna da pored Registra u kojem se nalaze relevantni podaci o nesreći i podaci o sigurnosnoj preporuci, pratiti Internet stranice AIN-a na kojem se objavljuju sigurnosna izvješća i odgovarajuće preporuke (<https://www.ain.hr/>).

Agencija se najmanje jednom godišnje sastaje s Istražnim tijelom u pogledu Izvještaja o provedi mjera koje su poduzete ili koje će se poduzeti s obzirom na sigurnosne preporuke, kao i radi potreba unapređenja suradnje.

²⁷ Istražno tijelo (AIN) – Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (<https://www.ain.hr/>)

8. Suradnja sa susjednim tijelima nadležnim za sigurnost u sklopu prekograničnog prijevoza

Nakon 16. lipnja 2020., tj. nakon datuma početka uvođenja 4. željezničkog paketa u željeznički sustav RH i donošenja novog Zakona („Narodne novine“ br. 63/2020), Agencija je započela sa sustavnim aktivnostima koordinacije sa susjednim nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost (NSA-Slovenija i NSA-Mađarska) kako je to propisano člankom 8. Uredbe (EU) 2018/761²⁸ za slučaj prekograničnih aktivnosti. Ove obveze vezane uz koordinirani nadzor među NSA-ima propisane su i člankom 12. Zakona („Narodne novine“ br. 63/2020).

U smislu spomenutog članka Zakona nacionalna tijela nadležna za sigurnost u državama članicama Europske unije u kojima djeluje željeznički prijevoznik, pa tako i Agencija, surađuju u koordiniranim aktivnostima nadzora kako bi se osigurala razmjena svih bitnih informacija o određenom željezničkom prijevozniku, posebno o prepoznatim rizicima i njegovoj djelatnosti s obzirom na sigurnost.

Pored tijela nadležnih za sigurnost Agencija razmjenjuje informacije i s ERA-om ako otkrije da željeznički prijevoznik ne poduzima potrebne mjere za upravljanje rizicima. Agencija je dužna koristiti informacije koje je ERA prikupila tijekom ocjene dokumentacije (prema članku 27. stavka 3. točke a) Zakona) za potrebe nadziranja željezničkog prijevoznika nakon izdavanja jedinstvene potvrde o sigurnosti/odobrenja za puštanje vozila u uporabu/na tržište. U tom sklopu Agencija vodi brigu da su aktivnosti nadzora u dovoljnoj mjeri pokrivena te da se izbjegavaju dvostruke inspekcije i provjere.

Agencija osigurava da su razvijeni zajednički planovi nadzora i protokoli o suradnji sa susjednim NSA-ima uzimajući u obzir vrstu i opseg djelatnosti prijevoza u svakoj od uključenih država članica Europske unije, sve u cilju da se inspeksijski nadzor provodi periodički i koordinirano.

9. Izvještavanje o rezultatima nadzora i učincima Strategije

Agencija redovito jednom godišnje razmatra rezultate nadzora koji su ostvareni sa Strategijom i o tome izvještava Vladu RH i Agenciju Europske unije za željeznice (ERA-u) kroz godišnja izvješća (Godišnje izvješće za Vladu RH i *Annual Safety Report*; Članak 20., stavci (1) i (2) Zakona).

²⁸ 1. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost uključena u nadzor upravitelja infrastrukture s prekograničnom infrastrukturom ili željezničkog prijevoznika koji djeluje u više od jedne države članice moraju koordinirati svoj pristup nadzoru u skladu s člankom 17. stavcima 7. i 9. Direktive (EU) 2016/798. Nakon dodjele uvjerenja o sigurnosti ili jedinstvene potvrde o sigurnosti nacionalna tijela nadležna za sigurnost moraju odmah odlučiti koje će od njih voditi koordinaciju nadzora pravilne primjene i uspješnosti sustava upravljanja sigurnošću, ne dovodeći u pitanje obveze nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost prema članku 16. stavku 2. točkama (d) i (j) i članku 17. Direktive (EU) 2016/798. 2. Za potrebe stavka 1. nacionalna tijela nadležna za sigurnost moraju razviti mehanizme na temelju okvira za koordinirani i zajednički nadzor iz Priloga II. 3. Usto, nacionalna tijela nadležna za sigurnost moraju razviti mehanizme suradnje s nacionalnim istražnim tijelima, tijelima za izdavanje potvrda subjektima nadležnima za održavanje te ostalim nadležnim tijelima.

U svojim godišnjim izvješćima, Agencija navodi sljedeće rezultate nadzora, iskustva i poboljšanja:

- rizike koji su identificirani i zabilježeni tijekom nadzora,
- implementaciju zajedničkih sigurnosnih metoda (CSMs),
- rezultate nadzora i područja poboljšanja,
- rezultate preispitivanja i poboljšanja procesa i postupaka nadzora kao i same Strategije.

10. Preispitivanje i trajna poboljšanja Strategije

Na temelju prikupljenih informacija, iskustva stečenog tijekom nadzornih aktivnosti tijelo Agencija:

- a) jednom godišnje revidira strategiju nadzora koristeći sve raspoložive informacije i podatke i pritom mijenja prioritete prema potrebi;
- b) revidira plan nadzora (audita/inspekcija) i ispituje utjecaj promjena na strategiju nadzora;
- c) prema potrebi (kroz godišnja izvješća) dostavlja tijelu nadležnom za izradu zakonodavstva iz područja željezničkog sustava Republike Hrvatske svoja mišljenja i prijedloge za poboljšanje sigurnosnog zakonodavnog okvira,
- d) s vremena na vrijeme komunicira sa predstavnicima željezničkog sektora, posebice upraviteljima infrastrukture, željezničkim prijevoznicima, predstavnicima ECM-a, centrima za obrazovanje i prema potrebi i ostalim čimbenicima željezničkog sektora u cilju unapređenja Strategije i revizije rizika željezničkog sustava,
- e) poboljšanja Strategije navodi u godišnjim izvješćima (Godišnje izvješće za Vladu RH i *Annual Safety Report*; Članak 20., stavci (1) i (2) Zakona).

11. Sažetak

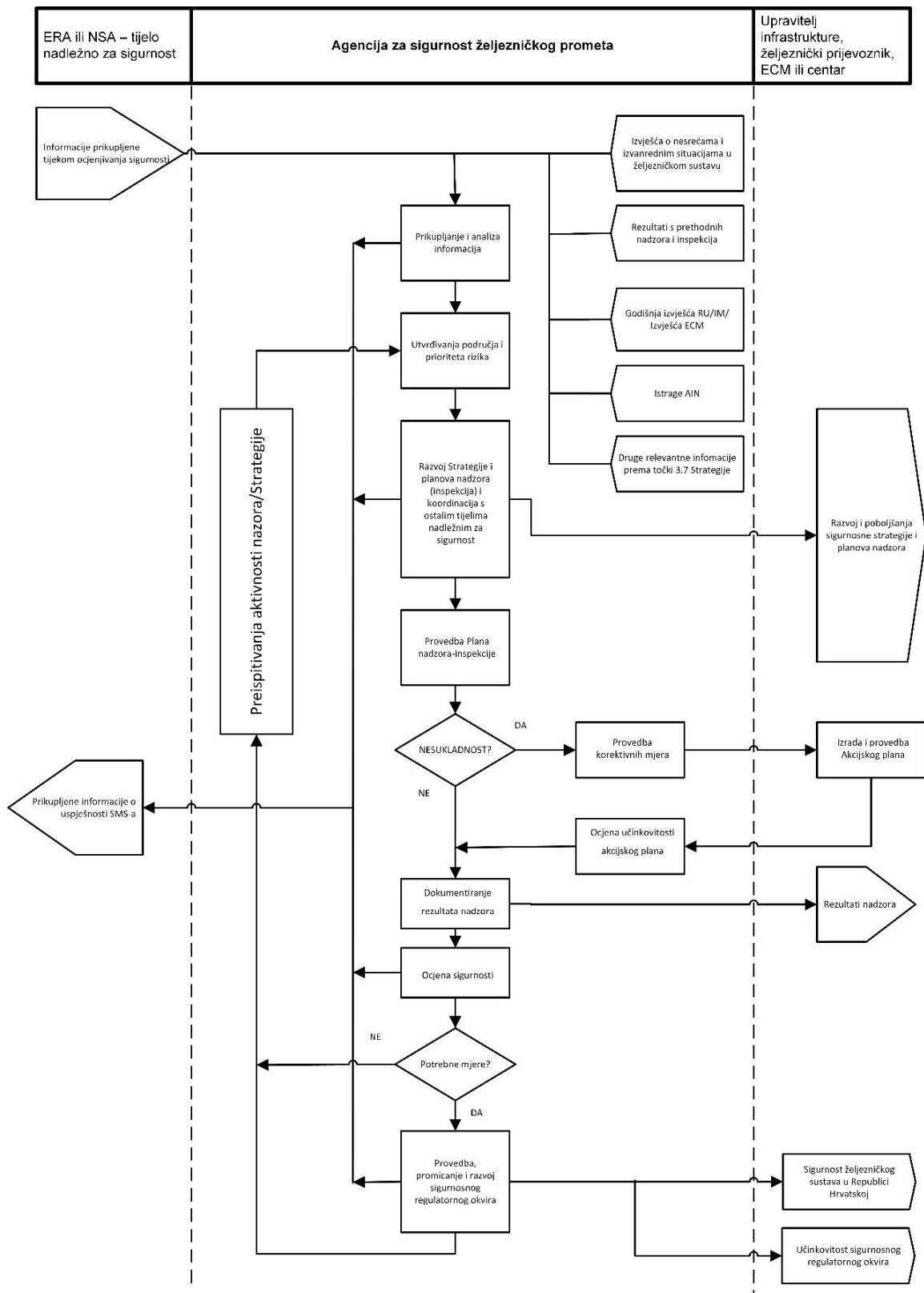
Strategijom nadzora osigurano je da Agencija provodi nadzor željezničkog sustava kako je propisano Zakonom i odgovarajućom obvezujućom EU regulativom. U tom cilju izrađuje se odgovarajući Program nadzora (prema okviru koji se utvrđuje u godišnjem Programu rada i razvoja Agencije).

Agencija sukladno Programu nadzora uspostavlja pojedinačne planove nadzora/inspekcija kako bi se osigurala učinkovita provedba Strategije i Programa.

Strategijom su postavljeni temeljni ciljevi za provedbu nadzora – osiguranje da su sigurnosni ciljevi željezničkog sustava, utemeljeni na odgovarajućim sigurnosnim rješenjima, provedeni i da se trajno poboljšavaju.

Agencija je u Strategiji utvrdila opća načela za uspostavu neovisnog nadzora (inspekcija), utvrdila je tehnike i organizaciju nadzora (audita), izvore i načine prikupljanja informacija, komunikaciju sa ostalim tijelima nadležnim za sigurnost te suradnju vezano za prekogranične aktivnosti kod izdavanja jedinstvenih potvrda o sigurnosti, izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu/tržište vozila. Prioriteti nadzora temelje se na procjeni ključnih rizika unutar željezničkog sustava, koje Agencija temeljem načela navedenih u Strategiji provodi zajedno sa željezničkim sektorom. Učinkovitost Strategije se s vremena na vrijeme preispituje u cilju njezinog trajnog poboljšanja.

Dodatak I – Dijagram tijeka razvoja Strategije



KLASA: 001-01/23-02/01

URBROJ: 387-03/01-23-02

Ova elektronička isprava potpisana je kvalificiranim elektroničkim potpisom sukladno EU Uredbi 910/2014/EU (eIDAS) koji je vidljiv na posljednjoj nenumeriranoj stranici ovog dokumenta. Provjera potpisa vrši se skeniranjem koda na potpisu.

