

Príručka

Požiadavky na systém riadenia bezpečnosti na bezpečnostnú certifikáciu alebo udeľovanie bezpečnostných povolení

	<i>Vypracoval/-a</i>	<i>Overil/-a</i>	<i>Schválil/-a</i>
<i>Meno</i>	S. D'ALBERTANSON	M. SCHITTEKATTE	C. CARR
<i>Funkcia</i>	Projektový úradník	Projektový manažér	Vedúci oddelenia
<i>Dátum</i>	04. 09. 2018	04. 09. 2018	04. 09. 2018
<i>Podpis</i>			

História dokumentu

<i>Verzia</i>	<i>Dátum</i>	<i>Poznámky</i>
1.0	29. 06. 2018	Konečná verzia určená na zverejnenie
1.1	10. 07. 2018	Aktualizovaný Obrázok 2, pridaný titulok pre Obrázok 3
1.2	04. 09. 2018	Aktualizovaný Obrázok 2

Tento dokument je právne nezáväznou príručkou Železničnej agentúry Európskej únie. Nie sú ním dotknuté rozhodovacie procesy predpokladané v platných právnych predpisoch EÚ. Okrem toho, záväzný výklad práva EÚ patrí do výlučnej právomoci Súdneho dvora Európskej únie.

0 Úvod

Žiadateľ o jednotné bezpečnostné osvedčenie alebo bezpečnostné povolenie preukáže súlad s príslušnými požiadavkami systému riadenia bezpečnosti stanovenými v delegovanom nariadení Komisie (EÚ) 2018/762. Na tento účel poskytne vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu alebo prípadne Železničnej agentúre Európskej únie (ďalej len „agentúra“) listinný dôkaz o tom, že svoj systém riadenia bezpečnosti (SMS) vytvoril v súlade s článkom 9 smernice (EÚ) 2016/798.

Táto príručka je živý dokument, ktorý bol vypracovaný v spolupráci s vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi a zástupcami sektora, a na základe spätnej väzby od používateľov a so zreteľom na skúsenosti získané počas vykonávania smernice (EÚ) 2016/798 týkajúcej sa spoločných bezpečnostných metód a ďalších príslušných nariadení EÚ sa bude priebežne vylepšovať.

0.1 Účel príručky

Účelom tejto príručky je poskytnúť:

- *účel každej požiadavky na posúdenie stanovenej v prílohe I a II uvedenej spoločnej bezpečnostnej metódy a v prípade potreby doplnený o vysvetľujúce poznámky obsahujúce špecifické informácie o konkrétnych výrazoch alebo myšlienkach použitých v požiadavkách,*
- *údaje o tom, aké dôkazy môže organizácia poskytnúť na preukázanie dodržiavania predpisov, ktoré sa vyžadujú uvedenými spoločnými bezpečnostnými metódami,*
- *ilustratívny zoznam príkladov dôkazov, ktoré možno spozorovať v žiadostiach o jednotné bezpečnostné osvedčenie alebo bezpečnostné povolenie pri vykonávaní posudzovania, alebo ktoré môže žiadateľ použiť ako referenčný materiál pre svoju žiadosť,*
- *názorné odkazy a normy, ktoré môžu byť použité na pomoc pri posudzovaní, vývoji, vykonávaní alebo neustálom zlepšovaní systému riadenia bezpečnosti a*
- *určité informácie o tom, ktoré otázky možno bude musieť vnútroštátny bezpečnostný orgán zohľadniť počas svojho dohľadu nad železničným podnikom alebo manažérom infraštruktúry.*

Poznámka: Pre účel posúdenia žiadosti pre jednotné bezpečnostné osvedčenie obsahujúce prepravu nebezpečného tovaru po železnici by NSA malo mať priamu úlohu kompetentného orgánu v posudzovaní príslušných častí žiadosti. Prípadne by malo mať spolupracujúcu úlohu ako styčný orgán s iným kompetentným orgánom pre prepravu nebezpečného tovaru berúc do úvahy jeho názor pre príslušné časti posúdenia, ak je to potrebné.

0.2 Komu je určená táto príručka?

Tento dokument je určený:

- *vnútroštátnym bezpečnostným orgánom a Železničnej agentúre Európskej únie pri posudzovaní súladu systému riadenia bezpečnosti železničných podnikov s príslušnými požiadavkami na systém riadenia bezpečnosti, a pri vykonávaní dohľadu zo strany vnútroštátnych bezpečnostných orgánov,*
- *vnútroštátnym bezpečnostným orgánom pri posudzovaní súladu systému riadenia bezpečnosti manažérov infraštruktúry s príslušnými požiadavkami na systém riadenia bezpečnosti, a pri vykonávaní dohľadu po zadaní zákazky, a*
- *železničným podnikom a manažérom infraštruktúry (ďalej len „žiadateľ“) s cieľom pomáhať im pri rozvoji, vykonávaní, údržbe a neustálom zlepšovaní ich systému riadenia bezpečnosti v súlade s*

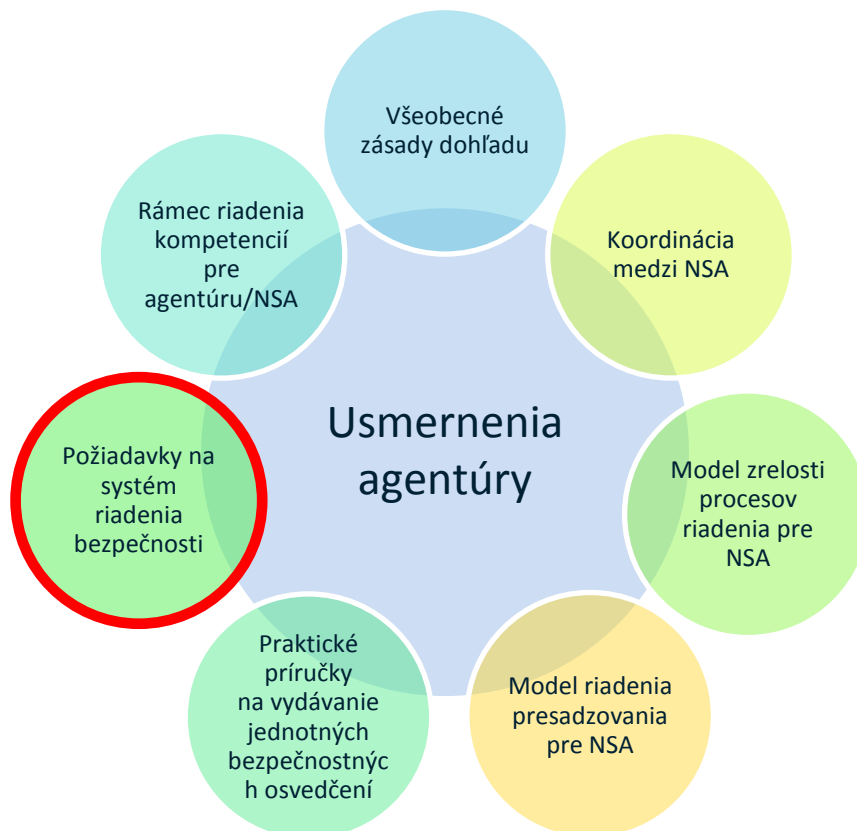
príslušnými požiadavkami na systém riadenia bezpečnosti (a ďalšími platnými požiadavkami na bezpečnosť) a zistiť, čo možno počas dohľadu očakávať.

0.3 Rozsah pôsobnosti

Táto príručka nepredpisuje, ktoré dôkazy by mal žiadateľ predložiť. Hlavným dôvodom je, že systém riadenia bezpečnosti každej organizácie by mal byť prispôsobený konkrétnym rizikám, ktoré má organizácia kontrolovať. Každý systém riadenia bezpečnosti je preto jedinečným systémom zdokumentovaných informácií, ktorý poskytuje informácie o konkrétnych opatreniach na kontrolu rizík a zavedených systémoch v rámci danej organizácie a ktorý sa vyvíja v čase tak, ako sa mení organizácia. Preto by bolo nesprávne poskytnúť normatívny zoznam informácií, ktoré by mal žiadateľ predložiť. Proces posudzovania by sa tak stal zbytočným, keďže všetky žiadosti by na rozdiel od príslušných systémov riadenia bezpečnosti vyzerali rovnako.

0.4 Štruktúra príručky

Tento dokument je súčasťou prehľadu pokynov agentúry, ktoré podporujú železničné podniky, manažérov infraštruktúry, vnútroštátne bezpečnostné orgány a agentúru pri plnení ich úloh a vykonávaní ich povinností v súlade so smernicou (EÚ) 2016/798.



Obrázok 1: Prehľad usmernení agentúry

Informácie uvedené v tejto príručke budú doplnené o konkrétne usmernenia vnútroštátnych bezpečnostných orgánov, v ktorých budú opísané a vysvetlené notifikované vnútroštátne právne predpisy platné pre

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

zamýšľanú oblasť činnosti a dokumenty, ktoré budú poskytnuté v žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie s cieľom dodržať ustanovenia článku 10 ods. 3 písm. b) a článku 10 ods. 8 smernice (EÚ) 2016/798 (pozri tiež *Praktickú príručku agentúry o vydávaní jednotných bezpečnostných osvedčení*). Pre manažérov infraštruktúry by táto príručka mala byť doplnkom k príručke, ktorú podľa článku 12 ods. 1 smernice (EÚ) 2016/798 k požiadavkam pre bezpečnostné povolenia vydajú vnútroštátne bezpečnostné orgány. Notifikované vnútroštátne právne predpisy sú iba tie predpisy, ktoré členský štát oznámil Komisii. V súlade s odôvodnením 12 smernice (EÚ) 2016/798 sa očakáva, že počet notifikovaných vnútroštátnych predpisov bude postupne klesať. Bud' budú znovu nahradené opatreniami stanovenými v technických špecifikáciách interoperability, iných nariadeniach EÚ alebo v podnikových predpisoch. Podnikové predpisy alebo normy budú primerane posúdené prostredníctvom súladu s technickými špecifikáciami interoperability týkajúcimi sa subsystému prevádzka a riadenie dopravy železničnej siete v Európskej únii (ďalej len „TSI OPE“), ktoré sú zohľadnené formou požiadaviek na systém riadenia bezpečnosti vysvetlených v tejto príručke.

Štruktúra tohto usmernenia je v súlade s požiadavkami stanovenými v prílohe I a prílohe II k delegovanému nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/762. V nasledujúcich oddieloch je v záujme zjednodušenia odkazu každá požiadavka zaznamenaná v žltom rámečku. Ak existujú rozdiely medzi požiadavkami uplatniteľnými na železničné podniky a požiadavkami, ktoré sa vzťahujú na manažérov infraštruktúry, príslušný text pre manažérov infraštruktúry sa nachádza v zátvorkách v **modrej farbe**.

Vzájomné porovnávanie alebo tabuľky zhody medzi hodnotiacimi kritériami predchádzajúcich nariadení (EÚ) 1158/2010 a nariadenia (EÚ) 1169/2010 a požiadavkami delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2018/762, sa nachádzajú v prílohe 1 k tejto príručke. V tabuľkách sa v prípadoch, kde je to potrebné, nachádzajú aj krížové odkazy na doložky o štruktúre na vysokej úrovni podľa ISO. Poskytujú sa žiadateľom s cieľom pomôcť im pri preukazovaní súladu ich systému riadenia bezpečnosti s novými požiadavkami, najmä v prípadoch, keď už žiadateľovi bolo udelené bezpečnostné osvedčenie alebo bezpečnostné povolenie a/alebo ak už má žiadateľ zavedený iný systém riadenia ISO (napr. ISO 9001, 14001 alebo 45001), (aby mohli byť zlúčené) alebo plánuje nejaký systém vypracovať pomocou tohto modelu. Použitie tejto tabuľky neposkytuje systematický predpoklad zhody s požiadavkami stanovenými v delegovanom nariadení Komisie (EÚ) 2018/762 [*spoločné bezpečnostné metódy systému riadenia bezpečnosti*] pre tie organizácie, ktoré majú certifikát ISO.

0.5 Časť 1 smerníc ISO/IEC a konsolidovaný doplnok ISO

Organizácia ISO vypracovala oficiálne postupy, ktoré sa musia dodržiavať pri tvorbe a udržiavaní medzinárodnej normy. V dodatku 2 prílohy SL [časti 1 smerníc ISO/IEC a konsolidovanom doplnku ISO](#) je prijatá štruktúra na vysokej úrovni s cieľom používať základný text v každej norme systému riadenia.

Príloha I a príloha II k delegovanému nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/762 zabezpečujú štruktúru konzistentnú so štruktúrou na vysokej úrovni ISO, podľa potreby uľahčujú integráciu jednotlivých systémov riadenia, ktoré majú rovnaké základné organizačné zásady a požiadavky, ale ktorých oblasť dodržiavania právnych predpisov a rizík je špecifická pre každý odbor (napr. bezpečnosť, životné prostredie, kvalita).

Normy ISO a príslušné usmernenia môžu železničným podnikom a manažérom infraštruktúry pomôcť pri rozvoji ich systémov riadenia bezpečnosti (napr. ISO 31000 je všeobecný dokument pre lepšie pochopenie riadenia rizík, ISO 31010 poskytuje informácie o výbere a použití techník na posúdenie rizika, ako sú FMECA, FTA, ETA, HAZOP, v norme ISO 55000 sú stanovené požiadavky pre správu aktív). Môžu byť však prínosom iba vtedy, ak sú známe spoľahlivé poznatky o kontexte rizík súvisiacich so železnicou.

Ak používanie štruktúry na vysokej úrovni zabezpečuje konzistentný postoj k normám systému riadenia ISO, treba zdôrazniť, že uvedené spoločné bezpečnostné metódy sú predpisy, ktoré slúžia predovšetkým na účely

vnútroštátnych bezpečnostných orgánov alebo agentúry pri posudzovaní žiadostí o vydanie bezpečnostných osvedčení alebo bezpečnostných povolení. Posudzovanie jednotných bezpečnostných osvedčení alebo bezpečnostných povolení bude ako také v rozpore s požiadavkami na systém riadenia bezpečnosti a nie so samotnou štruktúrou na vysokej úrovni ISO. Na objasnenie: – normy ISO sú založené na dobrovoľnej certifikácii, ale v niektorých právnych rámcoch sa stanovuje, že musia poskytovať predpoklad zhody s platnými predpismi, ktorými sa riadi konkrétna oblasť. Neexistuje žiadne ustanovenie, ktoré by pre normy ISO stanovovalo predpoklad zhody s požiadavkami uvedenými v smernici (EÚ) 2016/798 alebo s delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2018/762.

Doložky 4 až 10.2 prevzaté z časti 1 smerníc ISO/IEC a prílohy SL dodatku 2 konsolidovaného doplnku 2016 sú reprodukované alebo upravené na základe povolenia Medzinárodnej organizácie pre normalizáciu, ISO. Pôvodný text sa nachádza v zdrojovom dokumente. Tento dokument je možné získať z [webového sídla ústredného sekretariátu ISO](#). Autorské práva vlastní organizácia ISO.

0.6 Účel systému riadenia bezpečnosti

Účelom systému riadenia bezpečnosti je zabezpečiť, aby organizácia kontrolovala riziká, ktoré sa objavujú ako výsledok jej podnikateľskej činnosti, bezpečným spôsobom a aby splnila všetky bezpečnostné povinnosti, ktoré sa na ňu vzťahujú.

Prijatie štruktúrovaného prístupu umožňuje určiť nebezpečenstvá a kontinuálne riadenie rizík súvisiacich s vlastnou činnosťou organizácie s cieľom predchádzať nehodám. V rámci tohto prístupu sa berú do úvahy spoločné riziká na rozhraní s ostatnými subjektmi železničného systému (najmä železničnými podnikmi, manažérmi infraštruktúry a subjektmi poverenými údržbou, ale aj všetkými ostatnými subjektmi, ktoré majú potenciálny vplyv na bezpečnosť prevádzky železničného systému, ako sú výrobcovia, dodávatelia údržbárskych prác, držiteľia, poskytovatelia služieb, obstarávatelia, dopravcovia, odosielatelia, príjemcovia, nakladači, vykladači, strediská odbornej prípravy a tiež aj cestujúci a ostatní vo vzťahu k železničnému systému atď.). Primerané zavedenie všetkých relevantných prvkov systému riadenia bezpečnosti môže organizácii poskytnúť potrebnú dôveru, že riadi a naďalej bude riadiť všetky riziká súvisiace s jej činnosťou, a to za každých podmienok.

Vyspelé organizácie uznávajú, že účinné riadenie rizika možno dosiahnuť iba prostredníctvom procesu, ktorý spája tri kritické rozmery: technickú zložku s použitými nástrojmi a zariadeniami, ľudskú zložku osôb v prvej línii s ich zručnosťami, odbornou prípravou a motiváciou, a organizačnú zložku pozostávajúcu z postupov a metód vymedzujúcich vzťah úloh.

Vhodný systém riadenia bezpečnosti bude následne úspešný v monitorovaní a zlepšovaní všetkých troch rozmerov jej opatrení na kontrolu rizík. Mnohé znaky železničného systému riadenia bezpečnosti sú veľmi podobné postupu riadenia, ktorý obhajujú zástancovia kvality, ochrany zdravia a bezpečnosti pri práci, ochrany životného prostredia a obchodnej excelentnosti. Zásady dobrého riadenia sa preto môžu jednoduchšie začleniť tak, ako sa uviedlo, a to prostredníctvom použitia spoločnej bezpečnostnej metódy, ktorá je založená na štruktúre na vysokej úrovni ISO, a preto nemusí byť nutná úplná premena organizácií, ktoré už tieto systémy zaviedli.

Uznáva sa, že systémy štruktúrovaného riadenia prostredníctvom účinného riadenia rozhraní poskytujú podnikom pridanú hodnotu. Pomáha to zlepšiť celkovú výkonnosť, zaviesť prevádzkovú efektívnosť, zlepšiť vzťahy s dodávateľmi a subdodávateľmi, zákazníkmi a regulačnými orgánmi, ako aj pomôcť vybudovať pozitívnu kultúru bezpečnosti.

Žiadateľ musí svoj systém riadenia bezpečnosti navrhnuť tak, aby spĺňal požiadavky stanovené v článku 9 smernice (EÚ) 2016/798 s cieľom zaručiť bezpečné riadenie svojej prevádzky. Na tento účel musí preukázať

súladi s požiadavkami stanovenými v prílohe I a II k spoločnej bezpečnostnej metóde systému riadenia bezpečnosti. Tieto požiadavky sú nastavené tak, aby poskytli komplexný obraz o systéme riadenia bezpečnosti organizácie podľa cyklu naplánovania, realizácie, overenia a vykonania (PDCA). Bude potrebné, aby žiadateľ zvážil každú jednotlivú požiadavku, ako aj spôsob, akým spolu ladia, aby vytvoril ucelený systém riadenia bezpečnosti, ktorým sa riadia príslušné riziká.

0.7 Systém riadenia bezpečnosti a procesný prístup

Systém riadenia bezpečnosti vo svojej postate je zostavený z rôznych prameňov, ktoré sa musia spojiť s cieľom riadiť bezpečnú a úspešnú organizáciu. Tieto prvky obsahujú zavedené mechanizmy na dodržiavanie medzinárodných a vnútroštátnych predpisov a noriem, požiadaviek na úrovni sektorov a podnikov, výsledky hodnotenia rizík a osvedčených postupov v celej škále činností spoločnosti. Na tento účel by mal byť SMS integrovaný do pracovných procesov organizácie a okrem toho by sa nemal stať systémom len na papieri osobitne vytvoreným na preukázanie súladu s regulačným rámcom. Systém riadenia bezpečnosti by mal byť živým súborom mechanizmov, ktorý sa zdokonaľuje a rozvíja rovnako ako organizácia, ktorej slúži. Vytvorenie SMS vyžaduje, aby organizácia pochopila riziká, ktoré musí kontrolovať, právny rámec, v ktorom pôsobí, a mala jasnú predstavu o tom, ako "dobrý" výkon vyzerá. V tejto príručke sa uvádzajú prvky SMS, ktoré bude potrebné splniť, aby posudzovací orgán udelil jednotné bezpečnostné osvedčenie. Je však potrebné mať na pamäti, že kvalita SMS presahuje súčet jej častí. SMS musí fungovať aj ako koherentný celok, kde funguje dodržiavanie každej časti, aby sa zabezpečilo správne fungovanie celého systému.

Požiadavky, na základe ktorých sa systém riadenia bezpečnosti bude posudzovať, môžu byť splnené podľa zdokumentovaného procesu (alebo postupu atď.), ale mali by byť zahrnuté aj do rôznych obchodných oblastí organizácie a medzi nimi. Vnútroštátny bezpečnostný orgán môže napríklad skontrolovať, či existuje politické vyhlásenie, ale tiež overiť záväzok organizácie, pokiaľ ide o jeho uplatňovanie. Praktický spôsob, ako to môže urobiť, je kontrola toho, ako je systém riadenia bezpečnosti monitorovaný a skúmaný na úrovni vrcholového manažmentu, ako sa na tom podieľajú zamestnanci a ako sa im oznamujú výsledky. Organizácia podobne nemusí mať špecifický postup alebo postupy na riadenie informácií dôležitých z hľadiska bezpečnosti, ale musí opísať, ako ju vhodne riadia príslušné časti podniku (napr. oznamovanie informácií týkajúcich sa bezpečnosti rušňovodičovi).

Dôležitou zmenou v prílohe I a prílohe II k delegovanému nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/762 [spoločné bezpečnostné metódy systému riadenia bezpečnosti] je zavedenie procesného prístupu. Podporuje sa aj v normách systému riadenia ISO, kde sú jednotlivé procesy systému manažérstva úzko prepojené a ich dôsledná činnosť prispieva k dosiahnutiu cieľov organizácie. Príloha I a príloha II k delegovanému nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/762 identifikujú niektoré dôležité prepojenia medzi procesmi s cieľom uľahčiť pochopenie procesného prístupu, čo však neznamená, že existujú iba tieto prepojenia alebo že by mali byť preukázané na účely dosiahnutia súladu. Schopnosť toho, že organizácia musí predstaviť, ako procesy jej systému riadenia navzájom súvisia, je dobrým ukazovateľom jej chápania toho, ako účinne funguje jej systém riadenia.

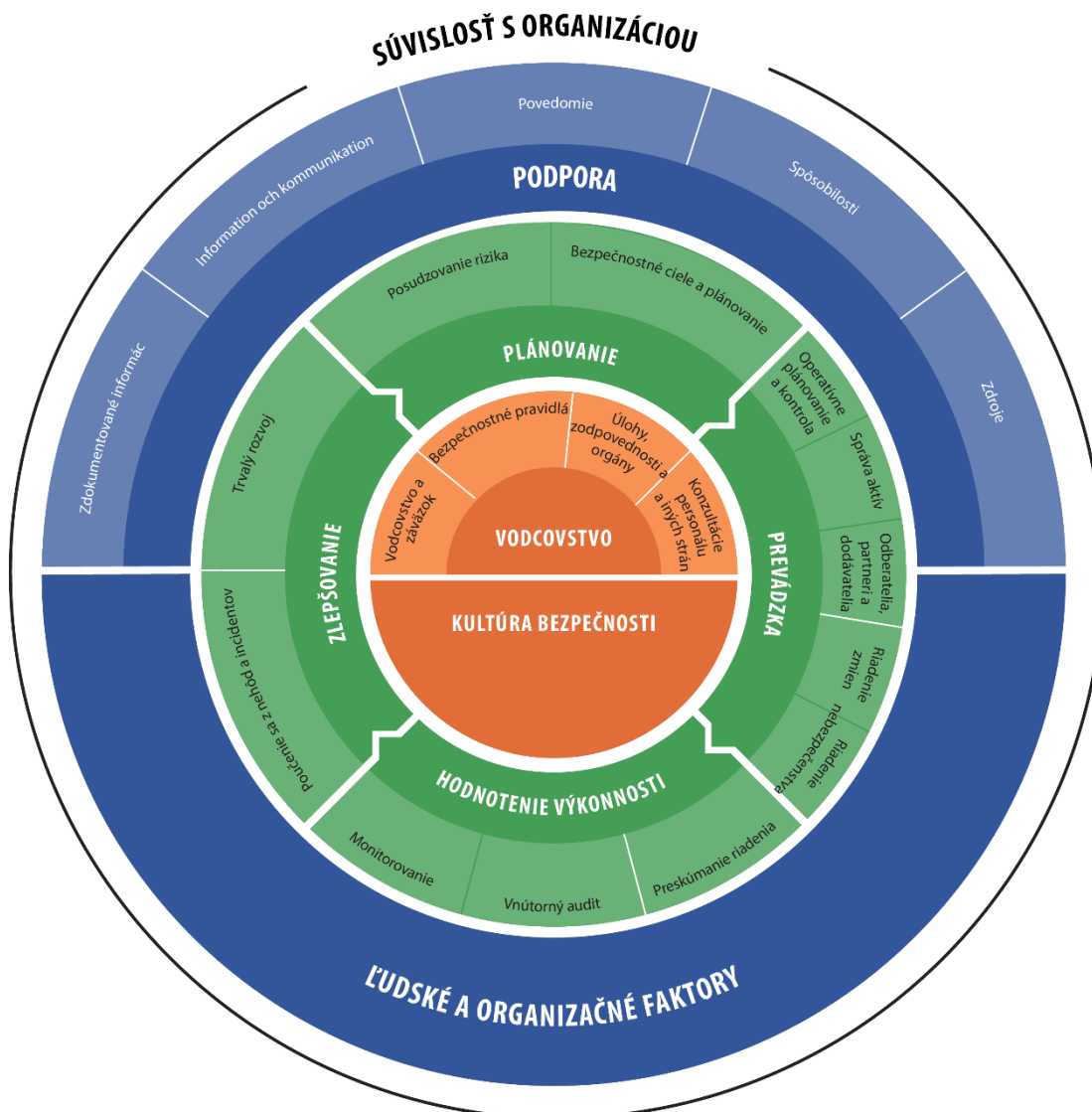
Možno si všimnúť, že prvky systému riadenia bezpečnosti uplatňujú cyklus „naplánuj, realizuj, over a vykonaj“ (PDCA) (pozri obrázok 2). Koncepcia PDCA odráža funkčné vzťahy medzi hlavnými prvkami systému riadenia bezpečnosti:

- **plánovanie:** identifikovať riziká a príležitosti, stanoviť ciele v oblasti bezpečnosti a určiť procesy a opatrenia potrebné na dosiahnutie výsledkov v súlade s bezpečnostnou politikou organizácie,
- **prevádzka:** vyvíjať, zavádzať a uplatňovať procesy a opatrenia podľa plánu,
- **hodnotenie výkonnosti:** monitorovať a hodnotiť dosiahnutú výkonnosť zavedených procesov a opatrení, pokiaľ ide o ciele a plánovanie, a podávať správy o výsledkoch,

- **zlepšenie:** prijať opatrenia na priebežné zlepšovanie systému riadenia bezpečnosti a výkonnosti v oblasti bezpečnosti na dosiahnutie plánovaných výsledkov.

Tento hlavný proces PDCA dopĺňajú iné prvky systému riadenia bezpečnosti:

- „**kontext organizácie**“, ktorý poskytuje vstup do fázy plánovania,
- „**vodcovstvo**“ ako hnacia sila pre cyklus PDCA,
- rôzne funkcie „**podpory**“, ktoré podporujú všetky prvky systému riadenia bezpečnosti.



Obrázok 2: Systém riadenia bezpečnosti železníc

0.8 Systém riadenia bezpečnosti a kultúra bezpečnosti

Kultúra bezpečnosti je súbor vzorov správania a myslenia, ktorý je vo veľkej miere spoločný pre skupinu subjektov v rámci organizácie, pokiaľ ide o riadenie závažných rizík súvisiacich s ich činnosťou. To samozrejme znamená, že v rámci organizácie môžu fungovať viaceré kultúry založené na otázkach, ako je úloha práce, geografia alebo iné spoločné hodnoty. Kultúra bezpečnosti ako taká sa vytvára na dennej báze prostredníctvom interakcií medzi subjektmi v kontexte organizácie, v prípade ktorej je potrebné, aby sa prispôbovala svojmu prostrediu, ako aj zabezpečila integráciu všetkých svojich členov.

To znamená, že priamy spôsob, ako opísať kultúru bezpečnosti, je zamerať sa na faktory, ktoré prispievajú k správaniu. Systém riadenia bezpečnosti poskytuje základ: v definovaní predpokladaných pracovných podmienok a očakávaných výsledkov organizácia určí uprednostňovaný spôsob práce a technické prostriedky na podporu tejto činnosti. V záujme bezpečného fungovania bude organizácia čo najlepšie predvídať nepriaznivé situácie a bude zavádzať pravidlá a prostriedky na ich riešenie. Okrem toho existuje aj „behaviorálny svet“ organizácie: vlastnosti, pocity, významy a vzťahy, ktoré podmieňujú vzory interakcie medzi jednotlivcami v rámci organizácie spôsobom, ktorý ovplyvňuje spôsob jej myslenia a konania. Táto kultúrna stránka sa týka najmä tzv. nepísaných pravidiel, ktorými sa riadi správanie a rozhodnutia skupiny ľudí. Štrukturálna a kultúrna časť organizácie spoločne uľahčuje (alebo brzdí) výkonnosť organizácie.

Existuje však vysoké riziko, že príliš byrokratický prístup k riadeniu bezpečnosti je v rozpore s prevádzkovou realitou a vedie k tomu, že systém riadenia bezpečnosti pôjde vlastnou cestou, t. j. že všetko úsilie sa vynaloží na navrhovanie, údržbu a dokonca dokazovanie existencie zdokumentovaného systému, pričom sa bude ignorovať prevádzkový vstup, ktorý je potrebný na jeho skutočné fungovanie tak, ako to bolo zamýšľané, a vytvorí sa priepasť medzi „prácou podľa predstáv“ a „reálne vykonávanou prácou“.

Na druhej strane existuje možnosť zavedenia systému riadenia bezpečnosti ako nástroja na pozitívne ovplyvňovanie kultúry bezpečnosti organizácie a ovplyvňovanie fyzického prostredia, ako aj správanie zamestnancov spôsobom, ktorý podporuje a uľahčuje bezpečnosť. Zladenie štrukturálnej a kultúrnej časti organizácie je to, čo v konečnom dôsledku vytvára bezpečnosť. Aby organizácia mohla pomôcť ľuďom pri plnení ich úloh, je potrebné, aby pochopila, ako ľudia (s ich schopnosťami a obmedzeniami) používajú špecifikácie na riešenie problémov, a aby zohľadnila tieto poznatky pri navrhovaní ich pracovného prostredia. To isté platí pre pravidlá a predpisy: pokiaľ sa pri navrhovaní pracovných postupov neberú do úvahy pracovníci, ktorí ich realizujú, budú nútení porušovať predpisy, aby vykonali prácu vždy, keď nastanú rozpory alebo konflikty.

V celom dokumente sú zdôraznené základné charakteristiky, o ktorých je známe, že prispievajú k pozitívnej kultúre bezpečnosti. Príloha 4 okrem toho poskytuje čitateľovi základy kultúry bezpečnosti a iné užitočné informácie pre organizáciu na vypracovanie vlastnej stratégie.

0.9 Podporné dôkazy a zdokumentované informácie

Z uvedených dôvodov tento dokument obsahuje určité informácie o dôkazoch, ktoré má žiadateľ (t. j. železničný podnik alebo manažér infraštruktúry) poskytnúť pri podávaní žiadosti o bezpečnostné osvedčenie alebo bezpečnostné povolenie bez toho, aby bolo presne uvedené, čo by sa malo predložiť. Pre každú požiadavku sú uvedené informácie o dôkazoch, ktoré by mal žiadateľ poskytnúť, spolu s príslušným odkazom na danú požiadavku. Ďalej je uvedených niekoľko príkladov toho, ako by tieto dôkazy mohli vyzerať v praxi. Treba si uvedomiť, že príklady sú uvedené ako pomôcka na pochopenie a nie sú jediným prostriedkom na preukázanie dodržiavania predpisov, ani nepredstavujú úplný zoznam možných alternatív. Okrem toho treba pochopiť, že žiadateľ pri podávaní žiadosti opisuje, ako spĺňa jednotlivé požiadavky. Posudzovateľ alebo žiadateľ môže požiadať alebo poskytnúť ako dôkaz typ informácií navrhnutých na objasnenie alebo posilnenie

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

toho, ako sú splnené. Pre žiadateľa a posudzovateľa je najdôležitejším bodom každej požiadavky zabezpečiť, aby boli vyhlásenia týkajúce sa dodržiavania predpisov prepojené s odkazmi, ktorými sa vysvetľuje, kde sa nachádzajú ďalšie dôkazy na podporu uvedených bodov. Snahou v časti s príkladmi pre každú požiadavku je ukázať, ako by tento materiál, na ktorý sa odkazuje, mohol vyzerať.

Odkazy, ktoré by mali žiadateľom pomôcť pri príprave ich žiadostí, sú uvedené za touto časťou. A nakoniec, cieľom poslednej časti je pod každým prvkom uviesť potrebný odkaz na dohľad. Uvádzame tu informácie o problémoch, na ktoré by posudzovateľ mohol upozorniť tímy dohľadu NSA ako oblasti záujmu, ktoré môžu byť použité na testovanie komplexnosti systému riadenia bezpečnosti.

Podobne prístup, ktorý je zakotvený v normách systému riadenia ISO, prílohe I a prílohe II k nariadeniu (EÚ) 2018/762, nie je preskriptívny, s výnimkou konkrétnych prípadov, pokiaľ ide o povahu dôkazov (napr. postup), ktoré sa očakávajú od žiadateľa. Účelom flexibility ponechanej žiadateľovi je umožniť organizácii, aby predložila svoje mechanizmy systému riadenia bezpečnosti spôsobom, ktorý zohľadňuje povahu podniku a je primeraný jeho rozsahu. Okrem toho pomôže pri prechode z papierového testu dodržiavania predpisov na posúdenie živého vyvíjajúceho sa systému, ktorý náležite zohľadňuje mechanizmy systému riadenia bezpečnosti podniku, tak ako existuje v praxi.

Výraz „zdokumentované informácie“ bol zavedený ako súčasť štruktúry na vysokej úrovni ISO a spoločné výrazy pre normy systému riadenia. Vymedzenie výrazu „zdokumentované informácie“ sa nachádza v norme *ISO 9000 kapitole 3.8*. Zdokumentované informácie možno použiť na oznámenie správy, poskytnutie dôkazu o tom, čo bolo naplánované, skutočne vykonané, alebo na výmenu poznatkov. Zahŕňa okrem iného dokumenty a záznamy, ako sú postupy, zápisnice zo schôdzí, správy, formálne oznámenie cieľov, výsledkov, dohôd, zmlúv atď. Ďalšie vysvetlenie sa nachádza v *Usmernení k požiadavkám na zdokumentované informácie ISO 9001:2015* dostupnom na webovom sídle ISO:

https://www.iso.org/files/live/sites/isoorg/files/archive/pdf/en/documented_information.pdf.

Výraz „postup“ by nemal znamenať existenciu samostatného dokumentu, ktorý by zahŕňal výlučne a rozsiahlo riadenie každého jedného prvku systému riadenia bezpečnosti alebo žiadal o vytvorenie špecifického súboru nových dokumentov. Ak sa v tomto dokumente odkazuje na postup, znamená to zdokumentované informácie (napr. papierové dokumenty) stanovujúce kroky, ktoré sa majú uplatniť. Ak sa odkazuje na „proces“, odkazuje sa na prostriedky na splnenie úlohy alebo cieľa, ktoré môžu alebo nemusia byť stanovené v postupe.

0.10 Odkazy na iné nariadenia EÚ a platné právne požiadavky

Odkazy na iné nariadenia EÚ posilňujú súlad medzi rôznymi právnymi textami, pričom uznávajú väzby medzi nimi. Mechanizmy systému riadenia bezpečnosti by mali vždy zodpovedať platnému právnemu textu, pokiaľ nie je uvedené inak (napr. osobitné prechodné ustanovenia, oneskorené uplatňovanie). Ak sa zruší nariadenie EÚ, spravidla všetky odkazy sa vykladajú ako odkazy na nové nariadenie (ak sú v ňom uvedené).

Všetky železničné podniky a manažéri infraštruktúry musia splniť celý rad právnych povinností nad rámec tých povinností, ktoré sa týkajú výlučne bezpečnostnými otázkami. Niektoré z týchto iných povinností budú mať priamy alebo nepriamy vplyv na to, akým spôsobom organizácia prostredníctvom svojho systému riadenia bezpečnosti rieši povinnosti v oblasti bezpečnosti, napríklad súlad s právnymi predpismi vyplývajúcim zo smernice o interoperabilite (EÚ) 2016/797 alebo význam bezpečnosti služby poskytovanej manažermi infraštruktúry železničným podnikom v rámci smernice (EÚ) 2012/34. Systém riadenia bezpečnosti, ktorý železničné podniky alebo manažéri infraštruktúry používajú na odstránenie bezpečnostných rizík, musí byť zorganizovaný tak, aby podľa potreby zabezpečil súlad s takýmito ďalšími právnymi záväzkami.

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

Obsah

0	ÚVOD	2
0.1	ÚČEL PRÍRUČKY	2
0.2	KOMU JE URČENÁ Táto príručka?	2
0.3	ROZSAH PÔSOBNOSTI	3
0.4	ŠTRUKTÚRA PRÍRUČKY	3
0.5	Časť 1 SMERNÍC ISO/IEC A KONSOLIDOVANÝ DOPLNOK ISO	4
0.6	ÚČEL SYSTÉMU RIADENIA BEZPEČNOSTI	5
0.7	SYSTÉM RIADENIA BEZPEČNOSTI A PROCESNÝ PRÍSTUP	6
0.8	SYSTÉM RIADENIA BEZPEČNOSTI A KULTÚRA BEZPEČNOSTI	8
0.9	PODPORNÉ DŮKAZY A ZDOKUMENTOVANÉ INFORMÁCIE	8
0.10	ODKAZY NA INÉ NARIADENIA EÚ A PLATNÉ PRÁVNE POŽIADAVKY	9
1	KONTEXT ORGANIZÁCIE	14
1.1	REGULAČNÁ POŽIADAVKA	14
1.2	ÚČEL	14
1.3	VYSVETLIVKY	14
1.4	DŮKAZY	16
1.5	PRÍKLADY DŮKAZOV	16
1.6	ODKAZY A NORMY	17
1.7	OTÁZKY DOHLADU	17
2	VODCOVSTVO	18
2.1	VODCOVSTVO A ZÁVÄZOK	18
2.1.1	Regulačná požiadavka	18
2.1.2	Účel	18
2.1.3	Vysvetlivky	19
2.1.4	Dôkazy	19
2.1.5	Príklady dôkazov	20
2.1.6	Odkazy a normy	20
2.1.7	Otázky dohľadu	21
2.2	BEZPEČNOSTNÁ POLITIKA	22
2.2.1	Regulačná požiadavka	22
2.2.2	Účel	22
2.2.3	Vysvetlivky	22
2.2.4	Dôkazy	22
2.2.5	Príklady dôkazov	23
2.2.6	Otázky dohľadu	23
2.3	ÚLOHY, POVINNOSTI, ZODPOVEDNOSŤ, OPRÁVNENIA A PRÁVOMOCI V ORGANIZÁCIÍ	24
2.3.1	Regulačná požiadavka	24
2.3.2	Účel	24
2.3.3	Vysvetlivky	24
2.3.4	Dôkazy	25
2.3.5	Príklady dôkazov	26
2.3.6	Odkazy a normy	26
2.3.7	Otázky dohľadu	26
2.4	KONZULTÁCIE SO ZAMESTNANCAMI A INÝMI STRANAMI	27
2.4.1	Regulačná požiadavka	27
2.4.2	Účel	27
2.4.3	Vysvetlivky	27

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

2.4.4	Dôkazy.....	27
2.4.5	Príklady dôkazov	28
2.4.6	Otázky dohľadu.....	28
3	PLÁNOVANIE.....	29
3.1	OPATRENIA NA RIEŠENIE RIZÍK	29
3.1.1	Regulačná požiadavka	29
3.1.2	Účel	29
3.1.3	Vysvetlivky.....	30
3.1.4	Dôkazy.....	32
3.1.5	Príklady dôkazov	32
3.1.6	Odkazy a normy	33
3.1.7	Otázky dohľadu.....	33
3.2	BEZPEČNOSTNÉ CIELE A PLÁNOVANIE	35
3.2.1	Regulačná požiadavka	35
3.2.2	Účel	35
3.2.3	Vysvetlivky.....	35
3.2.4	Dôkazy.....	36
3.2.5	Príklady dôkazov	36
3.2.6	Otázky dohľadu.....	36
4	PODPORA.....	37
4.1	ZDROJE	37
4.1.1	Regulačná požiadavka	37
4.1.2	Účel	37
4.1.3	Vysvetlivky.....	37
4.1.4	Dôkazy.....	37
4.1.5	Príklady dôkazov	37
4.1.6	Otázky dohľadu.....	38
4.2	KOMPETENCIE	39
4.2.1	Regulačná požiadavka	39
4.2.2	Účel	39
4.2.3	Vysvetlivky.....	40
4.2.4	Dôkazy.....	40
4.2.5	Príklady dôkazov	41
4.2.6	Odkazy a normy	42
4.2.7	Otázky dohľadu.....	42
4.3	INFORMOVANOSŤ.....	43
4.3.1	Regulačná požiadavka	43
4.3.2	Účel	43
4.3.3	Dôkazy.....	43
4.3.4	Príklady dôkazov	43
4.3.5	Otázky dohľadu.....	44
4.4	INFORMÁCIE A KOMUNIKÁCIA	45
4.4.1	Regulačná požiadavka	45
4.4.2	Účel	45
4.4.3	Vysvetlivky.....	45
4.4.4	Dôkazy.....	46
4.4.5	Príklady dôkazov	46
4.4.6	Otázky dohľadu.....	47
4.5	ZDOKUMENTOVANÉ INFORMÁCIE	48
4.5.1	Regulačná požiadavka	48
4.5.2	Účel	49

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

4.5.3	Vysvetlivky.....	49
4.5.4	Dôkazy.....	50
4.5.5	Príklady dôkazov	50
4.5.6	Odkazy a normy	51
4.5.7	Otázky dohľadu.....	51
4.6	INTEGRÁCIA ĽUDSKÝCH A ORGANIZAČNÝCH FAKTOROV	52
4.6.1	Regulačná požiadavka	52
4.6.2	Účel	52
4.6.3	Vysvetlivky.....	52
4.6.4	Dôkazy.....	53
4.6.5	Príklady dôkazov	53
4.6.6	Odkazy a normy	54
4.6.7	Otázky dohľadu.....	54
5	PREVÁDZKA.....	55
5.1	PLÁNOVANIE A RIADENIE PREVÁDZKY	55
5.1.1	Regulačná požiadavka	55
5.1.2	Účel	56
5.1.3	Vysvetlivky.....	57
5.1.4	Dôkazy.....	59
5.1.5	Príklady dôkazov	59
5.1.6	Odkazy a normy	61
5.1.7	Otázky dohľadu.....	61
5.2	SPRÁVA AKTÍV.....	62
5.2.1	Regulačná požiadavka	62
5.2.2	Účel	63
5.2.3	Vysvetlivky.....	63
5.2.4	Dôkazy.....	64
5.2.5	Príklady dôkazov	66
5.2.6	Odkazy a normy	70
5.2.7	Otázky dohľadu.....	71
5.3	ODBERATELIA, PARTNERI A DODÁVATELIA.....	72
5.3.1	Regulačná požiadavka	72
5.3.2	Účel	72
5.3.3	Vysvetlivky.....	73
5.3.4	Dôkazy.....	73
5.3.5	Príklady dôkazov	73
5.3.6	Otázky dohľadu.....	74
5.4	RIADENIE ZMENY.....	75
5.4.1	Regulačná požiadavka	75
5.4.2	Účel	75
5.4.3	Vysvetlivky.....	75
5.4.4	Dôkazy.....	76
5.4.5	Príklady dôkazov	76
5.4.6	Otázky dohľadu.....	76
5.5	RIADENIE NÚDZOVÝCH SITUÁCIÍ.....	77
5.5.1	Regulačná požiadavka	77
5.5.2	Účel	78
5.5.3	Vysvetlivky.....	78
5.5.4	Dôkazy.....	78
5.5.5	Príklady dôkazov	78
5.5.6	Otázky dohľadu.....	79
6	HODNOTENIE VÝKONNOSTI	80

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

6.1	MONITOROVANIE.....	80
6.1.1	Regulačná požiadavka	80
6.1.2	Účel	80
6.1.3	Vysvetlivky.....	80
6.1.4	Dôkazy.....	81
6.1.5	Príklady dôkazov	81
6.1.6	Otázky dohľadu	81
6.2	VNÚTORNÝ AUDIT	82
6.2.1	Regulačná požiadavka	82
6.2.2	Účel	82
6.2.3	Vysvetlivky.....	82
6.2.4	Dôkazy.....	82
6.2.5	Príklady dôkazov	83
6.2.6	Odkazy a normy	83
6.2.7	Otázky dohľadu	83
6.3	PRESKÚMANIE MANAŽMENTOM	84
6.3.1	Regulačná požiadavka	84
6.3.2	Účel	84
6.3.3	Dôkazy.....	84
6.3.4	Príklady dôkazov	85
6.3.5	Otázky dohľadu	85
7	ZLEPŠOVANIE	86
7.1	POUČENIE Z NEHÔD A INCIDENTOV.....	86
7.1.1	Regulačná požiadavka	86
7.1.2	Účel	86
7.1.3	Vysvetlivky.....	87
7.1.4	Dôkazy.....	87
7.1.5	Príklady dôkazov	87
7.1.6	Odkazy a normy	88
7.1.7	Otázky dohľadu	88
7.2	SÚSTAVNÉ ZLEPŠOVANIE	89
7.2.1	Regulačná požiadavka	89
7.2.2	Účel	89
7.2.3	Vysvetlivky.....	89
7.2.4	Dôkazy.....	91
7.2.5	Príklady dôkazov	92
7.2.6	Otázky dohľadu	92
PRÍLOHA 1 – TABUĽKY ZHODY		93
PRÍLOHA 2 – VZÁJOMNÉ UZNÁVANIE POVOLENÍ, UZNANÍ ALEBO OSVEDČENÍ VÝROBKOV ALEBO SLUŽIEB VYDANÝCH V SÚLADE S PRÁVOM ÚNIE		101
PRÍLOHA 3 – ČINNOSTI NA VEDĽAJŠÍCH KOĽAJACH, ZMLUVNÉ DOJEDNANIA A PARTNERSTVÁ		105
PRÍLOHA 4 – KULTÚRA BEZPEČNOSTI.....		109
PRÍLOHA 5 – ĽUDSKÉ A ORGANIZAČNÉ FAKTORY.....		114
PRÍLOHA 6 – VYMEDZENIE POJMOV		118

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

1 Kontext organizácie

1.1 Regulačná požiadavka

1.1 Organizácia by mala:

- (a) popísať typ, **charakter**, rozsah a oblasť svojej prevádzky;
- (b) identifikovať významné riziká vyplývajúce z jej železničnej prevádzky, a či môžu byť kontrolované organizáciou samou, alebo zmluvne pod dozorom železničného podniku;
- (c) identifikovať zainteresované strany (napr. regulačné orgány, úrady, **železničné podniky**, manažérov infraštruktúry, odberateľov, dodávateľov, partnerov), vrátane tých externých strán železničného systému, ktoré sú príslušné k systému riadenia bezpečnosti;
- (d) identifikovať a udržiavať právne a ostatné požiadavky vo vzťahu k bezpečnosti od zainteresovaných strán uvedených v bode (c);
- (e) uistiť sa, že požiadavky uvedené v bode (d) sú premietnuté do vývoja, implementácie a udržiavania systému riadenia bezpečnosti;
- (f) opísať cieľ systému riadenia bezpečnosti s uvedením, ktorá časť podnikania je alebo nie je jeho súčasťou a vziať do úvahy požiadavky uvedené v bode (d).

1.2 Na účely tejto prílohy sa uplatňujú nasledujúce definície:

- (a) „**charakter**“ vo vzťahu k železničnej prevádzke vykonávanej manažérom infraštruktúry znamená charakteristiku prevádzky jej cieľom vrátane návrhu a výstavby infraštruktúry, údržby infraštruktúry, plánovania dopravy, riadenia a kontroly dopravy a použitia infraštruktúry vrátane konvenčných a/alebo vysokorýchlostných tratí, dopravy cestujúcich a/alebo tovaru;
- (b) „**rozsah**“ vo vzťahu k železničnej prevádzke vykonávanej manažérom infraštruktúry znamená rozsah charakterizovaný dĺžkou železničných tratí a odhadovanou veľkosťou manažéra infraštruktúry k celkovému počtu zamestnancov pracujúcich v železničnom sektore.

1.2 Účel

Žiadateľ by mal orgánu preukázať tak najpresnejšie, ako vie, že jeho systém riadenia bezpečnosti sa vzťahuje na celú prevádzku. Hodnotiaci orgán by mal byť schopný jasne vnímať charakter prevádzky a spôsob jej riadenia prostredníctvom systému riadenia bezpečnosti. Žiadateľ by mal preukázať, že má jasnú predstavu o svojich vzťahoch so zainteresovanými stranami a závažných rizikách, ktorým čelí, koho sa dotýkajú a ako sa tieto záležitosti riešia v rámci systému riadenia bezpečnosti.

1.3 Vysvetlivky

V bode 1.1 právneho textu vyššie, kde sa požiadavky týkajú manažéra infraštruktúry, je „typ“ nahradený „charakterom“ a „oblasť“ je vymazaná.

Štruktúra organizácie, jej kontext a rozsah pôsobnosti systému riadenia bezpečnosti (**1.1**) je zameraný na to, aby posudzovateľ lepšie pochopil činnosti organizácie, očakávania zainteresovaných strán a prostredia, v ktorom organizácia pôsobí. Charakter organizácie je východiskovým bodom pre posúdenie. Disponibilita týchto informácií na začiatku podania žiadosti umožní žiadateľovi opísať, čo robí a akú štruktúru má jeho organizácia, čo na druhej strane posudzovateľovi umožní prijímať rozhodnutia o tom, ako naplánovať

posúdenie. Napríklad ak je organizácia centralizovaná alebo prevádzkuje rôznorodú prevádzku s rozsiahlou miestnou právomocou plánovať a organizovať svoje činnosti, alebo ak organizácia zamestnáva viac alebo menej dodávateľov, zodpovedajúcim spôsobom sa bude očakávať, že organizácia žiadateľa a jej systém riadenia bezpečnosti sú štruktúrované tak, aby riešili vzniknuté problémy. Vysvetlenie celkového kontextu organizácie môže tiež naznačovať spôsob riadenia ľudského a organizačného faktora. Štruktúra stanovená v kapitole 4 štruktúry na vysokej úrovni ISO môže pomôcť pochopiť prípravné práce potrebné pred vytvorením systému riadenia bezpečnosti. Ak má byť posudzovateľ schopný vykonať riadne posúdenie, je nevyhnutné, aby pochopil rozsah činnosti.

Typ činností **[1.1 (a)]** sa podľa vymedzenia vzťahuje na osobnú prepravu (do ktorej patria alebo nepatria služby vysokorýchlostnej dopravy) a prepravu tovaru (do ktorej patrí alebo nepatrí preprava nebezpečného tovaru), a posunovacie služby. Môže zahŕňať aj iné osobitné typy činností, ako sú testovanie vozidiel, prevádzka vozidiel na údržbu železničnej infraštruktúry, prevádzka na vedľajších koľajach v súkromnom vlastníctve. Viac informácií o type, rozsahu a oblasti prevádzky sa nachádza v *Praktickej príručke agentúry o vydávaní jednotných bezpečnostných osvedčení*. Ďalšie informácie o prevádzke v súvislosti s vedľajšími koľajami sa nachádzajú v prílohe 3.

Pri manažérovi infraštruktúry charakter a rozsah (1.2) znamená povahu činnosti a jeho geografickú pôsobnosť a komplexnosť. Charakter odzrkadľuje druh prevádzkovej infraštruktúry, aká je moderná a či je vysokorýchlostná alebo konvenčná, prípadne oboje, pokiaľ rozsah opisuje druh činnosti, ktorá sa vykonáva.

Identifikácia závažných rizík v tomto prípade znamená, že žiadateľ by mal preukázať, že na základe svojich analýz je si vedomý najdôležitejších rizík, ktorým čelí. Identifikácia závažného rizika tiež znamená, že žiadateľ zaviedol systém riadenia rizík (alebo sa pripravuje na jeho zavedenie), na základe čoho môže:

- *analyzovať nebezpečné udalosti a posúdiť riziká,*
- *oboznámiť sa s najdôležitejšími rizikami (z hľadiska dôsledkov a výskytu) a*
- *uprednostniť opatrenia zamerané na prevenciu nehôd.* **[1.1 (b)]**

Pomáha to nastaviť kontext organizácie a ukázať hodnotiacemu orgánu, že rozumie životnému prostrediu, v ktorom pôsobí. Činnosti iných subjektov mimo železničného systému **[1.1 (c)]** môžu mať vplyv na bezpečnosť prevádzky a v tejto súvislosti sa musia zohľadniť aj pri posúdení rizika. Ďalšie informácie o zmluvných dojednaniach a partnerstve sa nachádzajú v prílohe 3.

Identifikácia uplatniteľných požiadaviek týkajúcich sa bezpečnosti **[1.1 (d)]** siaha od ustanovení platných nariadení EÚ (napr. príslušná spoločná bezpečnostná metóda systémov riadenia bezpečnosti a najmä jej príloha I a príloha II, spoločná bezpečnostná metóda pre posúdenie a hodnotenie rizika, spoločná bezpečnostná metóda monitorovania, príslušné technické špecifikácie interoperability, vykonávací akt o praktických dojednaniach pre bezpečnostné osvedčenie a prípadne vykonávací akt o praktických dojednaniach pre povolenie vozidiel a nariadenie o subjekte zodpovednom za údržbu) a vnútroštátnych právnych predpisov (napr. notifikované vnútroštátne predpisy, vnútroštátne právo) po akékoľvek iné požiadavky, ktoré sa organizácia dobrovoľne zaviazala splniť (napr. pravidlá prevádzky vlakov na sektorovej alebo priemyselnej úrovni alebo systém riadenia a technické normy, ako sú ISO, CEN/CENELEC, UIC). V tejto časti organizácia identifikuje tie právne ustanovenia, s ktorými musí byť v zhode vrátane tých sektorových a iných požiadaviek, ktoré potrebuje sledovať s cieľom zabezpečiť svoju bezpečnú prevádzku vlakov.

Na účely tohto dokumentu majú výrazy „personál“, „zamestnanci“ a „pracovníci“ rovnaký význam, t. j. ľudia, ktorí pracujú pod priamou kontrolou organizácie žiadateľa.

1.4 Dôkazy

- V prípade železničných podnikov: informácie o charaktere činnosti, napr. osobná a/alebo nákladná doprava, preprava nebezpečného tovaru, geografické pokrytie (zahrnutím mapy alebo plánu trasy) a rozsah činnosti (vrátane typov koľajových vozidiel, počtu zamestnancov) a v prípade obnov a zmien od posledného psúdenia; **[1.1 (a)]**
- V prípade manažérov infraštruktúry: informácie o charaktere činnosti, ktorou sa zaoberajú, napr. nákladná alebo osobná doprava, posunovacie služby alebo iné služby zariadení (ako sa uvádza v prílohe II k smernici 2012/34/EÚ), a ktorá má vplyv na bezpečnosť železníc, geografické pokrytie (zahrnutím mapy alebo plánu trasy) a rozsah prevádzky železničných podnikov, ktorá sa vykonáva v sieti. Manažéri infraštruktúry by mali zahrnúť aj informácie o železničných koľajových vozidlách (vrátane zariadenia na údržbu alebo meranie infraštruktúry), ktoré môžu prevádzkovať, a uviesť počet zamestnancov, ktorých zamestnávajú a v prípade obnov a zmien od posledného psúdenia; **[1.1 (a)]**
- žiadateľ o bezpečnostné osvedčenie alebo bezpečnostné povolenie musí preukázať, ako určil príslušné regulačné požiadavky, napr. požiadavky na posúdenie spoločnej bezpečnostnej metódy, technické špecifikácie interoperability, najmä tie, ktoré sa týkajú subsystému prevádzka a riadenie dopravy (TSI OPE), a platné vnútroštátne právne predpisy, ako aj to, ako zachováva súlad s týmito právnymi predpismi (procesy systému riadenia bezpečnosti, ktoré podporujú dodržiavanie predpisov); **[1.1 (c) – (d)]**
- žiadateľ musí označiť zainteresované strany, ktoré sú relevantné pre úspešné vykonávanie jeho systému riadenia bezpečnosti (t. j. ich činnosti, ktoré majú dopad alebo možný dopad na systém riadenia bezpečnosti ako napr. dodávatelia alebo partneri) s uvedením dôvodu, prečo sú potrebné na úspešné fungovanie SMS; **[1.1 (c) a (d)]**
- V prípade oboch: žiadateľ by mal uviesť, kde v jeho dokumentácii o systéme riadenia bezpečnosti je splnená každá z požiadaviek na systém riadenia bezpečnosti vrátane príslušných požiadaviek uplatniteľných technických špecifikácií interoperability, najmä TSI OPE, a príslušné notifikované vnútroštátne právne predpisy; **[1.1 (e)]**
- žiadateľ musí uviesť, ktoré sú najzávažnejšie bezpečnostné riziká ovplyvňujúce jeho podnik; **[1.1 (b)]**
- žiadateľ má poskytnúť informácie týkajúce sa rozsahu pôsobnosti systému riadenia bezpečnosti (vrátane toho, aké sú hranice s ostatnými časťami podniku). **[1.1 (f)]**

1.5 Príklady dôkazov

Mapa zobrazujúca geografickú oblasť činnosti. Informácie o železničných koľajových vozidlách povolených na prevádzku (v prípade potreby vrátane všetkých navrhovaných koľajových vozidiel, ktoré majú byť v prevádzke počas platnosti osvedčenia alebo povolenia a akýchkoľvek obmedzení v oblasti použitia). Patria sem aj informácie o druhoch služieb, ktoré zamýšľa prevádzkovať (osobná a/alebo nákladná doprava).

Ak je žiadateľ manažérom infraštruktúry, tieto informácie možno poskytnúť napríklad s odkazom na:

- informácie uvedené v registri železničnej infraštruktúry zriadenom v súlade so smernicou o interoperabilite (článok 49),
- obsah podmienok používania siete (najmä v oddiele I) vytvorený v súlade so smernicou 2012/34/EÚ a
- tabuľku traťových pomerov (TSI OPE).

Informácie poskytnuté na získanie bezpečnostného povolenia alebo bezpečnostného osvedčenia sú riadne označené a dostatočne zdokumentované s dôkazom na zhodu s príslušnou legislatívou EÚ.

Označenie súčasného a navrhovaného personálneho vybavenia v rámci platnosti jednotného bezpečnostného osvedčenia, pokiaľ je známe.

Železničný podnik by mal poskytnúť informácie o svojich prevádzkových rozhraniach vrátane manažéra(-ov) infraštruktúry, iných železničných podnikov, dodávateľov a pohotovostných služieb. Tieto informácie obsahujú akékoľvek špecifické požiadavky manažéra infraštruktúry, ktorý vplýva na SMS železničného podniku.

V prípade železničných podnikov by sa mapovacia tabuľka predložená prostredníctvom jednotného kontaktného miesta ako súčasť spisu žiadosti o vydanie bezpečnostného osvedčenia mohla použiť na vysvetlenie, ako sú dodržiavané predpisy a ostatné príslušné požiadavky.

Manažér infraštruktúry by mal podobne poskytnúť podobný zoznam subjektov, s ktorými má prevádzkové rozhrania, ako sú železničné podniky, ktoré používajú kontrolovanú infraštruktúru, jeho dodávateľa, susediaci manažéri infraštruktúry, staveniská, miestne orgány (pre cestné rozhrania) a pohotovostné služby.

Informácie o právnych ustanoveniach (vnútroštátnych aj európskych), ktoré bude dodržiavať.

Opis (vrátane organizačnej schémy), v ktorom sa stanovuje, ako je systém riadenia bezpečnosti štruktúrovaný a riadený v rámci organizácie, a ktorý taktiež obsahuje odkazy na jednotlivé časti systému riadenia bezpečnosti, kde sa nachádzajú podrobnejšie informácie, napr. prevádzkové predpisy.

Najnovšia kópia výročnej správy obsahujúca podrobnosti o najzávažnejších rizikách, ktoré musí organizácia riešiť vrátane cieľov, ako ich kontrolovať, metodika použitá na ich posúdenie a spôsob ich prioritizácie.

1.6 Odkazy a normy

- *Praktické príručky na používanie TSI OPE*

1.7 Otázky dohľadu

Skontrolujte správnosť poskytnutých informácií podľa známych informácií o existujúcich prevádzkach v prípade žiadosti o obnovenie osvedčenia alebo podľa iných dostupných informácií v prípade nového účastníka.

Skontrolujte, či systém riadenia bezpečnosti poskytuje mechanizmy na riadenie bezpečnosti v praxi tak, ako je to opísané.

Skontrolujte, či sú rozhrania, ktoré má organizácia s ostatnými, premietnuté v mechanizmoch systému riadenia bezpečnosti na kontrolu rizika.

2 Vodcovstvo

2.1 Vodcovstvo a záväzok

2.1.1 Regulačná požiadavka

- 2.1.1 Najvyššie vedenie musí preukázať vedúcu úlohu a záväzok v oblasti vývoja, implementácie, údržby a neustáleho zlepšovania systému riadenia bezpečnosti:
- (a) prevzatím celkovej podriadenosti a zodpovednosti za bezpečnosť;
 - (b) zabezpečením záväzku voči bezpečnosti zo strany manažmentu na rôznych úrovniach v rámci organizácie prostredníctvom svojich činností a vo vzťahoch so zamestnancami a dodávateľmi;
 - (c) zabezpečením toho, aby boli bezpečnostné politiky a bezpečnostné ciele stanovené, pochopené a zlučiteľné so strategickým smerovaním organizácie;
 - (d) zabezpečením integrácie požiadaviek systému riadenia bezpečnosti do podnikových procesov organizácie;
 - (e) zabezpečením dostupnosti zdrojov potrebných pre systém riadenia bezpečnosti;
 - (f) zabezpečením, aby systém riadenia bezpečnosti bol účinný pri kontrole bezpečnostných rizík, ktoré predstavuje organizácia;
 - (g) povzbudzovaním zamestnancov, aby podporovali dodržiavanie požiadaviek systému riadenia bezpečnosti;
 - (h) podporou neustáleho zlepšovania systému riadenia bezpečnosti;
 - (i) zabezpečením toho, aby sa pri identifikácii a riadení podnikateľských rizík organizácie zohľadnila bezpečnosť a vysvetlila, ako sa rozpozná a vyrieši konflikt medzi bezpečnosťou a inými cieľmi;
 - (j) podporou pozitívnej kultúry bezpečnosti.

2.1.2 Účel

Stanovenie jasného a pozitívneho smerovania pre riadenie bezpečnosti bude mať veľmi dôležitý vplyv na spôsob riadenia rizika. Hodnotiaci orgán musí mať istotu, že žiadateľ je odhodlaný vyčleniť zdroje s cieľom umožniť organizácii bezpečnú prevádzku a umožniť jej efektívne riadiť svoje riziká, a že vodcovstvo v rámci organizácie žiadateľa má zabezpečiť, aby k tomu došlo. Záväzok vedenia voči ľudským a organizačným faktorom je preukázaný v politikách a cieľoch, ako aj v správaní sa manažmentu a vedenia. Okrem toho, prístup vedenia k ľudským a organizačným faktorom tiež zabezpečí, aby sa odborná príprava a rozvoj postupov opierali o úlohu, ktorá sa má vykonať v rámci prirodzeného prostredia, čo pomôže optimalizovať riadenie rizika aj výkonnosť.

V bezpečnostnej politike sa uvádza dôležitosť a uprednostnenie bezpečnosti vrátane integrácie ľudských a organizačných faktorov a podpory kultúry bezpečnosti.

Organizácia podporuje neustálu a kolektívnu ostražitosť, bojuje proti vedomej nečinnosti („všetko je pod kontrolou“), nadmernému zjednodušovaniu („dodržiavanie postupov postačuje na zaistenie bezpečnosti“) a rozvíja kritický postoj. Všetky subjekty v organizácii sú si okrem toho vedomé toho, že bez ohľadu na kvalitu plánovania a organizácie, technické prekážky a postupy, môže vždy existovať rozdiel medzi tým, čo sa

očakávalo a tým, čo sa skutočne deje. Na odhalenie a kolektívnu analýzu týchto situácií, ktoré neboli dostatočne predpokladané, sa využívajú všetky možné zdroje.

Oznámenie organizácie týkajúce sa bezpečnosti je navyše v súlade s realitou manažérskych rozhodnutí.

V záujme efektívneho fungovania systému riadenia bezpečnosti a jeho rozvoja a zlepšovania v budúcnosti je nevyhnutné, aby subjekty, ktoré zohrávajú vedúcu úlohu, preukázali svojim zamestnancom a zainteresovaným stranám, že stanovujú pozitívny program, v rámci ktorého možno riadiť bezpečnosť. Na organizačnú kultúru, štruktúru organizácie a jej účinné fungovanie majú najväčší vplyv predstavitelia na vedúcich pozíciách, a preto je nevyhnutné, aby mohli svoje posolstvo odovzdať tým, ktorí pre nich pracujú. Správanie manažérov na všetkých úrovniach v organizácii a význam, ktorý vo svojich každodenných rozhodnutiach pripisujú bezpečnosti, do veľkej miery ovplyvňujú správanie subjektov pri plnení ich bezpečnostných úloh. Manažéri tiež vytvárajú fyzické a sociálne pracovné prostredie, v rámci ktorého sa vykonáva prvoradá práca.

2.1.3 Vysvetlivky

„Vrcholový manažment“ (**2.1.1**) sa v tomto kontexte rozumejú tí, ktorí prijímajú rozhodnutia ako riadiaci mozog organizácie. V typickom prípade by sem patrili výkonný riaditeľ, členovia skupiny vrcholového manažmentu, predseda a členovia rady. Ako skupina a ako jednotlivci musí „vrcholový manažment“ preukázať vodcovstvo a záväzok voči systému riadenia bezpečnosti a prostredníctvom neho.

Dostatočný dôraz sa musí klásť na bezpečnostné riziká [**2.1.1 (j)**], aby sa vyvážili iné obchodné riziká s cieľom zabrániť situácii, keď manažment uprednostňuje obchodné potreby spôsobom, ktorý zníži úroveň bezpečnosti. Vrcholový manažment musí zabezpečiť, aby sa ciele dosahovali takým spôsobom, aby sa v primeranej miere zachovala úroveň bezpečnosti a aby sa riziká riadili tak, aby boli primerane realizovateľné. Konfliktne ciele by nemali mať za následok konfliktne úlohy pre jednotlivcov, ktoré by mohli viesť k problémom s bezpečnosťou.

Integrovaný prístup týkajúci sa ľudských a organizačných faktorov vo vedení a manažmente znamená stanovenie cieľov, očakávaní a povinností v súvislosti s bezpečným správaním na všetkých úrovniach organizácie, a zabezpečenie včasnej spätnej väzby a komunikácie.

2.1.4 Dôkazy

- *Existuje bezpečnostná politika, ciele a existujú dôkazy o tom, že sú k dispozícii všetkým zamestnancom a že im všetci rozumejú, pričom je jasné, ako sa prispôbujú iným pracovným procesom [**2.1.1 (a), (b), (g) a (e)**].*
- *Bezpečnostná politika uvádza význam uplatňovania prístupu týkajúceho sa ľudských a organizačných faktorov vo všetkých procesoch súvisiacich s bezpečnosťou, aby sa dosiahla vysoká úroveň bezpečnosti v organizácii. Organizácia preukazuje ako sú v organizačných procesoch riadené problémy ľudských a organizačných faktorov [**2.1.1 (c)**].*
- *Vzťah medzi systémom riadenia bezpečnosti a inou obchodnou činnosťou je jasne stanovený v postupe alebo organizačnej schéme [**2.1.1 (e), (i)**].*
- *V bezpečnostnej politike alebo iných procesoch sú k dispozícii informácie, ktoré naznačujú, že manažment sa zaviazal poskytovať a udržiavať dostatočné zdroje na to, aby mohol systém riadenia bezpečnosti účinne fungovať [**2.1.1 (e)**].*
- *Existuje dôkaz o tom, že vodcovstvo propaguje pozitívnu kultúru bezpečnosti [**2.1.1 (j)**].*

- Z dôkazov vyplýva, ako je zabezpečené, aby zamestnanci pochopili svoju úlohu a povinnosti v oblasti bezpečnosti a ako vplývajú na schopnosť organizácie riadiť riziko prostredníctvom systému riadenia bezpečnosti **[2.1.1 (d), (f), (i)]**.
- V rámci bezpečnostnej politiky alebo inej dokumentácie existujú dôkazy, že organizácia sa snaží informovať svojich zamestnancov o dôležitej úlohe, ktorú zohrávajú pri zabezpečovaní toho, aby systém riadenia bezpečnosti fungoval v praxi a poskytoval zmysluplné riadenie rizika **[2.1.1 (e)]**.
- Existujú procesy, ktoré určujú, ako by sa ľudské a organizačné faktory mali riešiť a oznamovať v rámci organizácie v súvislosti s obchodnými cieľmi organizácie a organizačnými procesmi, napr. projektmi, vyšetrovaniami incidentov a nehôd, analýzami rizika a inými činnosťami súvisiacimi s bezpečnosťou pre personál samotnej organizácie, zmluvné strany, partnerov a dodávateľov **[2.1.1 (c), (d) a (e)]**.
- Existujú dôkazy, že vodcovstvo je zavedené do procesov s cieľom uistiť sa, že ľudské a organizačné faktory sú správne oznámené subdodávateľom organizácie **[2.1.1 (c), (d) a (e)]**.

2.1.5 Príklady dôkazov

Bezpečnostná politika je podpísaná generálnym riaditeľom a označená dátumom, ktorý jasne odráža záväzok manažmentu v oblasti bezpečnosti a zlepšovania bezpečnosti a spôsob, akým sa zamestnanci podieľajú na riadení bezpečnostného rizika. V bezpečnostnej politike sa tiež uvádza, ako sa bude preskúmavať.

Jasne stanovený súbor bezpečnostných cieľov pre organizáciu, ktoré sú významné, merateľné, dosiahnuteľné, realistické a časovo ohraničené (SMART), pričom v postupe na ich vytvorenie a na analýzu úspechu alebo zlyhania v súvislosti s ich dosiahnutím je stanovená jasná metodika.

Jasné vyhlásenie vedenia o tom, ako je kultúra bezpečnosti organizácie podporovaná vrátane toho, ako sa na tomto procese podieľajú zamestnanci a ako sa do neho zapájajú.

Prehľad stretnutí vrcholového vedenia vrátane ich frekvencie, v ktorých je bezpečnosť štandardným bodom rokovania.

Jasné vyhlásenie, pokiaľ ide o záväzok organizácie poskytnúť dostatočné zdroje na to, aby mohol systém riadenia bezpečnosti efektívne fungovať na riadenie rizík.

V organizačnej schéme sa jasne stanovuje, ako systém riadenia bezpečnosti funguje a kto je za čo zodpovedný.

Prístup týkajúci sa ľudských a organizačných faktorov sa uplatňuje pri návrhu nových zariadení, napr. nových vlakov. To zahŕňa využitie skúseností súčasných používateľov pri tvorbe požiadaviek na návrhy, analyzovaní úloh na identifikáciu kognitívnych a fyziologických výziev, znížení potenciálu chybného výkonu prostredníctvom dizajnu tým, že sa budú uplatňovať usmernenia týkajúce sa ľudských faktorov, ako sú rôzne normy organizácie ISO alebo Medzinárodnej železničnej únie (UIC), vykonanie analýzy pracovného zaťaženia a riadenia únavy s cieľom zabezpečiť, aby bol personál schopný plniť úlohy, vykonávať analýzu rizík na identifikáciu potenciálnych problémov a určiť pre ne kompenzačné opatrenia. Posudzujú sa environmentálne faktory ako sneh, teplo, dážď atď., ako aj sociálno-ekonomické faktory, ako sú organizačné priority, obstarávanie a národná kultúra.

Vedenie demonštruje prostredníctvom záznamov bezpečnostných ciest alebo návštev na mieste svoj záväzok podporovať pozitívnu kultúru bezpečnosti a svoju túžbu viesť príkladom.

2.1.6 Odkazy a normy

- [Kultúra bezpečnosti \(SKYbrary\)](#)

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.
Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

2.1.7 Otázky dohľadu

Kľúčovými otázkami na účel dohľadu sú rozsah akéhokoľvek rozdielu medzi politikami a postupmi stanovenými ako súčasť uvedených dôkazov a pozorovanou realitou počas dohľadu a to, do akej miery si organizácia uvedomuje tento rozdiel.

Rozsah skutočného záväzku vodcovstva voči systému riadenia bezpečnosti a podpore kultúry bezpečnosti, ako aj záväzku zamestnancov voči organizácii by mali byť počas dohľadu testované prostredníctvom skúmania vlastných mechanizmov organizácie na pochopenie a rozvoj tejto kultúry a systému riadenia bezpečnosti.

Skontrolujte, či organizácia vie preukázať vyčlenenie dostatočných zdrojov na vývoj, vykonávanie, údržbu a sústavné zlepšovanie systému riadenia bezpečnosti.

Prostredníctvom otázok kladených vrcholovému manažmentu a ostatnému personálu skontrolujte, ako vedenie vyjadruje svoj záväzok k zvyšovaniu bezpečnosti. Zistite, ako často a akým spôsobom sú v kontakte so zamestnancami, pokiaľ ide o otázky bezpečnosti a/alebo o podporu kultúry bezpečnosti (semináre, fóra, cielené dni bezpečnosti atď.).

Skontrolujte, či vrcholový manažment komunikuje o cieľoch, a to buď v zmysle povzbudenia všetkých zamestnancov, aby prispeli k dosiahnutiu cieľov, alebo formou poďakovania všetkým za lepší výkon.

2.2 Bezpečnostná politika

2.2.1 Regulačná požiadavka

2.2.1	Dokument opisujúci pravidlá bezpečnosti organizácie je vytvorený vrcholovým manažmentom a je:
(a)	zodpovedajúci k typu (alebo charakteru) organizácie a rozsahu železničnej prevádzky;
(b)	schválený výkonným riaditeľom organizácie (alebo členmi vrcholového manažmentu);
(c)	aktívne zavádzaný, komunikovaný a sprístupňovaný všetkým zamestnancom.
2.2.2	Bezpečnostná politika by mala:
(a)	obsahovať záväzok byť v zhode so všetkými právnymi a ostatnými požiadavkami vo vzťahu k bezpečnosti;
(b)	poskytnúť rámec na vytvorenie bezpečnostných cieľov a vyhodnocovanie bezpečnostnej výkonnosti organizácie voči týmto cieľom;
(c)	obsahovať záväzok kontrolovať bezpečnostné riziká, ktoré vznikajú z vlastnej činnosti organizácie a s tými, ktoré sú spôsobované inými;
(d)	obsahovať záväzok na trvalé zlepšovanie systému riadenia bezpečnosti;
(e)	byť udržiavaná v zhode s obchodnou stratégiou a s vyhodnocovaním bezpečnostnej výkonnosti organizácie.

2.2.2 Účel

Bezpečnostná politika je dôležitým dokumentom na preukázanie toho, ako organizácia riadi svoje povinnosti v oblasti bezpečnosti, ako aj jej vodcovstvo a záväzok v oblasti riadneho riadenia bezpečnosti. Žiadateľ by mal byť schopný preukázať, že disponuje bezpečnostnou politikou, ktorá spĺňa uvedené požiadavky a v ktorej je stručne opísaná základná štruktúra riadenia rizika.

2.2.3 Vysvetlivky

Bezpečnostná politika je vyjadrením filozofie vedenia, a preto je tento oddiel úzko prepojený s oddielom 3.1. V uvedenej regulačnej požiadavke sa napríklad priamo neuvádzajú ľudské a organizačné faktory.

V bode 2.2.1 (a) uvedenom vyššie sa požiadavka „typ“ týkajúca sa manažéra infraštruktúry zamieňa za „charakter“.

2.2.4 Dôkazy

- V prípade železničného podniku: písomná bezpečnostná politika podpísaná výkonným riaditeľom, ktorá odráža typ a rozsah činnosti, podporuje dodržiavanie právnych predpisov a iných požiadaviek, priebežné zlepšovanie bezpečnosti a poskytuje rámec pre stanovenie bezpečnostných cieľov [2.2.1 (a), (b)], [2.2.2 (a) – (c)].
- V prípade manažéra infraštruktúry: písomná bezpečnostná politika podpísaná výkonným riaditeľom, ktorá odráža charakter a rozsah prevádzky železničnej dopravy a rozvoj infraštruktúry, podporuje

dozriavanie právnych predpisov a iných požiadaviek, priebežné zlepšovanie bezpečnosti a používa sa na stanovenie bezpečnostných cieľov [2.2.2 (a) – (c)].

- *V prípade oboch: informácie o tom, že všetci zamestnanci boli informovaní o bezpečnostnej politike [2.2.1 (c)].*
- *Informácie o udržiavaní bezpečnostnej politiky, aby bola vždy v súlade s obchodnou stratégiou organizácie [2.2.2 (d)].*
- *Dôkaz, že bezpečnostná politika má záväzok monitorovať výkonnosť v oblasti bezpečnosti a že je pravidelne preskúmaná analýzou bezpečnostnej výkonnosti, ktorá sa zmení po preskúmaní výkonnosti organizácie v oblasti bezpečnosti na základe stanovených cieľov [2.2.2 (b), (d)].*

2.2.5 Príklady dôkazov

Bezpečnostná politika podpísaná výkonným riaditeľom a označená dátumom, ktorá primerane odráža typ, rozsah a charakter činnosti. Tento dokument vyjadruje záväzok vo vzťahu k sústavnému zlepšovaniu systému riadenia bezpečnosti.

Bezpečnostná politika je aktuálna a má vymedzený cyklus preskúmania zladený s obchodnou stratégiou.

Bezpečnostné ciele sú v súlade s vyhláseniami o poslaní a víziách stanovenými v bezpečnostnej politike, z čoho možno vidieť, že ich zamestnanci oceňujú a že sa posilňuje ich záväzok vo vzťahu k ich dosiahnutiu.

Bezpečnostná politika obsahuje informácie alebo odkazy, v ktorých je stanovený postup, ako sa po preskúmaní zmenila výkonnosť organizácie v oblasti bezpečnosti na základe stanovených cieľov.

Existuje proces informovania o bezpečnostnej politike prostredníctvom intranetu organizácie a jej zobrazovania na strategických/prevádzkových miestach.

2.2.6 Otázky dohľadu

Počas dohľadu bude dôležité overovať, do akej miery bola bezpečnostná politika oznámená všetkým zamestnancom a do akej miery bola nimi pochopená, a akú úlohu v skutočnosti zohráva pri stanovovaní bezpečnostného rámca, v rámci ktorého organizácia pôsobí. Kľúčovou otázkou je, či dokument prispieva k vytvoreniu agendy alebo či existuje iba preto, že ide o právnu požiadavku.

Skontrolujte, či zmeny vo výkonnosti organizácie v oblasti bezpečnosti podnietili preskúmanie bezpečnostnej politiky.

Skontrolujte, či bezpečnostná politika odzrkadľuje skutočnú organizáciu ako celok.

2.3 Úlohy, povinnosti, zodpovednosť, oprávnenia a právomoci v organizácii

2.3.1 Regulačná požiadavka

2.3.1	Zodpovednosti, oprávnenia a právomoci personálu s dopadom na ovplyvňovanie bezpečnosti (vrátane vedenia a ostatného personálu podieľajúcim sa na úlohách vo vzťahu k bezpečnosti) by mali byť zadefinované na všetkých úrovniach v rámci organizácie, zdokumentované, priradené personálu a odkomunikované.
2.3.2	Organizácia by sa mala uistiť, že personál zodpovedný za úlohy vo vzťahu k bezpečnosti by mal mať právomoci, spôsobilosti a príslušné zdroje na vykonávanie svojich činností bez nepriaznivého vplyvu na ostatné obchodné činnosti.
2.3.3	Delegovanie zodpovedností za úlohy spojené s bezpečnosťou by mali byť zdokumentované a odkomunikované príslušnému personálu, akceptované a pochopené.
2.3.4	Organizácia by mala opísať rozdelenie úloh uvedených v odseku 2.3.1 na pracovné funkcie a aj mimo organizácie, ak sa to uplatňuje (pozri oddiel 5.3. Odberatelia, partneri a dodávatelia).

2.3.2 Účel

Cieľom tejto požiadavky je zabezpečiť, aby žiadateľ poskytol jasný obraz o štruktúre organizácie a o tom, ako sú priebežne prideľované úlohy a povinnosti, a to od pracovníkov v prvej línii až po vrcholový manažment a ako sú úlohy a povinnosti zachovávané. Je to nevyhnutné na pochopenie toho, ako dobre sa systémom riadenia bezpečnosti organizácie riadia riziká. Žiadateľ by mal preukázať, ako sú spôsobilým zamestnancom prideľované činnosti, ako zabezpečuje, aby títo zamestnanci jasne chápali svoje úlohy a povinnosti, a ako ľudia nesú zodpovednosť za svoj výkon.

2.3.3 Vysvetlivky

Môžu existovať rozdiely v chápaní ustanovení o riadení bezpečnosti na prevádzkovej úrovni a procesmi riadenia, ktorých úlohou je zabezpečiť fungovanie systému riadenia bezpečnosti (napr. posúdenie rizika, monitorovanie). Identifikácia príslušných úloh v rámci systému riadenia bezpečnosti (**2.3.1**) nie je obmedzená na tých, ktorí sú zodpovední za riadenie bezpečnostných procesov, ako je bezpečnostný manažér alebo bezpečnostný tím, ale vzťahuje sa na akúkoľvek pozíciu v rámci úloh súvisiacich s bezpečnosťou, napríklad prevádzkoví pracovníci, a to nezávisle od ich vedúcich alebo iných ako vedúcich funkcií v rámci organizácie (t. j. vrcholoví manažéri, priami nadriadení, iný personál/iní zamestnanci/pracovníci).

Medzi úlohy, povinnosti, zodpovednosť a oprávnenia, ktoré sa majú vymedziť, (**2.3.1**) patrí výmena informácií o bezpečnosti, napr. kto je zodpovedný za neskoré vydávanie záznamov o zmenách pre rušňovodičov (**pozri tiež body 4.4.1 a 4.4.2**).

Systém riadenia bezpečnosti by mal byť v súlade s požiadavkami na posúdenie spoločnej bezpečnostnej metódy pre systém riadenia bezpečnosti [**1.1.1 (d)**] a vrcholový manažment je zodpovedný za zabezpečenie toho, aby ich systém riadenia bezpečnosti spĺňal. Vrcholový manažment môže niektoré zo svojich povinností preniesť na príslušných zamestnancov. Vykazovanie výkonnosti sa vykonáva v súlade s požiadavkami na preskúmanie manažmentom (6.3), v rámci ktorého sú príslušní zamestnanci zodpovední za podávanie správ o výkonnosti systému riadenia bezpečnosti vrcholovému manažmentu.

„Úlohy súvisiace s bezpečnosťou“ (**2.3.1**) sa neobmedzujú iba na tie úlohy, ktorými sa priamo riadi bezpečnosť (t. j. rozhodujúce úlohy z hľadiska bezpečnosti, ktoré vykonávajú zamestnanci pri kontrole alebo

ovplyvňovaní pohybu vlaku, ktoré by mohli mať vplyv na zdravie a bezpečnosť osôb, ako sa uvádza v TSI OPE). Patria sem aj iné ako prevádzkové úlohy, ktoré majú vplyv na bezpečnosť.

„Delegovanie“ **(2.3.3)** znamená prenesenie zodpovednosti z vyššej úrovne oprávnenia na nižšiu úroveň oprávnenia, spravidla na účel urýchlenia reakcie organizácie na vznikajúce problémy. Zodpovednosť v oblasti bezpečnosti možno preniesť, t. j. presunúť na nižšiu úroveň v rozsahu vymedzených pracovných zodpovedností za predpokladu, že je tento prenos zodpovedností zaznamenaný. Povinnosť zodpovedať sa za bezpečnosť nie je možné preniesť. Vymedzuje povinnosť osoby, ktorá sa zodpovedá za to, že niečo nie je urobené, nefunguje alebo neplní svoj cieľ, pričom má preukázať uspokojivé plnenie svojich povinností v oblasti bezpečnosti. Komunikácia a prijímanie úloh **(2.3.3)** vrátane úloh spojených s bezpečnosťou je súčasťou bežného pracovného procesu, pokiaľ ide o spôsob, akým sú zamestnanci prideľovaní do funkcií, pričom táto skutočnosť by mala byť kontrolovateľná.

Prideľovanie úloh **(2.3.4)** možno preukázať poskytnutím vhodnej organizačnej štruktúry alebo schémy.

Manažment by mal mať dostatočné znalosti o otázkach týkajúcich sa ľudských a organizačných faktorov, a mal by ich aj chápať, na zabezpečenie toho, že v prípade potreby budú zapojení odborníci. Úlohy, povinnosti a zodpovednosť špecialistov na ľudské a organizačné faktory by mali byť vymedzené podľa úloh, ktoré sa majú splniť **(2.3.3)**.

Mal by existovať proces, ktorým sa zabezpečí, aby jednotlivci nahlasovali situácie, keď takmer došlo k havárii, incidenty a nehody, a to bez obáv z následkov. Táto politika podporuje individuálne práva a povinnosti vyjadriť obavy o bezpečnosť, a v tejto súvislosti netoleruje obťažovanie, zastrašovanie, odvetné opatrenia ani diskrimináciu. Kľúčom k úspechu spravodlivej kultúry je dôvera a otvorenosť v organizácii. Toto sa buduje v priebehu času a závisí od ochoty manažmentu vypracovať komplexné analýzy v prípade incidentov a nehôd, ako aj počúvať a získavať informácie predtým, než zareaguje. Pri vytváraní spravodlivej kultúry je pri riešení otázok bezpečnosti dôležitá konzistentnosť.

2.3.4 Dôkazy

- *Organizačná schéma a príslušný vysvetľujúci text, v ktorom sa uvádza štruktúra príslušných bezpečnostných zodpovedností organizácie, spôsob vymedzenia systému riadenia bezpečnosti, a spôsob, ako súvisí s kontextom organizácie **(2.3.1)**, **(2.3.4)**.*
- *Zoznam ďalších informácií, v ktorých sa podrobne uvádzajú povinnosti v oblasti bezpečnosti v rámci štruktúry organizácie **(2.3.1)**, **(2.3.3)**.*
- *Dôkaz o zavedení systému riadenia kompetencií a jeho udržiavaní pre všetkých zamestnancov, v rámci ktorého sa posudzuje vhodnosť úloh na základe pridelených zodpovedností, kompetencií a zdrojov **(2.3.2)**.*
- *Dôkazy zo systému riadenia kompetencií alebo iných postupov o tom, že organizácia zabezpečuje, aby boli zamestnancom oznamované úlohy a povinnosti a aby boli z ich strany prijaté a jasne pochopené, ako aj to, že budú niesť zodpovednosť za ich vykonávanie **(2.3.3)**.*
- *Opis povinností týkajúcich sa prevádzky a údržby vrátane vymedzenia požiadaviek, ktoré by zamestnanci, resp. dodávatelia mali dodržiavať **(2.3.4)**.*
- *V stratégii pre ľudské a organizačné faktory by sa mali preukázať požiadavky týkajúce sa toho, kedy a ako sa zapájajú odborné znalosti o ľudských a organizačných faktoroch a aké sú ich úlohy a zodpovednosti **(2.3.1)**, **(pozri tiež oddiel 4.6)**.*

2.3.5 Príklady dôkazov

Organizačná schéma s doplňujúcim textom, ktorý posudzovateľovi umožňuje zistiť štruktúru systému riadenia bezpečnosti a to, ako jednotlivé časti navzájom súvisia.

Tento proces zahŕňa spôsob prideľovania zodpovedností v oblasti bezpečnosti, v ktorom je povolené delegovať právomoci, s niekoľkými príkladmi toho, ako tento proces funguje.

Príklady náplní práce súvisiacich s bezpečnosťou a tých, ktoré sa priamo nezúčastňujú na činnostiach a ktoré nepriamo ovplyvňujú vykonávanie činnosti (t. j. prideľovanie pracovných miest, plánovanie činnosti a poskytovanie prevádzkových informácií zamestnancom, dohľad nad prevádzkou).

Odkaz na systém riadenia kompetencií (CMS) vrátane informácií o jeho štruktúre a odkazov na to, kde sa nachádzajú podrobné informácie.

Je zabezpečený proces spätnej väzby, ktorý sa používa na zaistenie jasného pochopenia informácií, ktoré prešli organizáciou smerom dole.

Postup(-y) na stanovenie toho, aké právomoci a zdroje sú potrebné na podporu úloh a povinností v oblasti bezpečnosti pre všetky úrovne hierarchie.

V stratégii pre ľudské a organizačné faktory sa preukazuje, ako sú tieto skutočnosti začlenené do procesov a projektov. Odborné znalosti a činnosti súvisiace s ľudskými a organizačnými faktormi sú vhodné pre veľkosť organizačného procesu alebo projektu. Úlohy, povinnosti a zodpovednosti, ako aj fázy zapojenia odborníka na ľudské faktory sú vymedzené v procese alebo v projektovom pláne.

2.3.6 Odkazy a normy

- [Zodpovednosť a povinnosti v oblasti bezpečnosti](#) (SKYbrary)

2.3.7 Otázky dohľadu

Pokiaľ ide o dohľad, záležitosti miery sú kľúčovými otázkami. Otázka, na ktorú bude potrebné odpovedať, je: „Ako poskytnuté informácie odrážajú realitu danej situácie v praxi?“

Skúmanie fungovania systému riadenia kompetencií bude predstavovať spôsob na zodpovedanie väčšiny otázok v tomto oddieli.

2.4 Konzultácie so zamestnancami a inými stranami

2.4.1 Regulačná požiadavka

2.4.1	Personál, jeho zástupcovia a dotknuté externé strany, ak sa to týka, by mali byť zahrnuté do vývoja, udržiavania a zvyšovania systému riadenia bezpečnosti v jeho dotknutých častiach, za ktoré nesú zodpovednosť a to aj s ohľadom na bezpečnosť v prevádzkových činnostiach.
2.4.2	Organizácia by mala uľahčiť konzultácie s pracovníkmi poskytnutím metód a prostriedkov pre zapojenie personálu, zaznamenávať jeho názory a poskytovať na ne spätnú väzbu.

2.4.2 Účel

Žiadateľ by mal poskytnúť dôkaz o tom, že aktívne zapája vlastných zamestnancov (alebo ich zástupcov), ako aj externé zainteresované strany do používania a vývoja systému riadenia bezpečnosti na účel priebežného riadenia rizík. Hodnotiacemu orgánu to tiež naznačí, aká je kultúra bezpečnosti v rámci organizácie a ako aktívne zapája príslušné tretie strany do riadenia bezpečnosti v oblastiach so spoločným rizikom.

Organizácia priznáva, že žiadny jednotlivec sám nemá všetky informácie potrebné na riadenie bezpečnosti udržateľným spôsobom. Experti na procesy, odborníci na bezpečnosť, podporné služby, pracovníci v prvej línii, manažment a zamestnanci dohľadu, odbory, externí dodávatelia, tí všetci majú a využívajú poznatky a informácie, ktoré sú veľmi dôležité pre bezpečnosť. Musia mať možnosť stretávať sa, diskutovať a vyjadriť svoj názor na čo najlepšie pochopenie reality pracoviska. Osobitnú pozornosť treba venovať organizačným rozhraniám medzi službami, oddeleniami a organizáciami. Mala by sa podporovať výmena názorov a informácií o analýze rizika a nakladania s ním, nehodách a incidentoch.

Zapojenie sa do vykazovania informácií dôležitých pre bezpečnosť a účasť na analýze nebezpečných situácií a incidentoch sú podporované atmosférou dôvery. Okrem toho sa aktívne vyhľadáva včasný vstup prevádzkových pracovníkov pri vykonávaní posúdenia rizika, navrhovaní alebo transformovaní technických zariadení a pri písaní nových postupov.

2.4.3 Vysvetlivky

S týmito externými stranami **(2.4.1)** sa môžu viesť konzultácie o záležitostiach týkajúcich sa systému riadenia. Napríklad dodávatelia môžu byť zodpovední za niektoré úlohy súvisiace s bezpečnosťou, ako sú príprava vlakov alebo údržba infraštruktúry. Keď sa posudzujú riziká pre postup prípravy vlaku alebo údržbu infraštruktúry, osvedčeným postupom je, aby boli títo dodávatelia do procesu zapojení.

Externé strany znamenajú organizácie, ktoré majú rozhranie so žiadateľom ako napr. odberatelia, partneri, dodávatelia, príslušné vládne agentúry, miestne úrady alebo pohotovostné služby.

Rozvoj pozitívnej kultúry bezpečnosti je posilňovaný dobrou kvalitou a včasným oznamovaním príslušných informácií tým, ktorí ich potrebujú.

2.4.4 Dôkazy

- Žiadateľ by mal poskytnúť podrobné informácie o procese pre vedenie konzultácií so zamestnancami (alebo ich zástupcami) a príslušnými externými zainteresovanými stranami vrátane toho, ako sa tieto konzultácie premietajú do zmien v systéme riadenia bezpečnosti alebo špecifických prevádzkových postupov **(2.4.1), (2.4.2)**.

- Žiadateľ by mal poskytnúť informácie o zavedenom systéme na poskytovanie spätnej väzby zamestnancom o výsledkoch konzultácie (2.4.2).

2.4.5 Príklady dôkazov

Proces alebo postup pre vedenie konzultácií so zamestnancami (a prípade ich zástupcami) a zainteresovanými stranami pri vývoji systému riadenia bezpečnosti.

Príklady zápisníc zo zorganizovaných konzultačných stretnutí so zamestnancami (a/alebo ich zástupcami) so záznamami výsledkov.

Príklady toho, ako sa počas riadenia zmeny zhromažďujú stanoviská a návrhy (t. j. o návrhu/zmene prevádzkového postupu/o novom prevádzkovom postupe) a ako sa riešia.

Je poskytnutý dokument/postup, ktorým sa preukazuje, ako sa prevádzkoví pracovníci, ktorí sa budú zaoberať novým alebo vyvinutým technickým systémom, zapájajú do počiatočnej fázy (plánovania a vývoja) práce s cieľom zhromaždiť vstupy, napr. týkajúce sa rozhrania človek-stroj.

Existujú postupy, v ktorých sa určuje, ako by sa ľudské a organizačné faktory mali riešiť a ako by sa výsledky mali oznamovať v rámci organizácie v súvislosti s obchodnými cieľmi organizácie a organizačnými procesmi, napr. projektmi, vyšetrovaniami incidentov a nehôd, analýzami rizika a inými činnosťami súvisiacimi s bezpečnosťou pre vlastný personál, zmluvné strany, partnerov a dodávateľov.

Organizácia by mala jasne vymedziť bezpečnostné očakávania a požadované spôsoby správania. Organizačné priority sú zosúladené, aby sa predišlo sporným cieľom. Je opísaný proces činností plánovania, posudzovania rizík a kontroly s cieľom zaistiť, aby nebola bezpečnosť v konflikte s ostatnými obchodnými záujmami, napríklad použitím konzervatívneho rozhodovacieho procesu. Bezpečnostné ciele súvisia s kultúrou bezpečnosti. Manažment sa aktívne podieľa na plánovaní a vykonávaní zmien potrebných pre kultúru bezpečnosti.

2.4.6 Otázky dohľadu

Konzultácia a účasť príslušných zamestnancov na internej aj externej úrovni je dôležitou súčasťou zabezpečenia toho, aby osoby, ktoré majú relevantné skúsenosti, mohli pozitívne ovplyvniť systém riadenia bezpečnosti organizácie.

Dohľad v tejto oblasti by mal byť zameraný na záznamy o tom, ako prebiehajú konzultácie so zamestnancami a externými stranami a ako sa zohľadňujú ich pripomienky, ako aj na začlenenie záznamov zmien systému riadenia bezpečnosti, ktoré v tejto oblasti vznikli.

Osobitná pozornosť by sa mala venovať spôsobu, akým sa poskytuje spätná väzba, a poznatkom, ktoré boli touto cestou nadobudnuté.

3 Plánovanie

3.1 Opatrenia na riešenie rizík

3.1.1 Regulačná požiadavka

3.1.1	Hodnotenie rizika
3.1.1.1	Organizácia by mala:
(a)	identifikovať a analyzovať všetky prevádzkové (vrátane výkonnosti ľudí), organizačné a technické riziká príslušné k typu (charakteru), rozsahu a oblasti prevádzky vykonávanej zo strany organizácie. Tie by mali obsahovať riziká vyplývajúce z ľudských a organizačných faktorov ako napr. pracovné zaťaženie, opis práce, únava alebo vhodnosť postupov vrátane činností ostatných dotknutých strán (pozri oddiel 1. Kontext organizácie);
(b)	vyhodnocovať riziká uvedené v bode (a) použitím príslušných metód na hodnotenie rizika;
(c)	vyvinúť a zaviesť bezpečnostné opatrenia s identifikáciou dotknutých zodpovedností (pozri oddiel 2.3. Úlohy, povinnosti, zodpovednosť, oprávnenia a právomoci v organizácii);
(d)	vyvinúť systém na dohľad nad efektívnosťou bezpečnostných opatrení (pozri oddiel 6.1. Monitorovanie);
(e)	uznať potrebu spolupracovať s ostatnými zainteresovanými stranami na spoločných rizikách (ako napr. železničné podniky, manažéri infraštruktúry, výrobcovia, poskytovatelia údržby, subjekty zodpovedné za údržbu, držiteľia železničných vozidiel, poskytovatelia služieb a právnicki), ak sa uplatňujú, a zavádzať potrebné bezpečnostné opatrenia;
(f)	personálu a dotknutým externým stranám odkomunikovať riziká (pozri oddiel 4.4. Informácie a komunikácia).
3.1.1.2	Ak dochádza k posudzovaniu rizika, organizácia by mala zobrať do úvahy potrebu vytvoriť, poskytnúť a udržiavať bezpečné pracovné prostredie v zhode s príslušnou legislatívou, ako napríklad podľa smernice Rady 89/391/EHS.
3.1.2	Plánovanie zmeny
3.1.2.1	Organizácia by mala identifikovať potenciálne bezpečnostné riziká a príslušné bezpečnostné opatrenia (pozri oddiel 3.1.1. Hodnotenie rizika) predtým, než zavedie zmenu (pozri oddiel 5.4. Riadenie zmeny) v súlade s procesom riadenia rizík vymedzeným príslušnou spoločnou bezpečnostnou metódou ako je uvedené v článku 6 ods. 1 písm. a) smernice (EÚ) 2016/798 vrátane zváženia bezpečnostných rizík, ktoré proces zmeny sám prinesie.

3.1.2 Účel

Táto požiadavka smeruje k jadru systému riadenia bezpečnosti, a jej cieľom je podnietiť žiadateľa, aby preukázal, ako jeho systémy identifikujú a riadia riziká, ktorým čelí. Takisto vyžaduje, aby žiadateľ preukázal, ako v praxi používa výsledky posúdenia rizika na zlepšenie riadenia rizika a ako to priebežne kontroluje. Je dôležité pamätať na to, že táto požiadavka sa netýka priamo riadenia rizík vyplývajúcich zo zmien (čo je ďalšia požiadavka), ale s ním súvisí. Treba tiež poznamenať, že existuje osobitná požiadavka, ktorá sa má riešiť pomocou otázok posudzovania rizík súvisiacich s ľudskou výkonnosťou, napríklad organizácia pracovného miesta a riadenie rizika únavy.

Žiadateľ má v žiadosti opísať spôsob, akým sú tieto informácie organizované a oznamované ako súčasť systému riadenia bezpečnosti, pričom obsah by mal zohľadňovať riziká, ktorým organizácia čelí, so zreteľom na typ, rozsah a oblasť jej činnosti (pozri kontext organizácie). Je vhodné zaoberať sa rizikami, za ktoré nesie zodpovednosť žiadateľ, a rizikami vyplývajúcimi z činností tretích strán.

Spoločné pochopenie toho, ako predchádzať závažným rizikám, v rámci celej organizácie sa považuje za prioritu dobrého riadenia bezpečnosti. Nízka frekvencia scenára by nemala viesť k jeho ignorovaniu. Okrem toho, na zabezpečenie reálnosti zvoleného scenára pre posúdenie rizika v porovnaní so skutočnými činnosťami k analýze bezpečnosti a posúdeniu rizika prispievajú odborníci v oblasti riadenia bezpečnosti, ako aj hospodárske subjekty zaoberajúce sa presne touto činnosťou. Výsledky týchto posúdení sa oznamujú v dostupnom a zrozumiteľnom formáte všetkým účastníkom, ktorí prispievajú k bezpečnosti. Riaditelia a manažment podporujú diskusie o závažných rizikách, ktoré treba riadiť, aby sa zabezpečilo spoločné porozumenie a informovanosť. Existencia závažných rizík sa okrem toho zdôrazňuje počas celého životného cyklu systému.

3.1.3 Vysvetlivky

Žiadatelia by mali na účely posúdenia žiadosti preukázať, ako dodržiavajú smernicu Rady 89/391/EHS a súvisiace nariadenia. Posúdenie bude zamerané na preukázanie riadenia týchto problémov a nie na samotné problémy. Problémy ako únava alebo zvládanie stresu, ako aj testovanie fyzickej a psychickej spôsobilosti sa môžu riešiť ako právna otázka v rámci bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci, majú však rozhranie so systémom riadenia kompetencií (napr. pre odbornú prípravu po dlhodobej neprítomnosti) a pridelovaním pracovných miest (zamestnanci by mali byť pridelovaní na určité pracovné miesta, iba ak sa zistí, že sú pre ne vhodní), ako sa uvádza v TSI OPE.

V bode 3.1.1.1 (a) uvedeného textu vyššie je na účely posudzovania pojem „typ“ vo vzťahu k manažérovi infraštruktúry nahradený pojmom „charakter“.

„Činnosti“ **[3.1.1.1 (a)]** v tomto prípade znamenajú činnosť, ktorú vykonávajú zainteresované strany (zmluvné strany, dodávatelia a iní) v mene žiadateľa alebo v spojení so žiadateľom, ako aj aktíva, ktoré sa používajú na podporu týchto činností. Kľúčovým bodom je, že žiadateľ musí preukázať, že disponuje rozsiahlym procesom posudzovania rizika a že sa zaoberá všetkými relevantnými rizikami. Ak je to vhodné a primerané, organizácia musí zohľadniť aj niektoré riziká (napr. hydrogeologické riziká, riziká na priecestiach, kamene hádzané do vlakov, neoprávnené osoby). Tieto problémy však súvisia s prevádzkovými rizikami (keďže všetky ovplyvňujú prevádzku vlakov) a nemusia súvisieť iba s ľudskou výkonnosťou.

Výraz „iné zainteresované strany“ označuje organizácie aj jednotlivcov. Tieto strany môžu byť mimo železničného systému **[1.1.1 (c)]**.

Zmena sa môže alebo nemusí týkať bezpečnosti **(3.1.2.1)**. Mal by sa posúdiť vplyv akýchkoľvek zmien súvisiacich s bezpečnosťou a mali by sa určiť vhodné bezpečnostné opatrenia na zníženie súvisiacich rizík na prijateľnú úroveň. Vykonávanie procesu riadenia zmeny môže viesť aj k bezpečnostným rizikám, najmä ak sa prijme rozhodnutie odložiť vykonávanie zmeny, keď bude potrebné, aby sa čiastočne alebo úplne predchádzalo vzniku ďalšieho bezpečnostného rizika. Riadenie rizika **(3.1.1.1)** sa však nevzťahuje výlučne na riadenie zmeny. Organizácia by vo všeobecnosti mala zabezpečiť, aby boli primerane riadené bezpečnostné riziká súvisiace s jej prevádzkou. Potreba identifikácie, riadenia a kontroly týchto bezpečnostných rizík ako súčasť systému riadenia bezpečnosti žiadateľa preto presahuje rámec riadenia zmeny a uplatňovanie spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík.

Spoločná bezpečnostná metóda hodnotenia a posudzovania rizík sa vzťahuje na všetky technické, prevádzkové alebo organizačné zmeny (posledne menované, ktoré majú dôsledok v prevádzke alebo

v údržbe). V prípade každej zmeny týkajúcej sa bezpečnosti sa žiadateľ/navrhovateľ musí najprv rozhodnúť, či je táto zmena významná (alebo nie). Ak sa považuje za významnú, musí preukázať, že riziká súvisiace so zmenou sú prijateľné, a to použitím zásad opísaných v spoločnej bezpečnostnej metóde, a že požiadavky vyplývajúce z tohto preukazovania boli do tohto meniaceho sa systému účinne zavedené. Vykonané posúdenie rizika následne vyhodnotí nezávislý hodnotiaci alebo uznaný orgán, ktorý vypracuje správu o prijateľnosti alebo neprijateľnosti analýzy. Vnútroštátne bezpečnostné orgány tieto správy zohľadnia pri svojich činnostiach dohľadu, ale nemôžu spochybniť výsledky správy, pokiaľ nemajú dôvod domnievať sa, že proces hodnotenia posúdenia rizika nebol správne vykonaný. Ak zmena súvisí s bezpečnosťou, ale nie je významná, žiadateľ/navrhovateľ musí zdokumentovať svoje rozhodnutie a ešte bude musieť posúdiť riziko zmeny v rámci procesu riadenia rizika systému riadenia bezpečnosti. V takomto prípade je žiadateľ zodpovedný za to, aby vybral vhodné metódy posúdenia rizika na zdôvodnenie toho, že opatrenia na riadenie rizík, ktoré zavádza, sú vhodné na riadenie súvisiacich rizík v prijateľnej miere. Treba poznamenať, že zatiaľ čo spúšťačom uplatňovania hodnotenia a posúdenia rizika v rámci spoločnej bezpečnostnej metódy (CSM-REA) je to, či zmena je alebo nie je významná, organizácia by sa mohla rozhodnúť uplatňovať spoločnú bezpečnostnú metódu na hodnotenie a posúdenie rizika v každom prípade, napríklad ak by sa domnievala, že z komerčných alebo spoločenských dôvodov si táto zmena zaslúži nezávislé posúdenie práce, ktorú organizácia odvieďa.

Spoločná bezpečnostná metóda hodnotenia a posudzovania rizík obsahuje šesť kritérií, ktoré treba preskúmať na určenie „významnosti“. Sú to:

- **dôsledok zlyhania:** najpesimistickejší scenár v prípade zlyhania posudzovaného systému so zohľadnením existencie bezpečnostných bariér mimo tohto systému,
- **inovácie použité pri implementácii zmeny:** týka sa to nielen inovácií v železničnom sektore, ale aj v organizácii, ktorá predmetnú zmenu implementuje,
- **zložitosť zmeny,**
- **monitorovanie:** neschopnosť monitorovať implementovanú zmenu počas životného cyklu systému a primerane zasahovať,
- **vrátnosť:** neschopnosť vrátiť systém do stavu pred zmenou a
- **doplňkovosť:** posúdenie významnosti zmeny vzhľadom na všetky nedávne úpravy posudzovaného systému týkajúce sa bezpečnosti, ktoré sa neposúdili ako významné.

Tieto prvky by sa mali použiť na posúdenie toho, ako organizácie dospeli k rozhodnutiam o „významnosti“ v rámci CSM-REA.

Hoci sa proces riadenia rizika stanovuje v spoločnej bezpečnostnej metóde pre hodnotenie a posúdenie rizika uplatňuje v prípade bezpečnostných a významných zmien, zásady, ktorými sa riadi proces riadenia rizika stanovený v uvedenom nariadení, sú pre riadenie rizika bežnou praxou, a preto sa môžu uplatňovať vo všetkých ostatných situáciách, v ktorých je potrebné posúdenie rizika.

Existuje systematický prístup k identifikácii pracovných úloh a procesov dôležitých pre bezpečnosť, a metódy z oblasti ľudských a organizačných faktorov sa používajú na analýzu rozhodujúcich pracovných úloh v oblasti bezpečnosti, napr. analýza úloh, hierarchická analýza úloh, tabuľková analýza úloh. Na výber a uplatňovanie vhodných metód by sa mali používať odborné znalosti o ľudských a organizačných faktoroch.

V procese posúdenia rizika by malo byť opísané zapojenie odborníkov na ľudské a organizačné faktory a príslušné kompetencie pre používateľov a iné zainteresované strany. Proces by napríklad mohol obsahovať opis toho, do akej miery by sa mali odborníci na ľudské a organizačné faktory zapájať do analýzy rizika a aká miera spôsobilosti ľudských a organizačných faktorov je potrebná.

Opísané sú vhodné metódy na začlenenie ľudských a organizačných faktorov do posúdenia rizika, napr. analýza úloh, analýza použiteľnosti, stimulácia, metóda HAZOP zameraná na ľudské zlyhania, motýlikový diagram.

3.1.4 Dôkazy

- Žiadateľ by mal predložiť dôkaz o tom, že zaviedol proces posúdenia rizika (vrátane opisu použitých metodík, zapojeného personálu a každej vykonanej validácie alebo overenia), ktorý zahŕňa riziká označené ako významné zmeny v rámci spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík, [vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 402/2015] ako aj riziká, ktoré nie sú považované za významné a ktoré by napriek tomu mali byť riadené, pričom tento proces zahŕňa všetky prevádzkové, organizačné a technické riziká **[3.1.1.1. (a), (b)]**.
- Dôkaz o tom, že riziká spojené s problémami týkajúcimi sa ľudských a organizačných faktorov boli v posúdeniach zohľadnené. V stratégii pre ľudské a organizačné faktory sa musí preukázať, ako a kedy sú ľudské a organizačné faktory neoddeliteľnou súčasťou procesu posudzovania rizík a preukázať použitie primeraných metód a odborných znalostí **[3.1.1.1 (a)]**.
- Ak je to vhodné, dôkaz o spôsoboch zapojenia tretích strán do procesu posudzovania rizík vrátane toho, ako sú riadené riziká z tretích strán, ktoré ovplyvňujú prevádzku železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry **[3.1.1.1 (a)], [3.1.1.1 (e)], [3.1.1.1 (f)]**.
- Dôkaz o tom, že žiadateľ zaviedol proces na rozvoj a zavádzanie opatrení na kontrolu rizík vrátane toho, kto je zodpovedný za zabezpečenie ich dokončenia **[3.1.1.1 (c)]**.
- Žiadateľ by mal uviesť, ako zapája príslušných zamestnancov a ako im oznamuje výsledky posúdenia rizika a súvisiacich kontrolných opatrení **[3.1.1.1 (f)]**.
- Žiadateľ by mal preukázať, ako monitoruje účinnosť svojich opatrení na riadenie rizík vrátane toho, ako sa procesy alebo postupy podľa potreby aktualizujú **[3.1.1.1 (d)]**.
- V poskytnutých dôkazoch by žiadatelia mali uviesť, ako zohľadňujú potrebu dodržiavať iné platné právne predpisy, napríklad smernicu Rady 89/391/EHS **(3.1.1.2)**.
- Žiadateľ poskytne dôkazy, aby v rámci svojho procesu riadenia zmeny preukázal, že vplyv každej zmeny sa systematicky hodnotí. Bude to znamenať použitie posúdenia rizika vrátane použitia spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík s cieľom identifikovať riziká a potrebné kontrolné opatrenia. Žiadateľ tiež poskytne dôkaz o tom, že boli zavedené kontrolné opatrenia zistené počas procesu riadenia zmeny **(3.1.2.1)**.

3.1.5 Príklady dôkazov

Proces alebo postup posudzovania rizík, v prípade potreby vrátane toho, ako a kedy sa poruchové stavy a analýza ich účinkov (FMEA), štúdia nebezpečenstiev a prevádzkyschopnosti (HAZOP) alebo iné techniky používajú na podporu zavádzania kontrolných opatrení na riešenie rizika.

Dôkazy, ako napr. register nebezpečenstiev, ktorý ukazuje, že organizácia má proces pre systematické vyhodnocovanie rizík, ako prvý krok pre riadenie rizík, sa opiera o výsledky monitorovania, sa v prípade zistenia nových rizík ihneď aktualizuje a doplní sa o príslušné informácie o bezpečnostných opatreniach prijatých na udržanie rizika pod kontrolou (napr. technické vybavenie, prevádzkové postupy, odborná príprava zamestnancov).

Prehľad procesných prvkov o tom, ako sa ľudské faktory zohľadňujú v procese posudzovania rizík a ako a kde sa v prípade potreby zapájajú tretie strany.

Postup oznamovania výsledkov posúdení rizík zamestnancom, podľa potreby s názornými príkladmi.

Postup dodržiavania iných príslušných právnych predpisov EÚ, ako je smernica Rady 89/391/EHS, pokiaľ ide o riziká spojené so zamestnancami (úmrtie, dočasné alebo trvalé zranenia, situácie, keď takmer došlo k havárii), môže byť zahrnutý do právneho rámca na ochranu zdravia a bezpečnosti pri práci, ale kontrolné opatrenia by mali byť zahrnuté do prevádzkových predpisov alebo by ich mali dopĺňať.

Uvedenie procesu s cieľom zabezpečiť, že úlohy súvisiace s bezpečnosťou delegované na každú kategóriu zamestnancov sú navrhnuté tak, aby:

- *objem úloh, ktoré treba splniť, nebol nadmerný v čase vykonávania úlohy súvisiacej s bezpečnosťou;*
- *v prípade kombinácie úloh súvisiacich s bezpečnosťou bola organizácia schopná preukázať zachovanie danej úrovne bezpečnosti;*
- *neexistovali žiadne rozpory medzi plnením úloh súvisiacich s bezpečnosťou a inými cieľmi pridelenými zamestnancom [v súlade s bodom 2.1.1 (j)].*

Existuje stratégia pre ľudské a organizačné faktory, ktorá súvisí s procesom posudzovania rizík, ktorou sa preukazuje používanie výsledkov z analýz rizík a vykonávanie a vyhodnocovanie opatrení na zvýšenie bezpečnosti.

3.1.6 Odkazy a normy

- [Príručka agentúry na uplatňovanie spoločnej bezpečnostnej metódy posudzovania rizík](#)
- [Kritériá prijateľnosti rizika pre technické systémy a prevádzkové postupy používané v rôznych priemyselných odvetviach](#)
- [Usmernenie na podporu vykonávania nariadenia \(EÚ\) 2015/1136 o harmonizovaných konštrukčných cieľoch \(CSM DT\) v rozsahu pôsobnosti CSM posudzovania rizík](#)
- *ISO 31000:2009 Riadenie rizík*
- *ISO 31010:2009 Riadenie rizík – Techniky posudzovania rizík*

3.1.7 Otázky dohľadu

Proces posudzovania rizík by mal byť pri vykonávaní dohľadu základom systému riadenia bezpečnosti, preto by z rozhovorov a kontrol dokumentácie a postupov malo byť možné zistiť, či to tak v skutočnosti je. Kľúčový význam majú všetky zistenia dohľadu, ktoré budú relevantné pre budúce obnovenie jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia. Okrem toho, všetky zistenia dohľadu nad procesom posudzovania rizík by podľa potreby mali predstavovať vstupné podklady pre stratégiu dohľadu vnútroštátneho bezpečnostného orgánu.

Nasledujúce informácie môžu slúžiť ako vstupné materiály pre neskorší dohľad:

- *zoznam nebezpečenstiev;*
- *výsledky analýzy rizík vrátane správ orgánu alebo orgánov pre posudzovanie rizík, ak je to vhodné;*
- *odôvodnenie použitia metód posudzovania rizík (napr. FMECA, FTA, ETA, HAZOP) vrátane toho, ako sú stanovené kritériá posudzovania rizík a ako sa určuje závažnosť nebezpečenstva a pravdepodobnosť jeho výskytu;*
- *ak je to vhodné, klasifikácia nebezpečných udalostí podľa predmetu, účinkov alebo príčin (napr. predbežný zoznam nebezpečenstiev).*

Zamestnanci zodpovední za posúdenie rizika by si mali byť vedomí svojej úlohy a významu procesu, a mali by byť schopní ho účinne vykonávať.

Mimoriadne dôležité je, aby sa preskúmal celý rad príkladov posúdení rizík, keďže sa pomocou nich preukáže, či boli tieto riziká náležite zohľadnené pomocou vhodnej metodiky. Pozorovaním na mieste by sa následne malo preukázať zavedenie stanovených kontrolných opatrení.

3.2 Bezpečnostné ciele a plánovanie

3.2.1 Regulačná požiadavka

3.2.1	Organizácia musí stanoviť bezpečnostné ciele pre príslušné funkcie na príslušných úrovniach na udržanie a tam, kde je to primerane možné, zlepšenie jej bezpečnostnej výkonnosti.
3.2.2	Ciele bezpečnosti by mali: <ul style="list-style-type: none"> (a) byť v súlade s bezpečnostnou politikou a strategickými cieľmi organizácie (kde je to vhodné); (b) byť prepojené s prioritnými rizikami, ktoré ovplyvňujú výkonnosť organizácie v oblasti bezpečnosti; (c) byť merateľné; (d) brať do úvahy príslušné právne a iné požiadavky; (e) byť revidované, pokiaľ ide o ich úspechy a podľa potreby revidované; (f) byť odkomunikované.
3.2.3	Organizácia musí mať plán na popísanie spôsobu, akým dosiahne svoje bezpečnostné ciele.
3.2.4	Organizácia musí opísať stratégiu a plán (-y), ktoré sa používajú na monitorovanie dosiahnutia bezpečnostných cieľov (pozri Monitorovanie)

3.2.2 Účel

Zabezpečiť, aby organizácia spĺňala právne požiadavky a zabezpečila, aby bola koncepcia sústavného zlepšovania bezpečnosti oznamovaná zamestnancom a aby v ňu manažment veril.

Je potrebné, aby žiadateľ preukázal, že má zmysluplné ciele a proces na ich vykonávanie a monitorovanie počas obdobia ich trvania.

3.2.3 Vysvetlivky

Výkonnosťou v oblasti bezpečnosti sa rozumie plnenie bezpečnostných cieľov organizácie a výkonnosť systému riadenia bezpečnosti a všetky procesy a postupy, ktoré ju podporujú.

Pojem „bezpečnostné ciele“ je zameniteľný s pojmom „ciele v oblasti bezpečnosti“ aj keď tieto majú spravidla numerický význam. Bezpečnostné ciele alebo ciele v oblasti bezpečnosti sa líšia od spoločných bezpečnostných cieľov (CST) stanovených na úrovni členského štátu, ale niektoré spoločnosti používajú skôr tento pojem ako ciele, ktoré je potrebné dosiahnuť v záujme udržania alebo zlepšenia ich výkonnosti v oblasti bezpečnosti.

Bezpečnostné ciele súvisia s rizikami, pretože riziká ovplyvnia výkonnosť organizácie v oblasti bezpečnosti (t. j. plánované výsledky systému riadenia bezpečnosti a teda úspech v plnení cieľov). Bezpečnostné ciele môžu byť kvantitatívne, znázornené ako zníženie počtu udalostí ako absolútna hodnota alebo v percentách. Bezpečnostné ciele môžu byť tiež kvalitatívne, vyjadrené ako všeobecná hodnota, napríklad „zlepší sa bezpečnosť na priecestiach“ alebo „udrží sa súčasná úroveň bezpečnosti“.

Pri používaní prístupu naplánovania, realizácie, overenia a vykonania by sa ciele mali pravidelne prehodnocovať a pri stanovovaní priorít by sa mali zväžiť výsledky posúdenia rizika, predchádzajúce

monitorovanie a vyšetrovanie nehôd a incidentov s cieľom udržať, a ak je to možné, zlepšiť výkonnosť v oblasti bezpečnosti.

Stanovovanie a monitorovanie ukazovateľov výkonnosti v oblasti bezpečnosti, ktoré podporujú rozhodovanie organizácie o riadení rizík a ich účinnosti, predstavujú vstupy pre stanovovanie a preskúmanie bezpečnostných cieľov.

3.2.4 Dôkazy

- *SMART je súbor bezpečnostných cieľov, ktoré zodpovedajú širším obchodným potrebám organizácií [3.2.1], [3.2.2 (a), (b), (c)].*
- *Vyhlásenie o právnych požiadavkách a spôsobe ich dodržiavania [3.2.2 (d)].*
- *Opis spôsobu, akým možno tieto ciele dosiahnuť a ako sú oznamované príslušným zamestnancom [3.2.2 (f)], (3.2.3).*
- *Existuje proces monitorovania, ktorý je v súlade s požiadavkami stanovenými v spoločnej bezpečnostnej metóde monitorovania [nariadenie (EÚ) 1078/2012], pre ciele, na zaistenie, aby boli dôsledne prispôsobené účelu a aby organizácia dosiahla svoje ciele [3.2.2 (e)], (3.2.4).*

3.2.5 Príklady dôkazov

Proces, v ktorom sa bezpečnostné ciele stanovujú ako prioritné a monitorované a ako predchádzať kolízii s inými cieľmi, a ak nie predchádzať, ako ich riešiť. Tento proces by mal zahŕňať úroveň, na akej sú ciele stanovené, a ako prispievajú k iným cieľom na iných úrovniach, ak je to vhodné. Tiež by mal zahŕňať aj rozhrania, načasovanie a iné potrebné podporné kvalitatívne alebo kvantitatívne údaje.

Bezpečnostné ciele a plán ich splnenia spolu s procesom, podľa ktorého sa má postupovať, keď sa zdá, že bezpečnostné ciele nebudú splnené.

Proces alebo postup premeny výsledkov monitorovania činností na bezpečnostné ciele, plánovanie opatrení na ich dosiahnutie a súvisiace ukazovatele ich dosiahnutia.

3.2.6 Otázky dohľadu

Kľúčovou otázkou dohľadu bude, ako sú dosiahnuteľné stanovené ciele v praxi a čo sa v skutočnosti stane, ak sa preukáže, že ich splnenie je nepravdepodobné.

Ako sa stanovujú a revidujú bezpečnostné ciele – že ciele sú zamerané na zraniteľné alebo kritické činnosti/kontroly a využívajú ukazovatele výsledkov a činností.

Ako organizácia preukazuje priebežné zlepšovanie v oblasti riadenia rizík prostredníctvom svojich bezpečnostných cieľov.

Vyhodnoťte, či môže organizácia účinne monitorovať svoju výkonnosť v oblasti bezpečnosti a využívať tak spoločnú bezpečnostnú metódu na monitorovanie s cieľom posúdiť výkonnosť podľa bezpečnostných cieľov a súvisiacich ukazovateľov výkonnosti v oblasti bezpečnosti.

Vezmite si príklad cieľa (napr. vymedzeného pred niekoľkými rokmi) a uvidíte, či a ako je sledovaný od jeho vytvorenia po jeho konečné splnenie (alebo nesplnenie).

4 Podpora

4.1 Zdroje

4.1.1 Regulačná požiadavka

4.1.1 Organizácia zabezpečí zdroje vrátane príslušného personálu a efektívneho a použiteľného vybavenia potrebné na vytvorenie, implementáciu, údržbu a neustále zlepšovanie systému riadenia bezpečnosti s cieľom zabezpečiť bezpečnú prevádzku a údržbu jeho železničných prevádzok.

4.1.2 Účel

Účelom tejto požiadavky je zabezpečiť, aby organizácia zaviedla procesy na poskytovanie primeraných zdrojov, ako sú technické vybavenie alebo systémy či spôsobilí zamestnanci, s cieľom umožniť jej systému riadenia bezpečnosti riadiť riziko v súlade s jej cieľmi.

4.1.3 Vysvetlivky

Zabezpečovanie primeraných zdrojov je predpokladom na dosiahnutie požadovanej úrovne bezpečnosti.

4.1.4 Dôkazy

- Informácie týkajúce sa systému riadenia kompetencií (CMS) alebo v prípade, že tento systém neexistuje, dôkaz o tom, ako organizácia zabezpečuje dostatok kompetentných zamestnancov (**4.1.1**).
- Informácie týkajúce sa toho, ako sa organizácia chystá zabezpečiť dostatok účinného a použiteľného vybavenia na to, aby mohla plniť svoje záväzky v oblasti služieb a udržiavať účinný systém riadenia bezpečnosti, ktorým sa riadi riziko (**4.1.1**).
- Informácie týkajúce sa organizácie funkcií údržby a toho, ako to súvisí s poskytovaním dostatočných zdrojov, ktoré organizácii umožnia plniť svoje záväzky v oblasti služieb (**4.1.1**).

4.1.5 Príklady dôkazov

Vyhlásenie o tom, ako sa rozhoduje o požiadavkách na nábor zamestnancov v záujme efektívneho fungovania systému riadenia bezpečnosti spolu s podrobnými informáciami o príslušných referenčných postupoch alebo procesoch, v ktorých sa nachádzajú ďalšie informácie.

Postup riadenia kompetencií alebo podrobné informácie o procesoch, ktorých úlohou je zabezpečiť, aby príslušné úlohy v organizácii vykonávali kompetentní zamestnanci, prípadne spolu s podrobnými informáciami o programoch odbornej prípravy (**pozri tiež oddiel 4.2**).

Vyhlásenie, v ktorom sa stanovuje postup prideľovania zdrojov s cieľom uspokojiť prevádzkové potreby, spolu s príslušnými odkazmi na podporné dokumenty.

Dokument, v ktorom sa stanovuje spôsob prideľovania zdrojov na účely plánovania veľkých zmien v organizácii (vrátane personálneho obsadenia a dodávky potrebného vybavenia).

4.1.6 Otázky dohľadu

Skontrolujte, či sú rámec kompetencií a požiadavky na vybavenie jasne prepojené s výstupmi z posúdenia rizika.

Pri kontrole systému riadenia kompetencií by mal vnútroštátny bezpečnostný orgán skontrolovať, či organizácia zaviedla prostriedky na identifikáciu a udržanie zamestnancov so správnymi zručnosťami, aby mohli vykonávať svoje úlohy bezpečným spôsobom. Kľúčovou otázkou bude to, ako sa zaisťuje aktuálnosť systému riadenia kompetencií.

Pri posudzovaní činností údržby, ktoré sa týkajú tejto požiadavky, by osoby vykonávajúce dohľad mali zabezpečiť, aby v prípade, že sú tieto činnosti predmetom zmluvy s externou stranou, železničný podnik alebo manažér infraštruktúry vykonával svoju funkciu dohľadu na zabezpečenie toho, že dodávatelia zaistia náležité bezpečné používanie výrobku.

Kontrola neobsadených voľných pracovných miest vo vybraných oblastiach systému riadenia bezpečnosti sa môže použiť ako ukazovateľ (ne)vhodnosti ľudských zdrojov.

Spôsob používania zariadenia, napr. koľko náhradných dielov sa berie na miesto, môže byť podobne ukazovateľom kvality poskytnutého zariadenia, teda aj primeranosti zdrojov.

4.2 Kompetencie

4.2.1 Regulačná požiadavka

4.2.1	<p>Systém riadenia spôsobilosti organizácie zabezpečí, aby zamestnanci, ktorí majú úlohu, ktorá ovplyvňuje bezpečnosť, boli kompetentní v úlohách súvisiacich s bezpečnosťou, za ktoré sú zodpovední (pozri oddiel 2.3 Úlohy, povinnosti, zodpovednosť, oprávnenia a právomoci v organizácii), a to minimálne:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) určenie kompetencií (vrátane vedomostí, zručností, netechnického správania a postojov) požadovaných pre úlohy súvisiace s bezpečnosťou; (b) princípy výberu (základná úroveň vzdelania, psychologická a fyzická zdatnosť); (c) počiatočné vzdelávanie, skúsenosti a kvalifikáciu; (d) nepretržitú odbornú prípravu a pravidelnú aktualizáciu existujúcich kompetencií; (e) pravidelné posudzovanie kompetencií, kontroly psychologickú a telesnú spôsobilosť, aby sa zabezpečilo, že sa v priebehu času zachovávajú kvalifikácie a zručnosti. (f) špecifické školenie v príslušných častiach systému riadenia bezpečnosti s cieľom zabezpečovať úlohy vzťahujúce sa na bezpečnosť.
4.2.2	<p>Organizácia musí poskytnúť program odbornej prípravy pre zamestnancov vykonávajúcich úlohy súvisiace s bezpečnosťou, ako sa uvádza v (c), (d) a (f) odseku 4.2.1, ktoré zabezpečia, že:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) program odbornej prípravy sa vykonáva podľa určených požiadaviek na spôsobilosť a individuálnych potrieb zamestnancov; (b) ak je to vhodné, školenie zabezpečí, že personál môže pracovať za všetkých prevádzkových podmienok (normálne, zhoršené a núdzové); (c) trvanie odbornej prípravy a frekvencia opakovaného výcviku sú vhodné pre ciele odbornej prípravy; (d) záznamy sa uchovávajú pre všetkých zamestnancov (pozri bod 4.5.3 Kontrola zdokumentovaných informácií); (e) program odbornej prípravy sa pravidelne reviduje a overuje (pozri oddiel 6.2 Interný audit) a v prípade potreby sa vykonávajú zmeny (pozri oddiel 5.4 Manažment zmien).
4.2.3	<p>Musia sa zaviesť mechanizmy pre návrat zamestnancov späť do zamestnania po nehodách alebo dlhých neprítomnostiach z práce, vrátane poskytovania dodatočnej odbornej prípravy, ak je táto potreba identifikovaná.</p>

4.2.2 Účel

Účelom tejto požiadavky je zabezpečiť, aby organizácia mala zavedené vhodné štruktúry a zdroje na riadenie rizík, ktorým čelí, a ktoré jej umožňujú využívať zamestnancov kompetentných na vykonávanie bezpečnostných funkcií, najmä tých vykonávaných funkcií, ktoré sú mimoriadne dôležité pre bezpečnosť. Systém riadenia kompetencií tiež umožní organizácii priebežne udržiavať zručnosti, znalosti a skúsenosti svojich zamestnancov.

Kompetencia zohráva kľúčovú úlohu pri zabezpečovaní toho, aby boli činnosti vykonávané uspokojivým spôsobom. Potreba kompetentných zamestnancov sa vzťahuje na podporu v prvej línii (vrátane dodávateľov,

konzultantov a poskytovateľov služieb súvisiacich s bezpečnosťou) a riadiacich pracovníkov. Požiadavky na kompetencie manažmentu sú často prehliadané. Manažéri prijímajú dôležité rozhodnutia, ktoré môžu mať zásadný a rozsiahly vplyv na zdravie a bezpečnosť. Tieto požiadavky by obsahovať ustanovenia týkajúce sa odbornej prípravy všetkých zamestnancov v súvislosti s požadovanými bezpečnostnými normami v záujme zachovania kompetencií bez ohľadu na okolnosti, vrátane otázok, ako je dostupnosť zamestnancov a monitorovanie úrovni kompetencií vo vzťahu k požadovaným normám.

V tejto súvislosti sa bezpečnosť považuje za integrovanú súčasť profesionálneho správania a profesionality – a nie za „ďalšiu vrstvu“, ktorá sa má pridať k odborným zručnostiam. Aj schopnosť organizácie riešiť neočakávané udalosti v reálnom čase vo veľkej miere závisí od kompetencií zamestnancov v prvej línii a ich nadriadených. Tieto kompetencie je možné rozvíjať napr. simuláciami a pravidelnou odbornou prípravou o komplexných scenároch.

4.2.3 Vysvetlivky

Program odbornej prípravy **(4.2.2)** možno poskytnúť prostredníctvom strediska odbornej prípravy tretej strany. V takom prípade by organizácia mala zabezpečiť, aby bolo stredisko odbornej prípravy kompetentné poskytovať relevantné služby, a to buď preto, že bolo v rámci vnútroštátneho alebo európskeho systému certifikované alebo uznané stredisko, alebo prostredníctvom priameho monitorovania vzdelávacích činností a ich výsledkov. Strediská odbornej prípravy môžu zabezpečiť všetky potreby organizácie v oblasti vzdelávania alebo iba niektoré z nich, a to na základe svojich kompetencií v rôznych oblastiach. Ak dochádza k poskytovaniu výcviku organizáciou tretej strany, potom musí byť skontrolované, že výcvik pokrýva všetky potrebné prvky; ak sa to nestane a je to potrebné, malo by dôjsť k doplneniu externého výcviku s interným výcvikom.

„Postoj“ **[4.2.1 písm. a)]** sa používa na opis toho, ako ľudia reagujú na určité situácie a ako sa správajú vo všeobecnosti (napr. byť aktívny, byť schopný vychádzať s inými ľuďmi). Je veľmi dôležitý pri vytváraní prepojení v rámci práce systému riadenia bezpečnosti.

Mal by existovať systematický prístup, ktorý by zabezpečil dostupnosť kompetencií v oblasti ľudských a organizačných faktorov buď v príslušných úlohách na základe analýzy potrieb, alebo na požiadanie.

Kompetencie v oblasti ľudských a organizačných faktorov by sa mohli napríklad využívať v projektoch súvisiacich s novými alebo upravenými návrhmi, pri analýze nehôd s cieľom poskytnúť netechnickú perspektívu alebo v súvislosti s otázkami ľudskej výkonnosti.

4.2.4 Dôkazy

- Žiadateľ by mal poskytnúť informácie o svojom systéme riadenia kompetencií a o tom, ako pracuje na splnení záležitostí stanovených v požiadavkách **(4.2.1), [4.2.2 (a) – (e)]**.
- Dôkazy majú obsahovať podrobné informácie o programoch odbornej prípravy, ktoré sú zavedené pre zamestnancov (vrátane potrebných informácií týkajúcich sa požiadaviek kompetencie školiťelov), a o tom, ako sa aktualizujú a revidujú (vrátane bezpečnostných poradcov podľa RID) **[4.2.2 (a) – (e)]**.
- Dôkazy majú obsahovať podmienky týkajúce sa opätovného nástupu zamestnancov do práce po nehodách a incidentoch alebo po dlhodobej neprítomnosti vrátane toho, ako sú identifikované ďalšie potreby v oblasti odbornej prípravy **(4.2.3)**.
- Ak žiadateľ používa uznané stredisko odbornej prípravy, ktoré bolo certifikované podľa predpisov EÚ, kópia príslušného certifikátu poskytne predpoklad zhody s uvedenými prvkami v rozsahu, v akom sa na ne tento certifikačný proces vzťahuje **(4.2.1 (a), (c) – (f), (4.2.2)**.

- Žiadateľ by mal uviesť, ako zabezpečuje, aby neexistovali rozdiely pri zabezpečovaní tých istých úloh medzi kompetentnosťou jeho vlastných zamestnancov a kompetentnosťou zmluvných strán, dodávateľov a konzultantov, ktorých zamestnáva **[4.2.1 (a) – (f)]**.
- Žiadateľ by mal uviesť, ako sa posudzujú potreby spôsobilosti v oblasti ľudských a organizačných faktorov, čo zahŕňa vymedzenie toho, v ktorých úlohách a procesoch sú potrebné kompetencie v oblasti ľudských a organizačných faktorov, a aká úroveň kompetencie sa požaduje. Dostupné schopnosti týkajúce sa ľudských faktorov (napr. formálne kvalifikácie ľudských faktorov, t. j. akademický titul, interné/externé uznané kompetencie a skúsenosti) sú prispôsobené a primerané vyspelosti a zložitosti spoločnosti **[4.2.1 (a) – (f)]**.
- Žiadateľ by mal uviesť informáciu o procese schvaľovania pracovníkov, ktorí vykonávajú kľúčové úlohy vrátane priebežného riadenia kompetencií personálu **[4.2.1 (a) – (f), 4.2.2 (d)]**.

4.2.5 Príklady dôkazov

Systém riadenia kompetencií s vysvetlením toho, ako funguje v priebehu času, a to aj pre zamestnancov v prvej línii, ak je to vhodné, ako aj odkazy na dokumentáciu, ktorá to podporuje, vrátane rôznych programov odbornej prípravy a spôsobu, akým sú viaceré subdodávateľské strediská odbornej prípravy riadené.

Zmluvné dojednania (vrátane referenčného rámca) s akýmikoľvek certifikovanými strediskami odbornej prípravy spolu s dôkazom o ich certifikácii.

Príklady programov odbornej prípravy pre skupiny zamestnancov.

Kvalifikácie vrátane psychologických alebo fyzických požiadaviek považovaných za potrebné pre konkrétne úlohy súvisiace s bezpečnosťou.

Postup vyšetrovania nehôd a incidentov v rozsahu, v ktorom sa týka opatrení na úpravu programov odbornej prípravy vzhľadom na nehody a incidenty, predchádzajúci dohľad atď.

Proces alebo postup zabezpečenia toho, aby zamestnanci mali špecifickú a rekvalifikačnú odbornú prípravu pre tieto situácie:

- očakávané zmeny ovplyvňujúce vnútorné predpisy, infraštruktúru, organizačnú štruktúru atď.;
- aktualizácie pridelených úloh (napr. pre rušňovodičov nové trasy, nové typy lokomotív, nový typ služieb).

Proces na zabezpečenie toho, aby:

- bola kompetencia udržiavaná dostatočnou praxou v tejto oblasti (napr. pre rušňovodičov, vedomosti o prevádzkových podmienkach, kategórie vlakov, hnacie jednotky, trate a stanice) a/alebo plánovaním konkrétnej odbornej prípravy, najmä v prípade dlhodobej neprítomnosti v práci (napr. choroby) alebo nehody/incidentu;
- boli prijaté potrebné opatrenia v prípade zistených nezhôd alebo nevhodného správania, napríklad stiahnutie osoby alebo časti vybavenia z prevádzky na určité obdobie, boli zistené obmedzenia týkajúce sa uznaných zručností v prípade zistenia nesúladu, špecifická odborná príprava atď.;
- boli prijaté vhodné opatrenia pre zamestnancov po nehodách a incidentoch (napr. pre rušňovodičov pri prejení návsti „stoj“, nehoda s účasťou osoby atď. Napríklad organizácia zabezpečuje, aby bol rušňovodič schopný prevziať službu alebo aby bol nahradený inou osobou spôsobilou na vykonávanie poskytovanej služby);
- sa vymieňali skúsenosti získané v dôsledku vážnych nehôd alebo iných významných udalostí, najmä ak boli zistené nové riziká a je potrebné ich riadiť na prevádzkovej úrovni;

- *bol meraný proces monitorovania systému riadenia kompetencií vrátane spôsobu merania jeho účinnosti.*

Proces na zabezpečenie vytvorenia príslušných kompetencií pre ľudské a organizačné faktory a systematického prístupu na zabezpečenie vyčlenenia primeraného času a zdrojov pre ľudské a organizačné faktory.

Kompetencie v oblasti kultúry bezpečnosti je založená na analýze potrieb. Posudzujú sa potreby kompetencií v oblasti kultúry bezpečnosti a preukazujú sa stratégie na zabezpečenie správnych kompetencií a zdrojov. Je preukázané, že manažment propaguje základné vedomosti o kultúre bezpečnosti a jej význam.

4.2.6 Odkazy a normy

- *ISO10015:1999 „Manažérstvo kvality. Návod na prípravu pracovníkov“*
- *ISO10018: „Správa kvality – Usmernenia o účasti a spôsobilosti ľudí“.*

4.2.7 Otázky dohľadu

Ako sú výstupy z posúdenia rizika prepojené s preskúmaním systému riadenia kompetencií.

Pri pohľade na systém riadenia kompetencií je dôležité mať na pamäti, že budú existovať požiadavky na kompetencie presahujúce rámec zamestnancov organizácie, ktoré však budú mať vplyv aj na dodávateľov a iné subjekty.

Systém riadenia kompetencií by mal byť kontrolovaný tak, aby sa zistila jeho aktuálnosť a to, či aktivity odbornej prípravy v rámci neho odzrkadľujú súčasné potreby organizácií.

Organizácia by mala mať nejaké prostriedky na to, aby zabezpečila, že zmluvný personál, ktorý vykonáva činnosti, je na to kompetentný. Je to dôležité najmä vtedy, keď ide o dodávateľov dodávajúcich len pracovníkov, v prípade ktorých kontroly kompetencie nemusia byť také dôkladné.

Úroveň kompetencie požadovaná pre podobné činnosti medzi priamo zamestnaným personálom a dodávateľmi by mala byť rovnaká.

Je zavedený systém, ktorý zabezpečuje identifikáciu úloh a pozícií spolu s bezpečnostným prvkom vrátane úloh dôležitých pre bezpečnosť.

Existuje rozsiahly a účinný systém riadenia kompetencií vrátane identifikácie potrebných znalostí a zručností, odbornej prípravy, údržby a zdrojov pre kompetencie; procesov náboru, odbornej prípravy, posudzovania, monitorovania kompetencií a vedenia záznamov s uvedením toho, ako všetky tieto činnosti prispievajú k dosiahnutiu a udržiavaniu zavedených kompetencií.

Zameranie sa na ľudské faktory – ako to funguje v prípade posudzovania fyzickej a psychickej zdatnosti (napr. u rušňovodičov a ostatných zamestnancov vykonávajúcich úlohy dôležité pre bezpečnosť).

4.3 Informovanosť

4.3.1 Regulačná požiadavka

4.3.1. Vrcholový manažment zabezpečí, že oni a ich zamestnanci, ktorí majú úlohu, ktorá ovplyvňuje bezpečnosť, si uvedomujú opodstatnenosť, dôležitosť a dôsledky svojich činností a spôsob, akým prispievajú k správne uplatňovaniu a účinnosti systému riadenia bezpečnosti vrátane dosiahnutia bezpečnostných cieľov (pozri oddiel 3.2 Bezpečnostné ciele a plánovanie).

4.3.2 Účel

Informovanosť znamená oboznámenie zamestnancov s bezpečnostnou politikou organizácie a s tým, ako prispievajú k bezpečnosti v rámci organizácie, s nebezpečenstvami a rizikami, ktorých si majú byť vedomí, a s výsledkami vyšetovania nehôd a incidentov. Patrí sem aj informovanie zamestnancov o dôsledkoch neprispievania k vykonávaniu systému riadenia bezpečnosti, a to z ich hľadiska, ako aj z hľadiska organizácie. Účelom tejto požiadavky je riešiť otázky kultúry bezpečnosti v rámci organizácie. Vrcholový manažment musí stanoviť program a smerovanie organizácie a objasniť spôsob vykonávania podnikania. Zamestnanci pôsobiaci v rámci organizácie získajú inšpiráciu od manažmentu. Bude potrebné, aby žiadateľ preukázal, ako rieši takéto záležitosti vo svojich procesoch a postupoch.

4.3.3 Dôkazy

- Žiadateľ by mal uviesť, kde sa v rámci ľudských zdrojov alebo iných procesov premieta kľúčová úloha, ktorú majú zamestnanci pri plnení cieľov organizácie, ako sa ju snažia zmerať a aké opatrenia zavádzajú na jej udržanie a zlepšenie **(4.3.1) (pozri tiež oddiel 2.3)**.
- Informácie o fungovaní systému riadenia kompetencií **(4.3.1)**.

4.3.4 Príklady dôkazov

Vyhlásenie v rámci bezpečnostnej politiky alebo inde, pokiaľ ide o záväzok „smerovania mysli“ organizácie na podporu kultúry bezpečnosti organizácie s cieľom zabezpečiť riadenie rizík prostredníctvom prístupu systému riadenia. V tomto dokumente bude tiež uvedená úloha všetkých zamestnancov v podporovaní bezpečnostnej politiky prostredníctvom ich činností a dosahovania stanovených bezpečnostných cieľov. Poskytujú sa odkazy na konkrétne postupy, ktorých cieľom je propagovať tieto myšlienky v celej organizácii.

Vyhlásenie obsahuje informácie o tom, ako organizácia propaguje svoj prístup ku kultúre bezpečnosti smerom k zmluvným stranám, partnerom a dodávateľom.

Pokiaľ ide o samotnú politiku, oznámenia od vrcholového manažmentu týkajúce sa cieľov, a to buď v zmysle povzbudenia všetkých zamestnancov, aby prispeli k dosiahnutiu cieľov, alebo napríklad formou gratulácií za lepší výkon.

Informácie preukazujúce, že stredný manažment a prevádzkový personál sa zapájajú do iniciatív v prvej línii v oblasti bezpečnosti (semináre, fóra, dni venované bezpečnosti, programy odbornej prípravy orientované na rozvoj povedomia o ich úlohe v rámci systému riadenia bezpečnosti atď.).

Opis komunikačných kanálov a použitých kanálov.

4.3.5 Otázky dohľadu

Pri rozhovore so zamestnancami o tejto otázke je dôležité zistiť, ako ľudia chápu úlohy a povinnosti, ktoré sa na ne vzťahujú. Tým sa naznačí, či je organizácia schopná porozumieť významu účinnej organizačnej kultúry alebo informovanosti pri zabezpečovaní bezpečnosti prostredníctvom systému riadenia bezpečnosti.

Kľúčovými otázkami pre dohľad je to, na čo organizácia postavila svoju súčasnú kultúru a aké opatrenia boli zavedené na jej zlepšenie a rozvoj.

Skontrolujte monitorovanie plnenia povinností/cieľov v oblasti bezpečnosti a ochrany zdravia, informovanosti o rizikách, podávania správ o kultúre – vyhľadávanie nedostatkov, chýb, porušení a iných nezrovnalostí.

4.4 Informácie a komunikácia

4.4.1 Regulačná požiadavka

4.4.1	Organizácia musí zadať vhodné komunikačné kanály, aby zabezpečila výmenu informácií týkajúcich sa bezpečnosti medzi rôznymi úrovňami organizácie a s externými zainteresovanými stranami vrátane dodávateľov, partnerov a dodávateľov.
4.4.2	S cieľom zabezpečiť, aby sa informácie týkajúce sa bezpečnosti dostali k tým, ktorí rozhodujú a prijímajú rozhodnutia, organizácia spravuje identifikáciu, príjem, spracovanie, generovanie a šírenie informácií súvisiacich s bezpečnosťou.
4.4.3	Organizácia musí zabezpečiť, aby informácie súvisiace s bezpečnosťou boli: <ul style="list-style-type: none"> (a) relevantné, kompletne a zrozumiteľné pre jej plánovaných užívateľov; (b) platné; (c) presné; (d) úplné; (e) skontrolované (pozri Kontrola zdokumentovanej informácie); (f) odkomunikované skôr než nadobudnú účinnosť; (g) prijaté a pochopené.

4.4.2 Účel

Dodržiavanie týchto požiadaviek má ukázať, že žiadateľ vo svojej žiadosti preukázal, že má zavedené vhodné prostriedky na identifikáciu informácií súvisiacich s bezpečnosťou na rôznych úrovniach a na to, aby ich v správnom čase poskytovali správnym ľuďom. Preukázanie, že mapuje terén, aby zabezpečil, že súčasné riadenie rizík zostane aj naďalej relevantné a aktuálne, a že môže identifikovať nové hrozby a príležitosti z vonkajších vplyvov (politických, sociálnych, environmentálnych, technologických, ekonomických a právnych). Preukázanie, že je schopný zabezpečiť, aby sa dostali k príslušným zamestnancom (najmä k pracovníkom dôležitým pre bezpečnosť) v rámci organizácie, ktorí musia na ne reagovať. Patrí sem aj to, ako iným zainteresovaným stranám, s ktorými majú spoločné rozhranie, poskytujú relevantné informácie týkajúce sa bezpečnosti.

4.4.3 Vysvetlivky

Organizácia špecifikuje, aký typ informácií týkajúcich sa bezpečnosti je potrebné oznámiť, akým spôsobom budú oznámené (**pozri tiež oddiel 4.5**), komu, a za akých podmienok dôjde k ich oznámeniu a spracovaniu (**4.4.1**). Informácie týkajúce sa bezpečnosti sa vymieňajú medzi zamestnancami v rámci organizácie, so (sub)dodávateľmi, partnermi alebo dodávateľmi, medzi železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry a v prípade potreby medzi manažérmi infraštruktúry.

Rozlišujeme rôzne druhy informácií:

- *dokumentácia systému riadenia bezpečnosti (**pozri tiež oddiel 4.5**),*
- *statické informácie požadované manažérom infraštruktúry s cieľom navrhnuť železničnú prevádzku, ako sú prevádzkové predpisy a charakteristiky železničnej infraštruktúry (napr. rozchod, dĺžka vlaku, gradienty a zaťaženie nápravy),*

- *informácie požadované na plánovanie železničnej prevádzky, ako sú cestovné poriadky vlakov, zoznamy trás, dočasné obmedzenia rýchlostí, zmeny železničnej infraštruktúry, prebiehajúce práce na tratiach, obmedzenia v železničnom rozchode, vlaky, ktoré sa majú odkloniť od plánovanej trasy, traťové úseky, na ktorých sa bude pracovať ako na jednokolažovej trati, prognóza jazdy vlaku (vrátane akýchkoľvek zmien vlakových trás a/alebo služby pre ľudí, ktorí dochádzajú),*
- *informácie o riadení vlakovkej premávky (medzi železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry, a podľa potreby medzi manažérmi infraštruktúry) vrátane identifikácie kompetentných zamestnancov v každej organizácii, na ktorých sa možno obrátiť v prípade prevádzky za mimoriadnych okolností alebo v núdzových situáciách (**pozri tiež oddiel 5.5**), počas hlavného pracovného času a mimo neho.*

Základné požiadavky na účely výmeny informácií **(4.4.2)** medzi železničným podnikom a manažérom infraštruktúry sú uvedené v TSI OPE, medzi železničným podnikom a subjektom zodpovedným za údržbu v nariadení o subjektoch zodpovedných za údržbu (ECM), medzi železničným podnikom/manažérom infraštruktúry a orgánmi (agentúrou, vnútroštátnym bezpečnostným orgánom) v spoločnej bezpečnostnej metóde týkajúcej sa požiadaviek na systém riadenia bezpečnosti.

Existujú dojednania na výmenu informácií s príslušnými stranami týkajúcimi sa bezpečnosti vo vzťahu k poruchám a problémom v konštrukcii alebo v chybnej činnosti technických systémov vrátane štrukturálnych subsystémov obsahujúcich informácie o akýchkoľvek nápravných opatreniach vykonaných prostredníctvom dohody o SAIT (nástroj pre bezpečnostné výstrahy), ktorú agentúra presadzuje v rámci železničného sektora. Použitie SAIT na výmenu informácií spĺňa povinnosti uvedené v smernici o bezpečnosti (článok 4 ods. 5) a požiadavky spoločnej bezpečnostnej metódy pre dohľad (článok 4) a nariadenia o subjektoch zodpovedných za údržbu (článok 5 ods. 5).

„Platné“ v uvedenom kontexte **[4.4.3 (b)]** znamená aktuálne.

„Konzistentné“ v uvedenom kontexte **[4.4.3 (d)]** znamená, že nie je v rozpore, ak pochádza z rôznych zdrojov.

„Pochopené“ v uvedenom kontexte **[4.4.3 (g)]** znamená, že žiadateľ preukáže, že prijal opatrenia na zabezpečenie toho, že informácie dôležité pre bezpečnosť sú prijaté tými, ktorým sú určené. Možno to zabezpečiť odbornou prípravou *ad hoc*, otázkami kontrolujúcimi porozumenie na brífingoch alebo v oznámeniach dôležitých pre bezpečnosť, pri ktorých sa prijímajú protokoly, v ktorých sa vyžaduje zopakovanie podstaty dôležitých správ, napr. medzi signalistom a rušňovodičom, aby sa potvrdilo, že boli správne prijaté, alebo inými spôsobmi, ktoré sú v súlade s touto požiadavkou.

4.4.4 Dôkazy

- *Žiadateľ identifikuje rôzne komunikačné kanály, ktoré existujú v organizácii, a ich účel **(4.4.1)**.*
- *Je potrebné, aby žiadateľ predložil dôkazy, napríklad o vnútornom systéme bezpečnostných výstrah, o systéme na poskytovanie relevantných, ale bežných informácií zamestnancom, a o systéme na poskytovanie relevantných, ale *ad hoc* informácií zamestnancom, **(4.4.2)***
- *Žiadateľ uvedie, ako sa presvedčuje o tom, že informácie, ktoré boli poskytnuté, boli doručené tým, ktorým boli určené (najmä tým, ktorí vykonávajú úlohy dôležité pre bezpečnosť) a o tom, či ich tieto osoby pochopili **(4.4.3)**.*

4.4.5 Príklady dôkazov

Jasné vyhlásenie o tom, ako funguje komunikácia smerom nahor aj nadol v prípade rôznych druhov a úrovni informácií vrátane odkazov na konkrétne postupy týkajúce sa bezpečnostných výstrah a bežnej komunikácie.

Vo vyhlásení sa uvádza, aké kroky podniká pri rôznych druhoch komunikácie, aby sa zabezpečilo, že sa dostanú k zamestnancom, ktorým sú určené, a že títo zamestnanci porozumejú tomu, čo sa im oznamuje, napr. informácie dôležité pre bezpečnosť.

Proces alebo postup, ktorým sa zabezpečí, aby každému zamestnancovi vykonávajúcemu úlohu súvisiacu s bezpečnosťou bola v správnom čase poskytnutá správna verzia dokumentov.

Proces alebo postup na potvrdenie o doručení dokumentov týkajúcich sa bezpečnosti.

Proces/postup na zabezpečenie toho, aby bol externým stranám, ako sú manažéri infraštruktúry, (iné) železničné podniky, orgány atď., poskytnutý kontakt, ktorý je schopný s nimi komunikovať (napr. jazykové zručnosti) a má prístup k správnej úrovni informácií.

Informovanosť o knihe tlačív (pozri TSI OPE), ktorá obsahuje súbor komunikačných protokolov alebo médií pre jasnú a rýchlu výmenu formalizovaných informácií (papierové alebo bezpapierové médiá, napr. nahrávacie zariadenia) ovplyvňujúce prevádzku, najmä pri pohybe vlakov v poruchovej prevádzke.

Bezpečnostné výstrahy, ktoré sa majú vymieňať v rámci organizácie alebo s inými zainteresovanými stranami. Niektoré typické príklady sú:

- *Železničné podniky poskytujú manažérovi infraštruktúry informácie o všetkých neprijemnostiach, ktoré môžu mať vplyv na pohyby vlakov (poruchy koľajových vozidiel, napr. horúcobeznosť nápravových ložísk, aby manažér infraštruktúry mohol prijať opatrenia na kontrolu rizík, ako je zablokovanie dopravy na príľahlej trati).*
- *Manažér infraštruktúry poskytuje informácie o poruchách infraštruktúry a prípadných dočasných bezpečnostných opatreniach, ako je zníženie rýchlosti, a to všetkým železničným podnikom pôsobiacim v príslušnej oblasti.*

V prípade úloh s poverením riadiť rozhrania: dôkazy o tom, že komu sa bezpečnostná výstraha posiela, v závislosti od oblasti činnosti (napr.: nachádzajú sa v tabuľke traťových pomerov).

Proces alebo postup šírenia informácií o zmenách v organizačnej štruktúre organizácie, a to na mikro aj makro úrovni.

Kópie pokynov poskytnutých zamestnancom, ktorí vykonávajú úlohy súvisiace s bezpečnosťou a ktorí sa zaoberajú prevádzkovými predpismi relevantnými pre sieť (siete), pričom musia byť:

- *Úplné: všetky pravidlá a požiadavky týkajúce sa bezpečnostných úloh súvisiacich s prevádzkou železničného podniku sú identifikované a prepísané do príslušných dokumentov.*
- *Presné: každý z predpisov a požiadaviek je správne prepísaný bez chyby (napr. správanie, ktoré treba prijať pred návštevou, komunikácia súvisiaca s bezpečnosťou),*
- *Konzistentné: požiadavky vzťahujúce sa na jednu osobu alebo jeden tím z rôznych zdrojov sú kompatibilné a konzistentné a neodporujú si.*

4.4.6 Otázky dohľadu

Skontrolujte, či existujú techniky a procesy používané na zachovanie aktuálnosti v oblasti riadenia rizík, mapovanie terénu z hľadiska príležitostí alebo hrozieb.

Skontrolujte, či existuje proces na monitorovanie používania formalizovaných informácií.

V oblasti dohľadu sa kľúčové otázky týkajú toho, aké aktuálne sú informácie, a toho, či sa včas dostanú ku **všetkým** príslušným zamestnancom, napr. tým, ktorí pracujú v noci alebo ďaleko od hlavných základní organizácií.

4.5 Zdokumentované informácie

4.5.1 Regulačná požiadavka

4.5.1. Dokumentácia k systému riadenia bezpečnosti

4.5.1.1. Opis systému riadenia bezpečnosti vrátane:

- (a) identifikácie a opisu procesov a činností súvisiacich s bezpečnosťou železničnej prevádzky vrátane úloh súvisiacich s bezpečnosťou a súvisiacich povinností (pozri oddiel 2.3 Úlohy, povinnosti, zodpovednosť, oprávnenia a právomoci v organizácii);
- (b) interakcie týchto procesov;
- (c) postupov alebo iných dokumentov opisujúcich spôsob vykonávania týchto procesov;
- (d) identifikácie dodávateľov, partnerov a dodávateľov s opisom druhu a rozsahu poskytovaných služieb;
- (e) určenia zmluvných dojednaní a iných obchodných dohôd uzatvorených medzi organizáciou a ostatnými stranami uvedenými v (d), ktoré sú potrebné na kontrolu bezpečnostných rizík organizácie a tých, ktoré sa týkajú využívania zmluvných partnerov;
- (f) odkazov na zdokumentované informácie vyžadované týmto nariadením.

4.5.1.2. Organizácia zabezpečí, aby bola príslušnému národnému bezpečnostnému orgánu (alebo orgánom) predložená výročná správa o bezpečnosti v súlade s článkom 9 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/798 vrátane:

- (a) syntézy rozhodnutí o úrovni významnosti zmien súvisiacich s bezpečnosťou vrátane prehľadu významných zmien v súlade s článkom 18 ods. 1 pri uplatňovaní článku 18 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 402/2013;
- (b) bezpečnostných cieľov organizácie na nasledujúci rok (roky) a ako vážne bezpečnostné riziká ovplyvňujú stanovenie týchto bezpečnostných cieľov;
- (c) výsledkov interného vyšetrovania nehôd / incidentov (pozri oddiel 7.1 Poučenie z nehôd a incidentov) a ostatné monitorovacie činnosti (pozri oddiel 6.1 Monitorovanie, oddiel 6.2 Vnútorňý audit a oddiel 6.3 Preskúvanie manažmentu) v súlade s článkom 5 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 1078/2012;
- (d) podrobností o pokroku pri riešení nevyriešených odporúčaní vnútroštátnych vyšetrovacích orgánov (pozri oddiel 7.1 Poučenie z nehôd a incidentov);
- (e) ukazovateľov bezpečnosti organizácie stanovených na vyhodnotenie výkonnosti organizácie v oblasti bezpečnosti (pozri oddiel 6.1 Monitorovanie);
- (f) záverov výročnej správy bezpečnostného poradcu podľa RID o činnosti organizácie týkajúcej sa prepravy nebezpečného tovaru, v prípade potreby.

4.5.2. Vytváranie a aktualizácia

4.5.2.1. Organizácia musí zabezpečiť, aby sa pri vytváraní a aktualizácii zdokumentovaných informácií týkajúcich sa systému riadenia bezpečnosti použili vhodné formáty a médiá.

4.5.3. Kontrola zdokumentovaných informácií

4.5.3.1 Organizácia musí kontrolovať zdokumentované informácie týkajúce sa systému riadenia bezpečnosti, najmä jeho skladovanie, distribúciu a kontrolu zmien, aby zabezpečila jeho dostupnosť, vhodnosť a ochranu tam, kde je to vhodné.

4.5.2 Účel

Žiadateľ musí preukázať, že celkový systém riadenia bezpečnosti zodpovedá typu a rozsahu poskytovaných služieb a je schopný riadiť vzniknuté riziká. Vyžaduje si to:

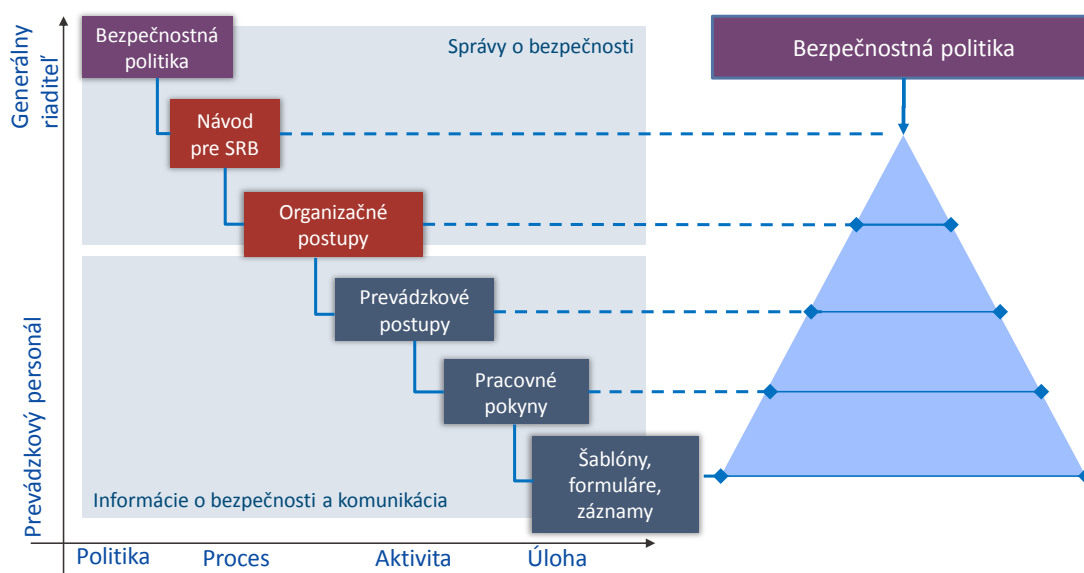
- vysvetlenie bezpečnostnej politiky žiadateľa, organizácie a opatrenia systému riadenia bezpečnosti na vysokej úrovni a
- podrobnejšie opatrenia stanovené v požiadavkách uvedených v bode 4.5.1.1 (a) – (f) a v bode 4.5.1.2 (a) – (g).

Žiadateľ musí tiež preukázať, ako je spravovaná dokumentácia systému riadenia bezpečnosti, t. j. identifikácia, vytvorenie, údržba, správa, ukladanie a uchovávanie zdokumentovaných informácií (t. j. dokumenty a záznamy/údaje), aby sa zabezpečila ich aktuálnosť a aby boli v prípade potreby príslušným zamestnancom k dispozícii správne verzie.

4.5.3 Vysvetlivky

Všetky dokumenty, ktorými žiadateľ preukazuje súlad svojho systému riadenia bezpečnosti s platnými požiadavkami **[4.5.1.1 (f)]**, sú súčasťou zdokumentovaných informácií systému riadenia bezpečnosti.

Nasledujúci Obrázok 3 znázorňuje typickú štruktúru dokumentácie:



Obrázok 3: Typická štruktúra dokumentácie

V závislosti od oblasti činnosti môžu železničné podniky predkladať vnútroštátnym bezpečnostným orgánom členských štátov, v ktorých pôsobia, rôzne správy (4.5.1.2). Vo všeobecnosti sa rozsah správy vzťahuje iba na časť prevádzky v príslušnom členskom štáte. Agentúra však odporúča, aby tá istá správa zahŕňala celú oblasť

činnosti, čo by uľahčilo výmenu informácií medzi vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi vykonávajúcimi dohľad nad tým istým železničným podnikom.

Výročná správa bezpečnostného poradcu **[4.5.1.2 (f)]** v prípade prepravy nebezpečného tovaru v súlade s požiadavkami smernice 2008/68/ES v znení zmien a Poriadku pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru, výročná správa bezpečnostného poradcu pre nebezpečný tovar je tiež príspevkom pre výročnú správu o bezpečnosti. Bezpečnostný poradca je povinný vykonávať špecifikované funkcie vrátane poskytovania poradenstva podniku, ktorý ho určil, pokiaľ ide o otázky zdravia, bezpečnosti a životného prostredia v súvislosti s prepravou nebezpečného tovaru a prípravou potrebných správ.

Identifikácia, formát (napr. jazyk, verzia softvéru a grafika) a médium (napr. papierové, elektronické) používané na zdokumentované informácie **(4.5.2.1)** sa ponechávajú na uváženie organizácie. Nemusia mať formu písomnej príručky.

Kontrola dokumentov **(4.5.3.1)** označuje proces (alebo postup), ktorým sa špecifikujú interné kontroly, najmä preskúmanie a schválenie primeranosti pred vydaním a používaním. To je potrebné zvážiť a implementovať v prípade informácií, ktoré musia byť zaznamenané. Cieľom je určiť súčasný stav revízie dokumentov, aby sa zabránilo používaniu neplatných alebo zastaraných dokumentov. Zabezpečuje sa tak najmä to, aby:

- *relevantné vydania príslušných dokumentov boli dostupné na všetkých miestach, kde sa vykonávajú činnosti nevyhnutné na účinné fungovanie systému riadenia bezpečnosti,*
- *boli neplatné alebo zastarané dokumenty urýchlene odstránené zo všetkých miest vydania alebo použitia, alebo inak zabezpečené proti neúmyselnému použitiu,*
- *všetky zastarané dokumenty uchovávané na právne účely alebo na účely uchovávania poznatkov boli vhodne identifikované.*

4.5.4 Dôkazy

- *Žiadateľ by mal poskytnúť opis systému riadenia bezpečnosti a toho, ako v prípade potreby funguje s príslušnými odkazmi na relevantné postupy **[4.5.1.1 (a) – c)]**.*
- *Žiadateľ by mal určiť úlohy a povinnosti, ktoré existujú vo vzťahu k úlohám súvisiacim s bezpečnosťou, a to, ako sa riadia riziká vyplývajúce z činností žiadateľa a iných osôb **[4.5.1.1 (a)]**.*
- *Žiadateľ poskytne dôkaz o tom, že disponuje výročnou správou o bezpečnosti (alebo má zavedené opatrenia na jej vypracovanie), ktorá sa vzťahuje na položky uvedené v bode 4.5.1.2 vyššie **[4.5.1.2 (a) – (f)]**.*
- *Žiadateľ by mal uviesť, ako funguje systém správy dokumentov vrátane toho, ako sa informácie sprístupňujú a ako sú vhodné na použitie, tam a vtedy, keď je to potrebné, ako sa v rámci tohto systému kontrolovaným spôsobom menia a ako sa ukládajú a uchovávajú tak, aby boli ľahko vyhľadateľné. Systém správy dokumentov by mal umožniť uchovávanie informácií v zariadeniach, ktoré poskytujú vhodné prostredie s cieľom minimalizovať zhoršenie ich stavu alebo poškodenie a zabrániť ich strate **(4.5.2.1), (4.5.3.1)**.*

4.5.5 Príklady dôkazov

Opis systému riadenia bezpečnosti, jeho celkovej štruktúry a odkazov na dokumenty, ktoré podporujú procesy v rámci tohto systému (napr. manuálne, organizačné a prevádzkové postupy, pracovné pokyny). Bez ohľadu na novú koncepciu zdokumentovaných informácií, ktorú zaviedla organizácia ISO, si organizácia môže zachovať tradičnú štruktúru dokumentácie, ak je vhodná na daný účel.

Prehľad o tom, ako sú jednotlivé dokumenty štruktúrované, uverejňované, sprístupnené, podávané, uchovávané/revidované a rušené s odkazom na príslušné postupy na kontrolu dokumentov.

Postup na vypracúvanie výročnej správy, ak ide o žiadosť o prvé jednotné bezpečnostné osvedčenie. Tento postup obsahuje navrhovanú štruktúru správy.

Proces alebo postup správy dokumentov, ktorého predmetom musí byť to, ako sa dokumenty aktualizujú po pravidelných preskúmaniach a po nehodách alebo incidentoch. V rámci tohto procesu alebo postupu sa rieši proces eskalácie v prípadoch, keď sa schválené aktualizácie neuskutočnili v požadovanej lehote alebo ak nebola uzatvorená dohoda o tom, ako aktualizovať dokument.

Kontrolovaný jazyk (t. j. používanie krátkych, jasných viet a vyhýbanie sa žargónu) sa používa na podporu spoločného porozumenia a dobrej kvality údajov.

Zamestnanci poverení schvaľovaním dokumentov určených na vydanie zabezpečujú, aby bol obsah presný a pochopiteľný pre všetkých koncových používateľov (alebo príjemcov), na ktorých sa vzťahujú.

Ak je to možné, charakter zmien sa určí v dokumente alebo príslušných prílohách, aby sa uľahčilo ich preskúmanie a schválenie.

Stanovia sa, zdokumentujú a dodržiavajú sa obdobia uchovávania dokumentov a záznamov.

4.5.6 Odkazy a normy

- *Usmernenie o požiadavkách na zdokumentované informácie sformulované v normách ISO 9001:2015, ISO/TC 176/SC2/N1286, na stránke: www.iso.org/tc176/sc02/public*

4.5.7 Otázky dohľadu

Skontrolujte, či zmluvné dojednania zabezpečujú účinný dohľad a riadenie rizík zo strany organizácie (t. j. pri uzatváraní zmlúv o poskytovaní služieb).

Pri vykonávaní dohľadu je mimoriadne dôležité určiť, aký je v praxi vzťah medzi tými, ktorí kontrolujú systém správy dokumentov, a tými, ktorí sú zodpovední za aktualizáciu informácií a styk s kontrolujúcimi subjektmi. Na tejto úrovni môže často dôjsť k zlyhaniu kontroly dokumentácie, keďže je pravdepodobné, že obe časti procesu sa nadchádzajú v dvoch rôznych reťazcoch riadenia. Mohlo by to viesť napríklad k tomu, že význam práce na aktualizácii dokumentácie je vnímaný odlišne, čo spôsobuje časové rozdiely a vedie k aktualizácii dokumentácie so súvisiacimi rizikami.

Možnosť prístupu zamestnancov k aktuálnym informáciám/dokumentácii.

Štruktúra systému riadenia bezpečnosti a spôsob prevádzky by mali odrážať realitu toho, ako sa práca vykonáva, a nie iba umelo prekrývať zvyky a prax.

4.6 Integrácia ľudských a organizačných faktorov

4.6.1 Regulačná požiadavka

- 4.6.1 Organizácia musí preukázať systematický prístup k integrácii ľudských a organizačných faktorov do systému riadenia bezpečnosti. Tento prístup zahŕňa:
- (a) vypracovanie stratégie a využívania odborných znalostí a uznávaných metód z oblasti ľudských a organizačných faktorov
 - (b) opísanie rizík spojených s navrhovaním a používaním zariadení, úlohami pracovných podmienok a organizačnými opatreniami s prihliadnutím na ľudské schopnosti ako obmedzenia a vplyv na výkonnosť človeka.

4.6.2 Účel

Žiadateľ preukáže, že používanie systematického prístupu ľudských a organizačných faktorov pri zameraní sa na riziko je neoddeliteľnou súčasťou systému riadenia bezpečnosti. Splnenie týchto prvkov je dôležité na preukázanie toho, že žiadateľ je kompetentný riadiť železničnú prevádzku a že vo svojom systéme riadenia bezpečnosti má zakotvené systémy riadenia rizika na riadenie rizík, ktorým čelí.

4.6.3 Vysvetlivky

Ľudské a organizačné faktory spočívajú v uplatňovaní prístupu zameraného na používateľa, v ktorom sú zohľadnené ľudské schopnosti a obmedzenia a interakcia s inými systémami počas vykonávania úloh. Ľudské a organizačné faktory zahŕňajú aj systémovú perspektívu, v ktorej sa zvažujú interakcie medzi ľudskými, technologickými a organizačnými faktormi. Organizácia určí, či je potrebné zvážiť riadenie bezpečnosti ľudských a organizačných faktorov tým, že sa prijme prístup založený na životnom cykle. To znamená určenie a riešenie ľudských a organizačných faktorov pri činnostiach v oblasti riadenia bezpečnosti, ktoré súvisia s obchodnými cieľmi, riadením, prevádzkou, ľudskou výkonnosťou, návrhom úloh a pracovísk vo všetkých fázach systému životného cyklu, napr. od uvedenia do prevádzky po vyradenie z prevádzky. V stratégii pre ľudské a organizačné faktory sa špecifikuje systematický prístup k integrácii ľudských a organizačných faktorov pri činnostiach v oblasti riadenia bezpečnosti.

Organizácia by mala zapojiť príslušné odborné ľudské faktory alebo odborné znalosti ľudských a organizačných faktorov, ktoré potrebuje na podporu svojej obchodnej činnosti. Odborné ľudské faktory alebo odborné znalosti ľudských a organizačných faktorov znamenajú, že zapojený personál by mal byť kvalifikovaný do konkrétnych národných a/alebo medzinárodných noriem, ktoré sa týkajú jeho činnosti. Odborník by mal napríklad spĺňať požiadavky, ktoré stanovilo Stredisko pre registráciu európskych ergonomov alebo iné podobné orgány. Veľké organizácie môžu disponovať oddelením pre ľudské faktory s profesionálnymi odborníkmi na ľudské faktory, ktorí podporujú organizáciu. Malá organizácia môže manažérom na všetkých úrovniach uložiť, že ponesú zodpovednosť za priebežné zisťovanie potreby odborných znalostí o ľudských faktoroch tak, ako je to vhodné.

Viac informácií k stratégii pre ľudské a organizačné faktory sa nachádza v Prílohe 5.

4.6.4 Dôkazy

- Žiadateľ by mal detailne preukázať, ako sa ľudské faktory systematicky riadia, aby sa riziká spojené s ľudským správaním náležite zohľadňovali v rámci príslušných procesov systému riadenia bezpečnosti, pričom by žiadateľ mal jasne uviesť, kde sa nachádzajú ďalšie podrobnosti o príslušných postupoch (4.6.1).
- Návrhový proces zameraný na používateľa, založený na ľudských a organizačných princípoch a metódach, ako aj na zapájaní používateľov, sa uplatňuje vo vzťahu napríklad k novým alebo upraveným návrhom, postupom, školeniam, pracovným zaťažením a pracovnému prostrediu s cieľom zabezpečiť celoživotnú bezpečnosť a efektívnosti systému.
- Používajú sa štandardy navrhovania ľudských a organizačných faktorov a osvedčené postupy. Príslušné normy sú napríklad ISO skupiny 11064 Ergonomický návrh riadiacich centier a ISO skupiny 9241 Ergonómia interakcie človek-systém.
- Koncoví používatelia sa podieľajú na procese návrhu, napríklad v definícii požiadaviek, následnom vývoji a testovaní.
- Proces navrhovania orientovaný na používateľa je iteračný proces, ktorý zahŕňa niekoľko fáz. Vykonáva sa analýza s cieľom pochopiť a špecifikovať kontext používania (napríklad analýza zamestnancov a kompetencií, analýza úloh a analýza rizík). Požiadavky používateľa sú definované na základe týchto analýz. Navrhované riešenia vrátane návrhu rozhrania, pracovísk, školení, postupov a organizácie sa vytvárajú tak, aby spĺňali požiadavky používateľov. Hodnotenia návrhov sa robia pomocou formálnych metód, ako napríklad analýza úloh, simulácia, hodnotenie rizík, odborné hodnotenia, hodnotenia používateľov, overovanie a schvaľovanie.

4.6.5 Príklady dôkazov

Kópia stratégie pre ľudské a organizačné faktory, v ktorej sa podrobne opisuje, ako sa zohľadňuje používanie odborných skúseností a techník týkajúcich sa ľudských a organizačných faktorov.

Organizácia vykonáva analýzu pomocou metód založených na dôkazoch týkajúcich sa prevádzkových a podporných procesov, a to vo všetkých fázach životného cyklu od návrhu po likvidáciu. V rámci tejto analýzy by sa mali identifikovať všetky ľudské a organizačné faktory a faktory ovplyvňujúce výkonnosť, ktoré ovplyvnia bezpečnosť železníc a činnosti v oblasti riadenia bezpečnosti potrebné na riadenie rizík.

V stratégii pre ľudské a organizačné faktory by sa malo preukázať zavedenie činností v oblasti riadenia bezpečnosti, ako aj prístup k neustálemu monitorovaniu a zlepšovaniu účinnosti stratégie. Táto stratégia by mala byť založená na aktívnom prístupe, ale v prípade potreby by mala zahŕňať reaktívne činnosti.

V prípade prevádzkových procesov by sa mali určiť činnosti riadenia bezpečnosti súvisiace s podpornými funkciami a systémami, návrhom úloh, počtami zamestnancov, odbornou prípravou, navrhovaním a používaním vybavenia, postupmi a komunikačnými protokolmi.

Mala by byť zahrnutá napríklad integrácia ľudských a organizačných faktorov do činností pri riadení zmeny. Integrácia ľudských faktorov je proces integrácie ľudských faktorov a ergonómie do procesu systémového inžinierstva. Plán integrácie ľudských faktorov poskytuje systematický prístup k vymedzeniu vzťahu medzi všetkými činnosťami projektu a doménou ľudských faktorov. Inžinierstvo ľudských faktorov znamená integráciu ľudských charakteristík do definície, návrhu, vývoja a hodnotenia systému s cieľom optimalizovať výkon človek-stroj v prevádzkových podmienkach.

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

Ak prevádzkové procesy zahŕňajú zložité pracovné modely, stratégie pre ľudské a organizačné faktory by mala zahŕňať program riadenia rizík spojených s únavou.

4.6.6 Odkazy a normy

- Wickens, C.D., Lee, J.D., Liu, Y a Gordon Becker, S.E (2004). *An Introduction to Human Factors Engineering*. New Jersey: Pearson Education. ISBN-13: 978-0131837362
- Série noriem ISO, napr.
- Série ISO 6385:2004 Ergonomické zásady navrhovania pracovných systémov
- Série ISO 11064 Ergonomické navrhovanie riadiacich stredísk
- Série ISO 9241 Ergonómia. Interakcia človek-systém
- Série ISO 10075 Ergonomické zásady vo vzťahu k psychickému pracovnému zaťaženiu.
- EEMUA 191. Alarmové systémy: sprievodca návrhom, riadením a obstarávaním
- UIC 651 Návrh stanovišť rušňovodičov v lokomotívach, koľajových vozidlách, viacerých motorových jednotkách a riadiacich vozňoch
- Rada pre bezpečnosť železníc a normy (2008). *Pochopenie ľudských faktorov, príručka pre železničný priemysel*

4.6.7 Otázky dohľadu

Skontrolujte, či sa pri rozhodovaní o riadení rizík berú do úvahy otázky ľudských faktorov prostredníctvom posúdenia rizika, riadenia zmeny a správy aktív.

Skontrolujte, či je v prevádzkových dokumentoch premietnutý záväzok riadiť ľudské faktory prostredníctvom ergonomického dizajnu (napr.: používateľsky ústretový dizajn, jednoduchý jazyk, grafika na podporu pokynov, jednoduché spravovanie aktualizácií) na podporu riadenia rizík.

Skontrolujte, či železničný podnik/manažér infraštruktúry pri monitorovaní výkonnosti zameriava svoju analýzu na ľudské faktory ako primárnu alebo hlavnú príčinu nehôd, incidentov alebo nebezpečných udalostí.

Skontrolujte, či sú zdokumentované príklady prijatých nápravných opatrení, ktoré sú určené na odstránenie faktorov, ktoré ovplyvňujú ľudskú výkonnosť a zhoršujú bezpečnosť.

5 Prevádzka

5.1 Plánovanie a riadenie prevádzky

5.1.1 Regulačná požiadavka

5.1.1	<p>Pri plánovaní, vývoji, implementácii a revízii prevádzkových procesov musí organizácia zabezpečiť, aby sa počas prevádzky:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) uplatňovali kritériá akceptovania rizika a opatrenia na kontrolu rizika (pozri oddiel 3.1.1 Posúdenie rizika); (b) vypracovávali plány na dosiahnutie bezpečnostných cieľov (pozri oddiel 3.2 Bezpečnostné ciele a plánovanie); (c) zhromažďovali informácie na meranie správneho uplatňovania a účinnosti prevádzkových opatrení (pozri oddiel 6.1 Monitorovanie).
5.1.2	<p>Organizácia musí zabezpečiť, aby jej prevádzkové opatrenia boli v súlade s bezpečnostnými požiadavkami príslušných technických špecifikácií pre interoperabilitu a príslušnými vnútroštátnymi pravidlami a akýmkoľvek inými príslušnými požiadavkami (pozri oddiel 1 Kontext organizácie).</p>
5.1.3	<p>Na kontrolu rizík, ak je to potrebné z hľadiska bezpečnosti prevádzkových činností (pozri oddiel 3.1.1 Hodnotenie rizika), sa musí brať do úvahy prinajmenšom:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) plánovanie existujúcich alebo nových vlakových trás a nových vlakových služieb vrátane zavedenia nových typov vozidiel, potreba prenajímať vozidlá a / alebo prijímať pracovníkov od externých strán a výmenu informácií o údržbe na prevádzkové účely so subjektami zodpovednými za údržbu; (b) vývoj a realizáciu grafikonu dopravy; (c) prípravu vlakov alebo vozidiel pred jazdou, vrátane kontrol pred odchodom a zloženia vlaku; (d) prevádzku vlakov alebo jazdu vozidiel v rôznych prevádzkových podmienkach (bežné, zhoršené a núdzové); (e) prispôsobenie prevádzky žiadostiam o vyradenie z prevádzky a oznámenie o návrate do prevádzky vydané subjektami zodpovednými za údržbu; (f) povolenia na uvedenie vozidiel do prevádzky; (g) použiteľnosť rozhraní v kabíne vodiča vlaku a strediskách riadenia vlakov a so zariadením používaným personálom údržby.
5.1.3	<p>Na kontrolu rizík, ak sú potrebné pre bezpečnosť prevádzkových činností (pozri oddiel 3.1.1 Posúdenie rizík), sa zohľadnia prinajmenšom tieto skutočnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> (c) identifikácia bezpečných hraníc dopravy na plánovanie a riadenie dopravy na základe konštrukčných charakteristík infraštruktúry; (d) plánovanie premávky vrátane časového plánu a pridelovania vlakovej trasy; (e) riadenie premávky v reálnom čase v normálnom režime a pri zhoršených podmienkach s uplatňovaním dopravných obmedzení používania a riadenia výlukovej premávky;

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

(f) stanovenie podmienok pre prepravu mimoriadnych zásielok.

- 5.1.4 Na kontrolu pridelovania zodpovedností, ak je to potrebné pre bezpečnosť prevádzkových činností, organizácia musí určiť zodpovednosť za koordináciu a riadenie bezpečného chodu vlakov a jazdy vozidiel a určiť, ako sú pridelené príslušné úlohy, ktoré majú vplyv na bezpečnosť poskytovania všetkých služieb príslušným pracovníkom v rámci organizácie (pozri oddiel 2.3 Úlohy, povinnosti, zodpovednosť, oprávnenia a právomoci v organizácii) a ostatným externým kvalifikovaným stranám, ak je to potrebné (pozri oddiel 5.3 Odberatelia, partneri a dodávatelia).
- 5.1.4 Na kontrolu pridelovania zodpovedností, ak je to potrebné pre bezpečnosť prevádzkových činností, organizácia musí určiť zodpovednosť za plánovanie a riadenie bezpečného chodu vlakov a určiť, ako sú pridelené príslušné úlohy, ktoré majú vplyv na bezpečnosť poskytovania všetkých služieb príslušným pracovníkom v rámci organizácie (pozri oddiel 2.3 Úlohy, povinnosti, zodpovednosť, oprávnenia a právomoci v organizácii) a ostatným externým kvalifikovaným stranám, ak je to potrebné (pozri oddiel 5.3 Odberatelia, partneri a dodávatelia).
- 5.1.5 Na riadenie informácií a komunikáciu, ak je to potrebné z hľadiska bezpečnosti prevádzkových činností (pozri oddiel 4.4 Informácie a komunikácia), sa príslušný personál (napr. vlakový personál) informuje o podrobnostiach o akýchkoľvek špecifických podmienkach cesty vrátane príslušných zmien, nebezpečenstva, dočasných alebo trvalých prevádzkových obmedzeniach (napr. v dôsledku špecifického typu vozidiel alebo na konkrétnej trase) a podmienkach pre mimoriadne zásielky, ak sa vyžadujú.
- 5.1.5 Na riadenie informácií a komunikáciu, ak je to potrebné z hľadiska bezpečnosti prevádzkových činností (pozri oddiel 4.4 Informácie a komunikácia), sa príslušný personál (napr. signalisti) informuje o podrobnostiach o akýchkoľvek špecifických podmienkach cesty a o jazde vozidiel vrátane príslušných zmien, ktoré by mohli viesť k vzniku nebezpečenstva, dočasným alebo trvalým prevádzkovým obmedzeniam (napr. v dôsledku údržby infraštruktúry) a o podmienkach pre mimoriadne zásielky.
- 5.1.6 V záujme kontroly kompetencií, ak je to potrebné z hľadiska bezpečnosti prevádzkových činností (pozri oddiel 4.2 Kompetencie), organizácia v súlade s príslušnými právnymi predpismi (pozri oddiel 1 Kontext organizácie) pre svojich zamestnancov:
- (a) zabezpečí súlad s ich výcvikovými a pracovnými postupmi a ak je to potrebné, vykonajú sa nápravné opatrenia;
 - (b) zabezpečí špecifické školenie v prípade očakávaných zmien ovplyvňujúcich priebeh prevádzky alebo ich priradenie úloh;
 - (c) zabezpečí prijatie primeraných opatrení po nehodách a mimoriadnych udalostiach.

5.1.2 Účel

Žiadateľ by mal preukázať, že zaviedol relevantné procesy na riadenie prevádzkových rizík prostredníctvom systému riadenia bezpečnosti vrátane zabezpečenia toho, aby zamestnanci pochopili svoje úlohy, prevádzkové riziká, ktorým čelia, ako aj to, aké sú kontrolné opatrenia, a aby mali príslušné právomoci a odbornú prípravu na ich riadenie v súlade s dokumentáciou systému riadenia bezpečnosti.

Žiadateľ by mal zabezpečiť, aby boli vozidlá alebo infraštruktúra bezpečne prevádzkované v súlade s platnými požiadavkami za rôznych prevádzkových podmienok (t. j. bežných, mimoriadnych a núdzových) vrátane používania aktív na účely testovania (napr. testovanie jazdných vlastností vozidiel pred vydaním povolenia) a za výnimočných okolností (napr. mimoriadne zásielky, ako je preprava jadrového materiálu alebo veľkých

nedeliteľných častí, ktoré nemôžu byť prepravené inými dopravnými prostriedkami, ako sú betónové nosníky/brány pre mosty atď.).

5.1.3 Vysvetlivky

Požiadavky týkajúce sa manažérov infraštruktúry uvedené v bodoch 5.1.4, 5.1.6 a 5.1.8 regulačnej požiadavky sú zvýraznené **modrým**.

V smernici (EÚ) 2016/798 sa vyžaduje, aby železničné podniky a manažéri infraštruktúry vytvorili systém riadenia bezpečnosti na riadenie bezpečnostných rizík súvisiacich so železničnou prevádzkou. Všeobecný konsenzus v oblasti riadenia bezpečnosti spočíva v tom, že bezpečnosť by sa mala v čo najväčšej miere začleniť do bežných pracovných procesov. Dôvodom je, že podnik sa potom zameriava rovnako na bezpečnosť, ako aj na iné podnikové procesy, čím sa obmedzia konflikty medzi jednotlivými procesmi.

Organizácia ISO vo svojom usmerňovacom dokumente (N360) podporujúcom prílohu SL uvádza, že zámerom usmernenia 8 (Prevádzka) je špecifikovať prvky, ktoré je potrebné zaviesť v rámci prevádzky organizácie, aby sa zabezpečilo splnenie požiadaviek systému riadenia, ako aj riešenie prioritných rizík a príležitostí. Okrem toho uvádza, že je možné predpísať dodatočné požiadavky (špecifické pre disciplínu) týkajúce sa plánovania a riadenia prevádzkových činností. Predovšetkým sa uvádza, že nie sú škodlivé pre činnosť spoločnosti, ale poskytujú dostatočný rámec na kontrolu toho, ako budú kľúčové otázky bezpečnosti riadené v podnikových procesoch organizácie.

Medzi prevádzkové požiadavky a iné požiadavky na systém riadenia boli doplnené jednoznačné prepojenia (podobné prístupu prijatému v prílohe III k nariadeniu o subjektoch zodpovedných za údržbu) s cieľom objasniť, že je potrebné vziať do úvahy osobitné prevádzkové požiadavky vzhľadom na príslušné požiadavky systému riadenia (napr. plánovanie trás pre železničné podniky je činnosť, ktorá by mala podliehať posúdeniu rizika). Tento prístup nie je vyčerpávajúci, ale má za cieľ identifikovať konkrétne otázky, ktoré orgány považujú za dôležité (na základe svojich skúseností) a ktoré by preto mali byť preskúmané počas ich posudzovania alebo činností dohľadu. Železničné podniky a manažéri infraštruktúry by sa pri rozvoji a vykonávaní svojich opatrení systému riadenia bezpečnosti nemali zameriavať iba na tieto špecifické požiadavky (napríklad bez ohľadu na iné bezpečnostné riziká). Železničné podniky a manažéri infraštruktúry musia v každom prípade uplatňovať požiadavky na systém riadenia bezpečnosti (napr. posúdenie rizika, monitorovanie, kompetencie, informácie a komunikáciu) na všetky svoje relevantné pracovné procesy, aby preukázali, že ich bezpečnostné riziká sú primerane riadené.

Začlenenie systému riadenia bezpečnosti do obchodných/prevádzkových procesov má prvoradý význam a na dosiahnutie tohto cieľa musí organizácia dodržiavať platné technické špecifikácie interoperability (5.1.2), ako sú TSI OPE, a notifikované vnútroštátne právne predpisy, keď požiadavky na rozhranie nie sú plne nariadené v technických špecifikáciách interoperability. Prijateľné prostriedky preukázania zhody môže členský štát alebo jeho orgán uverejniť aj na uľahčenie dodržiavania súladu so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi. V prípade potreby by sa mali vziať do úvahy minimálne tieto prevádzkové procesy:

- *prevádzková infraštruktúra [riadenie trasy infraštruktúry a vybavenie, povoľovanie pohybu vozidiel za všetkých podmienok a zabezpečovací údržby infraštruktúry: traťový a riadiaci-zabezpečovací systém(-y) a návštenie],*
- *prevádzkovanie vlaku (tvorba trás a príslušných cestovných poriadkov, riadenie prípravy vlaku, zabezpečenie vedenia vlaku, sprevádzanie, testovanie, údržba a oprava vozidiel),*
- *posunovanie (presun vozidiel na montáž alebo demontáž vlaku).*

TSI-OPE sú kľúčové, pretože sa v nich stanovujú „základné zásady prevádzky“ (FOP), ktoré by mali byť zohľadnené v príslušných častiach systému riadenia bezpečnosti, a preto sa súlad s TSI-OPE môže použiť na preukázanie súladu s uvedenými príslušnými požiadavkami systému riadenia bezpečnosti.

Výmena informácií na účely prevádzky údržby vozidla [5.1.3 (a)] so subjektmi zodpovednými za údržbu a držiteľmi je stanovená v článku 5 ods. 3) nariadenia o subjektoch zodpovedných za údržbu. Patrí sem plán údržby a obmedzenia, ktoré vydal subjekt zodpovedný za údržbu počas údržby (krátkodobé plánovanie).

Ak sa odkazuje na vývoj a zavádzanie cestovných poriadkov vlakov [5.1.3 (b)], znamená to, že žiadatelia by mali preukázať, ako prostredníctvom posúdenia rizika v rámci svojej organizácie a na rozhraní s inými subjektmi riadili riziko, ktoré predstavuje táto činnosť. Napríklad, že zohľadnili

- *dodatočné pracovné zaťaženie signalizačného personálu pri zvyšovaní počtu vlakov v určitých obdobiach,*
- *príslušné prevádzkové dohody s príslušnými manažérmi infraštruktúry na zastavenie premávky, obnovenie, výmenu informácií a všetky ostatné služby, ktoré sú považované za potrebné:*
- *riadenie rizík spojených s údržbou trate, keď sú vlaky prevádzkované 24 hodín denne.*

Nová vlaková služba [5.1.3 (a)] môže zahŕňať nové druhy tovaru, ktorý treba prepraviť.

Pohyb vozidiel [5.1.3 (d)] má širší význam než pohyb vlakov (t. j. plánovaný pohyb vozidiel) a povolenia vydané pred odchodom vlaku. Môže zahŕňať aj opravu nepojazdného vlaku, pohyb strojov na údržbu tratí alebo neplánovanú výmenu poškodeného vozidla vo vlaku pred odchodom vlaku.

V súlade s vyhláškou UIC 502-1 sa v článku 1.1 navrhuje toto vymedzenie pojmu „mimoriadne zásielky“ (5.1.5): „Zásielka sa považuje za mimoriadnu, ak jej vonkajšie rozmery, jej hmotnosť alebo jej vlastnosti vo vzťahu k pevnému vybaveniu alebo vozňu železničného podniku, ktorý sa podieľa na preprave, spôsobujú osobitné ťažkosti, a preto ju možno akceptovať iba za osobitných technických alebo prevádzkových podmienok“.

Manažér infraštruktúry by mal určiť a zabezpečiť podmienky a opatrenia na používanie vozidla na testovanie v sieti v stanovenom časovom rámci uvedenom v článku 21 ods. 3 a článku 21 ods. 5 smernice (EÚ) 2016/797 (5.1.2).

Záznamy o kontrolách kompatibility trasy obsahujú charakteristiky vozidla / vlaku, ktoré sa posudzujú v porovnaní so zamýšľanými trasami jazdy vrátane možnej trasy odchýlky identifikovanej manažérmi infraštruktúry (TSI OPE (EÚ) 2015/995 článok 4.2.2.5)

Charakteristiky trás prevádzky sú založené na registri infraštruktúry (RINF) a / alebo na informáciách poskytnutých manažérom infraštruktúry.

Ak niektorá strana zistí problémy, mala by sa uskutočniť spoločná dohoda železničného podniku a manažéra infraštruktúry.

Pri plánovaní prevádzky by sa mali zväžiť ľudské a organizačné faktory, napríklad v súvislosti s pracovnými plánmi, riadením únavy, stresov, pracovným prostredím (fyzickým a psychosociálnym), pracoviskami a pracovnými procesmi atď.

Plánovanie a kontrola prevádzky sú vyvinuté pre neustále zlepšovanie kultúry bezpečnosti. Kultúra bezpečnosti by sa mala vziať do úvahy napríklad v súvislosti s pracovným zaťažením, pracovným prostredím (fyzickým a psychosociálnym), pracovnými procesmi atď. To má zabezpečiť, aby následky zmien alebo opatrení nemali negatívny vplyv na výkonnosť človeka alebo organizačnú bezpečnosť.

5.1.4 Dôkazy

- Informácie, ktoré naznačujú, že pri plánovaní, rozvíjaní, vykonávaní a preskúmvaní svojich prevádzkových procesov plánuje dosiahnuť bezpečnostné ciele, uplatňuje opatrenia na posúdenie rizika a monitoruje výsledky vrátane príslušných odkazov na to, kde možno nájsť dodatočné informácie o postupoch **[5.1.1 (a) – (c)]**.
- Dôkazy, že organizácia si je vedomá všetkých kategórií povinných bezpečnostných požiadaviek, ktoré sa vzťahujú na jej prevádzku, a skutočne ich vykonáva, a uvádza, ako sa systémom riadenia bezpečnosti zabezpečuje ich dodržiavanie.
- Informácie o tom, že žiadateľ sa ubezpečil, že jeho prevádzkové opatrenia sú v súlade s platnými požiadavkami (právnymi predpismi, normami atď.) **(5.1.2)**.
- V rámci povoľovania typu vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh je manažér infraštruktúry schopný identifikovať a predložiť **(5.1.2)**:
 - prevádzkové podmienky, ktoré sa majú uplatňovať pri používaní vozidla na testovanie v sieti na základe informácií poskytnutých žiadateľom o povolenie,
 - všetky potrebné opatrenia, ktoré sa majú prijať na strane infraštruktúry s cieľom zaistiť bezpečnú a spoľahlivú prevádzku počas testovania v sieti, a/alebo
 - všetky potrebné opatrenia v zariadeniach infraštruktúry na vykonávanie testov v sieti.
- Pre kontrolu pred použitím povolených vozidiel (prepracované znenie smernice o interoperabilite, článok 23 ods. 1) a najmä pre kontrolu kompatibility trasy (prepracované znenie smernice o interoperabilite, článok 23 ods. 1 písm. a) a b)) železničný podnik vie identifikovať a poskytnúť **(5.1.3 (a))** CSM o požiadavkách na systém riadenia bezpečnosti) postupy a záznamy zo svojej evidencie, ktoré dokazujú, že vozidlo je kompatibilné s trasou, v ktorej je určené na prevádzku a je riadne integrované do zloženia vlaku (pozri tiež TSI OPE č. 2015/995 bod 4.2.2.5).
- Dôkaz o súlade prevádzkovej dokumentácie s požiadavkami na riadenie (a údržbu) prevádzky na organizačných a fyzických hraniciach, napr. organizačné, technické a prevádzkové rozhrania so susednou infraštruktúrou, hraničné stanice, interakcie s inými železničnými podnikmi alebo manažérmi infraštruktúry atď. **(5.1.2)**.
- Informácie o tom, ako sa riadia riziká prevádzkových činností prostredníctvom procesu posudzovania rizík a ako zahŕňajú prvky stanovené v uvedených požiadavkách **[5.1.3 (a), (c) – (f)]**.
- Dôkaz o tom, že orgán zodpovedný za údržbu dodržiava článok 14 ods. 2 smernice Komisie 2016/798 **[5.1.3 (f)]**.
- Informácie o tom, ako sa v záujme bezpečnosti prevádzkových činností riadia povinnosti vrátane zodpovednosti za riadenie rizika únavy **(5.1.5)**.
- Informácie o tom, ako organizácia riadi informácie a komunikáciu v záujme bezpečnosti prevádzkových činností **(5.1.7)**.
- Informácie týkajúce sa systému riadenia kompetencií a súvisiacich postupov a toho, ako súvisia s konkrétnymi pokynmi týkajúcimi sa práce alebo úlohy na zachovanie bezpečnosti prevádzkových činností **(5.1.9)**.
- Dôkaz o tom, že prevádzková dokumentácia (postupy, pracovné pokyny atď.) sa v prípade potreby aktualizuje **(pozri tiež bod 4.5.3)**.

5.1.5 Príklady dôkazov

Zoznam povinných požiadaviek (vrátane technických špecifikácií interoperability) a spôsobu ich plnenia **(pozri tiež oddiel 2)**.

Vysvetlenie toho, ako sú prevádzkové riziká riadené prostredníctvom procesu posudzovania rizík a ako je zabezpečené dosiahnutie cieľov prevádzkovej bezpečnosti. Sú poskytnuté odkazy na miesta, kde možno nájsť príslušné postupy.

Vyhlasenie o tom, ako systém riadenia kompetencií prispieva k riadeniu prevádzkových rizík a ako je riadený informačný a komunikačný tok, aby sa zabezpečilo náležité riadenie rizík.

Podrobnosti o svojom systéme údržby pre železničné koľajové vozidlá vrátane odkazov na podrobnú dokumentáciu, o ktorú sa opiera (ak neexistuje subjekt zodpovedný za údržbu ani certifikačné schéma).

Podrobnosti o postupe kontrol pred odchodom (TSI OPE), ktoré sú zavedené na zabezpečenie kontroly zhody:

- *brzdiaceho účinku (príprava správy o brzdení),*
- *zostavy vlaku,*
- *predných a koncových návestidiel,*
- *stavu ťahaného a ťažného vozidla.*

Kópia procesu identifikácie nesúladu a spôsobu zabezpečenia toho, aby boli prijaté všetky potrebné opatrenia, ako sú opatrenia vedúce k vyradeniu vozidla z prevádzky, nahradeniu poškodeného/chybného komponentu/zariadenia/vozidla alebo k uplatneniu prevádzkových obmedzení.

Dokument obsahujúci typy vozidiel, ktoré sa majú používať na konkrétnej trase, a typ prevádzok, ktoré sa majú vykonávať, a konkrétne všetky:

- *prevádzkové obmedzenia z dôvodu osobitných typov vozidiel,*
- *obmedzenia z dôvodu prevádzky osobitných typov vozidiel na konkrétnych trasách,*
- *dodatočné požiadavky na údržbu pre konkrétne trasy (**pozri tiež oddiel 5.2**).*

Dokument opisujúci všetky dodatočné požiadavky na riadenie mimoriadnych situácií (napr. incidentov s vozidlom) pre siete, ktorých sa týka oblasť činnosti.

Existuje proces riadenia únavy, ktorý sa vzťahuje na zamestnancov s nepravidelným pracovným časom. Tento proces je založený na metódach vychádzajúcich z dôkazov a na odborných skúsenostiach. Pri tomto procese sa berie do úvahy, že pri prijímaní komplexného prístupu k riadeniu rizika únavy je potrebné zvážiť celý rad faktorov. Program riadenia únavy by mal zahŕňať plánovanie a kontrolu pracovného prostredia a pracovných úloh s cieľom minimalizovať, pokiaľ je to primerané, účinky únavy na ostražitosť a výkonnosť pracovnej sily spôsobom, ktorý zodpovedá úrovni vystavenia riziku a charakteru prevádzky.

V súvislosti s dodržiavaním základných zásad prevádzky TSI OPE sa poskytne dôkaz o tom, že železničný podnik môže zabezpečiť, že (iba na ilustračné účely):

- *vlak môže jazdiť na časti trate, iba ak je zostavenie vlaku kompatibilné s infraštruktúrou (základná zásada prevádzky č. 3)*

Týka sa to potvrdenia kompatibility vlaku s infraštruktúrou trasy, na ktorej má fungovať, a to pred schválením jeho jazdy. Kompatibilita medzi vlakom a infraštruktúrou je ovplyvnená predovšetkým rozmermi vozidla a nákladom, ktorý je na ňom umiestnený, rozstupmi medzi vlakom a infraštruktúrou alebo vlakmi a príslušnými koľajami (obrasy), minimálnou požadovanou brzdnou schopnosťou vlaku, hmotnosťou a dĺžkou vlaku a kapacitou a spôsobilosťou infraštruktúry.

Existuje dôkaz o tom, že:

- *sa uskutočnia kontroly pred odchodom vlaku, aby sa zabezpečilo, že predtým, ako sa vlak vydá na cestu alebo v nej pokračuje, sa jeho cestujúci, zamestnanci a tovar prepravujú bezpečne (základná zásada prevádzky č. 4)*

Týka sa to vlaku a jeho pripravenosti na jazdu. Medzi príklady patria: brzdná schopnosť vlaku, rýchlosť, ktorou vlak môže jazdiť, zostavenie a spojenie vlaku, identifikácia, náklad a zabezpečenie nákladu, poskytnutie primeraných informácií zamestnancom prípravy vlaku a prevádzkovému personálu. Cieľom je zabrániť kolíziám a vykoľajeniu v dôsledku viacerých rizík.

5.1.6 Odkazy a normy

- ISO N360 JTCG koncepčný dokument na podporu prílohy SL
- Vyhláška UIC 502-1:
- [RID](#)
- Usmernenie k TSI OPE

5.1.7 Otázky dohľadu

Dohľad nad prevádzkovou činnosťou by sa mal vykonávať so zameraním na oddelené oblasti a ich podrobným preskúmaním s cieľom zistiť, ako sú zohľadnené v systéme riadenia bezpečnosti organizácie, nad ktorou sa vykonáva dohľad, a či majú správny personál na správnom mieste, ktorý vykonáva správne veci. Vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu to umožní zistiť, či sú tieto činnosti zahrnuté v rámci systému riadenia bezpečnosti ako súdržný celok alebo či sú riadené samostatne s nedostatočnými prepojeniami na bezpečnostné ciele a celkovú stratégiu.

V rámci dohľadu by sa konkrétne malo kontrolovať:

- *ako sa vyššia úroveň dokumentácie systému riadenia bezpečnosti prenáša do dôsledných miestnych pokynov, ktoré sa používajú na riadenie rizík na prevádzkovej úrovni;*
- *riadenie mimoriadnych okolností alebo mimoriadnych situácií,*
- *spôsob riadenia hraníc prevádzky/obmedzení prevádzky vrátane mechanizmov rozhrania s inými stranami,*
- *opatrenia na zvládanie únavy,*
- *riadenie nebezpečných látok,*
- *opatrenia týkajúce sa prepravy nebezpečného tovaru vrátane odbornej prípravy, úloh a zodpovednosti za zamestnancov organizácie, ako je uvedené v kapitolách 1.3, 1.4 a 1.8 Poriadku pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru, pričom v prípade potreby budú spolupracovať s akoukoľvek inou kompetentnou osobou pre prepravu nebezpečného tovaru,*
- *súlady so základnými zásadami prevádzky stanovenými v TSI OPE.*

5.2 Správa aktív

5.2.1 Regulačná požiadavka

5.2.1	Organizácia musí riadiť bezpečnostné riziká spojené s hmotnými aktívami počas ich životného cyklu (pozri oddiel 3.1.1 Hodnotenie rizika) od návrhu po ich likvidáciu a spĺňať požiadavky na používanie ľudských faktorov.
5.2.2	Organizácia musí: <ul style="list-style-type: none"> (a) zabezpečiť, aby sa aktíva používali na účely, na ktoré sú určené, na zachovanie ich bezpečného prevádzkového stavu v súlade s článkom 14 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/798, ak je to potrebné, a na ich očakávanú úroveň výkonnosti; (b) spravovať aktíva v bežných a zhoršených podmienkach prevádzky; (c) čo najskôr zistiť prípady nedodržania prevádzkových požiadaviek pred alebo počas prevádzky aktív vrátane uplatnenia obmedzenia ich použitia, ak je to potrebné, aby sa zabezpečil bezpečný prevádzkový stav aktív (pozri oddiel 6.1 Monitorovanie).
5.2.3	Organizácia musí zabezpečiť, aby jej dojednania o správe aktív podľa potreby spĺňali všetky základné požiadavky stanovené v príslušných technických špecifikáciách pre interoperabilitu (pozri oddiel 1.1 Kontext organizácie).
5.2.4	Na kontrolu rizík, kde je to dôležité pre poskytovanie údržby (pozri oddiel 3.1.1 Hodnotenie rizika), sa musí brať do úvahy prinajmenšom: <ul style="list-style-type: none"> (a) identifikácia potreby údržby na udržanie aktív v bezpečnom prevádzkovom stave na základe plánovaného a skutočného používania aktív a ich konštrukčných charakteristík; (b) riadenie vyradenia aktív z prevádzky do údržby, ak boli zistené nedostatky alebo keď stav aktív degraduje mimo hraníc bezpečného prevádzkového stavu, ako sa uvádza v písm. (a); (c) riadenie návratu k prevádzke aktív s prípadnými obmedzeniami použitia po dodaní z údržby, aby sa zabezpečilo, že sú v bezpečnom prevádzkovom stave; (d) riadenie zariadení pre meranie a dohľad, aby sa zabezpečilo, že sú vhodné pre svoj zamýšľaný účel.
5.2.5	Na riadenie informácií a komunikácie, ak je to potrebné z hľadiska bezpečnosti správy aktív (pozri oddiel 4.4 Informácie a komunikácia), organizácia zohľadní: <ul style="list-style-type: none"> (a) výmenu potrebných informácií v rámci organizácie alebo s externými subjektmi zodpovednými za údržbu (pozri oddiel 5.3 Odberatelia, partneri a dodávatelia), najmä pokiaľ ide o poruchy súvisiace s bezpečnosťou, nehody, incidenty, ako aj prípadné obmedzenia používania aktív; (b) výsledovateľnosť všetkých potrebných informácií vrátane informácií týkajúcich sa bodu (a) (pozri oddiel 4.4 Informovanie a komunikácia a 4.5.3 Kontrola zdokumentovaných informácií); (c) zriadenie a vedenie záznamov o všetkých aktívach vrátane riadenia všetkých zmien ovplyvňujúcich bezpečnosť aktív (pozri 5.4 Riadenie zmeny).

5.2.2 Účel

Žiadateľ by mal preukázať, ako riadi životný cyklus svojich aktív od návrhu až po likvidáciu prostredníctvom postupov a mechanizmov stanovených v systéme riadenia bezpečnosti. Žiadateľ by mal preukázať, že v každej fáze životného cyklu uplatnil prístup zameraný na ľudí. Mal by podrobne uviesť, kde je riadenie jeho aktív prepojené s rôznymi prvkami jeho systému riadenia bezpečnosti, ako je riadenie kompetencií, prevádzkové plánovanie a monitorovanie. Cieľom žiadateľa by malo byť preukázanie, že má zavedený spoľahlivý systém na riadenie aktív zohľadňujúci riziká, ktoré sú spojené s typom a rozsahom jeho činností.

5.2.3 Vysvetlivky

„Aktívum“ (**5.2**) je akékoľvek zariadenie (pevné alebo mobilné), štruktúra, softvér alebo akákoľvek iná zložka, ktorá si v priebehu času vyžaduje údržbu poskytovanú na účely fungovania železničnej prevádzky. Aktíva sa rozdelia na tie, ktoré riadi železničný podnik (prevažne vozidlá) a tie, ktoré riadi manažér infraštruktúry [všetky prvky infraštruktúry, ako sú trať, zariadenia pre riadenie/ zabezpečenie/návestenie, prechod z jednej trate na inú, dodávka energie, úrovňové priecestia, inžinierske stavby, ako sú mosty, viadukty, tunely, rampy, výťahy, eskalátory atď. Úplný zoznam sa nachádza v prílohe I k smernici (EÚ) 2012/34].

Životný cyklus aktíva zahŕňa tieto fázy:

- a) *návrh,*
- b) *vykonávanie (výstavba/výroba, inštalácia, testovanie a uvedenie do prevádzky),*
- c) *prevádzka a údržba,*
- d) *oprava, úpravy a modernizácia vybavenia so zahrnutím riadenia zmeny,*
- e) *obnova, vyradenie a likvidácia.*

Je dôležité, aby organizácia preukázala, ako zachytáva a udržiava (systémové) bezpečnostné požiadavky na aktíva a ako sa budú overovať, schvaľovať a sledovať.

Ak je údržba uzavretá s treťou stranou, je zodpovednosťou organizácie, aby špecifikovala a monitorovala, či výkonnosť aktív spĺňa stanovené normy organizácie.

Akonáhle sú zavedené procesy na riadenie rizika spojeného s bezpečnými aktívami, organizácia by mala sledovať výkonnosť aktív voči týmto rizikám a vlastným očakávaniam.

Ak je pravdepodobné, že aktíva budú obnovené, vyradované z prevádzky alebo zlikvidované, organizácia vytvorí a zdokumentuje procesy na riadenie rizík spojených s takýmito činnosťami.

Tieto procesy sú relevantné len pre organizácie, ktoré vykonávajú alebo pravdepodobne vykonávajú takéto činnosti.

Pri obnovení aktíva, ktoré sa blíži ku koncu životnosti, organizácia zabezpečí, aby náhradné aktívum spĺňalo stanovené kritériá výkonnosti v oblasti bezpečnosti. V rámci tohto procesu sa posudzujú všetky bezpečnostné analýzy.

Požiadavky týkajúce sa údržby (**5.2.4**) vyplývajú z nariadenia o subjektoch zodpovedných za údržbu, pričom nákladné vozne sú aktívom, ktoré by železničný podnik a prípadne manažér infraštruktúry mali spravovať. Tieto požiadavky v nariadení o subjektoch zodpovedných za údržbu sú špecifickejšie a normatívnejšie, zatiaľ čo uvedené požiadavky sa týkajú najmä rozhrania medzi systémom riadenia bezpečnosti železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry a systémom údržby subjektu zodpovedného za údržbu s cieľom zabezpečiť, aby bola prevádzka a údržba aktív bezpečná. Posúdenie rizika by sa malo zameriavať aj na potenciálny vplyv akejkoľvek náhrady na bezpečnosť v priebehu údržby (ktorá je súčasťou životného cyklu

aktíva) v súlade s požiadavkami smernice (EÚ) 2016/797 a príslušnými technickými špecifikáciami interoperability.

Všetky aktíva nie sú regulované technickými špecifikáciami interoperability **(5.2.3)** a aj keď sa uplatňuje technická špecifikácia interoperability (napr. TSI INF), reguluje sa iba to, čo je nevyhnutné pre interoperabilitu, čo znamená, že by ešte mohli byť potrebné ďalšie bezpečnostné požiadavky. Dodržiavanie základných požiadaviek príslušných technických špecifikácií interoperability (nielen základných požiadaviek na bezpečnosť) sa musí zachovať v prípade náhrady, obnovy alebo modernizácie v súlade s ustanoveniami smernice (EÚ) 2016/797.

Výrazom „bezpečný prevádzkový stav“ **[5.2.4 (a)]** sa rozumie, že aktíva sa musia prevádzkovať v rámci bezpečných limitov používania. Bezpečné limity používania sa môžu vyvíjať počas celej životnosti systému, ale musia byť vymedzené so zreteľom na parametre interoperability. Nedostatky môžu byť identifikované **[5.2.4 (b)]** a na základe analýzy základných príčin možno náležite prispôsobiť bezpečné limity používania. V prípade vozidiel znamená bezpečný prevádzkový stav bezpečný prevádzkový stav v súlade s článkom 14 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/798.

Konfigurácia aktív **[5.2.5 (c)]** zahŕňa jedinečnú identifikáciu aktív, ich umiestnenie, vykonanú údržbu atď. (a nie iba správy konfigurácií zmien). Správa konfigurácií (technických) zmien sa vzťahuje na náhradu.

Subjekt zodpovedný za údržbu má byť vymenovaný v súlade s článkom 14 ods. 1 smernice (EÚ) 2016/798, aby sa zabezpečilo, že vozidlá, ktorých údržbou je poverený, sa nachádzajú v bezpečnom prevádzkovom stave. Nie je potrebné podrobne opisovať činnosti, ktoré vykonáva subjekt zodpovedný za údržbu a ktoré boli certifikované v súlade s nariadením (EÚ) č. 445/2011. Na druhej strane treba uviesť, na ktoré prvky a aspekty sa osvedčenie subjektu zodpovedného za údržbu vzťahuje a ako sa riadi rozhranie so subjektom zodpovedným za údržbu, a najmä ktoré informácie sa vymieňajú medzi žiadateľom a subjektom zodpovedným za údržbu a akým spôsobom.

Pokiaľ ide o vozidlá udržiavané necertifikovanými subjektmi zodpovednými za údržbu [t. j. ktoré nie sú certifikované v súlade s nariadením (EÚ) 445/2011], je povinnosťou žiadateľa zabezpečiť, aby vozidlá, ktoré prevádzkuje, boli v bezpečnom prevádzkovom stave, a to monitorovaním toho, aby necertifikované subjekty zodpovedné za údržbu vypracovali a účinne uplatňovali svoj systém údržby v súlade s článkom 14 ods. 2, článkom 14 ods. 3 a prílohou III k smernici (EÚ) 2016/798. V prípadoch, keď necertifikované subjekty zodpovedné za údržbu nie sú súčasťou organizácie žiadateľa, plnenie právnych povinností by malo byť zabezpečené prostredníctvom zmluvných dojednaní.

V prípade partnerstva medzi železničnými podnikmi je každý železničný podnik plne zodpovedný za bezpečnú prevádzku, a preto riadi riziká súvisiace s jeho činnosťou vrátane zabezpečenia funkcií údržby vozidiel. Používanie bezpečnostného osvedčenia partnerského železničného podniku železničným podnikom ako prostriedku na riadenie rizík spojených so zabezpečovaním údržby nie je dostatočné, ak nie je podporené zmluvnými dojednaniami medzi partnerskými železničnými podnikmi. Tieto zmluvné dojednania musia byť spoločne vypracované a monitorované každým partnerom a sú tiež súčasťou každého systému riadenia bezpečnosti, a preto podliehajú dohľadu príslušných vnútroštátnych bezpečnostných orgánov. Príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány by mali postupovať koordinovane s cieľom vyriešiť akékoľvek problémy týkajúce sa cezhraničného rozhrania, ktoré mohli vytvoriť obstarávatelia.

5.2.4 Dôkazy

- *Informácie týkajúce sa systému správy aktív v rámci systému riadenia bezpečnosti organizácie vrátane príslušných prepojení na iné oblasti, ako sú posúdenie rizika, prevádzkové plánovanie, riadenie zmeny atď. **(5.2.1), (5.2.2), [5.2.5 (a) – (b)]**:*

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

Fáza návrhu

- dôkaz o procesoch a konzultácii na určenie požiadaviek týkajúcich sa aktív,
- dôkaz o stratégiách na riadenie rizík v súvislosti s obstarávaním a uvádzaním nových alebo upravených aktív do prevádzky,
- dokumentácia o všetkých relevantných procesoch pre navrhovanie a doručovanie aktív,
- procesy pre riadenie rizík vo fáze návrhu,
- dôkaz o nástrojoch používaných na zaistenie bezpečnosti,
- podrobnosti o normách alebo iné informácie o bezpečnosti, z ktorých vychádza návrh a údržba aktív, a o všetkých testoch použitých na potvrdenie súladu,
- existencia príručky alebo podobného dokumentu, ktorý zahŕňa procesy na prevádzku a údržbu aktív a na riadenie rizík vo fáze prevádzky a údržby.

Fáza zavedenia

- dôkaz o riadení bezpečnostných rizík, testovaní a validačných procesoch vzťahujúcich sa na výstavbu/výrobu a uvedenie aktív do prevádzky a ich prevádzkovú pripravenosť.

Fáza prevádzky a údržby

- dôkaz o priebežnom dodržiavaní noriem a procesov, a o riadení zistených rizík,
- plány a postupy na údržbu aktív,
- dôkaz o činnostiach organizácie v súvislosti s identifikáciou a odstraňovaním rizík,
- dôkaz o procesoch používaných na hlásenie a riadenie akýchkoľvek problémov súvisiacich s bezpečnostnou výkonnosťou a nápravnými opatreniami,
- dôkaz o využívaní analýzy trendov výkonnosti vo zťahu k predpokladanej strategickej životnosti aktíva na účel sledovania výkonnosti a plánovanie obnovy,
- procesy na zisťovanie chýb a porúch a vykonávanie nápravných opatrení,
- riadenie mimoriadnych okolností alebo nerutinných situácií, ktoré môžu ovplyvniť bezpečnosť aktív,
- dôkaz o zohľadnení správy aktív v prípade udalostí podliehajúcich oznamovacej povinnosti a riadení spoločných rizík na rozhraniach (**pozri tiež oddiel 3.1**).

Obnova, vyradenie a likvidácia

- dôkaz o procesoch riadenia rizík súvisiacich s obnovou, vyradením alebo likvidáciou aktív v závislosti od rozsahu a charakteru organizácie.
- Dôkaz o systematickom prístupe k riešeniu ľudských a organizačných faktorov vo všetkých fázach životného cyklu správy aktív (**5.2.1**).
- Dôkaz o súlade prevádzkovej dokumentácie s požiadavkami na riadenie (prevádzku) a údržbu na organizačných a fyzických hraniciach, napr. organizačné, technické a prevádzkové rozhrania so susednou infraštruktúrou, pohraničné stanice, interakcie s inými železničnými podnikmi alebo manažermi infraštruktúry (**5.2.3**).
- Informácie o tom, že žiadateľ preukázal, že jeho opatrenia týkajúce sa údržby sú v súlade s príslušnými požiadavkami (právnymi predpismi, normami atď.) (**5.2.3**).
- V prípade vozidiel kópiu osvedčenia subjektu zodpovedného za údržbu alebo dôkaz, že subjekt zodpovedný za údržbu dodržal článok 14 ods. 2, článok 14 ods. 3 a prílohu III k smernici (EÚ) 2016/798 [**5.2.4 (a) – (d)**].

V prípade partnerstiev medzi železničnými podnikmi, v ktorých údržbu vozidla vykonáva partner:

Dôkaz o tom, že medzi partnermi platia zmluvné dojednania vrátane:

- výmeny informácií, ako sú opísané v článku 5 nariadenia (EÚ) 445/2011,

- *technickej podpory, ak je to vhodné, najmä pre existujúce riadiace-zabezpečovacie systémy a návestenie (CCS),*
- *kontroly kapacít zmluvných údržbárskych dielní na poskytovanie údržby,*
- *monitorovania vozidiel a výmeny príslušných informácií vyplývajúcich z tohto monitorovania (pozri tiež oddiel 6.1).*
- *V prípade aktív, pre ktoré sa podľa právnych predpisov EÚ alebo vnútroštátnych právnych predpisov požaduje osvedčenie o zhode, kópia takéhoto osvedčenia s vysvetlením rozsahu, v akom sa naň odvoláva ako súčasť systému riadenia bezpečnosti [5.2.4 (a) – (d)].*
- *Informácie o tom, ako časť správy dokumentov systému riadenia bezpečnosti funguje vo vzťahu k správe aktív vrátane dôkazov o tom, že dokumentácia o údržbe (postupy, pracovné pokyny atď.) sa v prípade potreby aktualizuje [5.2.5 (a) – (c)].*
- *Dôkaz o správe konfigurácií aktív počas ich životného cyklu vrátane akýchkoľvek postupov riadenia zmeny, ktoré sú zavedené na riešenie základných rekonfigurácií [5.2.5 (c)].*

5.2.5 Príklady dôkazov

Fáza návrhu

Organizácia dokumentuje všetky bezpečnostne relevantné procesy a informácie týkajúce sa návrhu a dodania aktív prostredníctvom využívania procesov správy konfigurácií (alebo systému správy konfigurácie). V nich sú načrtnuté technické a organizačné činnosti, ktoré vytvárajú a udržiavajú kontrolu aktíva počas jeho životného cyklu.

Organizácia zavádza a dokumentuje proces na riadenie rizík súvisiacich s návrhom riešenia aktív, a to:

- *stanovením požiadaviek pre všetky nové a/alebo upravené aktíva (pozri tiež oddiel 1) a s príslušnými zainteresovanými stranami o nich vedie konzultácie (pozri tiež oddiel 2.4),*
- *riadením rizík súvisiacich s vykonávaním takýchto zmien (pozri tiež oddiel 3.1) a*
- *riadením rizík súvisiacich s obstarávaním aktív a riadením zmluvy, ak je to potrebné (pozri tiež oddiel 3.1 a oddiel 5.3).*

Toto zahŕňa analýzy nebezpečenstiev pre bezpečnosť s cieľom určiť oblasti, ktoré sú najviac ohrozené poruchami a ktoré boli preskúmané na základe záznamu nebezpečenstiev organizácie. To možno dosiahnuť identifikáciou systémov dôležitých pre bezpečnosť a stanovením kľúčových cieľov výkonnosti prostredníctvom používania vhodných techník na identifikáciu rizika, ako sú napr.:

- *Analýza bezporuchovosti, pohotovosti, udržiavateľnosti a bezpečnosti (RAMS) návrhu aktív (v ktorej sa kľúčové kritériá výkonnosti v oblasti bezpečnosti oznamujú projektantom, aby sa zabezpečilo, že aktíva budú vhodné na daný účel), a*
- *analýza poruchových stavov, účinkov a kritickosti (FMECA) a/alebo údržba zameraná na spoľahlivosť (RCM) na riadenie rizík počas fázy návrhu a na podporu vytvorenia plánu údržby.*

Tieto požiadavky sa riadia špecifickými normami a postupmi používanými pre návrh, údržbu a prevádzku železničnej infraštruktúry a koľajových vozidiel, ktoré určila organizácia. Organizácia preukáže, aby:

- *systémy dôležité pre bezpečnosť boli navrhnuté pre funkčné špecifikácie,*
- *existoval plán na testovanie validácie a uvedenia do prevádzky, ktorý potvrdí, že aktívum je vhodné na daný účel a bezpečné na prevádzku a údržbu a*
- *bola pripravená dokumentácia týkajúca sa prevádzky a údržby, v ktorej sú opísané procesy na modernizáciu, revíziu a údržbu aktív (pozri tiež oddiel 4.5).*

Organizácia preukazuje, že vo svojom prístupe k navrhovaniu a obstarávaniu využíva vhodné inžinierske procesy systémov a procesy na zistenie bezpečnosti (napr. EN50126/8/9 pre zložité systémy). To by sa mohlo dosiahnuť prostredníctvom vytvorenia „plánu pre inžinierske riadenie systémov“ (SEMP), v ktorom by sa špecifikoval postup na identifikáciu a zaznamenávanie zainteresovaných strán, systémových požiadaviek a bezpečnostných potrieb.

Fáza zavedenia

Aby za zaistilo úspešné a bezpečné zavedenie aktíva, organizácia vytvorí procesy na riadenie rizík súvisiacich s jeho výstavbou, testovaním a uvedením do prevádzky v súlade s procesmi systému riadenia bezpečnosti.

Vykonáva aj proces na riadenie:

- *testovania, overovania a validácie systémových a bezpečnostných požiadaviek na dané aktívum, čo možno dosiahnuť formou tzv. plánu riadenia testovania a uvedenia do prevádzky alebo podobným spôsobom a*
- *prevádzkovej pripravenosti aktív, ktorú možno dosiahnuť pomocou kontrolného zoznamu prevádzkovej pripravenosti.*

Fáza prevádzky a údržby

Organizácia vypracúva dokumentáciu o prevádzke a údržbe aktív, v ktorej sa opisujú procesy riadenia bezpečnosti používané na modernizáciu, revíziu a údržbu jej aktív. Opisuje sa v nej rozsah činností a prípadne stratégie na riadenie rizík, ktoré zaviedla na pokrytie všetkých príslušných činností.

Touto dokumentáciou:

- *sa zabezpečuje, aby sa aktíva prevádzkovali a udržiavali v súlade s návrhom aktív,*
- *sa identifikujú a začleňujú všetky podmienky týkajúce sa bezpečnosti, v ktorých sa stanovuje, ako možno obmedziť používanie aktív, a podmienky zavedené na ich používanie a*
- *upresňujú sa priebežné kontroly, ktoré sa majú vykonať.*

Proces konfigurácie návrhu a dodávky navrhnutého aktíva (opísaný vo fáze návrhu) je rozšírený tak, aby zahŕňal celý jeho životný cyklus, a to:

- *vytvořením a vedením záznamov o všetkých aktívach prostredníctvom vytvorenia registra aktív. Tento register obsahuje informácie, ako sú jedinečná identifikácia aktív, ich umiestnenie, vykonaná údržba atď.,*
- *správou dokumentov a informácií o aktívach v súlade so systémom riadenia bezpečnosti organizácie (pozri tiež oddiely 4.4 a 4.5) a*
- *určením kritickosti aktív na základe výsledkov posúdenia bezpečnostného rizika. Aktíva dôležité pre bezpečnosť sú identifikované v registri aktív.*

Organizácia preukazuje, ako sa informácie o aktívach vypracúvajú, udržiavajú a integrujú do jej záznamu nebezpečenstiev.

Organizácia monitoruje priebežný súlad s určenými normami a postupmi s cieľom zabezpečiť, aby jej železničná prevádzka bola aj naďalej bezpečná a účinná. Organizácia na tento účel zavádza procesy na zabezpečenie toho, aby:

- *boli aktíva prevádzkované a udržiavané v súlade s príslušnými príručkami,*
- *bol stav aktív monitorovaný,*
- *bolo vybavenie potrebné na testovanie alebo kontrolu aktív primerane kontrolované, kalibrované a udržiavané,*

- boli riziká spojené s prevádzkou a údržbou aktív riadené v súlade s procesmi riadenia rizík a všetkými zákonmi o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci a
- boli k dispozícii náhradné diely na údržbu, najmä pre aktíva dôležité pre bezpečnosť. To možno dosiahnuť stanovením potrieb v oblasti náhradných dielov pre aktíva na základe dôležitosti aktív identifikovaných prostredníctvom využívania „údržby zameranej na spoľahlivosť“ (RCM).

Organizácia preukáže, že vykonáva plánovanie údržby aktív na:

- riešenie požiadaviek na spôsobilosť, kapacitu a zdroje,
- zabezpečenie riadenia informácií a potreby vedenia záznamov,
- poskytnutie podrobných plánov, ktoré boli vypracované prostredníctvom procesu založeného na riziku a v ktorých sa vymedzujú rôzne úrovne údržby a sú stanovené štandardné organizačné štruktúry, postupy a zodpovednosti za údržbu aktív, a
- zabezpečenie kalibrácie nástrojov a zariadení, ktoré budú použité na údržbu.

Môže to konkrétne zahŕňať:

- plán technickej údržby (TMP) a
- pracovné pokyny vypracované a kontrolované na základe TMP.

Plánovanie je zdokumentované a kontrolované pomocou počítačového systému na riadenie údržby (**pozri tiež oddiel 4.5**).

Organizácia má zavedené procesy, ktoré zaisťujú toto:

- ak je vozidlo alebo zariadenie priradené k úlohe, aby:
 - sa pri rozpise služieb a pred odchodom overil súlad s úlohou/misiou, ktorá sa má vykonať (napr. technická kompatibilita každého typu koľajových vozidiel s trasami),
 - sa v súlade s plánom zabezpečila údržba komponentov dôležitých z hľadiska bezpečnosti (preventívna údržba s frekvenciou a typom intervencií),
 - sa vymedzili intervencie údržby pri zistení chýb alebo keď prekročia svoje bezpečné hranice použitia (nápravná údržba), pokiaľ nie sú zavedené prevádzkové obmedzenia,
 - bolo po identifikácii potreby zmeny čo najskôr prijaté potrebné opatrenie, napríklad vyradenie z prevádzky alebo stanovenie prevádzkových obmedzení.
- pracovné pokyny sú k dispozícii pre všetky činnosti dôležité pre bezpečnosť,
- boli všetky úlohy potvrdené z hľadiska súladu,
- bola dokumentácia o vykonanej údržbe kontrolovaná (**pozri tiež oddiel 4.5**) a
- bola odborná príprava založená na kompetencii dostupná vo všetkých systémoch dôležitých pre bezpečnosť (**pozri tiež oddiel 4.1**).

Existuje proces/postup na zabezpečenie toho, aby prevádzkové obmedzenia, či už dočasné alebo trvalé (napr. z dôvodu konkrétneho typu vozidla alebo konkrétnej trasy), boli:

- zohľadnené, ak je vozidlo alebo zariadenie pridelené na úlohu/misiu,
- včas oznámené zamestnancom obsluhujúcim vozidlo alebo zariadenie (napr. rušňovodič, vlakvedúci).

Organizácia preukazuje, že:

- rozumie výkonnosti svojich aktív dôležitých pre bezpečnosť tým, že určí, čo je potrebné monitorovať, merať a vykazovať,
- stanoví a zaznamenáva metódu a frekvenciu monitorovania, merania, analýzy a hodnotenia výkonnosti aktív dôležitých pre bezpečnosť,
- monitoruje trendy výkonnosti na základe predpokladanej strategickej životnosti aktíva (**pozri tiež oddiel 6.1**),

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

- *podáva správy o problémoch s výkonnosťou na základe úrovne bezpečnostného rizika a postupuje problémy týkajúce sa výkonnosti v oblasti bezpečnosti na vyššiu úroveň, aby sa primerane riešili,*
- *výsledky monitorovania sa používajú na prispôsobenie plánu údržby, ak je to potrebné,*
- *vytvára kanály na oznamovanie výsledkov (**pozri tiež oddiel 4.4**),*
- *zlepšuje súlad aktív dôležitých pre bezpečnosť s normami, a to:*
 - *preskúmaním kontrol prevádzky a údržby a posudzovaním rizika toho, že aktíva nesplnia vopred stanovené normy,*
 - *identifikovaním hlavných príčin problémov s výkonnosťou v oblasti bezpečnosti, a*
 - *určením opatrení, ktoré by mohli byť potrebné na vrátenie aktív do bezpečného prevádzkového stavu,*
- *priebežne zlepšuje systém riadenia bezpečnosti identifikovaním potenciálnych rizík a prijímaním nápravných opatrení (**pozri tiež oddiel 7.2**) a*
- *dokumentuje, kde boli využité príležitosti na zníženie alebo odstránenie rizika a spôsob, akým sa to dosiahlo.*

Organizácia disponuje postupmi na identifikáciu chýb alebo porúch, ktoré by mohli nastať v prípade jej aktív, a na zabezpečenie vykonania vhodných nápravných opatrení. Tieto postupy sú v súlade s ustanoveniami a programami alebo plánmi údržby a:

- *zabezpečujú primerané zaznamenávanie porúch a výsledných nápravných opatrení,*
- *riešia poruchy dôležité pre bezpečnosť,*
- *zabezpečujú primerané oznamovanie udalostí podliehajúcich oznamovacej povinnosti, a*
- *koordinujú neplánované opravy aktív súvisiacich s bezpečnosťou.*

Organizácia:

- *dokumentuje proces riadenia porúch,*
- *používa vhodné analytické techniky pre funkcie dôležité pre bezpečnosť, napríklad „analýzu základných príčin“ (RCA),*
- *vykonáva zaznamenávanie zlyhaní, čo môže zahŕňať chybové kódy, poruchové stavy, účinok, kritickosť a nápravné opatrenia,*
- *vypracúva postupy na riadenie bežných opráv, a*
- *zavádza proces spätnej väzby pre inžinierske alebo technické tímy, aby preskúmali a zlepšili systémy a minimalizovali riziko zlyhania v budúcnosti.*

Toto sa dosiahne použitím hlásenia chýb, analýzou a nápravnými opatreniami (FRACAS), ktoré:

- *zaznamenáva chyby, ktoré boli zistené a zaznamenané počas testovania a uvedenia do prevádzky, ako aj chyby, ktoré sa vyskytli počas prevádzky alebo údržby, a*
- *riadi následné nápravné opatrenia, ktoré boli prijaté na ich riešenie.*

Organizácia dokumentuje všetky chyby a nápravné opatrenia a vyžaduje technicky kompetentnú osobu, ktorá bude kontrolovať všetky neplánované opravy.

Existuje proces/postup upravujúci riadenie mimoriadnej alebo núdzovej situácie pri správe aktív.

Organizácia zaviedla procesy na riadenie rizík z rozhrania, ktoré nastanú počas prevádzky a údržby jej aktív (**pozri tiež bod 3.1.1**). Patria sem rozhrania medzi aktívami a medzi subjektmi, ktoré ich používajú.

Fáza obnovy, vyradenia z prevádzky a likvidácie

Organizácia rozumie stavu svojich aktív a ak sa ich stav zhoršuje, primerane reaguje tým, že ich nahradí alebo vykoná ich údržbu.

Organizácia zaviedla plán testovania validácie a uvedenia do prevádzky, ktorým sa potvrdzuje, že nové aktívum je vhodné na daný účel a jeho prevádzka a údržba sú bezpečné. Ak organizácia predĺži životnosť existujúceho aktíva, vyhľadá vhodné informácie o bezpečnosti, napríklad historické údaje, aby zabezpečila, že sa bude naďalej bezpečne používať.

Vykonáva sa monitorovanie trendov vo vzťahu k očakávanému výkonu (pozri fázu prevádzky a údržby).

Pri likvidácii akejkoľvek železničnej infraštruktúry alebo koľajových vozidiel organizácia primerane riadi riziká súvisiace s vyradovaním aktív z prevádzky.

Riadenie zmien aktív dôležitých pre bezpečnosť

V situáciách, keď sa organizácia môže usilovať o zmenu východiskovej konfigurácie aktív dôležitých pre bezpečnosť, zavedie proces riadenia zmeny na zabezpečenie účinného riadenia bezpečnostných rizík a stanoví východiskovú konfiguráciu pre všetky aktíva dôležité z hľadiska bezpečnosti vrátane súvisiaceho softvéru (či už je súčasťou existujúcich systémov alebo samostatných programov). Pokiaľ prevádzkovateľ mení východiskovú konfiguráciu aktív dôležitých pre bezpečnosť, ak je to možné:

- *riadi riziká vyplývajúce zo zmien týchto aktív,*
- *sleduje sériové čísla a čísla modelov,*
- *validuje funkčné požiadavky v porovnaní so špecifikáciami a opatreniami na kontrolu rizika,*
- *kontroluje uvoľnenie konfiguračných položiek a*
- *zabezpečuje, aby bol stav všetkých aktív v rámci správy konfigurácie aktuálny.*

Zmeny organizácie v stanovených základných údajoch, prevádzkových podmienkach alebo harmonograme údržby aktív dôležitých pre bezpečnosť nijakým spôsobom neznižujú bezpečnosť železničnej prevádzky.

Uplatňovanie spoločných bezpečnostných metód

Existuje proces/postup na monitorovanie toho, aby subjekty zodpovedné za údržbu (napr. ECM) uplatňovali pre účely kontroly spoločnú bezpečnostnú metódu posudzovania rizík a spoločnú bezpečnostnú metódu monitorovania (t. j. buď zo zákona a/alebo na základe zmluvných dojednaní).

Uplatňovanie integrácie ľudských faktorov

Existuje systematický proces pre uplatňovanie integrácie ľudských faktorov počas životného cyklu systému, napríklad existuje zváženie návrhu úloh, proces s pracovnými postupmi, pracovného prostredia a primeranými zdrojmi vo vzťahu k aktívam, ktorým sa zabezpečuje, aby sa ľudské a organizačné faktory zohľadňovali a primerane riešili.

V programe organizácie sa stanovuje rámec pre to, ako budú ľudské a organizačné otázky identifikované, preskúmané, schválené a ako sa o nich dospeje k dohode a ako sa s nimi bude napredovať s cieľom dosiahnuť riešenia v rámci celého procesu návrhu alebo zmeny riadenia. V programe sa upresňuje vzťah s ostatnými stranami súvisiaci s činnosťou v oblasti návrhu alebo zmeny.

Informácie sú poskytované použitím informačného nástroja na bezpečnostné výstrahy (SAIT) (**pozri bod 5.4.3**).

5.2.6 Odkazy a normy

- [Príručka na uplatňovanie článku 14 písm. a\) smernice o bezpečnosti a nariadenia Komisie \(EÚ\) č. 445/2011 o systéme certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu nákladných vozňov](#)
- *CENELEC – EN50126 Dráhové aplikácie – Stanovenie a preukázanie bezporuchovosti, pohotovosti, udržiavateľnosti a bezpečnosti (RAMS). Časť 1: Základné požiadavky a zovšeobecnený proces*

- *Úrad národného regulačného orgánu bezpečnosti železníc – Príručka o správe aktív (2015)*

5.2.7 Otázky dohľadu

Z hľadiska dohľadu je dôležité, aby sa dôraz kládol na správu aktív počas ich životného cyklu, a to od návrhu po likvidáciu, a nie na individuálne zlyhania pri správe aktív, pokiaľ nemajú priame dôsledky na bezpečnosť.

Pri dohľade by sa malo zvážiť, ako sa spravujú a udržiavajú existujúce aktíva, ktoré sú staršie ako súčasné normy.

Pri dohľade by sa malo zvážiť, či a ako organizácia používa nástroj SAIT.

5.3 Odberatelia, partneri a dodávatelia

5.3.1 Regulačná požiadavka

5.3.1	Organizácia musí identifikovať a kontrolovať bezpečnostné riziká vyplývajúce z externých činností vrátane operácií alebo spolupráce s Odberateľmi, partnermi a dodávateľmi.
5.3.2	Na kontrolu bezpečnostných rizík uvedených v bode 5.3.1 musí organizácia definovať kritériá pre výber odberateľov, partnerov a dodávateľov a zmluvné požiadavky, ktoré musia spĺňať, vrátane: <ul style="list-style-type: none"> (a) právne a iné požiadavky týkajúce sa bezpečnosti (pozri oddiel 1.1 Kontext organizácie); (b) úrovne spôsobilosti požadovanej na vykonávanie úloh vymedzených v zmluve (pozri oddiel 4.2 Kompetencie); (c) zodpovednosti za úlohy, ktoré majú byť vykonané; (d) očakávanej bezpečnostnej výkonnosti, ktorá musí byť dodržaná počas trvania zmluvy; (e) povinnosti týkajúcej sa výmeny informácií súvisiacich s bezpečnosťou (pozri oddiel 4.4 Informácie a komunikácia); (f) výsledovateľnosti dokumentov týkajúcich sa bezpečnosti (pozri oddiel 4.5 Zdokumentované informácie).
5.3.3	V súlade s postupom stanoveným v článku 3 nariadenia (EÚ) č. 1078/2012 organizácia musí monitorovať: <ul style="list-style-type: none"> (a) výkonnosť a výsledky bezpečnosti všetkých činností a činností odberateľov, partnerov a dodávateľov, aby sa zabezpečilo, že spĺňajú požiadavky stanovené v zmluve; (b) informovanosť odberateľov, partnerov a dodávateľov bezpečnostných rizík, ktoré prinášajú do prevádzky organizácie.

5.3.2 Účel

Žiadateľ musí preukázať, že je schopný identifikovať, posúdiť a riadiť riziká vyplývajúce z činností dodávateľov a iných poskytovateľov, s ktorými má pracovný vzťah. Nie je to len otázka posúdenia rizika a ani si nevyžaduje zoznam všetkých rizík alebo kategórií príslušného rizika, ale vyžaduje, aby žiadateľ preukázal, ako sú navrhnuté a organizované jeho systémy a postupy ako celok s cieľom uľahčiť identifikáciu, posudzovanie a riadenie týchto rizík. Toto zahŕňa potrebu vymedziť v zmluve spôsob výmeny informácií vo vzťahu k bezpečnosti. Používanie písomných zmlúv je všeobecne akceptovaným spôsobom riadenia rizík. Hlavnú zodpovednosť za riadenie dodávateľov a kontrolu ich plnenia na základe stanovených špecifikácií nesie organizácia. Využívanie dodávateľov alebo subdodávateľov neznamená, že železničný podnik/manažér infraštruktúry preniesol svoje zodpovednosti týkajúce sa zabezpečenia toho, že sa zmluvné služby vykonávajú v súlade s normami špecifikovanými pred prevádzkou.

Žiadateľ by mal preukázať, že zaviedol procesy na určenie kompetencií dodávateľov a iných poskytovateľov, a na posúdenie ich výkonnosti v oblasti bezpečnosti ako súčasť svojho procesu obstarávania.

Každá organizácia je zodpovedná za vykonávanie procesu monitorovania stanoveného v spoločnej bezpečnostnej metóde monitorovania a za zabezpečenie toho, aby boli opatrenia na riadenie rizík, ktoré zaviedli ich dodávatelia prostredníctvom zmluvných dojednaní, takisto monitorované v súlade so spoločnou bezpečnostnou metódou. Ak organizácie identifikujú akékoľvek relevantné bezpečnostné riziko týkajúce sa chýb alebo porúch technického vybavenia, podľa spoločnej bezpečnostnej metódy monitorovania sú povinné

nahlásiť tieto riziká ostatným zainteresovaným stranám, aby mohli prijať potrebné nápravné opatrenia na zaistenie bezpečnosti systému.

5.3.3 Vysvetlivky

Ďalšie informácie o zmluvných dojednaniach a partnerstvách sa nachádzajú v prílohe 3.

5.3.4 Dôkazy

- *Dôkaz o tom, ako systém riadenia bezpečnosti organizácie prepája systémy riadenia dodávateľov a poskytovateľov s riadením rizík **(5.3.1)**.*
- *Dôkaz, že zmluvné dojednania sú vypracované na základe výsledkov posúdenia rizika **(5.3.1)** (pozri tiež oddiel 3.1).*
- *Existujú procesy, ktoré určujú, ako by sa ľudské a organizačné faktory mali riešiť a oznamovať v súvislosti s využívaním subdodávateľov, ako aj riadením subdodávateľov **(5.3.1)**.*
- *Dôkaz o tom, ako organizácia riadi dokumentáciu týkajúcu sa dodávateľov a poskytovateľov **[5.3.2 (a) – (d)]**.*
- *Dôkaz o tom, ako organizácia vyberá dodávateľov a poskytovateľov s cieľom zabezpečiť ich kompetentnosť a správne riadenie bezpečnostných rizík **[5.3.2 (a) – (e)]**.*
- *Zavedený proces, ktorým sa zabezpečuje výmena naliehavých informácií o bezpečnosti s dodávateľmi a poskytovateľmi alebo nahlasovanie z ich strany **[5.3.2 (d)]**.*
- *Proces alebo postup monitorovania, ktorý organizácia zaviedla na zabezpečenie toho, aby zmluvní partneri a dodávatelia, s ktorými má pracovný vzťah, boli schopní riadiť riziká, ktorým čelia **[5.3.3 (a) – (b)]**.*
- *Dôkaz o tom, že dodávatelia, partneri alebo poskytovatelia sú pravidelne monitorovaní v súlade so spoločnou bezpečnostnou metódou monitorovania [nariadenie (EÚ) 1078/2012] na zabezpečenie toho, aby výrobok alebo služba spĺňali špecifikované požiadavky a bezpečnostné ciele **[5.3.3 (a)]** (pozri tiež oddiel 6.1).*

5.3.5 Príklady dôkazov

Existuje postup, podľa ktorého sú vyberané a monitorovaní dodávatelia, partneri a poskytovatelia. Z postupu je jasné, že normy, ktoré majú dodávatelia uplatňovať, sú rovnaké ako normy pre priamo zamestnaný personál, a aké sú ich úlohy a povinnosti. V rámci tohto postupu sa dokumentuje výmena informácií, ktorá je potrebná medzi systémami riadenia bezpečnosti pre žiadateľa a dodávateľov, partnerov a poskytovateľov.

Dôkaz o bezpečnostných cieľoch (alebo zámeroch), ktoré majú dosiahnuť odberatelia, partneri a dodávatelia, a ukazovatele, ktoré budú použité na meranie úspechu v súvislosti s ich plnením.

Stratégia ľudských a organizačných faktorov uvádza, ako sú tieto otázky pokryté s dodávateľmi a subdodávateľmi.

Postup týkajúci sa správy dokumentov týkajúci sa noriem organizácie, ktoré majú uplatňovať odberatelia, partneri a dodávatelia (**pozri tiež bod 4.5.1.1. (e) Riadenie dokumentácie**).

Zoznam/prehľad dodávateľov, partnerov a poskytovateľov na interné alebo externé použitie so špecifikáciou výrobkov a/alebo služieb, ktoré poskytujú [**pozri tiež bod 4.5.1.1 (d) a (e)**] a uvedenie vplyvov na bezpečnosť,

spolu s opatreniami na riadenie identifikovaných rizík (napr. výmena informácií, vysvetlenie si zodpovedností, odborná príprava) **[pozri tiež bod 3.1.1.1 (a)]**.

Postup pre systém riadenia kompetencií, ktorý je spojený s postupom odberateľov, partnerov a dodávateľov.

Proces/postup pre riadenie odberateľov, partnerov a dodávateľov zahŕňa spôsob riadenia rizík z rozhraní vyplývajúcich z činností dodávateľov, partnerov a poskytovateľov, a výmeny medzi nimi, ak je to relevantné, a spôsob ich zahrnutia do zmluvných dojednaní a ako je zapracovaná výmena informácií v rámci systému riadenia bezpečnosti.

Príslušný proces plánovania auditu/kontroly pre svojich odberateľov, partnerov a dodávateľov s niektorými príkladmi záznamov o týchto činnostiach, ako sú správy alebo zistenia o audite/kontrole.

Proces alebo postup, na základe ktorého sa identifikujú relevantné požiadavky uplatniteľné na odberateľov, partnerov a dodávateľov alebo sa s nimi vymieňajú, a v relevantných prípadoch spôsob, akým sa zahŕňajú do zmluvných dojednaní, ktoré sú riadne zdokumentované v rámci systému správy dokumentov, čím sa zabezpečuje výsledovateľnosť informácií.

Postup pre systém správy dokumentácie na riadenie osvedčení, povolení, uznávaní alebo iných typov dôkazov preukazujúcich súlad s požiadavkami uplatniteľnými pre odberateľov, partnerov a dodávateľov, a ktorými sa priebežne kontroluje ich platnosť (napr. prostredníctvom činností monitorovania).

5.3.6 Otázky dohľadu

Pri vykonávaní dohľadu nad organizáciou môže byť potrebné získať úplný obraz o rozsahu kontroly a monitorovania s cieľom vykonávať činnosti dohľadu s dodávateľom alebo poskytovateľom pracujúcim pre danú organizáciu. Takisto môže byť potrebné získať prístup k dokumentácii, na ktorej dodávateľ alebo poskytovateľ pracuje, a preskúmať, ako súvisí s postupmi stanovenými v systéme riadenia bezpečnosti organizácie.

Mechanizmy na zabezpečenie toho, aby boli výkonnosť a spôsobilosť zmluvnej strany a dodávateľa v oblasti bezpečnosti neoddeliteľnou súčasťou procesu obstarávania.

5.4 Riadenie zmeny

5.4.1 Regulačná požiadavka

5.4.1 Organizácia vykonáva a kontroluje zmeny systému riadenia bezpečnosti s cieľom zachovať alebo zlepšiť bezpečnosť. To zahŕňa rozhodnutia na rôznych stupňoch riadenia zmien a následné preskúmanie bezpečnostných rizík (pozri oddiel 3.1.1 Hodnotenie rizika).

5.4.2 Účel

Je dôležité, aby žiadateľ dokázal identifikovať nové riziká, ktoré môžu vzniknúť pri jeho činnosti, a reagovať na ne, a to podľa potreby uplatňovaním požiadaviek týkajúcich sa riadenia zmeny v smernici (EÚ) 2016/798 a spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík [vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 402/2015]. Systém riadenia bezpečnosti by mal preukázať postupy na hodnotenie týchto rizík a v prípade potreby vykonávanie nových opatrení na riadenie rizika. Mali by sa tým zaistiť všetky typy a úrovne zmien – významné a nevýznamné, trvalé a dočasné, okamžité a dlhodobé. Malo by sa to vzťahovať na zmeny týkajúce sa:

- typu činnosti,
- vybavenia,
- postupov,
- organizácie,
- personálneho obsadenia alebo
- rozhraní.

Tento proces by mal umožniť posudzovanie rizík primeraným a spoľahlivým spôsobom vrátane záležitostí týkajúcich sa ľudských faktorov, ak je to vhodné, a prijatie primeraných kontrolných opatrení.

Zmeny úloh, zodpovedností, nástrojov a vybavenia, pracovného prostredia, procesov a postupov sú podporované analýzou faktorov ľudskej a organizačnej povahy s cieľom identifikovať možné bezpečnostné riziká súvisiace so zmenou. Použité metódy by mohli byť napríklad analýza úloh, analýza použiteľnosti, simulácia, hodnotenie rizika, HAZOP a bezpečnostný prieskum. Príkladom zmien, ktorým je potrebné predchádzať hodnotením rizika, je uplatňovanie prístupu k ľudským a organizačným faktorom. Mohlo by sa to týkať najmä zmeny pracovných postupov v dôsledku zmeny vybavenia, zmeny pracovných plánov alebo prerozdelenia zodpovedností.

5.4.3 Vysvetlivky

Nie všetky zmeny podliehajú posúdeniu rizika **(5.4.1)**. Ak sa zmeny aktívne riadia prostredníctvom iných procesov v systéme riadenia bezpečnosti, ako sú každodenné činnosti, nemali by sa vnímať ako zmena, ktorá si vyžaduje riadenie prostredníctvom formálneho procesu zmeny.

Medzi úlohy, povinnosti, zodpovednosti a právomoci, ktoré sa majú vymedziť, **(pozri tiež oddiel 2.3)** patrí riadenie zmeny **(5.4.1)**, napr. pridelenie úloh rade pre riadenie zmien.

Počas procesu riadenia zmeny by mali prebiehať konzultácie so zamestnancami **(pozri tiež oddiel 2.4)**.

Zmeny úloh, povinností, nástrojov a procesov prebiehajú na základe analýzy záležitostí týkajúcich sa kultúry bezpečnosti v súvislosti s touto zmenou s cieľom identifikovať možné bezpečnostné riziká. Bezpečnostné riziká vyplývajúce zo znižovania počtu, zmien v riadení alebo externým zabezpečením činností vrátane prevádzky alebo spolupráce s dodávateľmi, partnermi a poskytovateľmi, by sa mali riadiť a uprednostňovať rovnako ako v prípade vnútorných rizík.

5.4.4 Dôkazy

- *Opis procesu riadenia zmien (5.4.1).*
- *Opis postupov a metód použitých na hodnotenie nových alebo zmenených rizík a zavádzanie nových (5.4.1).*
- *Kontrolné opatrenia vrátane odkazov na miesta, kde sa nachádzajú podrobné procesy (5.4.1).*
- *Informácie o tom, ako organizácia určuje významné zmeny a rozhodnutia o tom, kedy sa majú uplatňovať procesy v spoločnej bezpečnostnej metóde hodnotenia a posudzovania rizík, alebo kedy sa má v rámci postupov systému riadenia bezpečnosti vykonať posúdenie rizika (5.4.1).*
- *Informácie o mechanizmoch v rámci riadenia zmien, ktoré má organizácia zavedené na riadenie povolení pre vozidlá a zmeny jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia (5.4.1).*
- *Informácie o procese oboznamovania príslušného vnútroštátneho bezpečnostného orgánu so zmenami pred začatím novej prevádzky železničnej dopravy (5.4.1).*

5.4.5 Príklady dôkazov

Kópia postupu riadenia zmeny ako súčasť žiadosti. Tento dokument pokrýva potrebu posúdenia rizika všetkých zmien podľa rôznych právnych požiadaviek. Uvádza sa príklad záznamu problémov a predpokladov, ktorý sa v priebehu poskytovania zmeny pravidelne prehodnocuje. Tento postup sa nakoniec vzťahuje aj na proces, ktorým je príslušný vnútroštátny bezpečnostný orgán(-y) informovaný o zmenách.

Proces riadenia zmien sa týka využívania procesu hodnotenia rizík a výsledky sa zohľadňujú pri vývoji, implementácii a revízii prevádzkových procesov.

5.4.6 Otázky dohľadu

S cieľom zistiť, či sú mechanizmy riadenia zmeny v systéme riadenia bezpečnosti dostatočne spoľahlivé, bude potrebné, aby sa prostredníctvom vymedzených procesov vykonalo niekoľko zmien rôznych typov s cieľom zistiť, či boli a) primerane riadené a riziká vyplývajúce zo zmien riadne posúdené, a b) či boli získané skúsenosti zahrnuté do revízií postupov systému riadenia bezpečnosti.

Posúdenie súladu mechanizmov riadenia zmeny so spoločnou bezpečnostnou metódou posudzovania rizík.

Organizácia má procesy na vykonávanie a priebežné monitorovanie príslušných technických špecifikácií interoperability, vnútroštátnych predpisov a iných noriem, ak je to potrebné, ktorými sa preukazuje, ako sa uplatňujú počas životného cyklu zariadenia alebo prevádzky.

5.5 Riadenie núdzových situácií

5.5.1 Regulačná požiadavka

5.5.1	Organizácia musí určiť núdzové situácie a súvisiace včasné opatrenia, ktoré sa majú prijať na ich riadenie (pozri oddiel 3.1.1 Hodnotenie rizika) a obnoviť normálne prevádzkové podmienky v súlade s nariadením (EÚ) č. 2015/995.
5.5.2	Organizácia zabezpečí, aby pre každý identifikovaný typ núdze: <ul style="list-style-type: none"> (a) bolo možné okamžite kontaktovať tiesňové služby; (b) mali pohotovostné služby k dispozícii všetky dôležité informácie vopred na prípravu svojej núdzovej reakcie a v čase núdze; (c) bola prvá pomoc poskytovaná interne.
5.5.3	Organizácia identifikuje a zdokumentuje úlohy a povinnosti všetkých strán v súlade s nariadením (EÚ) č. 2015/995.
5.5.4	Organizácia má plány na konanie, varovania a informácie v prípade núdze a obsahuje opatrenia na: <ul style="list-style-type: none"> (a) upozornenie všetkých pracovníkov zodpovedných za riadenie núdzových situácií; (b) poskytnutie informácií všetkým stranám (napríklad manažérovi infraštruktúry, železničným podnikom, dodávateľom, úradom, pohotovostným službám) vrátane núdzových pokynov pre cestujúcich; (c) prijatie všetkých potrebných rozhodnutí v súlade s druhom núdze.
5.5.5	Organizácia musí opísať, ako boli pridelené zdroje a prostriedky na riadenie núdzových situácií (pozri oddiel 4.1 Zdroje) a ako boli identifikované požiadavky na odbornú prípravu (pozri oddiel 4.2 Kompetencie).
5.5.6	Núdzové opatrenia sa pravidelne testujú v spolupráci s ostatnými zainteresovanými stranami a podľa potreby sa aktualizujú.
5.5.7	Organizácia zabezpečí, aby manažér infraštruktúry mohol jednoducho a bezodkladne kontaktovať príslušných zodpovedných zamestnancov s primeranými jazykovými zručnosťami, ktorí mu poskytnú dostatočné informácie
5.5.7	Organizácia koordinuje núdzové plány so všetkými železničnými podnikmi, ktoré prevádzkujú infraštruktúru organizácie, s tiesňovými službami s cieľom uľahčiť ich rýchly zásah a so všetkými ostatnými stranami, ktoré by sa mohli zapojiť do núdzovej situácie.
5.5.8	Existuje postup na kontaktovanie subjektu zodpovedného za údržbu alebo držiteľa železničného vozidla v prípade núdze.
5.5.8	Organizácia musí v prípade potreby ihneď zastaviť prevádzku a železničnú dopravu a informovať všetky zainteresované strany.
5.5.9	Pokiaľ ide o cezhraničnú infraštruktúru, spolupráca medzi príslušnými manažérmi infraštruktúry uľahčí potrebnú koordináciu a pripravenosť príslušných pohotovostných služieb na oboch stranách hranice.

5.5.2 Účel

Spôľahlivé systémy pre plánovanie núdzových situácií sú pre každého nositeľa povinnosti nevyhnutné a mali by zahŕňať informácie, ktoré sa majú poskytnúť pohotovostným službám, aby mohli vypracovať hlavné plány reakcie na incidenty. Dôležité sú aj tie aspekty systému riadenia bezpečnosti, ktoré sú priamo relevantné pre opatrenia reakcie na núdzovú situáciu, napr. odborná príprava zameraná na núdzové situácie a testovanie núdzových plánov.

5.5.3 Vysvetlivky

Núdzové situácie **(5.5.1)** súvisia s výsledkami posúdenia rizika organizácie, aj keď TSI OPE (pozri bod 4.2.3.7) poskytuje neúplný zoznam núdzových situácií.

Ustanovenia 5.5.7 a 5.5.8 v uvedenom právnom texte vyššie sú nahradené ustanoveniami s modrým písmom, kde sa hodnotenie vzťahuje na manažéra infraštruktúry. Ustanovenie 5.5.10 modrým písmom uvedené vyššie sa týka iba manažéra infraštruktúry.

5.5.4 Dôkazy

Očakáva sa, že žiadateľ poskytne prehľad o:

- *typoch núdzových situácií vrátane mimoriadnej prevádzky a postupov na ich riadenie **(5.5.1)**,*
- *informáciách poskytnutých žiadateľom s cieľom umožniť pohotovostným službám naplánovať svoju reakciu na závažnú nehodu na železnici, v prípade potreby s odkazom na povinnosti podľa platných právnych predpisov EÚ a príslušných cezhraničných dohôd **[5.5.2 (a) a (b)]**,*
- *plánoch, úlohách a povinnostiach (vrátane tých s určenými zručnosťami pridelenými na pomoc manažérovi infraštruktúry alebo naopak), odbornej príprave a opatreniach na zachovanie kompetencie a opatreniach na účinnú komunikáciu s pohotovostnými službami, príslušným personálom a komunikáciu s osobami, ktorých sa incidenty týkajú, ako sú cestujúci alebo dotknuté tretie strany (mali by obsahovať dokument, v ktorom sú stanovené úlohy a povinnosti všetkých strán, spôsob pridelenia zdrojov a prostriedkov a určenia požiadaviek na odbornú prípravu), postupoch návratu do bežnej prevádzky po núdzovej situácii **(5.5.1)**, **(5.5.3)**, **[5.5.4 (a) – (c)]**, **(5.5.5)**, **(5.5.7)** **(5.5.8, 5.5.9 iba od regulačných požiadaviek týkajúcich sa manažéra infraštruktúry a 5.5.10)**,*
- *tých osobitných aspektoch systému riadenia bezpečnosti, ktoré sú priamo relevantné pre opatrenia reakcie na núdzovú situáciu, napr. odborná príprava týkajúca sa núdzových situácií a testovanie núdzových plánov na zistenie nedostatkov **(5.5.6)**,*
- *postupe nadviazania kontaktu s príslušným subjektom zodpovedným za údržbu alebo držiteľom v prípade núdzovej situácie, ktorá sa týka jedného z vozidiel **(5.5.8 iba od regulačných požiadaviek týkajúcich sa železničného podniku)**,*
- *žadateľ by mal poskytnúť dôkaz o dodržiavaní nariadenia (ES) 1371/2007 **(5.5.10 iba od regulačných požiadaviek týkajúcich sa železničného podniku)**.*

5.5.5 Príklady dôkazov

Kópia postupu(-ov) a súvisiacich plánov riadenia núdzových situácií (napr. postupy obnovy). Tento postup sa vzťahuje na celú prevádzkovanú sieť s osobitnými opatreniami podľa potreby pre tunely alebo iné miesta s vysokým rizikom a pre cezhraničnú spoluprácu, personálne obsadenie a úlohy a povinnosti, a zahŕňa

prepojenia na núdzové opatrenia manažéra infraštruktúry a na to, ako nadviazať kontakt s inými príslušnými stranami, napríklad subjektom zodpovedným za údržbu, ak je to relevantné. Ak oblasť prevádzky železničných podnikov obsahuje niekoľko manažérov infraštruktúry, železničný podnik by mal vziať do úvahy rozdiely medzi núdzovými opatreniami (a užívateľskými dohodami) s týmito manažérmi infraštruktúry.

V rámci tohto postupu sa odkazuje na požiadavky na systém riadenia kompetencií zamestnancov, ktorí musia reagovať na núdzové situácie, ako aj na zabezpečenie toho, aby boli zmluvní zamestnanci schopní plniť rovnaké normy.

Núdzový postup zahŕňa proces, na základe ktorého sa obetiam incidentov a ich rodinám poskytuje usmernenie o postupoch podávania sťažností.

Tento postup (ak je relevantný) zahŕňa informácie o tom, čo sa deje v núdzovej situácii, keď ide o nebezpečný tovar, pričom organizácia (železničný podnik) má proces, ktorým sa zabezpečí, aby:

- *bolo možné urýchlene nadviazať kontakt s nakladačom, vlastníkom vozňa s cisternou, ak je v súkromnom vlastníctve, vlastníkom alebo držiteľom a prevádzkovateľom v prípade cisterny, príjemcom atď.,*
- *sa manažérovi infraštruktúry čo najskôr poskytnú príslušné informácie [napr. registračné číslo vozňov, pozícia vozňov vo vlaku, číslo UN, klasifikačný kód Poriadku pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) a identifikačné číslo nebezpečnosti nebezpečného tovaru v súlade s ustanoveniami RID],*
- *organizácia (manažér infraštruktúry) mala proces na zabezpečenie toho, že orgánom (napr. záchranné služby, polícia, iné pohotovostné služby a orgány) budú poskytnuté relevantné informácie o nebezpečnom tovare (pozri uvedené príklady).*

5.5.6 Otázky dohľadu

V záujme riadneho posúdenia postupov v systéme riadenia bezpečnosti pre riadenie núdzových situácií môže byť potrebná krížová kontrola postupov systému riadenia bezpečnosti s postupmi príslušných účastníkov rozhrania (najmä vzťah medzi kľúčovými subjektmi, ako sú železničný podnik, manažér infraštruktúry a pohotovostná služba), aby sa zabezpečilo, že procesy zavedené na riadenie takýchto incidentov predstavujú súvislý celok.

Skontrolujte, či pre všetky predvídateľné núdzové situácie existujú plány.

Opatrenia na testovanie núdzových plánov a koordinovaných opatrení s pohotovostnými službami, ktoré nie sú obmedzené len na kancelárske cvičenia.

Existujú dojednania o rozhraní s ostatnými zainteresovanými stranami a zahŕňajú testovanie kontroly, komunikáciu, koordináciu a kompetenciu.

6 Hodnotenie výkonnosti

6.1 Monitorovanie

6.1.1 Regulačná požiadavka

6.1.1	Organizácia vykonáva monitorovanie v súlade s nariadením (EÚ) č. 1078/2012: <ul style="list-style-type: none">(a) skontroluje správne uplatňovanie a účinnosť všetkých postupov a krokov v systéme riadenia bezpečnosti vrátane prevádzkových, organizačných a technických bezpečnostných opatrení;(b) skontroluje správne uplatňovanie systému riadenia bezpečnosti ako celku a či dosahuje očakávané výsledky;(c) preskúma, či systém riadenia bezpečnosti spĺňa požiadavky v nariadení;(d) identifikuje, implementuje a hodnotí účinnosť nápravných opatrení (pozri oddiel 7.2 Trvalý rozvoj), ak je to potrebné, ak je zistený akýkoľvek určitý prípad nesúladu s písmenami (a), (b) a (c).
6.1.2	Organizácia pravidelne monitoruje na všetkých svojich úrovniach plnenie úloh súvisiacich s bezpečnosťou a zasahuje, ak tieto úlohy nie sú riadne vykonávané.

6.1.2 Účel

Organizácia by mala poskytnúť dôkaz o tom, že zaviedla proces na monitorovanie uplatňovania a účinnosti systému riadenia bezpečnosti, a že tento proces zodpovedá veľkosti, rozsahu a typu jej činnosti. Organizácia by mala preukázať, že v rámci tohto procesu možno identifikovať, vyhodnotiť a napraviť všetky nedostatky vo fungovaní systému riadenia bezpečnosti.

6.1.3 Vysvetlivky

Účinnosť kontrolných opatrení znamená, že organizácia zaviedla proces na kontrolu toho, či boli po vykonaní posúdenia rizika a po uplatnení vhodných kontrolných opatrení po určitom čase tieto opatrenia preskúmané, aby sa zabezpečilo, že očakávané zníženie bezpečnostného rizika bolo od ich uplatnenia dosiahnuté [6.1.1 (d)].

Vykonávané monitorovanie by malo zahŕňať analýzu úspechu stratégie pre ľudské a organizačné faktory.

Bezpečnosť sa posudzuje systematicky so zreteľom na stratégiu zlepšovania kultúry bezpečnosti. Znamená to, že organizácia by sa mala snažiť zistiť, ako sa zlepši bezpečnostná kultúra a táto je súčasťou cieľa zlepšovania bezpečnosti.

Bežne sa vykonávajú sebakritické a objektívne posúdenia programov, postupov a výkonnosti kultúry bezpečnosti organizácie. Informácie o bezpečnosti, napr. z programu nápravných opatrení, výkonnosti človeka, analýzy incidentov a nehôd, prieskumov a relevantných interných a externých skúseností s prevádzkou, sa systematicky zhromažďujú a vyhodnocujú s cieľom určiť trendy a vyhnúť sa organizačnej a individuálnej nečinnosti alebo ľahostajnosti.

Úspešné posudzovanie môže prispieť k zlepšeniu výkonnosti v oblasti bezpečnosti tým, že poskytne jasný obraz o tom, ako bezpečnostná kultúra organizácie ovplyvňuje bezpečnosť. Posudzovanie sa zameriava na určenie silných a slabých stránok kultúry bezpečnosti tým, že porovnáva kultúru s tým, k čomu smeruje a k čomu by mala smerovať. To umožňuje určenie prioritných oblastí, ktoré treba zlepšiť, a vykonávanie zmien,

napríklad pokiaľ ide o proces, odbornú prípravu a správanie. Posúdenie kultúry bezpečnosti je aktívnym prostriedkom na zlepšenie výkonnosti v oblasti bezpečnosti a na zvýšenie bezpečnostných rezerv. Nezávislé posúdenie kultúry bezpečnosti sa odporúča vykonať každé tri až každých päť rokov, a sebahodnotenia organizácie každý rok alebo každý druhý rok.

6.1.4 Dôkazy

- *Informácie o tom, ako žiadateľ zaviedol spoločnú bezpečnostnú metódu monitorovania [6.1.1 (a)].*
- *Informácie o tom, ako sa v procese monitorovania určuje úspešnosť alebo splnenie očakávaných bezpečnostných výsledkov [6.1.1 (b)].*
- *Dôkaz o tom, že systém riadenia bezpečnosti bol zmenený v dôsledku nápravy chýb v procesoch systému riadenia bezpečnosti, ktoré boli zistené v priebehu monitorovania [6.1.1 (c)].*
- *Organizácia by mala mať postup na stanovenie výkonnostných noriem a ukazovateľov monitorovania v súvislosti s prevádzkovými procesmi, ako aj pre vykonané zmeny. Mal by existovať program na priebežné posudzovanie výkonnosti procesov súvisiacich s ľudskými a organizačnými faktormi, ako aj výsledku týchto procesov, napr. dodržiavanie zavádzaných postupov zamestnancami, ako aj využívanie nových zariadení (6.1.2).*

6.1.5 Príklady dôkazov

Vyhlásenie, že sa uplatňuje spoločná bezpečnostná metóda monitorovania a že je zavedený postup, ktorý zahŕňa túto činnosť. V tomto postupe sa popisuje, ako sa meria a opravuje výkon v porovnaní s bezpečnostnými cieľmi prostredníctvom procesu riadenia zmien a hodnotenia rizík a ako sa odstraňujú nedostatky v systéme riadenia bezpečnosti.

Organizácia disponuje procesmi a postupmi na systematické hodnotenie toho, či sú mechanizmy na zahrnutie ľudských a organizačných faktorov primerané a či sú dosiahnuté výsledky v súlade s výkonnostnými normami.

Organizácia má procesy a postupy na systematické hodnotenie výkonnosti zamestnancov v rámci pracovných úloh dôležitých pre bezpečnosť. Tieto procesy sú založené na aktívnom prístupe, stanovovaní noriem výkonnosti a systematickom hodnotení. Používajú sa metódy založené na dôkazoch, napr. riadenie zdrojov posádky.

6.1.6 Otázky dohľadu

Preskúmanie procesu monitorovania, ako aj zistení a činností, ktoré z neho vyplývajú, je rozhodujúce pre zistenie, či je systém riadenia bezpečnosti „živým“ a vyvíjajúcim sa dokumentom, pretože skúsenosť prináša zlepšenie, alebo či ide o fixný dokument, ktorý sa postupom času nemení.

Preskúmanie niekoľkých kľúčových rizikových oblastí a kontrol a testovanie ich správneho uplatňovania a účinnosti prostredníctvom systému riadenia bezpečnosti je nevyhnutné, aby mohol vnútroštátny bezpečnostný orgán stanoviť súlad so spoločnou bezpečnostnou metódou monitorovania.

6.2 Vnútorý audit

6.2.1 Regulačná požiadavka

- 6.2.1 Organizácia vykonáva nezávislé, nestranné a transparentné vnútorné audity na zhromažďovanie a analýzu informácií na účely monitorovacích aktivít (pozri oddiel 6.1 Monitorovanie) vrátane:
- (a) harmonogramu plánovaných vnútorných auditov, ktoré možno upraviť v závislosti od výsledkov predchádzajúcich auditov a monitorovania výkonnosti;
 - (b) identifikácie a výberu príslušných audítorov (pozri oddiel 4.2 Kompetencie);
 - (c) analýzy a hodnotenia výsledkov auditov;
 - (d) určenia potreby nápravných alebo zlepšovacích opatrení;
 - (e) overenia ukončenia a účinnosti týchto opatrení;
 - (f) dokumentácie týkajúcej sa vykonania a výsledkov auditov;
 - (g) oznámenia výsledkov auditov vrcholovému manažmentu.

6.2.2 Účel

Žiadateľ by mal preukázať, že disponuje systémom vnútorného auditu, ktorý zahŕňa kompetentných zamestnancov a vytvára zmysluplné výstupy, ktoré posudzuje manažment, a ktorým sa zabezpečuje, aby bol systém riadenia bezpečnosti v súlade s právnymi ustanoveniami.

6.2.3 Vysvetlivky

Vnútorne audity **(6.2.1)** sú monitorovací nástroj v zmysle spoločnej bezpečnostnej metódy monitorovania. Aj keď ide o samostatnú požiadavku, jej účelom je prispieť k dosiahnutiu cieľov monitorovania v súlade so spoločnou bezpečnostnou metódou monitorovania.

Cieľom vnútorných auditov **(6.2.1)** je poskytovať informácie o tom, či systém riadenia bezpečnosti zodpovedá platným požiadavkám **[6.1.1 (c)]** a či je účinne vykonávaný a udržiavaný **[6.1.1 (a), (b) a (d)]**. Platné požiadavky sa týkajú požiadaviek uvedených v prílohe I a prílohe II k spoločnej bezpečnostnej metóde posudzovania zhody, a tým akýchkoľvek iných platných požiadaviek, ktoré sa organizácia zaviazala plniť (**pozri tiež oddiel 1.1**).

Audítori sú zodpovední za overenie ukončenia a účinnosti nápravných alebo zlepšovacích opatrení **[6.2.1 (c)]**, ktoré sa majú prijať na riešenie zistení auditu.

6.2.4 Dôkazy

- Dôkaz, že existuje proces alebo rámec vnútorného auditu, ktorým sa zabezpečujú plánované audity a ďalšie ciele auditu v nadväznosti na údaje o výkonnosti v oblasti bezpečnosti **[6.2.1 (a)]**.
- Dôkaz o systéme riadenia kompetencií, ktorý obsahuje prvky zaoberajúce sa kompetentnosťou interných audítorov **[6.2.1 (b)]**.
- Dôkaz o zisteniach interných aj externých auditov, na základe ktorých sa konalo **[6.2.1 (c), (d), (e), (f)]**.

- *Dôkaz, že o výsledkoch auditov sa diskutovalo na úrovni vrcholového manažmentu a že výsledkom bolo prijatie príslušných opatrení [6.2.1 (g)].*

6.2.5 Príklady dôkazov

Existuje postup vnútorného auditu pre plánované a ďalšie audity vrátane diskusie o výsledkoch na úrovni vrcholového manažmentu.

Príklady audítorských správ a záznam o zisteniach vnútorných auditov, z ktorého vyplýva, aké opatrenia boli prijaté na ich riešenie.

Výsledky audítorských činností vykonávaných v rámci organizácie sa zhromažďujú, analyzujú a vydávajú sa odporúčania, ktoré majú byť použité na pravidelné preskúmanie manažmentom.

V tomto postupe sa odkazuje na systém riadenia kompetencií. Systém riadenia kompetencií preukazuje, že audítori absolvovali primeranú odbornú prípravu pre audítorov (napr. ISO).

6.2.6 Odkazy a normy

- *ISO 19011:2011 – Návod na auditovanie systémov manažérstva*

6.2.7 Otázky dohľadu

Pri vykonávaní dohľadu je dôležité, aby boli preskúmané plány a zistenia auditov. Tým sa zistí, či sú audity zamerané na správne oblasti, či sú výsledky primerané a či sú pracovníci vykonávajúci audit kompetentní a nezávislí.

Skontrolujte, či sú oblasti vybrané na audit v súlade s rizikovým profilom organizácie.

Existuje mechanizmus na iniciovanie neplánovaných auditov, ktorý sa používa preskúmaním niekoľkých príkladov.

6.3 Preskúmanie manažmentom

6.3.1 Regulačná požiadavka

6.3.1	<p>Vrcholový manažment pravidelne prehodnocuje sústavnú primeranosť a účinnosť systému riadenia bezpečnosti vrátane zohľadnenia minimálne:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) podrobností o pokroku pri riešení nevyriešených opatrení z predchádzajúcich kontrol manažmentu; (b) meniacich sa vnútorných a vonkajších okolností (pozri oddiel 1 Kontext organizácie); (c) výkonnosti organizácie v oblasti bezpečnosti súvisiacou s: <ul style="list-style-type: none"> (i.) dosiahnutím svojich bezpečnostných cieľov; (ii.) výsledkami monitorovacích činností vrátane zistení interného auditu a vnútorných vyšetrovaní nehôd / incidentov a stavu ich príslušných činností; (iii.) príslušnými výstupmi z činností dohľadu vykonávaných vnútroštátnym bezpečnostným orgánom; (d) odporúčaní na zlepšenie.
6.3.2	<p>Na základe výstupov z preskúmania manažmentu nesie vrcholový manažment celkovú zodpovednosť za plánovanie a implementáciu potrebných zmien v systéme riadenia bezpečnosti.</p>

6.3.2 Účel

Silné vodcovstvo manažmentu v oblasti bezpečnosti je nevyhnutné pre efektívne a účinné fungovanie systému riadenia bezpečnosti organizácie, ako aj pre jeho stály rozvoj v priebehu času. Organizácia by mala preukázať, že manažment sa aktívne podieľa na preskúmaní výkonnosti systému riadenia bezpečnosti a na jeho rozvoji do budúcnosti.

6.3.3 Dôkazy

- *Procesy pre schôdze manažmentu týkajúce sa preskúmania systému riadenia bezpečnosti a pokroku v oblasti vnútorných odporúčaní z auditov a preskúmaní [6.3.1 (a) – (d)].*
- *Záznamy o tom, ako organizácia splnila svoje bezpečnostné ciele [6.3.1 (c), (i)].*
- *Dôkaz o tom, že odporúčania príslušného vnútroštátneho bezpečnostného orgánu boli zohľadnené v systéme riadenia bezpečnosti [6.3.1 (c), (iii)].*
- *Organizácia môže preukázať, že má procesy na stanovenie a určenie cieľov, ktoré zodpovedajú typu, rozsahu a príslušným rizikám, že pravidelne posudzuje výkonnosť na základe cieľov, dodržiava postupy a používa bezpečnostné údaje na monitorovanie, preskúmanie a vykonávanie zmien v prevádzkových opatreniach (6.3.1).*
- *Dôkaz o tom, že manažment sa aktívne podieľa na plánovaní a vykonávaní zmien potrebných pre systém riadenia bezpečnosti (6.3.2).*

Existujú procesy a nástroje na systematické hlásenie všetkých typov identifikovaných rizík, chýb, situácií, kedy takmer došlo k nehode, nedostatkov a incidentov, ako aj na kategorizáciu a analýzu toho, čo sa uvádza z hľadiska ľudských a organizačných faktorov, aby bolo možné nájsť základné príčiny a účinné opatrenia.

Ľudské a organizačné faktory sa používajú v procese vyšetrovania nehôd.

Existujú systematické procesy na spätné získanie ponaučení z ľudských a organizačných faktorov do vzdelávania a výroby.

Skúsenosti získané pri vyšetrowaní nehôd a incidentov sa oznamujú zamestnancom v organizácii a odvádzajú sa do výcviku, výroby a ďalších oblastí, aby sa znížila pravdepodobnosť opätovného výskytu.

Výsledky z vyšetrowania nehôd sa oznamujú na riadiacich stretnutiach a považujú sa za dôležitý nástroj na učenie sa a zlepšovanie.

- *Existuje proces zabezpečenia kvality pre vyšetrowanie nehôd.*

6.3.4 Príklady dôkazov

Postup, ktorý sa vzťahuje na preskúmanie a pokrok v oblasti vnútorných odporúčaní z auditov a preskúmanie vykonané vrcholovým manažmentom spolu so zapisníkmi z vybraných schôdzí.

Záznam problémov poukazujúci na vydané odporúčania a pokrok dosiahnutý pri odstraňovaní chýb, sledovaný manažmentom.

Postup na preskúmanie výsledkov interného vyšetrowania nehôd a príslušných výstupov z dohľadu vnútroštátneho bezpečnostného orgánu manažmentom.

Poskytujú sa informácie, že ktoré ukazovatele sú sledované vrcholovým manažmentom a s akou frekvenciou.

6.3.5 Otázky dohľadu

Počas dohľadu je dôležité sledovať, či výsledkom toho, že manažment preskúma účinnosť systému riadenia bezpečnosti, je skutočná zmena na prevádzkovej úrovni.

Informovanosť manažmentu o meniacich sa vnútorných a vonkajších okolnostiach. Vykonáva manažment napríklad - mapovanie terénu alebo iné techniky ako je PESTLE (politickú, hospodársku, sociálnu a technologickú, právnu a environmentálnu) analýza s cieľom poskytnúť vstupy pre vývoj svojho systému riadenia bezpečnosti?

Súvislosť medzi výsledkami preskúmania manažmentu a tým, ako sú tieto výsledky vstupom pre výročnú správu o bezpečnosti.

7 Zlepšovanie

7.1 Poučenie z nehôd a incidentov

7.1.1 Regulačná požiadavka

7.1	Poučenie sa z nehôd a incidentov
7.1.1	Nehody a incidenty súvisiace so železničnou prevádzkou organizácie sú: <ul style="list-style-type: none"> (a) nahlásené, zaznamenané, vyšetrované a analyzované s cieľom určiť ich príčiny; (b) podľa potreby hlásené vnútroštátnym orgánom.
7.1.2	Organizácia zabezpečí, aby: <ul style="list-style-type: none"> (a) odporúčania národného bezpečnostného orgánu, vnútroštátneho vyšetrovacieho orgánu a odvetvového / vnútorného vyšetrovania sa vyhodnocovali a vykonávali, ak je to vhodné alebo sa odstúpili ďalej; (b) sa zohľadnili a zobrali do úvahy príslušné správy / informácie od ostatných zainteresovaných strán, ako sú železničné podniky, manažéri infraštruktúry, subjekty zodpovedné za údržbu a držiteľia železničných vozidiel.
7.1.3	Organizácia musí použiť informácie týkajúce sa vyšetrovania s cieľom preskúmať analýzu rizík a hodnotenie (pozri oddiel 3.1.1 Hodnotenie rizika), poučiť sa s cieľom zlepšiť bezpečnosť a prípadne prijať nápravné opatrenia a / alebo zlepšiť (pozri oddiel 5.4 Riadenie zmeny).

7.1.2 Účel

Organizácia by mala preukázať, že vyšetruje nehody a incidenty s cieľom poučiť sa a zlepšiť riadenie rizík, že zamestnanci, ktorí tieto činnosti vykonávajú, sú kompetentní vykonávať vyšetrovanie vrátane otázok týkajúcich sa ľudských a organizačných faktorov, nehody sa nahlásujú príslušným orgánom a vydávajú odporúčania a správy, na základe ktorých manažment koná.

Pri analýze nežiaducich udalostí by sa nemal hľadať niekto, na koho by sa zvalila vina, alebo oddelenie, ktoré nesie „väčšiu zodpovednosť než iné“, ale skôr usilovať o pochopenie a zlepšenie organizačných nedostatkov, na základe ktorých vznikli. Najdôležitejšou výzvou pri analýze udalostí je zabrániť aj „vedľajším“ udalostiam. Ak sa analýza skončí identifikovaním bezprostredných príčin, bude možné zabrániť iba ďalšej podobnej udalosti. Na druhej strane, ak analýza umožňuje identifikáciu technických a organizačných „základných príčin“, opatrenia na zlepšenie umožnia predchádzať inému typu nehôd, ktorý má rovnaké mechanizmy. Ak z analýzy napríklad vyplýva, že postup nebol aktualizovaný a že nápravné opatrenie sa zameriava iba na nápravu tohto postupu, účinok bude obmedzený. Ak je analýza hlbšia a identifikujú sa v rámci nej nedostatky v procese aktualizácie postupov, pozitívny vplyv opatrenia na zlepšenie môže byť oveľa rozsiahlejší.

Organizácia okrem toho uplatňuje tzv. učenie s dvojitou spätnou väzbou: ťažiskom vzdelávania nie je len realita udalostí, ale aj schopnosť organizácií zlepšovať sa tým, že sa sústreďujú na tie prvky, ktoré buď podporujú alebo potláčajú prenos vedomostí a informácií v rámci organizácie.

Nahlasovanie nebezpečných situácií a incidentov s "vysokým potenciálom" sa podporuje a zjednodušuje. V prípade potreby existujú mechanizmy, ktoré udržiavajú hlásenie anonymné. Ak je vykazovanie nominálne, zamestnanci a tímy, ktoré zaslali správy, pomáhajú s analýzou a nálezmi krátkodobých odpovedí. Tímové diskusie sú organizované a prijaté opatrenia sa oznamujú príslušným zamestnancom a podľa potreby aj v rámci celej organizácie.

Okrem toho sa analýza nebezpečných udalostí uskutočňuje priečne, pričom sa použije rôznorodý súbor kompetencií a zohľadnia sa názory všetkých zainteresovaných strán (podľa potreby aj vonkajšie strany).

Podporuje sa "spravodlivá kultúra", ktorá uznáva a posilňuje pozitívne bezpečnostné iniciatívy (oznamovanie incidentov, zapojenie zamestnancov do analýzy a neustále zlepšovanie, podpora kolegov atď.). Táto "spravodlivá kultúra" by mala odstrániť akýkoľvek strach z viny tým, že definuje prevažne akceptovaný limit medzi tým, čo je a čo nie je akceptované. Právo urobiť chybu je akceptované.

7.1.3 Vysvetlivky

Výrazy „situácie, keď takmer došlo k havárii“ a „iné nebezpečné udalosti“ sú zahrnuté vo vymedzení pojmu „incident“ v súlade so smernicou (EÚ) 2016/798. Rovnako dôležité je vyšetriť situácie, keď takmer došlo k havárii, a iné nebezpečné udalosti v záujme aktívneho riadenia bezpečnosti.

Poučenie sa z nehôd a incidentov by malo podporovať výmenu informácií s inými zainteresovanými stranami (manažér infraštruktúry, iné železničné podniky, subjekty zodpovedné za údržbu, s cieľom rozvíjať spoluprácu a podporovať celkové zlepšenie výkonnosti systému riadenia bezpečnosti).

Pokiaľ ide o vyšetrovania, ktoré si vyžadujú ľudské a organizačné faktory, príslušní vyšetrovatelia by mali byť buď vyškolení, alebo by mali mať prístup k vhodným odborným znalostiam, aby mohli preskúmať predmetné problémy.

7.1.4 Dôkazy

- Informácie týkajúce sa procesu hlásenia nehôd/incidentov vrátane toho, ako sú identifikované a analyzované hlavné príčiny vrátane podávania správ v rámci organizácie a iným príslušným orgánom a ďalším stranám **(7.1.1)**.
- Informácie o metóde, ktorú organizácia používa v súvislosti s vyšetrovaním vrátane prvku ľudských a organizačných faktorov s cieľom preskúmať analýzu rizík a proces hodnotenia po udalosti **(7.1.3)**.
- Dôkaz, že sa postupovalo podľa odporúčaní príslušných orgánov na základe správ z nehôd a incidentov, a že sa vykonali všetky potrebné stanovené zmeny **[7.1.2 (a), (b)]**.
- Preskúmanie predchádzajúcich incidentov s cieľom určiť príslušné faktory pre aktuálny incident(-y). Existujú dôkazy o širšom organizačnom učení na základe nehôd a skúseností na vnútroštátnej a medzinárodnej úrovni **(7.1.3)**.
- Existuje metodika na vykonávanie vyšetrovaní založených na znalostiach ľudských a organizačných faktorov a najmodernejších metódach.
- Existuje vzdelávací program pre vyšetrovateľov nehôd a incidentov, ktorý uplatňuje perspektívu ľudských a organizačných faktorov.

7.1.5 Príklady dôkazov

Postup vyšetrovania nehôd, v ktorom sú opísané metódy vyšetrovania a ktorý zahŕňa odkaz na požiadavky na riadenie kompetencií vyšetrovateľov nehôd a incidentov.

Poskytujú sa informácie o používaní Nástroja na informovanie o bezpečnostných upozorneniach (SAIT) s cieľom byť vždy informovaný a poskytuje sa poradenstvo iným organizáciám v záležitostiach, ktoré sa týkajú konkrétnych aktív.

K dispozícii sú vyškolení vyšetrovatelia.

Existuje vzdelávací program pre vyšetrovateľov nehôd a incidentov.

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

Zápisnica zo zasadnutí vedenia, ktorou sa preukazuje, že výsledky vyšetrovania nehôd/incidentov a súvisiace odporúčania (t. j. nápravné a/alebo zlepšovacie opatrenia) sa nahlasujú späť manažmentu, a ako dopĺňajú preskúmanie systému riadenia bezpečnosti (**pozri tiež oddiel 6.3**).

Prístup založený na ľudských a organizačných faktoroch sa používa pri vyšetrovaní incidentov a nehôd. Vo vyšetrovaniach sa zaujíma systematické hľadisko, t. j. neskúmajú iba samotné ľudské, technologické a organizačné faktory, ale zdôrazňujú sa v nich aj interakcie medzi týmito faktormi. Napríklad ak bol rušňovodič zapojený do incidentu prejedenia návestidla v polohe STOJ, medzi navrhované faktory, ktoré sa majú preskúmať, patria príslušné aspekty, napr. únava, kognitívne preťaženie, spôsobilosť atď., (človek), vplyv technológie na výkonnosť, ako sú rozhrania človek-systém, plán, umiestnenie návestidla (technológia) vplyv organizácie na výkonnosť, ako je odborná príprava, systém riadenia bezpečnosti, organizačné priority (organizácia), ako aj interakcia medzi týmito tromi oblasťami, ako je vplyv obstarávania na návrh alebo riadenie zmeny pri zavádzaní nového návrhu.

7.1.6 Odkazy a normy

- IAEA (2002) – *Safety culture in nuclear installations: Guidance for use in the enhancement of safety culture (Kultúra bezpečnosti v jadrových zariadeniach: usmernenia pre používanie pri posilňovaní kultúry bezpečnosti)*. IAEA TECDOC-1529. Medzinárodná agentúra pre atómovú energiu, Viedeň (2002).
- Mathis, T.L. a Galloway, S.M. (2013) - *Steps to safety culture excellence*.
- Kecklund, L., Lavin, M. a Lindvall, J. (2016) – *Safety culture: A requirement for new business models. Lessons learned from other High-Risk Industries. n proceeding presented of The International Conference on Human and Organisational Aspects of Assuring Nuclear Safety – Exploring 30 Years of Safety Culture (Kultúra bezpečnosti: požiadavka nových obchodných modelov. Ponaučenie z iných vysoko rizikových odvetví. Prezentované na Medzinárodnej konferencii o ľudských a organizačných aspektoch zaistenia jadrovej bezpečnosti – skúmanie 30 rokov kultúry bezpečnosti)*, Viedeň, 22. – 26. februára 2016.
- RSSB (2015) - *Safety Culture and behavioural development: Common factors for creating a culture of continuous development* (www.sparkrail.org)

7.1.7 Otázky dohľadu

Spôsobilosť vyšetrovateľov nehôd/incidentov je rozhodujúca pre určenie zmysluplných odporúčaní a zabezpečenie vhodných preventívnych opatrení. Tí, ktorí vykonávajú dohľad, by sa mali snažiť o zahrnutie zásahov manažmentu do výsledkov správ o nehodách a incidentoch, čo by mohlo ovplyvniť kvalitu správy a výsledkov, ktoré z nej vyplývajú.

Výsledky interného vyšetrovania viedli k organizačnému učeniu, ktoré je sledované v dokumentoch, správach alebo iných informačných kanáloch (t. j. intranet, interný firemný časopis atď.)

Organizačná kultúra týkajúca sa nahlasovania incidentov a situácií, keď takmer došlo k havárii.

7.2 Sústavné zlepšovanie

7.2.1 Regulačná požiadavka

7.2.1.	Organizácia musí neustále zlepšovať primeranosť a účinnosť svojho systému riadenia bezpečnosti s prihliadnutím na rámec stanovený v nariadení (EÚ) č. 1078/2012 a na výstupy z týchto činností, a to minimálne na: <ul style="list-style-type: none">(a) monitorovanie (pozri oddiel 6.1. Monitorovanie);(b) vnútorný audit (pozri oddiel 6.2. Vnútorný audit);(c) preskúmanie manažmentom (pozri oddiel 6.3. Preskúmanie manažmentom);(d) poučenie z nehôd a incidentov (pozri oddiel 7.1. Poučenie z nehôd a incidentov).
7.2.2.	Organizácia poskytne prostriedky na motiváciu zamestnancov a iných zainteresovaných strán, aby sa aktívne podieľali na zvyšovaní bezpečnosti ako súčasť svojho organizačného vzdelávania.
7.2.3.	Organizácia musí vypracovať stratégiu na neustále zlepšovanie kultúry bezpečnosti, spoliehať sa na využívanie odborných znalostí a uznávaných metód na identifikáciu problémov správania, ktoré majú vplyv na rôzne časti systému riadenia bezpečnosti a zaviesť opatrenia na ich riešenie.

7.2.2 Účel

Sústavné zlepšovanie je hlavným prvkom účinného systému riadenia bezpečnosti. Účelom tejto požiadavky je zabezpečiť, aby žiadateľ preukázal, ako je odhodlaný zlepšovať sa a akým spôsobom to jeho systém riadenia bezpečnosti podporuje.

Najvyššie vedenie sa zaoberá kolektívnou reflexiou, aby neustále zlepšovala kultúru bezpečnosti organizácie.

Táto kolektívna reflexia je zakotvená v stratégii, ktorá sa zameriava na kultúrne črty, ktoré výrazne ovplyvňujú výkonnosť v oblasti bezpečnosti, a ktoré si zaslúžia lepšie oceňovanie alebo podliehanie zmenám.

7.2.3 Vysvetlivky

Sústavné zlepšovanie (**7.2.1**) je zamerané na tie prvky systému riadenia bezpečnosti, ktoré sa vyhodnocujú, a ktoré vedú k zlepšeniu opatrení, ale nie na tie prvky, ktoré už sú predmetom zlepšovania, keďže sú už súčasťou rozsahu monitorovacích činností.

Organizačné učenie (**7.2.2**) je proces zlepšovania činností prostredníctvom lepšieho poznania a porozumenia.

Kultúra bezpečnosti (**7.2.3**) je vymedzená v bode 2.1.1 (j) a súvisiacej poznámke. Pozitívna kultúra bezpečnosti motivuje a umožňuje organizáciám a jednotlivcom snažiť sa zlepšiť bezpečnosť a výkonnosť. Zvyšuje spokojnosť s prácou, udržanie zamestnania a poskytuje výhody v oblasti nákladov. Môže tiež prispieť k splneniu regulačných očakávaní, keďže bezpečnostné a regulačné orgány čoraz viac uznávajú úlohu, ktorú kultúra bezpečnosti zohráva v účinnom riadení bezpečnosti. Pozitívna kultúra bezpečnosti môže konkrétne viesť k:

- *zníženiu prevádzkového rizika prostredníctvom komplexnejšieho posúdenia rizika a lepšieho pochopenia rizika medzi pracovníkmi,*
- *zníženiu počtu zranení pracovníkov odstránením nebezpečenstiev identifikovaných na základe častejšieho podávania správ o situáciách, keď takmer došlo k havárii,*

- zníženiu nebezpečných činností a zlepšeniu podmienok vďaka lepšiemu zapájaniu pracovníkov a rozvíjaniu vodcovských schopností,
- zníženiu nákladov v súvislosti s úrazmi pracovníkov, nebezpečnými činnosťami a podmienkami,
- zlepšeniu výkonnosti prostredníctvom posilnenia odbornej prípravy zamestnancov, zapojenia a znížením počtu úrazov, nebezpečných činností a podmienok,
- vylepšenému a efektívnejšiemu systému riadenia bezpečnosti s postupmi a pravidlami, ktoré lepšie zodpovedajú realite.

Vzhľadom na základné vlastnosti kultúry, ktoré sa vytvárajú prostredníctvom každodenných interakcií a ťažko sa menia, by sa táto stratégia mala považovať za dlhodobú, ktorú vlastní a podnecuje vrcholový manažment.

Existuje mnoho spôsobov, ako napríklad zlepšiť kultúru bezpečnosti:

- *Vytvorenie systému na zdieľanie obáv. To môže závisieť od zrelosti organizácie, byť anonymné, ale rastúca dôvera je otvorená a prístupná pre všetkých. Je dôležité, aby bola do systému vložená spätná väzba, aby zamestnanci mali pocit spolupatričnosti a príslušnosti;*
- *Zmena zmlúv o obstarávaní a zmluvných podmienok s cieľom podporiť dobrú kultúru bezpečnosti dodávateľov. Kultúra bezpečnosti by mohla byť kritériom výberu dodávateľov;*
- *Viditeľne odmeňovať bezpečné správanie. Odmena môže mať mnoho foriem, od zvýšenej ročnej odmeny prostredníctvom bonusov až po týždenné odmeny za bezpečnosť za vynikajúci výkon;*
- *Vytvoriť konkrétne ciele pre vedúcich pracovníkov v oblasti vedúcej úlohy v oblasti bezpečnosti, napríklad povzbudiť manažment, aby si osvojil napríklad viditeľnejšiu úlohu v oblasti nastavovania štandardov.*

Na posúdenie kultúry bezpečnosti by sa mal prijať multimetódový prístup. Metódy zhromažďovania údajov by mali byť založené na výskume sociálnych vied. To znamená, že údaje sa zhromažďujú prostredníctvom terénnej práce v celej organizácii pomocou techník, ako sú pozorovania, analýza dokumentov a rozhovory.

Výsledky hodnotení by sa mali oznamovať na všetkých úrovniach organizácie. Mali by sa konať s cieľom podporiť a udržať pozitívnu kultúru bezpečnosti, zlepšiť vedúce postavenie v oblasti bezpečnosti a podporiť vzdelávací prístup v rámci organizácie.

Identifikácia a výber príslušných kultúrnych črt je často zložitou úlohou¹, ktorú treba starostlivo vykonať.

Táto úloha by mala zahŕňať zamestnancov na všetkých úrovniach v celej organizácii a často aj mimo nej (napríklad dodávateľa).

Zatiaľ, čo vnímanie a presvedčenie zamestnancov možno zhromažďovať prostredníctvom dotazníkového prieskumu, takáto metóda sa všeobecne považuje za nedostatočnú na účely vytvorenia kultúrnych znakov, ktoré ovplyvňujú bezpečnosť. Možno by mali experti na základe výsledkov prieskumu vykonať pozorovania, individuálne rozhovory a vytvoriť záujmové skupiny s cieľom stanovenia presnejšieho nálezu.

Poznámka: Záujmová skupina zhromažďuje malý počet ľudí (zvyčajne medzi 4 a 15) s moderátorom, aby sa zameral na konkrétnu tému. Záujmové skupiny sa zameriavajú na diskusiu namiesto individuálnych odpovedí na formálne otázky a vytvárajú kvalitatívne údaje.

Na základe tohto nálezu môže byť určený akčný plán zameraný na lepšie oceňovanie alebo prispievanie k meniacim sa kultúrnym črtám, ktorý bude podporovaný vrcholovým vedením. Vrcholový manažment sleduje vykonávanie určených krokov a podľa toho ich upravuje.

¹ Rozmanitosť činností a veľkosť organizácie sú jednoduchými príkladmi parametrov, ktoré sa vyznačujú zložitou touto úlohou.

Na zabezpečenie trvalej udržateľnosti stratégie by mal byť nález revidovaný každých 2-5 rokov rovnakým prístupom. Frekvencia závisí od výsledkov počiatočnej úlohy.

V niekoľkých vysokorizikových odvetviach sa tento nález často vykonáva v rámci hodnotenia kultúry bezpečnosti, ktoré vedie k akčnému plánu (pozri **Error! Reference source not found.**).

Posudzovanie kultúry bezpečnosti sa môže vykonávať nezávisle alebo samohodnotením. Výhoda nezávislého hodnotenia spočíva v tom, že organizácia získa objektívnejší obraz o kultúre bezpečnosti, ale nesie riziko, že organizácia môže byť nesprávne pochopená alebo má ťažkosti s prijatím záverov. Výhodou samohodnotenía je to, že sa uskutočňuje interne s vlastným personálom organizácie, ktorý má dôkladnú znalosť organizácie. Nevýhodou je, že stav organizácie a jej hierarchia môžu byť kontraproduktívne. Niektoré charakteristiky hodnotenia kultúry bezpečnosti:

- zahŕňa proces hodnotenia v 2 až 3 týždňoch a prípravnú fázu;
- zahŕňa multidisciplinárny hodnotiaci tím;
- zber údajov sa opiera o metódy spoločenských vied (vrátane rozhovorov, záujmových skupín, pozorovaní);
- rozsah posudzovania tvorí celá organizácia a jej rozhrania;
- je založený na modele alebo rámci pre kultúru bezpečnosti;
- vrcholový manažment je do procesu angažovaný a považuje hodnotenie za vzdelávaciu príležitosť;
- výsledky sú k dispozícii pre celú organizáciu;
- výsledky sú krokom ku tvorbe / úprave stratégie na neustále zlepšovanie vybraných znakov v oblasti kultúry bezpečnosti.

Error! Reference source not found.

Zlepšenie stratégie a procesov týkajúcich sa ľudských a organizačných faktorov je neoddeliteľnou súčasťou neustáleho zlepšovania systému riadenia bezpečnosti.

Systematický prístup je vymedzený ako postupný proces na riešenie otázok týkajúcich sa kultúry bezpečnosti. Napríklad existencia procesu sledovania rizík, hlásenia incidentov a nehôd a spôsob, akým sa používajú informácie, ako aj skúsenosti získané v záujme neustáleho zlepšovania.

Viac informácií o kultúre bezpečnosti sa nachádza v Prílohe 4.

7.2.4 Dôkazy

- *Informácie o procese zhromažďovania dôkazov s cieľom preukázať sústavné zlepšovanie systému riadenia bezpečnosti (7.2.1).*
- *Postupy, v ktorých je podrobne opísané, ako organizácia zohľadňuje výsledky monitorovania, vnútorného auditu, preskúmanie manažmentom a poučenia z nehôd a incidentov s cieľom zlepšiť systém riadenia bezpečnosti (7.2.1).*
- *Informácie o tom, ako sa organizácia snaží zapojiť zamestnancov a iné subjekty do zlepšovania systému riadenia bezpečnosti (7.2.2).*
- *Žiadateľ by mal v stratégii podrobne opísať, ako je vytvorená kultúra bezpečnosti, aby sa riziká spojené so zlyhaním riadenia kultúry bezpečnosti náležite zohľadňovali v rámci príslušných procesov*

systému riadenia bezpečnosti. Žiadateľ by mal pritom objasniť, kde je možné nájsť ďalšie podrobné informácie o príslušných postupoch (7.2.3).

- Kultúra bezpečnosti sa neustále posudzuje s cieľom identifikovať zlepšenia (7.2.3).
- Zlepšenie kultúry bezpečnosti sa uplatňuje pomocou cyklu PDCA, aby sa zabezpečilo, že jednotlivé kroky budú mať vplyv. Získané skúsenosti sa implementujú a systematicky vyhodnocujú z hľadiska dosahu (7.2.3).

7.2.5 Príklady dôkazov

Postup, ktorý zahŕňa monitorovanie, vnútorný audit, preskúmanie manažmentom a vyšetrovanie nehôd a incidentov, najmä častí, ktoré sa zameriavajú na ponaučenia, ktoré sa majú získať pre systém riadenia bezpečnosti.

Iniciatíva „Close Call“ v sieti britských železníc (www.safety.networkrail.co.uk/alerts-and-campaign/close-call), v ktorej sú zamestnanci nabádaní, aby aktívne oznamovali organizácii nedostatky/medzery alebo situácie, v ktorých existuje bezpečnostné alebo zdravotné riziko.

Príklady zápisníc z pravidelných schôdzí odborov/vedenia týkajúce sa ochrany zdravia a bezpečnosti, ktorými sa preukazuje, že boli prerokované situácie považované za neisté/nebezpečné alebo v prípade ktorých je potrebná ďalšia úvaha.

Výsledky z vyšetrovania nehôd sa oznamujú na schôdzach manažmentu a považujú sa za dôležitý nástroj vzdelávania a zlepšovania.

Kópia stratégie pre zlepšenie kultúry bezpečnosti, a to, ako je prepojená s rôznymi časťami systému riadenia bezpečnosti.

Táto stratégia poskytuje dostatočné dôkazy o tom, že existuje odborná kompetencia a potrebná odborná príprava a skúsenosti v oblasti kultúry bezpečnosti, pomocou ktorých sa má stratégia realizovať a rozvíjať.

Požadovaný typ odbornej prípravy a kompetencie sa týka pochopenia koncepcie kultúry bezpečnosti a prostriedkov a spôsobov merania a práce na neustálom zlepšovaní. Kritický aspekt spočíva v tom, že chápanie kultúry bezpečnosti je holistický pojem, ktorý ovplyvňuje všetky časti systému riadenia bezpečnosti, a že kultúru bezpečnosti nemožno považovať za samostatný prvok.

Existuje proces neustáleho hodnotenia opatrení na zvýšenie bezpečnosti. Účinky opatrení na zvýšenie bezpečnosti sú identifikované a zavedené do praxe, aby mohli byť vyhodnotené.

7.2.6 Otázky dohľadu

Počas dohľadu by sa mal testovať záväzok manažmentu v oblasti sústavného zlepšovania systému riadenia bezpečnosti prostredníctvom rozhovorov, ako aj analýzy dokumentácie. Existuje prístup založený na riziku a zameraný na zlepšenie, t. j. spojený s citlivými a kritickými kontrolami?

Ak existujú organizácie, ktoré na preskúmanie výkonnosti systému riadenia používajú modely vyspelosti, mali by sa preskúmať.

Organizácie, ktoré používajú modely zrelosti na preskúmanie výkonnosti systému riadenia bezpečnosti, by sa mali preskúmať tam, kde sú zavedené.

Príloha 1 – Tabuľky zhody

Nasledujúce tabuľky paralelne porovnávajú požiadavky na posúdenie stanovené v prílohe II k predchádzajúcim nariadeniam (EÚ) 1158/2010 a (EÚ) 1169/2010 a požiadavky stanovené v prílohe I a prílohe II k delegovanému nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/762. Cieľom je uľahčiť prechod zo starého režimu bezpečnostnej certifikácie podľa smernice 2004/49/ES na nový režim zavedený smernicou (EÚ) 2016/798.

V súlade s delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2018/762 neposkytuje dôkaz o schopnosti železničných podnikov alebo manažérov infraštruktúry splniť príslušné požiadavky systému riadenia bezpečnosti v súlade s článkom 9 smernice (EÚ) 2016/798. Úroveň podrobnosti medzi predchádzajúcimi a novými požiadavkami na posudzovanie sa môže ešte líšiť, aj keď do istej miery majú spoločné zásady. Okrem toho, nie všetky požiadavky na posudzovanie stanovené v prílohe I a prílohe II k delegovanému nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/762 zodpovedajú predchádzajúcim nariadeniam. Ďalej sa od železničných podnikov a manažérov infraštruktúry vyžaduje, aby splnili nové požiadavky na posudzovanie (alebo ich časť).

Požiadavky systému riadenia bezpečnosti delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2018/762, ktoré nemajú žiadnu zhodu s požiadavkami stanovenými v nariadení (EÚ) 1158/2010 a/alebo nariadení (EÚ) 1169/2010, sa musia považovať za nové požiadavky a v tejto súvislosti musí žiadateľ poskytnúť ďalšie dôkazy na preukázanie súladu s nimi. Vo väčšine prípadov nie je možné dosiahnuť dokonalú zhodu medzi kritériami predchádzajúcich požiadaviek a požiadaviek nového nariadenia o spoločnej bezpečnostnej metóde. Za takýchto okolností je preto porovnanie založené na zámere požiadaviek. Môže sa tiež stať, že požiadavky sa stali explicitnejšími v delegovanom nariadení Komisie (EÚ) 2018/762, pričom zámer je rovnaký. V takomto prípade sa požiadavky uvedené v tomto nariadení nemusia považovať za nové, ale rôzne strany ich môžu použiť, aby im pomohli pochopiť, aké dôkazy sa od žiadateľa očakávajú.

Zhoda so štruktúrou na vysokej úrovni ISO (HLS)² sa poskytuje aj železničným podnikom a manažérom infraštruktúry, ktorí sú ochotní vytvoriť integrovaný systém manažérstva. Systém manažérstva certifikovaný podľa jednej alebo viacerých noriem systému manažérstva ISO (napr. ISO 9001, ISO 14001 alebo ISO 45001) neposkytuje dôkaz o schopnosti železničných podnikov alebo manažérov infraštruktúry splniť príslušné požiadavky na systém riadenia bezpečnosti v súlade s článkom 9 smernice (EÚ) 2016/798.

Tabuľka 1: Paralelné porovnanie – Kritériá/požiadavky na posudzovanie spoločné pre železničné podniky a manažérov infraštruktúry

<i>Nariadenia (EÚ) 1158/2010 a 1169/2010 č. kritéria</i>	<i>Nariadenie (EÚ) 2018/762 č. požiadavky</i>	<i>ISO HLS Ustanovenie č.</i>	<i>Poznámka</i>
A.1	3.1.1.1	6.1	
A.2	3.1.1.1	6.1	
A.3	6.1.1	9.1	
A.4	3.1.1.1 (e)	neuplatňuje sa	
A.5	4.4 4.5.1.1	7.4	
A.6	6.1.1 5.4.1	9.1 8.1	

² Časť 1 smerníc ISO/IEC, konsolidovaný doplnok 2016 prílohy SL dodatku 2.

<i>Nariadenia (EÚ) 1158/2010 a 1169/2010 č. kritéria</i>	<i>Nariadenie (EÚ) 2018/762 č. požiadavky</i>	<i>ISO HLS Ustanovenie č.</i>	<i>Poznámka</i>
B.1	5.2.4	neuplatňuje sa	Údržba je fáza životného cyklu aktíva.
B.2	5.2.4	neuplatňuje sa	Údržba je fáza životného cyklu aktíva.
B.3	2.3.1 4.2.1	5.3 7.2	Vymedzenie a rozdelenie zodpovednosti za údržbu sa nachádzajú najmä v bode 2.3.1. Identifikácia kompetencií požadovaných pre údržbu sa z veľkej časti nachádza najmä v bode 4.2.1.
B.4	6.1.1 5.2.5	9.1 7.4	Zhromažďovanie údajov (poruchy, chyby) a analýza sú súčasťou monitorovacieho procesu. Výmena údajov medzi osobami zodpovednými za každodennú prevádzku a osobami zodpovednými za údržbu je súčasťou informačného a komunikačného procesu uplatňovaného pri správe aktív.
B.5	6.1.1	neuplatňuje sa	Uvedené v článku 4 ods. 2 spoločnej bezpečnostnej metódy monitorovania.
B.6	6.1.1	9.1	Hodnotenie výkonnosti a výsledkov údržby je súčasťou monitorovacieho procesu uplatňovaného na údržbu.
C.1	5.3.2 (a) 5.3.3 (a)	8.1	
C.2	5.3.3 (a)	8.1	
C.3	5.3.2 (b)	neuplatňuje sa	
C.4	5.2.5 (b) 5.3.2 (c)	neuplatňuje sa	
C.5	5.3.2 (c) 5.3.3 (a)	neuplatňuje sa	
D.1	3.1.1.1 (a)	neuplatňuje sa	
D.2	3.1.1.1 (c)	neuplatňuje sa	
D.3	6.1.1	neuplatňuje sa	
E.1	1.1.1 (a) 1.1.1 (b)	4.1	
E.2	4.5.1.1 (a)	4.4	
E.3	4.5.1.1 (c)	7.5.1	
E.4	4.5.1.1 (a) 4.5.1.1 (b)	7.5.1	
F.1	4.5.1.1 (a)	4.4	

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

<i>Nariadenia (EÚ) 1158/2010 a 1169/2010 č. kritéria</i>	<i>Nariadenie (EÚ) 2018/762 č. požiadavky</i>	<i>ISO HLS Ustanovenie č.</i>	<i>Poznámka</i>
F.2	2.3 4.5.1.1 (a)	5.3 4.4	
F.3	2.3.1 2.3.4	neuplatňuje sa	
F.4	4.5.1.1 (a) 4.2.1 2.3.1 2.3.2 2.3.3	4.4 5.3	Vymedzenie úloh súvisiacich s bezpečnosťou je súčasťou opisu systému riadenia bezpečnosti vrátane rozdelenia povinností. Povinnosti sú vymedzené pre každú relevantnú úlohu v systéme riadenia bezpečnosti.
G.1	4.5.1.1 (a) 2.3.1	4.4 5.3	Vymedzenie úloh súvisiacich s bezpečnosťou je súčasťou opisu systému riadenia bezpečnosti vrátane rozdelenia povinností. Povinnosti sú vymedzené pre každú relevantnú úlohu v systéme riadenia bezpečnosti.
G.2	6.1.1 6.2.1	9.1 9.2	Cieľom vnútorného auditu je overiť, či organizácia spĺňa platné požiadavky.
G.3	2.1.1 (d)(i) 2.3.2	neuplatňuje sa	
G.4	2.3.1	5.3	
G.5	4.1.1	7.1	Všimnite si, že tu je odkaz na kritérium v 1158/2010 N2 (d)
H.1	2.4.1	neuplatňuje sa	
H.2	(odstránené)	neuplatňuje sa	Zamestnanci vykonávajúci úlohy súvisiace s bezpečnosťou by sa mali podieľať na vývoji, údržbe a zlepšovaní systému riadenia bezpečnosti. Úlohou organizácie je vykonávať požiadavku 2.4.1 tak, aby bol súlad s ňou výsledovateľný.
I	7.2.1	10.1 10.2	
J	2.2.1	5.2	
K.1	3.2.1 3.2.2 (d)	6.2	
K.2	3.2.2 (a)	6.2	Bezpečnostné ciele by mali byť v súlade s bezpečnostnou politikou, ktorá by mala zodpovedať typu a rozsahu prevádzky železničnej dopravy.
K.3	3.2.4	6.2	Bezpečnostné ciele nie sú obmedzené na spoločné bezpečnostné ciele stanovené na úrovni členských štátov.
K.4	6.1.1 5.4	9.1 8.1	

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

<i>Nariadenia (EÚ) 1158/2010 a 1169/2010 č. kritéria</i>	<i>Nariadenie (EÚ) 2018/762 č. požiadavky</i>	<i>ISO HLS Ustanovenie č.</i>	<i>Poznámka</i>
K.5	3.2.4 (prispôsobené)	9.1	Odkaz na stratégiu a plán(-y) monitorovania v súlade so spoločnou bezpečnostnou metódou monitorovania.
L.1	6.1.1 5.4	9.1 8.1	
L.2	4.2 4.4 4.5 5.2.2 (a)	neuplatňuje sa	Využívanie kompetentných zamestnancov, postupov, osobitných dokumentov a železničných koľajových vozidiel sa príslušným spôsobom riadi v častiach kompetencií, informácií a komunikácie, a zdokumentovaných informácií a správy aktív.
L.3	1.1.1 (e) 6.1.1 6.1.2	4.3 9.2	Dodržiavanie platných požiadaviek je z veľkej časti zakotvené v bode 3.1.2.2 (nie je špecifické pre údržbu). Monitorovanie zabezpečuje správne uplatňovanie postupov. Vnútorný audit zabezpečuje súlad postupov s platnými požiadavkami.
M.1	3.1.2.1 5.4.1	6.1 8.1	V súlade s normou ISO sa najprv plánuje zmena vrátane identifikácie a posúdenia rizika, a následne vykonanie zmeny.
M.2	3.1.2.1	neuplatňuje sa	
M.3	5.4.1	8.1	
N.1	4.2.1 4.2.3	7.2	
N.2	4.5.1.1 (a) 2.3.1 2.3.2 2.3.4 6.1.1	neuplatňuje sa	
O.1	4.4.1 4.4.2 4.4.3	7.4	
O.2	4.4.3	7.4	
O.3	4.4.1	neuplatňuje sa	
P.1	4.4.3	neuplatňuje sa	
P.2	4.5.2 4.5.3	7.5.2 7.5.3	
P.3	4.5.3	7.5.3	
Q.1	7.1.1	10.1	

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

<i>Nariadenia (EÚ) 1158/2010 a 1169/2010 č. kritéria</i>	<i>Nariadenie (EÚ) 2018/762 č. požiadavky</i>	<i>ISO HLS Ustanovenie č.</i>	<i>Poznámka</i>
Q.2	7.1.2	neuplatňuje sa	
Q.3	7.1.3	10.2	
R.1	5.5.1	neuplatňuje sa	
R.2	5.5.2	neuplatňuje sa	
R.3	5.5.3	neuplatňuje sa	
R.4	5.5.4	neuplatňuje sa	
R.5	5.5.5	neuplatňuje sa	
R.6	5.5.1	neuplatňuje sa	
R.7	5.5.6	neuplatňuje sa	
S.1	6.2.1	9.2	
S.2	6.2.1 (a)	9.2	
S.3	6.2.1 (b)	9.2	
S.4	6.2.1 (c) až (f)	9.2	
S.5	6.2.1 (g) 6.3.1	9.3	
S.6	6.2.1	9.2	

Nasledujúca tabuľka poskytuje paralelné porovnanie medzi predchádzajúcimi kritériami posudzovania a novými požiadavkami systému riadenia bezpečnosti, ktoré sa vzťahujú iba na železničné podniky.

Tabuľka 2: Paralelné porovnanie – Kritériá/požiadavky na posudzovanie špecifické pre železničné podniky

<i>Nariadenie (EÚ) 1158/2010 č. kritéria</i>	<i>Nariadenie (EÚ) 2018/762 Príloha I č. požiadavky</i>	<i>ISO HLS Ustanovenie č.</i>	<i>Poznámka</i>
R.8	5.5.7	neuplatňuje sa	
R.9	5.5.8	neuplatňuje sa	

Nasledujúca tabuľka poskytuje paralelné porovnanie medzi predchádzajúcimi kritériami posudzovania a novými požiadavkami systému riadenia bezpečnosti, ktoré sa vzťahujú iba na manažérov infraštruktúry.

Tabuľka 3: Paralelné porovnanie – Kritériá/požiadavky na posudzovanie špecifické pre manažérov
infraštruktúry

Nariadenie (EÚ) 1169/2010 č. kritéria	Nariadenie (EÚ) 2018/762 Príloha II č. požiadavky	ISO HLS Ustanovenie č.	Poznámka
R.8	5.5.7	neuplatňuje sa	
R.9	5.5.8	neuplatňuje sa	
T.1	5.2.1	neuplatňuje sa	Bezpečný návrh a inštalácia infraštruktúry sú súčasťou životného cyklu aktíva.
T.2	3.1.2 5.4.1	neuplatňuje sa	Identifikácia technickej zmeny infraštruktúry sa nachádza najmä v bode 3.1.2. Riadenie technickej zmeny infraštruktúry sa nachádza najmä v bode 5.4.1.
T.3	3.1.2	neuplatňuje sa	Súlad s platnými predpismi zahŕňajúcimi návrh infraštruktúry sa nachádza najmä v bode 3.1.2.
U.1	5.1.1 5.1.3	neuplatňuje sa	Riadenie bezpečnosti infraštruktúry sa nachádza najmä v bode 5.1.1.
U.2	5.1.1	neuplatňuje sa	Riadenie bezpečnosti infraštruktúry na fyzických a/alebo prevádzkových hraniciach sa nachádza najmä v bode 5.1.1.
U.3	5.1.3 (c) 5.5.7	neuplatňuje sa	Riadenie bežnej a mimoriadnej prevádzky sa nachádza najmä v bode 5.1.3 (c).
U.4	5.1.2 5.2.3	neuplatňuje sa	
V.1	5.2.4 6.1.1	neuplatňuje sa	Údržba infraštruktúry sa nachádza najmä v bode 5.2.4. Audity a kontroly (ak sú relevantné) sú súčasťou monitorovacích činností.
V.2	5.2.4	neuplatňuje sa	Údržba infraštruktúry sa nachádza najmä v bode 5.2.4.
V.3	5.2.3	neuplatňuje sa	
W.1	5.1.3	neuplatňuje sa	
W.2	5.1.1	neuplatňuje sa	Riadenie bezpečnosti dopravnej kontroly a signalizačného systému na fyzických a/alebo prevádzkových hraniciach sa nachádza najmä v bode 5.1.1.
W.3	5.1.2 5.2.3	neuplatňuje sa	

Nasledujúca tabuľka poskytuje paralelné porovnanie medzi ISO HLS a novými požiadavkami systému riadenia bezpečnosti.

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

Tabuľka 4: Paralelné porovnanie – Štruktúra na vysokej úrovni ISO

ISO HLS Ustanovenie č.	Nariadenie (EÚ) 2018/762 č. požiadavky	Poznámka
4.1	1.1.1 (a) 1.1.1 (b)	
4.2	1.1.1 (c) 1.1.1 (d)	
4.3	1.1.1 (e) 1.1.1 (f)	
4.4	4.5.1.1 (a)	
5.1	2.1	
5.2	2.2	
5.3	2.3	
6.1	3.1.1 3.1.2	Spoločná bezpečnostná metóda posudzovania rizík sa používa na určenie toho, či zmena súvisí (alebo nesúvisí) s bezpečnosťou, a či je (alebo nie je) významná. „Virtuálne“ oddelenie vykonané ISO medzi strategickou úrovňou (ustanovenie 6 ISO HLS) a taktickou úrovňou (ustanovenie 8 ISO HLS) plánovania sa prehodnocuje vzhľadom na regulačný rámec EÚ a najmä uplatňovanie uvedenej spoločnej bezpečnostnej metódy (bez ohľadu na charakter zmien).
6.2	3.2.1 3.2.2 (a) 3.2.2 (d) 3.2.4	
7.1	4.1	
7.2	4.2	
7.3	4.3	
7.4	4.4	
7.5.1	4.5.1	
7.5.2	4.5.2	
7.5.3	4.5.3	

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

<i>ISO HLS Ustanovenie č.</i>	<i>Nariadenie (EÚ) 2018/762 č. požiadavky</i>	<i>Poznámka</i>
8.1	5.1 5.2 5.3 5.4 5.5	V súlade s usmerňovacím dokumentom ISO (N360) je zámerom ustanovenia 8 ISO HLS špecifikovať požiadavky, ktoré je potrebné zaviesť v rámci prevádzky organizácie, aby sa zabezpečilo splnenie požiadaviek systému riadenia, ako aj riešenie prioritných rizík a príležitostí. Okrem toho uvádza, že je možné predpísať dodatočné požiadavky (špecifické pre disciplínu) týkajúce sa plánovania a riadenia prevádzkových činností. V tomto zmysle sú požiadavky v bode 5.X v súlade s prístupom ISO. Predovšetkým nie sú rušivé pre obchodovanie spoločnosti, ale poskytujú dostatočný rámec pre kontrolu toho, ako budú kľúčové otázky bezpečnosti riadené v pracovných procesoch organizácie.
9.1	6.1	Pojem „monitorovanie“ sa vzťahuje na monitorovací rámec vymedzený v spoločnej bezpečnostnej metóde monitorovania, a preto má širší význam ako pojmy monitorovanie, meranie, analýza a hodnotenie, ktoré sú vymedzené v ustanovení 9.1 ISO HLS.
9.2	6.2	Vnútorne audity sú monitorovací nástroj v zmysle spoločnej bezpečnostnej metódy monitorovania. Aj keď ide o samostatnú požiadavku, jej účelom je dosiahnuť ciele monitorovania v súlade so spoločnou bezpečnostnou metódou monitorovania.
9.3	6.3	
10.1	7.1	
10.2	7.2	

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

Príloha 2 – Vzájomné uznávanie povolení, uznání alebo osvedčení výrobkov alebo služieb vydaných v súlade s právom Únie

Vydávajúci orgán môže v prípade jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia zväžiť osvedčenia vydané inými orgánmi, ako sú orgány posudzovania zhody ISO, aby zabránil duplicite posudzovania a dodatočným nákladom, ktoré znáša žiadateľ. Konečné rozhodnutie vždy prijíma vydávajúci orgán.

Vydávajúci orgán v súlade s článkom 3 ods. 12 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/763 na účely posúdenia žiadostí o jednotné bezpečnostné osvedčenia akceptuje povolenia, uznania alebo osvedčenia výrobkov alebo služieb, ktoré poskytli železničné podniky alebo ich dodávatelia, partneri či poskytovatelia, ktoré boli vydané v súlade s príslušným právom Únie, ako dôkaz o spôsobilosti železničných podnikov splniť príslušné požiadavky systému riadenia bezpečnosti pre príslušný typ výrobku alebo služby. Aj keď v práve Únie neexistuje rovnocenné ustanovenie pre posudzovanie žiadostí o bezpečnostné povolenia, vnútroštátne bezpečnostné orgány sa tiež vyzývajú, aby uplatňovali rovnakú zásadu.

V nasledujúcej tabuľke sú identifikované rôzne prípady, ktoré doteraz existujú v regulačnom rámci EÚ, a obsahuje názorné príklady typov výrobkov alebo služieb, na ktoré sa môžu vzťahovať jednotlivé prípady.

Tabuľka 5: Povolenia, uznania alebo osvedčenia pre výrobky alebo služby vydané v súlade s právom Únie

<i>Prípád</i>	<i>Typ výrobkov alebo služieb</i>	<i>Uplatniteľné právo Únie</i>	<i>Nariadenie (EÚ) 2018/762 č. požiadavky</i>	<i>Poznámka</i>
Osvedčenie subjektu zodpovedného za údržbu	Údržba vozidiel	článok 14 ods. 4 smernice (EÚ) 2016/798	5.2 5.3	V prípadoch stanovených v článku 14 ods. 4 smernice (EÚ) 2016/798 certifikácia subjektov zodpovedných za údržbu a za údržbárske dielne poskytuje dostatočné dôkazy o tom, že železničné podniky a manažéri infraštruktúry sú prostredníctvom svojho systému riadenia bezpečnosti schopní riadiť riziká súvisiace s údržbou nákladných vozňov vrátane využívania služieb dodávateľov.

<i>Prípád</i>	<i>Typ výrobkov alebo služieb</i>	<i>Uplatniteľné právo Únie</i>	<i>Nariadenie (EÚ) 2018/762 č. požiadavky</i>	<i>Poznámka</i>
Uznanie	Odborná príprava rušňovodičov	smernica 2007/59/ES rozhodnutie 2011/765/EÚ	4.2.2	Strediská odbornej prípravy by mali byť uznané príslušným orgánom za to, že poskytujú odborné kurzy pre rušňovodičov a uchádzačov o pozíciu rušňovodiča v súlade so smernicou 2007/59/ES. Strediská odbornej prípravy zohrávajú dôležitú úlohu pri zabezpečovaní toho, aby boli rušňovodiči kompetentní vykonávať úlohy súvisiace s bezpečnosťou, ktoré im boli pridelené. V tejto súvislosti by strediská odbornej prípravy mali byť kompetentné, pokiaľ ide o odbornú prípravu, ktorú vykonávajú, a ich uznanie kompetentným orgánom by v prípade potreby mal zohľadniť orgán bezpečnostnej certifikácie a vnútroštátny bezpečnostný orgán pri vykonávaní posúdenia systému riadenia kompetencií.
Preukaz a osvedčenie rušňovodiča	Spôsobilosť a vhodnosť rušňovodičov	smernica 2007/59/ES	4.2.1	Preukazy a osvedčenia vydané v súlade so smernicou 2007/59/ES poskytujú dostatočné dôkazy o vhodnosti a spôsobilosti rušňovodičov. To nebráni organizácii v tom, aby preukázala, že jej opatrenia týkajúce sa spôsobilosti a vhodnosti sú primerané.

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

<i>Prípád</i>	<i>Typ výrobkov alebo služieb</i>	<i>Uplatniteľné právo Únie</i>	<i>Nariadenie (EÚ) 2018/762 č. požiadavky</i>	<i>Poznámka</i>
Jednotné bezpečnostné osvedčenie	Údržba a prehliadky infraštruktúry Posunovanie Testovanie železničných koľajových vozidiel	článok 10 smernice (EÚ) 2016/798	5.3	Manažéri infraštruktúry môžu údržbou alebo prehliadkami svojej infraštruktúry externe poveriť spoločnosti, ktoré na trati prevádzkujú špeciálne vozidlá. Rovnako môžu byť prevádzkovatelia posunovania alebo testovania požiadaní, aby mali bezpečnostné osvedčenie. V uvedených prípadoch poskytuje jednotné bezpečnostné osvedčenie dostatočný dôkaz o tom, že železničné podniky a manažéri infraštruktúry sú prostredníctvom svojho systému riadenia bezpečnosti schopní riadiť riziká súvisiace s využívaním dodávateľov a poskytovateľov.
Povolenie na uvedenie na trh/povolenie typu vozidla	Povolenie (typu) vozidla	smernica (EÚ) 2016/797	5.2	Povolenie (typu) vozidla zabezpečuje prostredníctvom jeho návrhu, výroby, overenia a schválenia zhodu so základnými požiadavkami všetkých platných právnych predpisov (vrátane bezpečnosti), aby sa mohlo bezpečne používať v železničných sieťach, pre ktoré je určené na použitie v súlade s obmedzeniami a podmienkami používania špecifikovanými v technickom spise pre vozidlo/typ vozidla.

V konkrétnych prípadoch nemusí byť vlastníctvo osvedčenia (alebo jeho ekvivalentu) udeleného v súlade s právnymi predpismi Únie dostatočné na riadenie všetkých bezpečnostných rizík súvisiacich s výrobkami dodávanými železničným podnikom a manažérom infraštruktúry alebo službami využívanými železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry.

Napríklad železničné podniky sú v rámci partnerstva naďalej plne zodpovedné za bezpečnú prevádzku a teda aj za riadenie rizík súvisiacich s ich činnosťami vrátane zabezpečovania údržby vozidiel. Používanie bezpečnostného osvedčenia partnera jedným železničným podnikom ako prostriedku na riadenie rizík spojených so zabezpečovaním údržby nie je dostatočné, ak nie je podporované silnými, účinnými zmluvnými dojednaniami medzi partnermi. Tieto zmluvné dojednania musia byť spoločne vypracované a monitorované každým partnerom pri uplatňovaní postupov systému riadenia bezpečnosti, a sú tiež súčasťou každého systému riadenia bezpečnosti, preto podliehajú dohľadu príslušných vnútroštátnych bezpečnostných orgánov.

Jednotné bezpečnostné osvedčenie sa preto môže použiť ako prostriedok na kontrolu rizík spojených so zabezpečovaním údržby a ako prostriedok zhody na splnenie požiadaviek týkajúcich sa riadenia rizík spojených s údržbou vozidiel, ak sú splnené tieto tri podmienky:

1. *Medzi partnerskými železničnými podnikmi musia byť uzatvorené platné zmluvné dojednania, ktoré zahŕňajú aspekty týkajúce sa údržby vozidiel, napríklad:*
 - a) *výmena informácií opísaná v článku 5 nariadenia (EÚ) 445/2011,*
 - b) *technická podpora, ak je to vhodné, najmä pre platné systémy riadenia/zabezpečenia,*
 - c) *kontrola kapacít zmluvných údržbárskych dielní na poskytovanie údržby,*
 - d) *účinné monitorovanie vozidiel a výmena informácií vyplývajúcich z tohto monitorovania.*
2. *Tieto zmluvné dojednania sú vypracované ako výsledok posúdenia rizika a každý železničný podnik ich musí pravidelne monitorovať na základe spoločnej bezpečnostnej metódy monitorovania [nariadenie (EÚ) 1078/2012]. Výsledok tohto monitorovania si následne oba partnerské železničné podniky medzi sebou formálne vymieňajú.*
3. *Systém riadenia bezpečnosti oboch partnerov obsahuje vhodné procesy a postupy na splnenie podmienok 1 a 2.*

V ostatných prípadoch sa podľa vnútroštátnych právnych predpisov môže pre konkrétny typ výrobku alebo služby vyžadovať vydanie vnútroštátneho osvedčenia (alebo jeho ekvivalentu) príslušným orgánom (napr. vnútroštátnym bezpečnostným orgánom), ktoré by sa mohlo použiť aj ako dôkaz o schopnosti železničných podnikov alebo manažérov infraštruktúry splniť príslušné požiadavky delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2018/762. Napríklad vnútroštátne osvedčenia vydané subjektom zodpovedným za údržbu a/alebo údržbárskym dielňam pre vozidlá iné ako nákladné vozne môže tiež poskytnúť primeranú istotu, podobnú osvedčeniu subjektu zodpovedného za údržbu, o tom, že vozidlá, za ktoré sú z hľadiska údržby zodpovedné, sú v bezpečnom prevádzkovom stave.

Príloha 3 – Činnosti na vedľajších koľajach, zmluvné dojednania a partnerstvá

Činnosti na vedľajších koľajach

V tomto dokumente „vedľajšie koľaje“ znamenajú železničnú infraštruktúru napojenú na železničnú sieť, za ktorú nesie zodpovednosť manažér infraštruktúry [t.j. tá časť infraštruktúry železničného systému, ktorá patrí do rozsahu pôsobnosti smernice (EÚ) 2016/798]. Vedľajšie koľaje môžu alebo nemusia byť súčasťou tejto železničnej siete v závislosti od transpozície uvedenej smernice v každom členskom štáte.

Činnosti vykonávané na vedľajších koľajach, ako je nakladanie vozňov, sú priemyselné činnosti, ktoré sa následne prepájajú so špecifickými železničnými činnosťami, ako sú zostavenie, príprava a pohyb súpravy vozidiel, ktorými môžu byť vlaky alebo ktoré sa budú používať vo vlakoch. To zahŕňa spájanie rôznych vozidiel tak, aby tvorili súpravy vozidiel alebo vlakov, a ich pohyb.

Týmito vedľajšími koľajami môžu byť (nie však výlučne):

- *infraštruktúra používaná na parkovanie železničných vozidiel medzi prevádzkami,*
- *intermodálne terminály,*
- *infraštruktúra používaná na služby pre osobné vozidlá, ako je upratovanie alebo ľahká údržba,*
- *infraštruktúra patriaca do údržbárskej dielne a riadená údržbárskou dielňou pre železničné vozidlá,*
- *priemyselné oblasti alebo závody, v ktorých sa vykonávajú priemyselné činnosti nakladky/vykládky nákladných vozňov.*

Činnosti vykonávané na vedľajších koľajach vykonáva „prevádzkovateľ vedľajších koľají“. Prevádzkovateľom vedľajších koľají môže byť železničný podnik, manažér infraštruktúry, poskytovateľ služieb (napr. čistenie osobných vozidiel), priemyselná organizácia (napr. chemický závod nakladajúci/vykládajúci cisternové vozne) či dokonca subdodávateľ tejto priemyselnej organizácie. V prvom prípade prijala organizácia obchodné rozhodnutie stať sa železničným podnikom alebo je železničným podnikom, ktorý okrem svojich súčasných železničných činností plánuje riadiť vedľajšie trate. V druhom prípade je manažérom infraštruktúry manažér infraštruktúry pre vedľajšie koľaje alebo pôsobí ako železničný podnik na základe jeho bezpečnostného povolenia.

„Prevádzkovateľ vedľajších koľají“ riadi riziká spojené s ochranou zdravia a bezpečnosti pri práci prostredníctvom svojho systému riadenia bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci, zavedeného v súlade s medzinárodnými a vnútroštátnymi právnymi predpismi. Ak „prevádzkovateľ vedľajších koľají“ nie je železničný podnik, v tomto systéme riadenia sa zohľadňujú povinnosti v oblasti zdravia a bezpečnosti týkajúce sa externých pracovníkov, najmä pracovníkov železničných podnikov, napríklad keď do vedľajších koľají vstupujú rušňovodiči. Železničný podnik súčasne riadi riziká spojené s bezpečnosťou a ochranou zdravia pri práci prostredníctvom svojho systému riadenia bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci v súlade s medzinárodnými a vnútroštátnymi právnymi predpismi.

Prípád 1: Prevádzkovateľom vedľajších koľají je železničný podnik „Y“

Tento železničný podnik riadi prostredníctvom svojho systému riadenia bezpečnosti riziká spojené s so svojou prevádzkou železničnej dopravy na svojej infraštruktúre vedľajších koľají a v železničnej sieti, za ktorú nesie zodpovednosť manažér infraštruktúry. Toto riadenie rizík zahŕňa riziká spojené s poškodením vozidiel spôsobeným všetkými činnosťami vykonávanými na vedľajších koľajach, a to vrátane zostavy, prípravy a jazdy vlakov.

V praxi je niekedy ťažké určiť zodpovedný železničný podnik. Napríklad vlak železničného podniku „X“ prichádza na vedľajšiu koľaj (rušňovodič a lokomotíva sú prenájaté) a železničný podnik „Y“, ktorý pôsobí na vedľajšej koľaji, ho prevezme ako nový vlak (rušňovodič a lokomotíva sú prenájaté) a medzitým je potrebné vykonať činnosti na vedľajších koľajach. V takomto prípade sa uplatňuje uvedená zásada bezpečnosti. Existujú spoločné riziká rozhrania, ktoré je potrebné zohľadniť v systéme riadenia bezpečnosti železničného podniku

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

„Y“ (napr. poškodenie vozidiel spôsobené činnosťami na vedľajších koľajach, ako je nakládka). Okrem toho sa musí zväžiť aj prenos informácií o vozidlách zo železničného podniku „X“ do železničného podniku „Y“. Patrí sem aj uistenie, že vozidlo je v bezpečnom prevádzkovom stave, keď ho železničný podnik „X“ prevedie prevádzkovateľovi vedľajších koľají, a podobne, keď sa prevádza ďalej prostredníctvom železničného podniku „Y“. Železničný podnik „Y“ zodpovedný za činnosti na vedľajších koľajach je naďalej plne zodpovedný za riadenie rizík spojených s údržbárskymi činnosťami, ktoré sa na ňom vykonali.

Prípád 2: Prevádzkovateľom vedľajších koľají nie je železničný podnik

Možno vziať do úvahy štyri čiastkové prípady:

- **Čiastkový prípad 2.1**, keď je prevádzkovateľ vedľajších koľají manažérom infraštruktúry.
- **Čiastkové prípady 2.2 a 2.3**, keď prevádzkovateľ koľají, ktorý nie je manažérom infraštruktúry, vykonáva činnosti iba na svojej vlastnej infraštruktúre, ale nie v železničnej sieti, za ktorú nesie zodpovednosť manažér infraštruktúry.
- **Čiastkový prípad 2.4** zahŕňa železničné činnosti vykonávané prevádzkovateľom vedľajších koľají, ktorý nie je manažérom infraštruktúry, a to v železničnej sieti, za ktorú nesie zodpovednosť manažér infraštruktúry.

Čiastkový prípad 2.1: Ak vedľajšie koľaje spoločne využívajú železničný podnik(-y) a manažér infraštruktúry (alebo iná organizácia konajúca v jeho mene), každý železničný podnik musí byť na základe zmluvných dojednaní informovaný o všetkých bezpečnostných udalostiach, ku ktorým došlo počas činností manažéra infraštruktúry. Patria sem škody, nehody a incidenty súvisiace s vozidlami.

Tieto zmluvné dojednania sa riadia príslušným systémom riadenia bezpečnosti každého železničného podniku a systémom riadenia bezpečnosti manažéra infraštruktúry.

Železničný podnik riadi prostredníctvom svojho systému riadenia bezpečnosti riziká spojené so svojou vlastnou prevádzkou vo vzťahu k prijatým informáciám.

Čiastkový prípad 2.2: Zostavenie a prípravu vlaku zabezpečuje železničný podnik (spriahadlá, príprava) na infraštruktúre vedľajších koľají. Železničný podnik musí byť na základe zmluvných dojednaní informovaný o všetkých (bezpečnostných) udalostiach, ku ktorým došlo počas činností prevádzkovateľa vedľajších koľají (nakládka alebo čistenie). Patria sem škody, nehody a incidenty súvisiace s vozidlami.

Týmito zmluvnými dojednaniami sa riadi systém riadenia bezpečnosti železničného podniku.

Železničný podnik riadi prostredníctvom svojho systému riadenia bezpečnosti riziká spojené so svojou vlastnou nasledujúcou prevádzkou vo vzťahu k prijatým informáciám.

Čiastkový prípad 2.3: Zostavenie vlaku úplne/čiastočne vykonáva prevádzkovateľ vedľajších koľají alebo organizácia pracujúca v mene prevádzkovateľa vedľajších koľají.

Po zostavení vlaku sa tento prevedie do jedného železničného podniku.

Tak ako v čiastkovom prípade 2.2 musí byť železničný podnik na základe zmluvných dojednaní informovaný o všetkých udalostiach, ku ktorým došlo počas činností prevádzkovateľa vedľajších koľají (nakládka alebo čistenie) a počas zostavenia vlaku. Medzi tieto udalosti patria škody, nehody a incidenty súvisiace s vozidlami.

Týmito zmluvnými dojednaniami sa riadi systém riadenia bezpečnosti železničného podniku.

Železničný podnik riadi prostredníctvom svojho systému riadenia bezpečnosti riziká spojené so svojou vlastnou prevádzkou vo vzťahu k prijatým informáciám.

Čiastkový prípad 2.4: Tento čiastkový prípad dopĺňa čiastkový prípad 2.3. Preto sa ďalej uvádza iba dodatočná povinnosť železničného podniku.

Prevádzkovateľ vedľajších koľají posunuje vlaky alebo súpravy vozidiel z jeho železničnej infraštruktúry do železničnej siete, za ktorú nesie zodpovednosť manažér infraštruktúry.

Napríklad:

- *posunuje vlak alebo súpravy vozidiel z obslužného dvora na nástupištia osobnej stanice alebo do depa blízko osobnej stanice,*
- *posunuje vlak alebo súpravy vozidiel z priemyselného zariadenia do výmenného bodu (výmenná vedľajšia koľaj) blízko nákladnej stanice.*

Prevádzkovateľ vedľajších koľají nie je ani železničný podnik, ani manažér infraštruktúry, ale na činnosti vykonávané v sieti manažéra infraštruktúry sa musí vzťahovať jednotné bezpečnostné osvedčenie alebo bezpečnostné povolenie.

Na železničné činnosti vykonávané prevádzkovateľom vedľajších sietí v železničnej sieti, za ktorú nesie zodpovednosť manažér infraštruktúry, sa vzťahuje buď jednotné bezpečnostné osvedčenie železničného podniku, alebo bezpečnostné povolenie manažéra infraštruktúry. To znamená, že železničný podnik alebo manažér infraštruktúry musia riadiť riziká spojené s činnosťami, ktoré vykonáva prevádzkovateľ vedľajších koľají na základe dojednaní v záujme riadenia subdodávateľov v ich systéme riadenia bezpečnosti.

Vo všetkých prípadoch musia železničný podnik a manažér infraštruktúry presne opísať rozsah všetkých svojich železničných činností a svojich činností, ktoré sú prepojené s inými železničnými činnosťami v záujme účinnosti dohľadu nad systémom riadenia bezpečnosti zo strany vnútroštátnych bezpečnostných orgánov. Schopnosť železničných podnikov a manažérov infraštruktúry jasne a úplne opísať svoje operácie, ako aj iné činnosti, ktoré sú prepojené so železničnými činnosťami, je nevyhnutná na zabezpečenie účinnosti systému riadenia bezpečnosti a účinnosti dohľadu vnútroštátneho bezpečnostného orgánu.

Zmluvné dojednania vo všetkých uvedených čiastkových prípadoch musia jasne (nie však výlučne) obsahovať:

- *čo musí urobiť každá zmluvná strana,*
- *očakávanú kvalitu výstupov/služieb,*
- *priradenie úloh a povinností,*
- *aké informácie, kedy a akým spôsobom sa budú vymieňať medzi zmluvnými stranami. Tieto informácie zahŕňajú hlásenia udalostí opísaných vo všetkých uvedených čiastkových prípadoch, a najmä charakteristiku infraštruktúry vedľajších koľají, ako sú rýchlostné obmedzenia, hmotnostné limity alebo podmienky prevádzky,*
- *požiadavky na kompetencie,*
- *požiadavky týkajúce sa bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci (vyplývajúce z posúdenia rizika, vnútroštátnych požiadaviek atď.).*

Zmluvné dojednania a partnerstvá

Železničný podnik je zodpovedný za zaistenie bezpečnej jazdy vlaku tým, že koordinuje a riadi vlakovú prevádzku. Zmluvné dohody (ktoré spravidla pozostávajú z rámcových dohôd, osobitných dohôd a príloh) predstavujú základ pre účinnú spoluprácu medzi jednotlivými železničnými podnikmi, či už ide o nových alebo existujúcich účastníkov, a musia byť v súlade s ustanoveniami európskych a vnútroštátnych právnych predpisov a iných platných požiadaviek.

Železničný podnik musí preto riadiť riziká súvisiace s jeho činnosťami vrátane spolupráce s partnermi a využívaním (sub)dodávateľov. Vnútroštátny bezpečnostný orgán následne dohliada na to, aby si železničný podnik plnil svoje právne povinnosti transparentným a dôsledným spôsobom.

Železničné podniky nemôžu svojou zodpovednosťou za bezpečnosť v oblasti koordinácie a riadenia bezpečnej jazdy vlakov externe poveriť iný subjekt. To však nepoškodzuje existenciu režimov spolupráce medzi železničnými podnikmi. Uvedené základné zásady sa vzťahujú aj na spoluprácu medzi železničnými podnikmi. Železničný podnik zodpovedný za zaistenie bezpečnej jazdy vlakov musí byť jasne identifikovaný vo všetkých dohodách medzi zainteresovanými stranami a musí vlastniť jednotné bezpečnostné osvedčenie. Tento železničný podnik buď priamo riadi zdroje (personál, vozidlá) prostredníctvom svojho systému riadenia bezpečnosti, alebo môže rozhodnúť o zadaní (čiastočne alebo úplne) využívania zdrojov (napr. lízing vozidiel, najímanie rušňovodičov) inej strane. V takom prípade je železničný podnik naďalej zodpovedný za riadenie rizík spojených s využívaním (sub)dodávateľov, a to monitorovaním plnenia zmluvy prostredníctvom svojho systému riadenia bezpečnosti v súlade s [nariadením \(EÚ\) 1078/2012](#), a preto musí overiť, či sú tieto zdroje v súlade s právnymi a inými platnými bezpečnostnými požiadavkami (napr. či sú vozidlá v bezpečnom prevádzkovom stave, zlučiteľnosť trás, odborná príprava zamestnancov, či majú rušňovodiči platný preukaz a osvedčenie pre konkrétnu trasu).

Jednotné bezpečnostné osvedčenie vydané bezpečnostným certifikačným orgánom (a pod príslušným dohľadom vnútroštátneho bezpečnostného orgánu) zmluvnej strane (t. j. partnerovi alebo subdodávateľovi) môže železničnému podniku zodpovednému za bezpečnú prevádzku poskytnúť dostatočnú záruku, že mechanizmy systému riadenia bezpečnosti spĺňajú príslušné požiadavky. Zmluvné dojednania zahŕňajú prenos informácií týkajúcich sa bezpečnosti (napr. predchádzajúci čas odpočinku rušňovodičov) medzi zmluvnými stranami.

Zásady, na ktorých je založená spolupráca medzi železničnými podnikmi, zostávajú rovnaké bez ohľadu na režimy spolupráce, t. j. partnerstvo alebo využívanie subdodávateľov (čiastočne alebo úplne) na vykonávanie železničných činností v rámci vnútroštátnej alebo cezhraničnej prevádzky. Charakter a rozsah opatrení, ktoré majú železničné podniky zaviesť, a miera, do akej musí vnútroštátny bezpečnostný orgán dohliadať na tieto mechanizmy spolupráce, sú primerané miere spolupráce medzi železničnými podnikmi.

Napríklad cezhraničná spolupráca medzi železničnými podnikmi (t. j. využívanie externých vozidiel a/alebo zamestnancov) si pravdepodobne vyžaduje väčšiu kontrolu než iné režimy spolupráce, pretože prevádzka sa odovzdáva inému železničnému podniku s odlišnými jazykmi a prevádzkové predpisy pre koľajové vozidlá sa medzi jednotlivými členskými štátmi môžu líšiť. Naproti tomu by si prenajímanie externých rušňovodičov alebo vozidiel zjavne vyžadovalo menej monitorovania a v dôsledku toho menej činností dohľadu zo strany vnútroštátneho bezpečnostného orgánu.

Príloha 4 – Kultúra bezpečnosti

Úvod do kultúry bezpečnosti a stratégie na zlepšenie kultúry bezpečnosti

Kultúra vzniká na základe interakcií ľudí v ich každodennom živote a prispieva k vymedzeniu očakávaní týkajúcich sa správania a noriem spoločnosti. Kultúra je zložitá koncepcia zahŕňajúca množstvo faktorov, ktoré sa postupom času vyvíjajú v závislosti od okolností, prostredia a skúseností národa, štátu, spoločnosti a/alebo organizácie.

Kultúra bezpečnosti sa týka prvkov kultúry, ktoré sa konkrétne týkajú bezpečnosti. Aj keď je možné uviesť opis niektorých prispievateľov ku kultúre bezpečnosti, nie je možné zhromaždiť všetky informácie, ktoré zahŕňajú kultúru bezpečnosti. Neexistuje žiadne jednotné objektívne vedecké meranie kultúry bezpečnosti. Je to preto, že faktory, ktoré k tomu prispievajú, sa líšia, a to nielen medzi organizáciami, ale aj v rámci nich. Jednotlivé oddelenia majú rôzne bezpečnostné požiadavky a potreby, napríklad prevádzkové a finančné, a od nich sa bude odvíjať prevládajúca kultúra bezpečnosti. Externé faktory, ako sú regulačné požiadavky, úroveň vzdelania, spoločenské štruktúry, ako aj národná kultúra, takisto prispievajú ku kultúre bezpečnosti organizácie.

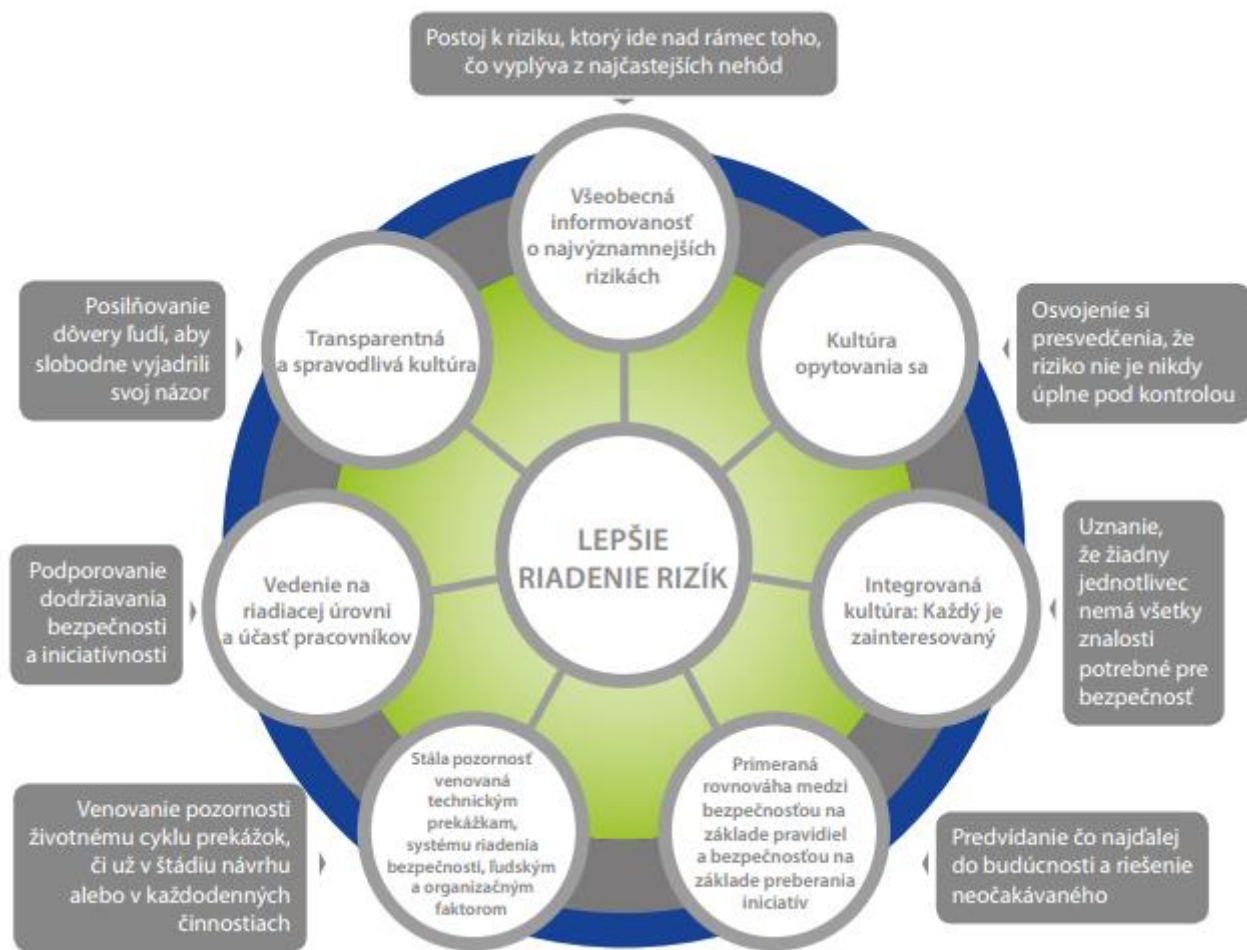
Kultúra bezpečnosti je zavedený pojem. Chýba mu však odsúhlasené vymedzenie pojmu. Nedostatočné vymedzenie pojmu znamenalo, že teoretická diskusia a praktické uplatňovanie sa do určitej miery odklonili, a to, čo je v podstate je spoločenský výtvor, sa zmenilo na charakteristiky dobrej kultúry bezpečnosti.

Na základe toho jednoduchým spôsobom, ako opísať kultúru bezpečnosti, je zamerať sa na faktory, ktoré prispievajú k správaniu. Systém riadenia bezpečnosti poskytuje základ tým, že sa v ňom prostredníctvom politik a postupov vymedzuje a predpisuje to, čo sa vyžaduje. V utópii by bol systém riadenia bezpečnosti dokonalý a všetci predstavitelia manažmentu a zamestnanci by s ním dodržiavali súlad. Utópia je, žiaľ, utópia a manažment aj zamestnanci sa usilujú porozumieť obsahu systému riadenia bezpečnosti na základe svojich hodnôt, postojov a presvedčení vyplývajúcich z osobnej skúsenosti v kombinácii s normami správania na pracovisku a v spoločnosti. Ak má systém riadenia bezpečnosti zmysel a existuje kultúra dodržiavania súladu, výsledkom bude vhodné správanie. Ak to tak nie je, bude dochádzať k individuálnym výkladom a uplatňovaniu alternatívnych riešení. Tieto riešenia budú založené na faktoroch váhy jednotlivého posúdenia rizika, ktoré majú vplyv na prijaté rozhodnutia. Posúdenie rizika nebude zamerané iba na skutočné riziko, ale bude zahŕňať aj faktory súvisiace s vhodnosťou, rizikom prichytenia, slovami a skutkami manažmentu atď. Vzájomná závislosť medzi systémom riadenia bezpečnosti, zmyslom a správaním preto vymedzuje kultúru bezpečnosti.

Meranie kultúry bezpečnosti si vyžaduje náhľad do troch faktorov a ich vzájomnú závislosť. Ako už bolo uvedené, neexistuje žiadne jednotné objektívne vedecké meranie kultúry bezpečnosti. Namiesto toho sa môžu analyzovať charakteristiky, ktoré majú vplyv na kultúru bezpečnosti so zreteľom na tieto tri faktory.

Napríklad politické vyhlásenie ako „bezpečnosť na prvom mieste“ môže byť nasledované preskúmaním toho, čo to znamená pre zamestnancov – či v to vlastne veria, či manažment robí to, čo tvrdí, ako sa prijímajú rozhodnutia a z akých dôvodov, ako organizácia reaguje pod tlakom atď. Podobne možno preskúmať iné faktory, napríklad priebežné vzdelávanie a kritický postoj. Kombinácia výsledkov analýzy poskytne obraz o súčasnom stave kultúry. Postupom času možno vytvoriť komplexný obraz, ktorý umožní prijať presvedčivejšie závery.

Na pochopenie kultúry bezpečnosti v organizácii odborníci a výskumní pracovníci vytvorili modely, ktoré zahŕňajú obvykle súbor atribútov pozitívnej kultúry bezpečnosti. **Obrázok** predstavuje jeden príklad takéhoto modelu založeného na nedávnej práci Inštitútu pre kultúru priemyselnej bezpečnosti (ICSI).



Obrázok 4: Atribúty kultúry bezpečnosti

Na základe modelu ICSI existuje vzájomný vzťah medzi väčšinou prvkov systému riadenia bezpečnosti a prevažujúcimi atribútmi kultúry bezpečnosti, ako je uvedené v tabuľke 6.

Tabuľka 6: Vzťah medzi požiadavkami systému riadenia bezpečnosti a atribútmi kultúry bezpečnosti

Prvky systému riadenia bezpečnosti	Požiadavka spoločnej bezpečnostnej metódy riadenia rizika pre systém riadenia bezpečnosti	Atribúty kultúry bezpečnosti
Vodcovstvo a záväzok	2.1	<ul style="list-style-type: none"> kultúra kladenia otázok transparentná a spravodlivá kultúra vodcovstvo manažmentu a účasť pracovníkov
Bezpečnostná politika	2.2	Vodcovstvo manažmentu a účasť pracovníkov
Štruktúra a povinnosti	2.3	Integrovaná kultúra (so zapojením všetkých)

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

<i>Prvky systému riadenia bezpečnosti</i>	<i>Požiadavka spoločnej bezpečnostnej metódy riadenia rizika pre systém riadenia bezpečnosti</i>	<i>Atribúty kultúry bezpečnosti</i>
Zapojenie zamestnancov a iných strán	2.4	<ul style="list-style-type: none"> transparentná a spravodlivá kultúra integrovaná kultúra (so zapojením všetkých) vodcovstvo manažmentu a účasť pracovníkov
Posúdenie rizika	3.1	<ul style="list-style-type: none"> vzájomná informovanosť o najvýznamnejších rizikách stála pozornosť venovaná technickým prekážkam, systému riadenia bezpečnosti, ľudským a organizačným faktorom primeraná rovnováha medzi bezpečnosťou na základe pravidiel a bezpečnosťou na základe preberania iniciatív
Bezpečnostné ciele a plánovanie	3.2	–
Zdroje	4.1	Integrovaná kultúra (so zapojením všetkých)
Kompetencie	4.2	<ul style="list-style-type: none"> transparentná a spravodlivá kultúra integrovaná kultúra (so zapojením všetkých)
Informovanosť	4.3	Vzájomná informovanosť o najvýznamnejších rizikách
Informácie a komunikácia	4.4	Transparentná a spravodlivá kultúra
Zdokumentované informácie/Dokumentácia o systéme riadenia bezpečnosti	4.5	Stála pozornosť venovaná technickým prekážkam, systému riadenia bezpečnosti, ľudským a organizačným faktorom
Integrácia ľudských a organizačných faktorov	4.6	–
Prevádzkové činnosti	5.1	<ul style="list-style-type: none"> vzájomná informovanosť o najvýznamnejších rizikách kultúra kladenia otázok citlivá rovnováha medzi bezpečnosťou na základe pravidiel a bezpečnosťou na základe preberania iniciatív
Správa aktív	5.2	Vzájomná informovanosť o najvýznamnejších rizikách

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

<i>Prvky systému riadenia bezpečnosti</i>	<i>Požiadavka spoločnej bezpečnostnej metódy riadenia rizika pre systém riadenia bezpečnosti</i>	<i>Atribúty kultúry bezpečnosti</i>
Dodávatelia, partneri a poskytovatelia	5.3	<ul style="list-style-type: none"> transparentná a spravodlivá kultúra integrovaná kultúra (so zapojením všetkých)
Riadenie zmien	5.4	–
Riadenie núdzových situácií	5.5	citlivá rovnováha medzi bezpečnosťou na základe pravidiel a bezpečnosťou na základe preberania iniciatív
Monitorovanie	6.1	kultúra kladenia otázok
Vnútorň audit	6.2	-
Preskúmanie manažmentom	6.3	-
Zlepšovanie/Poučenie z nehôd a incidentov	7.1	<ul style="list-style-type: none"> kultúra kladenia otázok transparentná a spravodlivá kultúra
Sústavné zlepšovanie	7.2	<ul style="list-style-type: none"> kultúra kladenia otázok transparentná a spravodlivá kultúra

Viac informácií o modeli ICSI sa nachádza na ich webovom sídle (<http://www.icsi.eu.org>).

Jeden príklad stratégie na zlepšenie kultúry bezpečnosti železníc vo veľkej spoločnosti: Program PRISME realizovaný v SNCF (Francúzsko)

V roku 2014 SNCF v nadväznosti na počet vážnych železničných nehôd a následných nehôd na pracovisku uskutočnil veľký prieskum, ktorý sponzoroval generálny riaditeľ, s cieľom porozumieť tomu, ako zamestnanci vnímajú bezpečnosť.

„Dotazník bol vypracovaný po konzultácii s 20-timi cieľovými skupinami v období od apríla do mája 2014. Boli zvážené všetky činnosti a všetky hierarchické úrovne. Na zabezpečenie dôveryhodnosti vykonal nezávislý inštitút prieskum na základe metódy CAWI (Počítačová pomoc pre webový rozhovor) prístupnej cez súkromné počítače, smartfóny a tablety v zhode s normou ISO 20252.“

"Oslovené skupiny priniesli veľmi cenné informácie ako napr. potrebu zjednodušiť dokumentáciu."

Táto iniciatíva sa ukázala ako úspešná, keďže na dotazník odpovedalo viac ako 53 000 z približne 150 000 zamestnancov.

Výsledkom bola konsenzuálna diagnóza, ktorá zdôraznila potrebu uprednostniť dialóg a podporiť podávanie správ od všetkých zamestnancov. Nevyhnutnosťou na neustále zvyšovanie bezpečnosti sa ukázala hlboká kultúrna zmena, ktorá podporuje proaktívne postoje na všetkých úrovniach spoločnosti a nie reaktívny prístup k jednotlivým udalostiam.

Vrcholoví manažéri sa preto zaviazali implementovať **politiku všeobecnej bezpečnosti spoločnosti**, ktorá sa zameriava na dosiahnutie úrovne bezpečnosti výnimočnosti, ktorá uvádza, že bezpečnosť je najvyššou hodnotou na zozname firemných hodnôt a tiež aj nevyhnutným prostriedkom na dosiahnutie vynikajúcej výkonnosti.

Pracovná skupina na základe prieskumu a ďalšieho benchmarkingu vypracovala ambiciózny akčný plán nazvaný PRISME, ktorý pozostáva zo šiestich prvkov. Prieskum uskutočnený v novembri 2015 ukázal, že tieto prvky boli uznané ako "dôležité" a "veľmi dôležité" až od 93% zamestnancov.

Tieto prvky sú:

- *rozvíjať "proaktívne" správanie: učiť sa z chýb a problémov;*
- *vytvoriť systém založený na analýze „rizík“: predvídať, identifikovať a stanoviť priority akcií;*
- *riadiť "rozhrania": bojovať proti rozdeleniu a lepšie spolupracovať;*
- *"zjednodušiť" procesy, dokumentáciu a spôsoby prevádzky: prispôbiť ich skutočnej práci na zvýšenie efektívnosti;*
- *vytvoriť "manažérske" prostredie, ktoré by pomohlo každému osobne: znížiť riziko nehôd na najnižšiu možnú úroveň;*
- *získať nástroje a inovatívne "zariadenia": poskytovať moderné metódy práce všetkým, bezpečné prostredie a bezpečnú sieť.*

V rámci programu PRISME boli implementované tieto konkrétne opatrenia:

- *jednodňové školenie o ľudských a organizačných faktoroch pre 8 000 manažérov;*
- *rozvoj a podpora transparentnej a spravodlivej kultúry;*
- *zdokonalenie nástrojov na komunikáciu a šírenie informácií (2-mesačná bezpečnosť), indikátory, bezpečnostný blesk);*
- *revízia systému riadenia bezpečnosti a bezpečnostných pravidiel;*
- *zlepšenie analýzy rizík s cieľom lepšie zvážiť systémové aspekty.*

Zatiaľ, čo sa v súčasnosti posudzuje účinnosť programu, zistených už bolo niekoľko výhod:

- *zlepšenie kvality vyšetřovania incidentov s ohľadom na organizačné faktory;*
- *vylepšené spontánne hlásenie problémov a problémov zo strany zamestnancov;*
- *lepšia komunikácia;*
- *správanie vedenia je vnímané zo strany zamestnancov s väčšou podporou a proaktívne.*

Príloha 5 – Ľudské a organizačné faktory

Úvod do ľudských a organizačných faktorov

Ľudské a organizačné faktory predstavujú multidisciplinárnu oblasť zameranú na spôsob zvýšenia bezpečnosti, posilnenie výkonnosti, ako aj zvýšenie spokojnosti používateľov. Ľudské a organizačné faktory predstavujú prístup zameraný na používateľa, t. j. návrh je založený na explicitnom chápaní používateľov, úloh a prostredí. Východiskom sú vždy schopnosti a obmedzenia používateľa a to, ako sú ovplyvnené a ako navzájom pôsobia so systémami, s ktorými prichádzajú do kontaktu počas plnenia úloh. Cieľom je určiť, ako čo najlepšie splniť úlohu bezpečným a efektívnym spôsobom. Dôraz sa kladie na použiteľnosť. Ľudské a organizačné faktory sa používajú ako aktívny prostriedok na zabezpečenie dobrých procesov navrhovania, aj ako reaktívny prostriedok na identifikáciu kľúčových problémov, keď sa niečo pokazí.

Napríklad pri navrhovaní nových vozidiel nestačí použiť iba konštrukčné normy. Mali by sa zapojiť rušňovodiči, vlakvedúci a personál údržby, ktorí by prispeli svojimi skúsenosťami a poznatkami o tom, ako bezpečne a efektívne plniť úlohy. Môže to súvisieť napríklad s konkrétnymi problémami stanice alebo trate, dostupnosťou a prístupom pre pracovníkov údržby, prioritami úloh na stanovišti, požiadavkami na komunikáciu alebo správaním cestujúcich na staniciach.

Zahrnutie vedomostí a skúseností rôznych prevádzkovateľov sa najlepšie dosiahne pomocou opakovaného procesu, v ktorom používateľ hodnotí projektovanie a vývoj vlaku sústavne v priebehu navrhovania a vývoja. Prispieva sa tak k prevencii bežnej chyby v projektovaní, t. j. treba sa zamerať na interakciu človeka s jednotlivými systémami namiesto plnenia úlohy vo všeobecnosti. Napríklad rôzni dodávatelia majú rôzne predstavy o tom, ako by sa mali určiť priority výstražného systému, a bez holistickej perspektívy je používateľ nakoniec často zahltený informáciami s obmedzeným významom pre plnenie úlohy. Len preto, že technický návrh poskytuje príležitosť na zobrazenie informácií, tieto však používateľ nemusí potrebovať. Analýza ľudských a organizačných faktorov pomáha rozlišovať medzi tým, čo je potrebné vedieť a čo by bolo dobré mať.

Ľudské a organizačné faktory spočívajú v zaujatí systematického hľadiska, t. j. nezameriavajú sa iba na ľudské, technologické a organizačné faktory ako také, ale zdôrazňujú aj interakcie medzi jednotlivými faktormi. Napríklad ak bol rušňovodič zapojený do incidentu, napr. prejedenie návestidla v polohe STOJ, medzi navrhované faktory, ktoré sa majú preskúmať (nie vyčerpávajúci zoznam), patria únava, kognitívne preťaženie, kompetencie atď., (človek), vplyv technológie na výkonnosť, ako sú rozhrania človek-systém, plán, umiestnenie návestidla (technológia) vplyv organizácie na výkonnosť, ako je odborná príprava, systém riadenia bezpečnosti, organizačné priority (organizácia), ako aj interakcia medzi týmito tromi oblasťami, ako je vplyv obstarávania na návrh alebo riadenie zmien pri zavádzaní nového návrhu.

Metódy sa získavajú z mnohých rôznych oblastí, napríklad experimentálnej psychológie, priemyselného inžinierstva, organizačnej psychológie, sociológie, manažmentu, kognitívneho inžinierstva, ergonómiky, informatiky a bezpečnostného inžinierstva. Keďže ťažisko ľudských a organizačných faktorov je na používateľovi, bežne používanou metódou je analýza úloh. Projektant na základe analýzy úloh pochopí úlohy, ktoré majú byť vykonané, a to, ako súvisia so systémami, s ktorými používateľ prichádza do styku, a organizačnými podmienkami, ktoré ovplyvňujú výkonnosť. Na základe analýzy úloh možno vykonať ďalšiu analýzu, napríklad interakciu medzi človekom a systémom, pracovného zaťaženia, ľudskej spoľahlivosti/rizika, antropometriu a biometrickú analýzu. Kľúčom je zabezpečiť, aby používateľ mal čo najlepšiu pracovnú situáciu pre bezpečný a efektívny výkon.

Nasledujúce odkazy môžu poskytnúť ďalšie informácie o ľudských a organizačných faktoroch:

- Salvendy, G. (2012). *Handbook of Human Factors and Ergonomics (Príručka ľudských faktorov a ergonómie)*. New Jersey: Wiley & Sons. ISBN-13: 978-0470528389

- *Wickens, C.D., Lee, J.D., Liu, Y a Gordon Becker, S.E (2004). An Introduction to Human Factors Engineering (Úvod do inžinierstva ľudských faktorov). New Jersey: Pearson Education. ISBN-13: 978-0131837362*

Stratégia na podporu integrácie ľudských a organizačných faktorov do systému riadenia bezpečnosti

Organizácia by mala poskytnúť stratégiu na zabezpečenie toho, aby sa vedomosti o ľudských faktoroch, metódy a prístup orientovaný na človeka systematicky a konzistentne uplatňovali na všetky relevantné procesy v rámci organizácie. Takýto prístup znamená zväžiť najprv potreby, schopnosti a správanie ľudí, a potom ich navrhnuť tak, aby vyhovovali týmto potrebám, schopnostiam a správaniu.

Stratégia v oblasti ľudských a organizačných faktorov by mala obsahovať prvky s odkazom na:

Vodcovstvo

- **Vodcovstvo a záväzok**
 - *záväzok manažmentu v oblasti ľudských a organizačných faktorov je jasne uvedený v politikách a cieľoch,*
 - *existuje proces/usmernenie, ktorými sa preukazuje, ako by sa ľudské a organizačné faktory mali uplatňovať v projektoch,*
 - *ľudské a organizačné faktory sú neoddeliteľnou súčasťou procesu návrhu a riadenia projektov.*
- **Bezpečnostná politika**
 - *v bezpečnostnej politike sa jasne uvádza, že hľadisko ľudských a organizačných faktorov by sa malo uplatňovať vo všetkých procesoch súvisiacich s bezpečnosťou.*
- **Organizačné úlohy, povinnosti, zodpovednosti a oprávnenia**
 - *jasne vymedzené úlohy, zodpovednosti a povinnosti odborníka na ľudské a organizačné faktory zodpovedať sa,*
 - *existuje proces, ako sa odborníci na ľudské a organizačné faktory pravidelne zúčastňujú na projektoch a procesoch.*

Plánovanie

- **Opatrenia na riešenie rizík**
 - *opis toho, ako sa hľadisko ľudských a organizačných faktorov zohľadňuje v analýzach rizík,*
 - *účasť odborníkov na ľudské a organizačné faktory na analýzach rizík.*

Podpora

- **Zdroje a kompetencie**
 - *systematický prístup na zabezpečenie toho, aby v príslušných úlohách založených na analýze potrieb existovala spôsobilosť ľudských a organizačných faktorov,*
 - *čas a zdroje sú vyčleňované na zabezpečenie splnenia požiadaviek týkajúcich sa ľudských a organizačných faktorov.*
- **Informovanosť**
 - *všeobecné znalosti v organizácii o systematickom prístupe na zabezpečenie spôsobilosti ľudských a organizačných faktorov v príslušných úlohách.*

Prevádzka

- **Plánovanie a riadenie prevádzkových činností**
 - *pri plánovaní prevádzky sa posudzujú ľudské a organizačné faktory.*
- **Správa aktív**
 - *organizácia má usmernenia pre uplatňovanie prístupu zameraného na človeka v každej fáze životného cyklu.*
- **Riadenie zmien**

- *Ľudské a organizačné faktory sa vždy musia posudzovať ako súčasť riadenia procesu zmien.*

Hodnotenie výkonnosti

- *Monitorovanie*
 - *výkonnosť v oblasti bezpečnosti sa posudzuje systematicky so zreteľom na stratégiu ľudských a organizačných faktorov.*

Zlepšovanie

- *Poučenie z nehôd a incidentov*
 - *v procese vyšetrovania nehôd sa používajú odborné znalosti a metódy týkajúce sa ľudských a organizačných faktorov,*
 - *existuje metodika pre vedenie vyšetrovaní na základe znalostí a metód o ľudských a organizačných faktoroch,*
 - *pre vyšetrovateľov nehôd a incidentov existuje program odbornej prípravy, v ktorom sa uplatňuje hľadisko ľudských a organizačných faktorov.*
- *Sústavné zlepšovanie*
 - *proces sústavného zlepšovania organizačných procesov pre riadenie ľudských a organizačných faktorov.*

Príloha 6 – Vymedzenie pojmov

Používanie slov alebo pojmov v celom dokumente, ako sú „musí“, „mal by“ alebo indikatívu v prítomnom čase znamená, že existuje zákonná požiadavka, ktorú je potrebné dodržiavať.

Nehoda	Neželaná alebo neúmyselná náhla udalosť alebo špecifický reťazec takýchto udalostí, ktoré majú nepriaznivé následky; nehody sa delia na tieto kategórie: zrážky, vykoľajenia, nehody na priecestiach, nehody osôb, na ktorých sa podieľajú pohybujúce sa železničné koľajové vozidlá, požiare a iné nehody [smernica (EÚ) 2016/798].
Oblasť činnosti	Sieť alebo siete v rámci jedného alebo viacerých členských štátov, v ktorých má železničný podnik v úmysle prevádzkovať svoju činnosť [smernica (EÚ) 2016/798].
Správa aktív	Prístup, ktorý organizácia používa na zaistenie bezpečnosti, vhodnosti a komerčnej životaschopnosti fyzických aktív od návrhu a výroby cez ich životný cyklus po vyradenie z prevádzky.
Audit	Systematický, nezávislý a zdokumentovaný proces na získanie kontrolných dôkazov a ich objektívne vyhodnotenie na určenie miery, do akej sú splnené kritériá auditu (ISO 9000).
Charakter činnosti	Charakterizácia činnosti podľa jej rozsahu vrátane návrhu a výstavby infraštruktúry, údržby infraštruktúry, plánovania dopravy, riadenia a kontroly dopravy, a podľa používania železničnej infraštruktúry vrátane konvenčných a/alebo vysokorýchlostných tratí, prepravy cestujúcich a/alebo tovaru.
Kompetencia	Schopnosť uplatňovať vedomosti a zručnosti na dosiahnutie zamýšľaných výsledkov (ISO 9000).
Sústavné zlepšovanie	Opakovaná činnosť na zvýšenie výkonnosti (t. j. merateľný výsledok) (ISO 9000).
Správa dokumentov	Proces (alebo postup) na identifikáciu, vytvorenie, údržbu, riadenie, ukladanie a uchovávanie zdokumentovaných informácií.
Rozsah činnosti	V súvislosti s prevádzkou železničnej dopravy, ktorú vykonávajú železničné podniky, rozsah charakterizovaný počtom cestujúcich a/alebo objemom tovaru a odhadovanou veľkosťou železničného podniku z hľadiska počtu zamestnancov pracujúcich v železničnom sektore (t. j., ako mikropodnik, malý, stredný alebo veľký podnik) [smernica (EÚ) 2016/798]. V súvislosti s prevádzkou železničnej dopravy, ktorú vykonávajú manažéri infraštruktúry, rozsah charakterizovaný dĺžkou železničnej trate a odhadovanou veľkosťou manažéra infraštruktúry z hľadiska počtu zamestnancov pracujúcich v železničnom sektore (nariadenie (EÚ) 2018/762).
Nebezpečenstvo	Okolnosť, ktorá by mohla viesť k nehode [nariadenie (EÚ) 402/2013].
Ľudské a organizačné faktory	Všetky charakteristiky týkajúce sa výkonnosti človeka a organizačných aspektov, ktoré je potrebné zohľadniť na zaistenie celoživotnej bezpečnosti a účinnosti systému alebo organizácie.

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

Prístup orientovaný na človeka	Prístup, v rámci ktorého sa najprv zvažujú potreby, schopnosti a správanie ľudí, a potom sa navrhne tak, aby vyhovovali týmto potrebám, schopnostiam a správaniu.
Incident	Iná udalosť než nehoda alebo vážna nehoda, ktorá má vplyv alebo by mohla mať vplyv na bezpečnosť prevádzky železničnej dopravy [smernica (EÚ) 2016/798]. Patria sem aj situácie, keď takmer došlo k havárii.
Manažér infraštruktúry	Každý orgán alebo podnik zodpovedný najmä za zriadenie, správu a údržbu železničnej infraštruktúry vrátane riadenia dopravy, zabezpečenia a signalizačného systému. Funkciou manažéra infraštruktúry na sieti alebo časti siete môžu byť poverené rôzne orgány alebo podniky (smernica 2012/34/EÚ).
Zainteresovaná strana	Osoba alebo organizácia, ktorá môže ovplyvniť, byť ovplyvnená alebo vnímaná ako ovplyvnená rozhodnutím alebo činnosťou (ISO 9000) súvisiacimi so systémom riadenia bezpečnosti.
Vyšetrovanie	Postup vykonávaný na účely predchádzania nehodám a incidentom, ktorý zahŕňa zhromažďovanie a analýzu informácií, vypracovanie záverov vrátane stanovenia príčin a prípadne vypracovanie bezpečnostných odporúčaní [smernica (EÚ) 2016/798].
Systém riadenia	Súbor navzájom prepojených alebo vzájomne pôsobiacich prvkov organizácie na stanovenie politík a cieľov, a procesy na dosiahnutie týchto cieľov (ISO 9000).
Monitorovanie	Opatrenia, ktoré prijali železničné podniky, manažéri infraštruktúry alebo subjekty zodpovedné za údržbu, na kontrolu správneho uplatňovania a efektívnosti svojich systémov riadenia [nariadenie (EÚ) 1078/2012].
Vnútroštátny predpis	Všetky záväzné predpisy prijaté v členskom štáte bez ohľadu na to, ktorý orgán ich vydá, ktoré obsahujú požiadavky na bezpečnosť železníc alebo technické požiadavky odlišné od požiadaviek ustanovených v práve Únie alebo v medzinárodných právnych predpisoch, a ktoré sa v danom členskom štáte vzťahujú na železničné podniky, manažerov infraštruktúry a tretie strany [smernica (EÚ) 2016/798].
Proces	Súbor vzájomne súvisiacich alebo interaktívnych činností, ktoré transformujú vstupy na výstupy (ISO 9000).
Železničná infraštruktúra	Zariadenia, ktoré sú potrebné na to, aby mohla železnica fungovať, vrátane: <ul style="list-style-type: none"> • Železničných koľají a súvisiacich traťových štruktúr, • servisných komunikácií, signalizačných systémov, komunikačných systémov, železničných koľajových vozidiel, • kontrolných systémov, systémov riadenia vlakov a systémov správy údajov, • oznámení a označení, • elektrického napájania a elektrických trakčných systémov, • súvisiacich budov, dielní, dep a staníc, a • prevádzok, strojov a zariadení.

Železničný podnik	Železničný podnik v zmysle vymedzenia článku 3 bode 1 smernice 2012/34/EÚ, ako aj každý iný verejný alebo súkromný podnik, ktorého predmetom činnosti je poskytovanie služieb železničnej prepravy tovaru a/alebo osôb, pričom tento podnik má zabezpečovať trakciu vrátane podnikov zabezpečujúcich len trakciu [smernica (EÚ) 2016/798]. Každý verejnoprávny alebo súkromný podnik licencovaný podľa tejto smernice, ktorého hlavným predmetom činnosti je poskytovanie služieb s cieľom zabezpečenia železničnej prepravy tovaru a/alebo osôb, pričom tento podnik zabezpečuje trakciu; zahŕňa to aj podniky, ktoré zabezpečujú len trakciu (smernica 2012/34/EÚ).
Riziko	Frekvencia výskytu nehôd a incidentov, ktoré majú za následok ujmu (spôsobenú nebezpečenstvom) a stupeň závažnosti tejto ujmy [nariadenie (EÚ) 402/2013].
Analýza rizík	Systematické využívanie všetkých dostupných informácií na identifikáciu nebezpečenstva a na odhad rizika [nariadenie (EÚ) 402/2013].
Posúdenie rizika	Celkový proces obsahujúci analýzu rizík a hodnotenie rizík [nariadenie (EÚ) 402/2013].
Hodnotenie rizík	Postup založený na analýze rizík s cieľom určiť, či sa dosiahla prijateľná úroveň rizika [nariadenie (EÚ) 402/2013].
Riadenie rizík	Systematické uplatňovanie politík, postupov a praxe riadenia na úlohy týkajúce sa analýzy, hodnotenia a kontroly rizík [nariadenie (EÚ) 402/2013].
Kultúra bezpečnosti	Kultúra bezpečnosti znamená interakciu medzi požiadavkami systému riadenia bezpečnosti, ako ich ľudia vnímajú na základe svojich postojov, hodnôt a presvedčení, a tým, čo skutočne robia, ako vidieť z jednotlivých rozhodnutí a správania. Pre pozitívnu kultúru bezpečnosti je charakteristický spoločný záväzok vedúcich pracovníkov i jednotlivcov konať vždy bezpečne, najmä pri konfrontácii s konkurenčnými cieľmi (nariadenie (EÚ) 2018/762).
Cieľ	Výsledok, ktorý sa má dosiahnuť. Bezpečnostný cieľ musí byť konkrétny, merateľný, dosiahnuteľný, realistický a časovo ohraničený. V rámci organizácie sa tiež musia stanoviť relevantné funkcie a úrovne.
Partner	Obchodný subjekt, s ktorou má iný obchodný subjekt istú formu partnerstva. Tento vzťah môže byť zmluvným, exkluzívnym zväzkom, v ktorom sa oba subjekty zaväzujú, že sa nebudú spájať s tretími stranami.
Partnerstvo	Dohoda, v ktorej strany, známe ako partneri, súhlasia s tým, že budú spolupracovať na presadzovaní svojich spoločných záujmov.
Systém riadenia bezpečnosti	Organizácia, opatrenia a postupy vytvorené manažérom infraštruktúry alebo železničným podnikom na zaručenie bezpečného riadenia jeho prevádzky [smernica (EÚ) 2016/798].
Vrcholový manažment	Osoba alebo skupina osôb, ktoré riadia a kontrolujú organizáciu na najvyššej úrovni (ISO 9000).
Typ prevádzky	Typ znamená osobnú dopravu, do ktorej patria alebo nepatria služby vysokorýchlostnej dopravy, nákladnú dopravu, do ktorej patrí alebo nepatrí doprava nebezpečného tovaru, a iba posunovacie služby [smernica (EÚ) 2016/798].

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

