

Smernice

Zahteve za sistem varnega upravljanja za varnostno spričevalo ali varnostno pooblastilo

	<i>Pripravil</i>	<i>Potrdil</i>	<i>Odobril</i>
<i>Naziv</i>	S. D'ALBERTANSON	M. SCHITTEKATTE	C. CARR
<i>Položaj</i>	Projektni referent	Projektni vodja	Vodja enote
<i>Datum</i>	4. 09. 2018	4. 09. 2018	4. 09. 2018
<i>Podpis</i>			

Zgodovina dokumenta

<i>Različica</i>	<i>Datum</i>	<i>Pripombe</i>
1.0	29. 6. 2018	Končna različica za objavo
1.1	10. 7. 2018	Slika 2 je posodobljena, pri sliki 3 je dodana točka.
1.2	4. 9. 2018	Slika 2 je posodobljena.

Ta dokument določa smernice Agencije Evropske unije za železnice, ki niso pravno zavezujoče. Ne posega v postopke odločanja, ki so predvideni v veljavni zakonodaji EU. Poleg tega je za zavezujočo razlago prava EU izključno pristojno le Sodišče Evropske unije.

0 Uvod

Prosilec za enotno varnostno spričevalo ali varnostno pooblastilo dokaže skladnost z ustreznimi zahtevami za sistem varnega upravljanja, določenimi v Delegirani uredbi Komisije (EU) 2018/762 z dne 8. marca 2018 o vzpostavitvi skupnih varnostnih metod za zahteve sistema upravljanja varnosti. V ta namen nacionalnemu varnostnemu organu ali po potrebi Agenciji Evropske unije za železnice (v nadaljnjem besedilu tudi: agencija) predloži dokazila, da je svoj sistem varnega upravljanja vzpostavil v skladu s členom 9 Direktive (EU) 2016/798.

Te smernice so dokument v nastajanju, ki je bil pripravljen v sodelovanju z nacionalnimi varnostnimi organi in predstavniki sektorja ter naj bi se nenehno izboljševal na podlagi povratnih informacij uporabnikov in ob upoštevanju izkušenj, pridobljenih med izvajanjem Direktive (EU) 2016/798, povezanih skupnih varnostnih metod in drugih ustreznih predpisov EU.

0.1 Namen smernic

Cilj tega dokumenta s smernicami je:

- predstaviti namen posameznih zahtev za ocenjevanje, določenih v prilogah I in II k zgornjim skupnim varnostnim metodam, in jih po potrebi dopolniti s pojasnili s posebnimi podrobnostmi o določenih izrazih ali zamislih, uporabljenih v teh zahtevah;
- navesti dokazila, ki bi jih lahko predložila organizacija, da dokaže skladnost, ki jo zahtevajo zgornje skupne varnostne metode;
- podati pregledni seznam primerov dokazil, ki se lahko upoštevajo pri ocenjevanju vlog za enotno varnostno spričevalo ali varnostno pooblastilo ali ki jih prosilec lahko uporabi kot referenčno gradivo za svojo vlogo;
- podati pregledna sklicevanja in standarde, ki so lahko v pomoč pri ocenjevanju, pripravi, izvajanju ali nenehnem izboljševanju sistema varnega upravljanja, in
- navesti nekaj primerov, katera vprašanja bi moral nacionalni varnostni organ obravnavati med nadzorom prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture.

Opomba: pri ocenjevanju vloge za enotno varnostno spričevalo, ki vključuje prevoz nevarnega blaga po železnici, lahko nacionalni varnostni organ neposredno sodeluje kot pristojni organ za ocenjevanje ustreznih delov vloge. Lahko pa ima usklajevalno vlogo in se po potrebi poveže z drugimi ustreznimi organi, pristojnimi za prevoz nevarnega blaga, s katerimi se po potrebi posvetuje glede ustreznih delov ocene.

0.2 Komu so te smernice namenjene?

Ta dokument je namenjen:

- nacionalnim varnostnim organom in Agenciji Evropske unije za železnice pri ocenjevanju skladnosti sistema varnega upravljanja prevoznikov v železniškem prometu z ustreznimi zahtevami za sisteme varnega upravljanja in pri nadzoru, ki ga izvajajo nacionalni varnostni organi;
- nacionalnim varnostnim organom pri ocenjevanju skladnosti sistema varnega upravljanja upravljavcev infrastrukture z ustreznimi zahtevami za sisteme varnega upravljanja in pri izvajanju nadzora po izdaji enotnega varnostnega spričevala ter
- prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem infrastrukture (v nadaljnjem besedilu tudi: prosilec) kot pomoč pri pripravi, izvajanju, vzdrževanju in nenehnem izboljševanju sistema varnega upravljanja v skladu z ustreznimi zahtevami za sisteme varnega upravljanja (in drugih veljavnih varnostnih zahtev) ter kot pojasnilo, kaj naj pričakujejo med nadzorom.

0.3 Področje uporabe

Te smernice ne predpisujejo, katera dokazila mora prosilec predložiti. Osnovni razlog za to je, da bi moral biti sistem varnega upravljanja posamezne organizacije prilagojen specifičnim tveganjem, ki jih mora upravljati organizacija. Tako je vsak sistem varnega upravljanja edinstven sistem dokumentiranih informacij, ki povzema ukrepe in sisteme za obvladovanje specifičnih tveganj, ki so vzpostavljeni v posamezni organizaciji in ki se razvijajo vzporedno s spremembami v organizaciji. Zato ne bi bilo primerno določiti predpisanega seznama informacij, ki jih mora zagotoviti prosilec. S tem bi postopek ocenjevanja postal brezpredmeten, saj bi bile ob ustreznih sistemih varnega upravljanja vse vloge videti enake.

0.4 Struktura smernic

Ta dokument je del zbirke smernic agencije za podporo prevoznikom v železniškem prometu, upravljavcem infrastrukture, nacionalnim varnostnim organom in agenciji pri opravljanju njihovih vlog in nalog v skladu z Direktivo (EU) 2016/798.



Slika 1: Zbirka smernic agencije

Informacije iz teh smernic se dopolnjujejo s specifičnimi smernicami nacionalnih varnostnih organov, ki opredeljujejo in pojasnjujejo priglašene nacionalne predpise, veljavne za načrtovano območje obratovanja, in dokumente, ki se zagotovijo v vlogi za enotno varnostno spričevalo, da so izpolnjene določbe člena 10(3)(b) in (8) Direktive (EU) 2016/798 (glej tudi *Smernice agencije za oddajo vlog za izdajo enotnih varnostnih spričeval*). Za upravljavce infrastrukture bi bilo treba te smernice dopolniti s smernicami nacionalnih varnostnih organov o zahtevah za podeljevanje varnostnih pooblastil v skladu s členom 12(1) Direktive (EU) 2016/798.

Priglašeni nacionalni predpisi so samo tisti predpisi, ki jih je država članica priglasila Komisiji. V skladu z uvodno izjavo 12 Direktive (EU) 2016/798 se pričakuje, da se bo število priglašениh nacionalnih predpisov sčasoma zmanjšalo. Nadomestili jih bodo ukrepi, določeni v tehničnih specifikacijah za interoperabilnost (TSI), drugih predpisih EU ali predpisih družbe. Predpisi družbe ali standardi se ocenijo kot ustrezni na podlagi skladnosti s TSI v zvezi s podsistemom za vodenje in upravljanje prometa železniškega omrežja v Evropski uniji (v nadaljnjem besedilu tudi: TSI OPE), kot se odraža v zahtevah za sistem varnega upravljanja, pojasnjenih v teh smernicah.

Struktura teh smernic je v skladu z zahtevami iz Priloge I in Priloge II k Delegirani uredbi Komisije (EU) 2018/762. V naslednjih razdelkih so posamezne zahteve zaradi lažjega sklicevanja navedene v rumenem okvirčku. Če se zahteve za prevoznike v železniškem prometu in zahteve za upravljavce infrastrukture razlikujejo, je ustrezno besedilo za upravljavce infrastrukture navedeno v oklepajih v **modri barvi**.

Medsebojna primerjava ali korelacijske tabele meril za ocenjevanje predhodnih uredb (EU) št. 1158/2010 in (EU) št. 1169/2010 ter zahtev iz Delegirane uredbe Komisije (EU) 2018/762 so na voljo v Priloga 1 teh smernic. Preglednice po potrebi zajemajo tudi navzkrižno sklicevanje na določbe ISO na visoki ravni. Te so navedene v pomoč prosilcem pri dokazovanju skladnosti njihovega sistema varnega upravljanja z novimi zahtevami, zlasti, kadar je bilo prosilcu že izdano enotno varnostno spričevalo ali varnostno pooblastilo in/ali ima prosilec že vzpostavljen drug sistem upravljanja ISO (npr. ISO 9001, 14001 ali 45001) (da se lahko povežejo) ali načrtuje pripravo sistema na podlagi tega modela. Uporaba teh preglednic ne pomeni samodejne domneve o skladnosti z zahtevami iz Delegirane uredbe Komisije (EU) 2018/762 za tiste organizacije, ki imajo certifikat ISO.

0.5 Direktive ISO/IEC, del 1, in konsolidirano dopolnilo ISO

ISO je pripravil uradne postopke za pripravo in ohranjanje mednarodnega standarda. V dodatku 2 priloge SL k [direktivam ISO/IEC, del 1, in konsolidiranemu dopolnilu ISO](#) je sprejeta struktura na visoki ravni za osnovno besedilo v vsakem standardu sistema upravljanja.

Priloga I in Priloga II k Delegirani uredbi Komisije (EU) 2018/762 zagotavljata strukturo, ki je skladna s strukturo ISO na visoki ravni, in po potrebi omogočata povezovanje različnih sistemov upravljanja, ki imajo enaka osnovna organizacijska načela in zahteve, vendar so pravna skladnost in področja tveganja specifični za posamezno področje (npr. varnost, okolje, kakovost).

Standardi ISO in ustrezne smernice lahko prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem infrastrukture pomagajo pri pripravi njihovega sistema varnega upravljanja (npr. ISO 31000 je splošen dokument za boljše razumevanje upravljanja tveganj, ISO 31010 zagotavlja informacije o izbiri in uporabi tehnik za oceno tveganja, kot so FMECA, FTA, ETA in HAZOP, ISO 55000 določa zahteve za upravljanje sredstev). Vendar lahko ti prispevajo samo na podlagi dobrega poznavanja tveganj v zvezi z železnicami.

Če uporaba strukture na visoki ravni zagotavlja dosledno skladnost s standardi ISO za sisteme upravljanja, je treba poudariti, da so zgornje skupne varnostne metode predpisi, ki so namenjeni predvsem nacionalnim varnostnim organom ali agenciji pri oceni vlog za izdajo enotnih varnostnih spričeval ali varnostnih pooblastil. Ocene za enotna varnostna spričevala ali varnostna pooblastila bodo tako v nasprotju z zahtevami za sistem varnega upravljanja, vendar ne s strukturo ISO na visoki ravni. Pojasnilo: standardi ISO temeljijo na prostovoljni izdaji enotnih varnostnih spričeval, vendar se v skladu z nekaterimi pravnimi okviri domneva, da so skladni z veljavnimi predpisi, ki urejajo določeno področje. Nobena določba ne določa, da so standardi ISO skladni z zahtevami iz Direktive (EU) 2016/798 ali Delegirane uredbe Komisije (EU) 2018/762.

Določbe 4 do 10.2 iz direktiv ISO/IEC, del 1, in konsolidiranega dopolnila 2016, priloga SL, dodatek 2, so navedene ali prilagojene z dovoljenjem Mednarodne organizacije za standardizacijo (ISO). Za izvirnik glej izvorni dokument. Dokument je na voljo na [spletni strani centralnega sekretariata ISO](#). Avtorske pravice obdrži ISO.

0.6 Namen sistema varnega upravljanja

Namen sistema varnega upravljanja je, da organizacija na varen način upravlja tveganja v zvezi s svojimi poslovnimi cilji in izpolnjuje vse za njo veljavne obveznosti v zvezi z varnostjo.

Sprejetje strukturiranega pristopa omogoča opredelitev nevarnosti in trajno upravljanje tveganj, povezanih z dejavnostmi organizacije, s ciljem preprečevanja nesreč. Pri tem pristopu se upoštevajo skupna tveganja na vmesnikih z drugimi aktivnimi udeleženci v železniškem sistemu (predvsem prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture in subjekti, ki so zadolženi za vzdrževanje, toda tudi kateri koli drugi aktivni udeleženci, ki imajo morebiten učinek na varno obratovanje železniškega sistema, kot so proizvajalci, vzdrževalci, upravitelji, izvajalci storitev, naročniki, prevozniki, pošiljatelji, prejemniki, nakladalci, razkladalci, centri za usposabljanje ter potniki in druge osebe v stiku z železniškim sistemom itd.). Z izvajanjem vseh ustreznih elementov sistema varnega upravljanja se lahko organizaciji zagotovi potrebno zaupanje, da upravlja in bo še naprej v vseh razmerah upravljala vsa tveganja v zvezi s svojimi dejavnostmi.

Zrele organizacije ugotavljajo, da se lahko učinkovito upravljanje tveganja doseže samo s postopkom, ki združuje tri kritične razsežnosti: tehnični element z orodjem in opremo, ki se uporabljajo, človeški element ključnega osebja z njihovimi izkušnjami, usposabljanjem in motivacijo ter organizacijski element, sestavljen iz postopkov in metod, ki opredeljujejo odnose med nalogami.

Ustrezen sistem varnega upravljanja zato uspešno nadzoruje in izboljšuje vse tri razsežnosti svojih ukrepov za upravljanje tveganj. Številne funkcije sistema za varno upravljanje železnic so zelo podobne upravljavski praksi, za katero se zavzemajo zagovorniki kakovosti, zdravja in varnosti pri delu, varstva okolja in poslovne odličnosti. Zato se lahko načela dobrega upravljanja lažje povežejo, kot je navedeno zgoraj, z uporabo skupnih varnostnih metod, ki temeljijo na strukturi ISO na visoki ravni, in morda ni potrebna ponovna prenova organizacij, ki že imajo vzpostavljene te sisteme.

Ugotovljeno je bilo, da strukturirani sistemi upravljanja pomenijo dodano vrednost za poslovanje zaradi učinkovitega upravljanja vmesnikov. To pripomore k splošni uspešnosti, uvajanju izvedbene učinkovitosti, krepitvi odnosov z izvajalci in podizvajalci, strankami in regulativnimi organi ter oblikovanju pozitivne kulture varnosti.

Prosilec mora svoj sistem varnega upravljanja zasnovati tako, da izpolnjuje zahteve iz člena 9 Direktive (EU) 2016/798 in tako zagotoviti varno upravljanje svojih dejavnosti. V ta namen mora dokazati skladnost z zahtevami iz prilog I in II k skupnim varnostnim metodam za sistem varnega upravljanja. Te zahteve so urejene tako, da se zagotovi popoln pregled sistema varnega upravljanja organizacije v skladu s ciklom načrtovanja, izvajanja, preverjanja in ukrepanja. Prosilec bo moral upoštevati vsako posamezno zahtevo in njihovo ustreznost za oblikovanje usklajenega sistema varnega upravljanja, ki obvladuje zadevna tveganja.

0.7 Sistem varnega upravljanja in procesni pristop

Sistem varnega upravljanja povezuje različna področja dela, ki jih je treba združiti za vodenje varne in uspešne organizacije. Ti elementi vključujejo vzpostavljene mehanizme za skladnost z mednarodnimi in nacionalnimi predpisi in standardi, sektorskimi in poslovnimi zahtevami, rezultati ocene tveganja in dobro prakso pri vseh dejavnostih podjetja. Zato bi bilo treba sistem varnega upravljanja vključiti v poslovne procese organizacije in ne bi smel postati sistem na papirju, razvit posebej za to, da se dokaže skladnost z regulativnim okvirom. Sistem varnega upravljanja bi moral biti nabor ukrepov v neprestanem nadgrajevanju, ki se razvija skladno z organizacijo, ki ji je namenjen. Za oblikovanje sistema varnega upravljanja mora organizacija poznati tveganja, ki jih mora upravljati, in pravni okvir, v katerem deluje, ter imeti jasno vizijo, kaj dejansko pomeni uspešno poslovanje. Te smernice določajo elemente sistema varnega upravljanja, ki jih je treba izpolniti, da organ za ocenjevanje izda enotno varnostno spričevalo. Vendar je treba upoštevati, da je kakovost sistema varnega

upravljanja več kot le vsota njegovih delov. Sistem varnega upravljanja mora delovati tudi kot skladna celota, v kateri skladnost vseh delov zagotavlja pravilno delovanje celotnega sistema.

Zahteve, po katerih se presoja sistema varnega upravljanja vrednoti, se lahko izpolnijo z dokumentiranim postopkom (ali procesom itd.), vendar je treba sistem varnega upravljanja vključiti tudi v različna poslovna področja organizacije. Nacionalni varnostni organ lahko na primer preveri, ali obstaja izjava o varnostni politiki, vendar mora preveriti tudi zavezanost organizacije njenemu izvajanju. Nacionalni varnostni organ to v praksi stori tako, da preveri, kako se sistem varnega upravljanja spremlja in pregleduje na ravni višjega vodstva, kako je v to vključeno osebje in kako se ga obvešča o rezultatih. Podobno organizacija morda nima posebnega postopka ali postopkov za upravljanje informacij v zvezi z varnostjo, vendar mora opisati, kako jih ustrezni deli poslovanja ustrezno upravljajo (npr. sporočanje informacij v zvezi z varnostjo strojevodji).

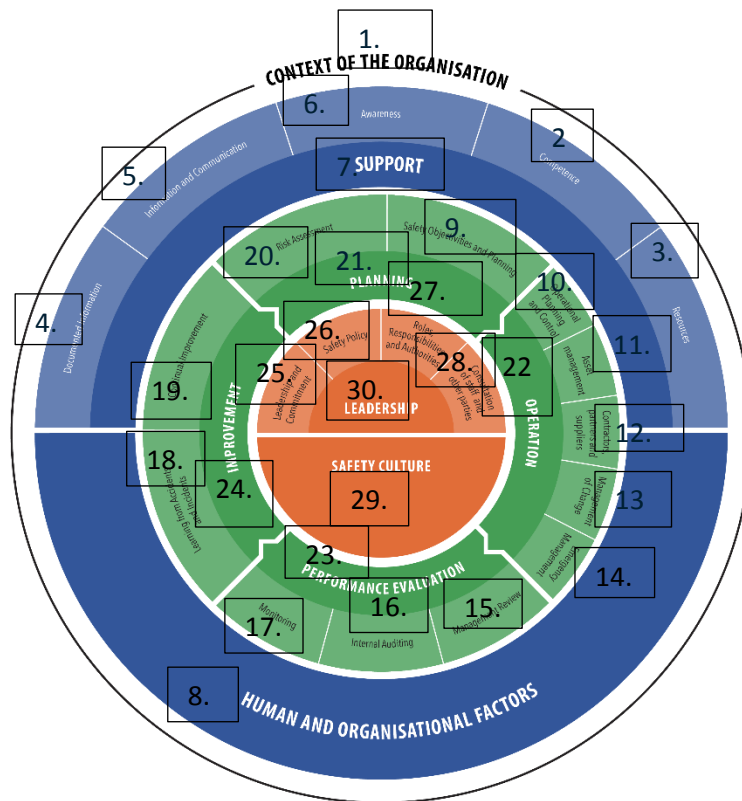
Pomembna sprememba v Prilogi I in Prilogi II k Delegirani uredbi Komisije (EU) 2018/762 je uvedba procesnega pristopa. To spodbujajo tudi standardi ISO za sisteme upravljanja, kadar so različni postopki sistema upravljanja tesno povezani in njihovo usklajeno delovanje prispeva k doseganju ciljev organizacije. Priloga I in Priloga II k Delegirani uredbi Komisije (EU) 2018/762 opredeljujeta nekatere pomembne povezave med postopki za lažje razumevanje procesnega pristopa, kar pa ne pomeni, da obstajajo samo te povezave ali da jih je treba za namene skladnosti dokazati. Sposobnost, ki jo mora organizacija pokazati v zvezi z medsebojno povezanostjo postopkov svojega sistema upravljanja, je dober kazalnik, kako razume učinkovitost delovanja svojega sistema upravljanja.

Upoštevajo se lahko elementi sistema varnega upravljanja za izvajanje cikla načrtovanja, izvajanja, preverjanja in ukrepanja (glej [Slika 2](#)). Koncept načrtovanja, izvajanja, preverjanja in ukrepanja izraža funkcionalne odnose med glavnimi elementi sistema varnega upravljanja:

- **načrtovanje:** opredelitev tveganj in priložnosti, vzpostavitev varnostnih ciljev ter opredelitev postopkov in ukrepov, potrebnih za doseganje rezultatov v skladu z varnostno politiko organizacije;
- **obratovanje:** načrtovani razvoj, izvajanje in uporaba postopkov in ukrepov;
- **ocena uspešnosti:** spremljanje in ocenjevanje realizirane uspešnosti izvajanih postopkov in ukrepov glede na cilje in načrtovanje ter poročanje o rezultatih;
- **izboljšanje:** ukrepanje za nenehno izboljševanje sistema varnega upravljanja in uspešnosti na področju varnosti za doseganje predvidenih rezultatov.

Ta osrednji postopek načrtovanja, izvajanja, preverjanja in ukrepanja dopolnjujejo drugi elementi sistema varnega upravljanja:

- „**organizacijska zasnova**“, ki zagotavlja informacije za fazo načrtovanja;
- „**vodenje**“ kot gonilo cikla načrtovanja, izvajanja, preverjanja in ukrepanja;
- različne „**podporne funkcije**“, ki podpirajo vse elemente sistema varnega upravljanja.



1	Context of the Organisation	Organizacijska zasnova
2	Competence	Usposobljenost
3	Resources	Viri
4	Documented Information	Dokumentirane informacije
5	Information and Communication	Obveščanje in sporočanje
6	Awareness	Ozaveščenost
7	Support	Podpora
8	Human and organisational factors	Človeški in organizacijski dejavniki
9	Safety objectives and Planning	Varnostni cilji in načrtovanje
10	Operational planning and control	Načrtovanje in nadzor obratovanja
11	Asset management	Upravljanje sredstev
12	Contractors, partners and suppliers	Izvajalci, partnerji in dobavitelji
13	Management of change	Upravljanje sprememb
14	Emergency Management	Ravnanje v izrednih razmerah
15	Management Review	Vodstveni pregled
16	Internal auditing	Notranja presoja
17	Monitoring	Spremljanje
18	Learning from accidents and incidents	Izsledki iz nesreč in incidentov
19	Continual improvement	Stalno izboljševanje
20	Risk assessment	Ocena tveganja

21	Planning	Načrtovanje
22	Operation	Obratovanje
23	Performance evaluation	Ocena uspešnosti
24	Improvement	Izboljšave
25	Leadership and commitment	Vodenje in zavezanost
26	Safety policy	Varnostna politika
27	Roles, responsibilities and authorities	Organizacijske vloge, odgovornosti in pristojnosti
28	Consultation of staff and other parties	Posvetovanje z osebjem in drugimi stranmi
29	Safety culture	Kultura varnosti
30	Leadership	Vodenje

Slika 2: Sistem varnega upravljanja v železniškem prometu

0.8 Sistem varnega upravljanja in kultura varnosti

Kultura varnosti je nabor vzorcev vedenja in razmišljanja, skupen v organizaciji, glede upravljanja večjih tveganj, povezanih z njenimi dejavnostmi. To seveda pomeni, da so lahko v organizaciji različne kulture, ki temeljijo na primer na delovnem mestu, geografskem območju ali drugih skupnih vrednotah. Kultura varnosti kot taka se gradi vsakodnevno z odnosi med aktivnimi udeleženci v okviru organizacije, ki se mora prilagoditi svojemu okolju in tudi zagotoviti vključevanje vseh svojih članov.

Glede na zapisano je neposreden način za opis kulture varnosti pregled dejavnikov, ki prispevajo k vedenju. Sistem varnega upravljanja zagotavlja temelj: organizacija bo z opredelitvijo predvidenih delovnih pogojev in pričakovanega rezultata opredelila prednostni način dela in tehnična sredstva za podporo dejavnosti. Organizacija bo za varno opravljanje nalog na najboljši način predvidela neugodne razmere ter spoštovala pravila in uporabljala sredstva za njihovo obravnavanje. Poleg tega obstaja „vedenjsko okolje“ organizacije: lastnosti, občutki, pomeni in odnosi, ki pogojujejo vzorce odnosov med posamezniki v organizaciji tako, da vplivajo na način njenega razmišljanja in delovanja. Ta stran kulture se nanaša predvsem na „nepisana pravila, ki usmerjajo vedenje in odločitve skupine ljudi“. Strukturni in kulturni del organizacije skupaj spodbujata (ali zavirata) organizacijsko uspešnost.

Vendar obstaja veliko tveganje, da je preveč birokratski pristop k upravljanju varnosti v nasprotju z izvedbeno realnostjo, posledica pa je sistem varnega upravljanja, ki živi svoje življenje, tako se na primer vsa prizadevanja usmerijo v oblikovanje, ohranjanje in celo dokazovanje obstoja dokumentarnega sistema, pri tem pa se prezre izvajalski prispevek, ki je potreben za dejansko predvideno delovanje, in se ustvarja vrzel med „predvidenim delom“ in „opravljenim delom“.

Na drugi strani obstaja možnost uporabe sistema varnega upravljanja kot instrumenta za pozitivno vplivanje na kulturo varnosti organizacije ter vplivanje na fizično okolje in vedenje zaposlenih na način, ki promovira in spodbuja varnost. Ujemanje strukturnega in kulturnega dela organizacije je tisto, ki nazadnje ustvari varnost. Da bi organizacija ljudem pomagala pri izvajanju njihovih nalog, mora razumeti, kako ljudje (s svojimi zmožnostmi in omejitvami) uporabljajo specifikacije za reševanje problemov, in to znanje upoštevati pri oblikovanju delovnega okolja. Enako velja za pravila in predpise: dokler se delavcev, ki jih izvajajo, ne upošteva pri oblikovanju delovnih postopkov, bodo prisiljeni v njihovo kršitev, da bi opravili delo, kadar koli se pojavijo protislovja ali navzkrižja.

Osnovne značilnosti, za katere je znano, da prispevajo k pozitivni kulturi varnosti, so poudarjene v celotnem dokumentu. Priloga 4 ob tem bralcu zagotavlja osnovne informacije o kulturi varnosti in druge koristne informacije za razvoj lastne strategije organizacije.

0.9 Podporna dokazila in dokumentirane informacije

V tem dokumentu so navedena nekatera dokazila, ki jih mora prosilec (tj. prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture) zagotoviti v vlogi za varnostno spričevalo ali varnostno pooblastilo, pri tem pa iz prej navedenih razlogov ne navaja izrecno, kaj bi bilo treba zagotoviti. Za vsako zahtevo je navedenih nekaj dokazil, ki bi jih moral zagotoviti prosilec, skupaj z ustreznim sklicevanjem na zadevno zahtevo. Nato je navedenih nekaj primerov, kako bi bila lahko ta dokazila videti v praksi. Zavedati se je treba, da so primeri navedeni kot pomoč pri razumevanju in niso edini način za dokazovanje skladnosti, ob tem niso izčrpn seznam možnih alternativ. Poleg tega je treba razumeti, da prosilec v svoji vlogi opisuje, kako izpolnjuje posamezne zahteve. Ocenjevalec ali prosilec lahko zahteva ali kot dokazilo predloži predlagano vrsto informacij, da pojasni ali poudari, kako jih izpolnjuje. Za prosilca in ocenjevalca je najpomembnejša točka pri vsaki zahtevi, da se prepriča, da so navedbe v zvezi s skladnostjo povezane s sklicevanji, ki pojasnjujejo, kje je mogoče najti dodatna dokazila, ki podpirajo navedeno. V razdelku s primeri za posamezne zahteve je navedeno, kako naj bi bilo videti to referenčno gradivo.

Za tem razdelkom so navedena sklicevanja, ki bi morala biti prosilcem v pomoč pri pripravi vloge. V zadnjem razdelku posameznih elementov je navedena potrebna povezava z nadzorom. Tu so navedena vprašanja, ki bi jih ocenjevalec morda želel poudariti ekipam za nadzor nacionalnega varnostnega organa kot področja interesa, ki se lahko uporabljajo za preskušanje celovitosti sistema varnega upravljanja.

Tako kot pristop, ki ga določajo standardi ISO za sisteme upravljanja, Priloga I in Priloga II k Uredbi (EU) 2018/762 nista zavezujoči, razen v posebnih primerih, glede narave dokazil (npr. postopka), ki se pričakujejo od prosilca. Namen prožnosti, ki se dopušča prosilcu, je organizaciji omogočiti, da svoje ureditve sistema varnega upravljanja navede na način, ki izraža naravo poslovanja in je sorazmeren z njegovim obsegom. Poleg tega bo prožnost pripomogla k odmiku od preskušanja skladnosti na papirju k ocenjevanju razvijajočega se sistema, ki ustrezno izraža varnostne ureditve poslovanja, kakršne so v praksi.

Izraz „dokumentirane informacije“ je bil uveden kot del strukture ISO na visoki ravni in splošnih pogojev za standarde sistemov upravljanja. Opredelitev pojma „dokumentirane informacije“ je na voljo v določbi 3.8 standardov serije ISO 9000. Dokumentirane informacije se lahko uporabljajo za prenos sporočila, predložitev dokazil o tem, da so bile načrtovane dejavnosti tudi dejansko izvedene, ali izmenjavo znanja. Dokumentirane informacije vključujejo dokumente in evidence, kot so postopki, zapisniki sestankov, poročila, uradna obvestila o ciljih, rezultatih, dogovorih, pogodbah itd. Dodatna pojasnila so na voljo v *Smernicah o zahtevah za dokumentirane informacije iz standarda ISO 9001:2015* na spletnem mestu ISO:

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

Izraz „postopek“ ne pomeni, da obstaja samostojen dokument, ki izključno in obsežno zajema upravljanje vsakega posameznega elementa sistema varnega upravljanja, ali zahteva pripravo posebnega nabora novih dokumentov. Sklicevanje na postopek v tem dokumentu pomeni dokumentirane informacije (npr. dokumente v papirni obliki), ki določajo proces, ki ga je treba uporabiti. Sklicevanje na proces pomeni sredstva za izpolnitev naloge ali dosego cilja, ki je lahko določen v postopku.

0.10 Navzkrižno sklicevanje na druge predpise EU in pravne zahteve, ki se uporabljajo

Sklicevanja na druge predpise EU krepijo skladnost med različnimi pravnimi besedili in hkrati priznavajo povezavo med njimi. Ureditve sistema varnega upravljanja bi morale biti vedno skladne z veljavnim pravnim

besedilom, če ni navedeno drugače (npr. posebne prehodne določbe, poznejša uporaba). Kadar se razveljavi uredba EU, se običajno vsa sklicevanja razlagajo kot sklicevanja na novo uredbo (če je tako navedeno).

Vsi prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture morajo izpolnjevati raznovrstne pravne obveznosti, ki presegajo tiste, ki obravnavajo samo varnostne zadeve. Nekatere izmed teh drugih obveznosti bodo neposredno ali posredno vplivale na to, kako organizacija obravnava svoje dolžnosti v zvezi z varnostjo v svojem sistemu varnega upravljanja, na primer skladnost z zakonodajo, ki izhaja iz direktive o interoperabilnosti (Direktiva (EU) 2016/797), ali pomen storitev, ki jih upravljavci infrastrukture prevoznikom v železniškem prometu zagotovijo v okviru Direktive (EU) 2012/34, za varnost. Zato mora biti sistem varnega upravljanja, ki ga uporabljajo prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture za obravnavanje tveganj glede varnosti, organiziran, da po potrebi zagotovi skladnost s takšnimi drugimi pravnimi obveznostmi.

Making the railway system
work better for society.

Vsebina

0	Uvod	2
0.1	Namen smernic	2
0.2	Komu so te smernice namenjene?	2
0.3	Področje uporabe	3
0.4	Struktura smernic	3
0.5	Direktive ISO/IEC, del 1, in konsolidirano dopolnilo ISO	4
0.6	Namen sistema varnega upravljanja	5
0.7	Sistem varnega upravljanja in procesni pristop	5
0.8	Sistem varnega upravljanja in kultura varnosti	8
0.9	Podporna dokazila in dokumentirane informacije	9
0.10	Navzkrižno sklicevanje na druge predpise EU in pravne zahteve, ki se uporabljajo	9
1	Organizacijska zasnova	16
1.1	Regulativna zahteva	16
1.2	Namen	16
1.3	Pojasnila	17
1.4	Dokazila	18
1.5	Primeri dokazil	18
1.6	Sklicevanja in standardi	19
1.7	Vprašanja nadzora	19
2	Vodenje	20
2.1	Vodenje in zavezanost	20
2.1.1	Regulativna zahteva	20
2.1.2	Namen	20
2.1.3	Pojasnila	21
2.1.4	Dokazila	21
2.1.5	Primeri dokazil	22
2.1.6	Sklicevanja in standardi	22
2.1.7	Vprašanja nadzora	22
2.2	Varnostna politika	24
2.2.1	Regulativna zahteva	24
2.2.2	Namen	24
2.2.3	Pojasnila	24
2.2.4	Dokazila	24
2.2.5	Primeri dokazil	25
2.2.6	Vprašanja nadzora	25

2.3	Organizacijske vloge, odgovornosti in pristojnosti	26
2.3.1	Regulativna zahteva	26
2.3.2	Namen	26
2.3.3	Pojasnila	26
2.3.4	Dokazila	27
2.3.5	Primeri dokazil	27
2.3.6	Sklicevanja in standardi	28
2.3.7	Vprašanja nadzora	28
2.4	Posvetovanje z osebjem in drugimi stranmi	29
2.4.1	Regulativna zahteva	29
2.4.2	Namen	29
2.4.3	Pojasnila	29
2.4.4	Dokazila	29
2.4.5	Primeri dokazil	30
2.4.6	Vprašanja nadzora	30
3	Načrtovanje	31
3.1	Ukrepi za obravnavo tveganj	31
3.1.1	Regulativna zahteva	31
3.1.2	Namen	31
3.1.3	Pojasnila	32
3.1.4	Dokazila	33
3.1.5	Primeri dokazil	34
3.1.6	Sklicevanja in standardi	35
3.1.7	Vprašanja nadzora	35
3.2	Varnostni cilji in načrtovanje	36
3.2.1	Regulativna zahteva	36
3.2.2	Namen	36
3.2.3	Pojasnila	36
3.2.4	Dokazila	37
3.2.5	Primeri dokazil	37
3.2.6	Vprašanja nadzora	37
4	Podpora	38
4.1	Viri	38
4.1.1	Regulativna zahteva	38
4.1.2	Namen	38
4.1.3	Pojasnila	38
4.1.4	Dokazila	38
4.1.5	Primeri dokazil	38
4.1.6	Vprašanja nadzora	39
4.2	Usposobljenost	40
4.2.1	Regulativna zahteva	40
4.2.2	Namen	40
4.2.3	Pojasnila	41
4.2.4	Dokazila	41

4.2.5	Primeri dokazil	42
4.2.6	Sklicevanja in standardi.....	43
4.2.7	Vprašanja nadzora	43
4.3	Ozaveščenost	44
4.3.1	Regulativna zahteva	44
4.3.2	Namen.....	44
4.3.3	Dokazila	44
4.3.4	Primeri dokazil	44
4.3.5	Vprašanja nadzora	44
4.4	Informacijske in komunikacijske dejavnosti	46
4.4.1	Regulativna zahteva	46
4.4.2	Namen.....	46
4.4.3	Pojasnila	46
4.4.4	Dokazila	47
4.4.5	Primeri dokazil	47
4.4.6	Vprašanja nadzora	48
4.5	Dokumentirane informacije.....	49
4.5.1	Regulativna zahteva	49
4.5.2	Namen.....	50
4.5.3	Pojasnila	50
4.5.4	Dokazila	51
4.5.5	Primeri dokazil	52
4.5.6	Sklicevanja in standardi.....	52
4.5.7	Vprašanja nadzora	52
4.6	Integracija človeških in organizacijskih dejavnikov.....	53
4.6.1	Regulativna zahteva	53
4.6.2	Namen.....	53
4.6.3	Pojasnila	53
4.6.4	Dokazila	53
4.6.5	Primeri dokazil	54
4.6.6	Sklicevanja in standardi.....	55
4.6.7	Vprašanja nadzora	55
5	Obratovanje	56
5.1	Načrtovanje in nadzor obratovanja	56
5.1.1	Regulativna zahteva	56
5.1.2	Namen.....	57
5.1.3	Pojasnila	58
5.1.4	Dokazila	59
5.1.5	Primeri dokazil	60
5.1.6	Sklicevanja in standardi.....	61
5.1.7	Vprašanja nadzora	61
5.2	Upravljanje sredstev	63
5.2.1	Regulativna zahteva	63
5.2.2	Namen.....	63

5.2.3	Pojasnila	64
5.2.4	Dokazila	65
5.2.5	Primeri dokazil	67
5.2.6	Sklicevanja in standardi.....	71
5.2.7	Vprašanja nadzora	71
5.3	Izvajalci, partnerji in dobavitelji	72
5.3.1	Regulativna zahteva	72
5.3.2	Namen.....	72
5.3.3	Pojasnila	73
5.3.4	Dokazila	73
5.3.5	Primeri dokazil	73
5.3.6	Vprašanja nadzora	74
5.4	Upravljanje sprememb	75
5.4.1	Regulativna zahteva	75
5.4.2	Namen.....	75
5.4.3	Pojasnila	75
5.4.4	Dokazila	76
5.4.5	Primeri dokazil	76
5.4.6	Vprašanja nadzora	76
5.5	Ravnanje v izrednih razmerah	77
5.5.1	Regulativna zahteva	77
5.5.2	Namen.....	77
5.5.3	Pojasnila	78
5.5.4	Dokazila	78
5.5.5	Primeri dokazil	78
5.5.6	Vprašanja nadzora	79
6	Ocena uspešnosti	80
6.1	Spremljanje	80
6.1.1	Regulativna zahteva	80
6.1.2	Namen.....	80
6.1.3	Pojasnila	80
6.1.4	Dokazila	81
6.1.5	Primeri dokazil	81
6.1.6	Vprašanja nadzora	81
6.2	Notranja presoja	82
6.2.1	Regulativna zahteva	82
6.2.2	Namen.....	82
6.2.3	Pojasnila	82
6.2.4	Dokazila	82
6.2.5	Primeri dokazil	83
6.2.6	Sklicevanja in standardi.....	83
6.2.7	Vprašanja nadzora	83
6.3	Vodstveni pregled	84
6.3.1	Regulativna zahteva	84

6.3.2	Namen.....	84
6.3.3	Dokazila	84
6.3.4	Primeri dokazil	85
6.3.5	Vprašanja nadzora	85
7	Izboljšave.....	86
7.1	Izsledki iz nesreč in incidentov.....	86
7.1.1	Regulativna zahteva	86
7.1.2	Namen.....	86
7.1.3	Pojasnila	87
7.1.4	Dokazila	87
7.1.5	Primeri dokazil	87
7.1.6	Sklicevanja in standardi.....	88
7.1.7	Vprašanja nadzora	88
7.2	Stalno izboljševanje	89
7.2.1	Regulativna zahteva	89
7.2.2	Namen.....	89
7.2.3	Pojasnila	89
7.2.4	Dokazila	91
7.2.5	Primeri dokazil	92
7.2.6	Vprašanja nadzora	92
	Priloga 1 – Korelacijske tabele.....	93
	Priloga 2 – Vzajemno priznavanje pooblastil, odobritev ali spričeval proizvodov ali storitev, izdanih v skladu z zakonodajo EU.....	101
	Priloga 3 – Dejavnosti na stranskih tirih, pogodbeni dogovori in partnerstva	105
	Priloga 4 – Kultura varnosti	109
	Priloga 5 – Človeški in organizacijski dejavniki	115
	Priloga 6 – Opredelitev pojmov	119

1 Organizacijska zasnova

1.1 Regulativna zahteva

1.1 Organizacija:

- (a) opiše vrsto, **značaj**, velikost in področje delovanja;
 - (b) opredeli resna tveganja za varnost, ki izvirajo iz obratovanja železnic bodisi s strani organizacije same bodisi s strani izvajalcev, partnerjev ali dobaviteljev pod njenim nadzorom;
 - (c) opredeli zainteresirane strani (npr. regulativna telesa, organe, **prevoznike v železniškem prometu**, upravljavce infrastrukture, izvajalce, dobavitelje, partnerje), vključno s tistimi izven železniškega sistema in pomembnimi za sistem varnega upravljanja;
 - (d) opredeli in pri zainteresiranih straneh iz točke (c) ohranja pravne ter druge zahteve, povezane z varnostjo;
 - (e) zagotovi, da se zahteve iz točke (d) upoštevajo pri razvoju, izvajanju in vzdrževanju sistema varnega upravljanja;
- opiše obseg sistema varnega upravljanja in navede, kateri del poslovanja je vanj vključen ali ne, ter pri tem upošteva zahteve iz točke (d).

1.2 Za namene te priloge se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (a) „**značaj**“ v povezavi z obratovanjem železnic s strani upravljavcev infrastrukture pomeni opredelitev obsega obratovanja, vključno z načrtovanjem in izgradnjo infrastrukture, vzdrževanjem infrastrukture, načrtovanjem prometa, upravljanjem in nadzorovanjem prometa, ter glede na uporabo železniške infrastrukture, vključno s progami za konvencionalne in/ali visoke hitrosti, prevozom potnikov in/ali blaga;
- (b) „**velikost**“ v povezavi z obratovanjem železnic s strani upravljavcev infrastrukture pomeni velikost na podlagi dolžine prog in ocenjene velikosti upravljavca infrastrukture v smislu števila zaposlenih, ki delajo v železniškem sektorju.

1.2 Namen

Prosilec bi moral organu čim natančneje dokazati, da njegov sistem varnega upravljanja zajema njegovo celotno obratovanje. Organ za ocenjevanje bi moral jasno prepoznati naravo obratovanja in kako se obratovanje upravlja s sistemom varnega upravljanja. Prosilec bi moral pokazati, da dobro razume svoje odnose z zainteresiranimi stranmi in resna tveganja, s katerimi se srečuje, koga to zadeva in kako se te zadeve obravnavajo v okviru sistema varnega upravljanja.

1.3 Pojasnila

Kadar se zahteve iz točke 1.1 zgoraj navedenega pravnega besedila nanašajo na upravljavce infrastrukture, se „vrsta“ nadomesti z „značajem“, „področje“ pa se črta.

Cilj organizacije zahteve, njene organizacijske zasnove in obsega sistema varnega upravljanja (1.1) je boljše razumevanje poslovanja organizacije, pričakovanj deležnikov in okolja, v katerem obratuje organizacija, z vidika ocenjevalca. Narava organizacije je izhodiščna točka ocenjevanja; ta informacija na začetku predložitve vloge bo prosilcu omogočila, da opiše, kaj dela in kakšna je struktura organizacije, to pa bo ocenjevalcu omogočilo, da se odloči, kako bo načrtoval oceno. Če je organizacija na primer centralizirana ali če opravlja različne dejavnosti z obsežno lokalno svobodo pri načrtovanju in organizaciji dejavnosti ali če organizacija zaposluje več ali manj izvajalcev, bo obstajalo ustrezno pričakovanje, da sta organizacija in sistem varnega upravljanja prosilca strukturirana tako, da obravnavata s tem povezana vprašanja. Pojasnilo splošne organizacijske zasnove lahko nakazuje tudi, kako se upravljajo človeški in organizacijski dejavniki. Struktura, določena v določbi 4 strukture ISO na visoki ravni, lahko pripomore k razumevanju pripravljalnega dela, ki je potrebno pred vzpostavitvijo sistema varnega upravljanja. Ocenjevalec lahko ustrezno oceno izvede le, če razume obseg dejavnosti.

Vrsta dejavnosti **(1.1(a))** na podlagi opredelitve zajema prevoz potnikov (s prevozom visokih hitrosti ali brez njega) in blaga (z nevarnim blagom ali brez njega) ter ranžiranje. Vključuje lahko tudi druge posebne vrste dejavnosti, kot so preskušanje vozil, upravljanje vozil za vzdrževanje železniške infrastrukture, dejavnosti na zasebnih stranskih tirih. Več informacij o vrsti ter velikosti in področju delovanja je na voljo v *Smernicah agencije za oddajo vlog za izdajo enotnih varnostnih spričeval*. Dodatne informacije o dejavnostih na stranskih tirih so na voljo v Prilogi 3.

Za upravljavca infrastrukture značaj in velikost (1.2) pomenita naravo poslovanja ter njegov geografski obseg in kompleksnost. Značaj se nanaša na vrsto infrastrukture, ki se uporablja, na to, kako sodobna je, in na vprašanje, ali gre za infrastrukturo za visoke ali konvencionalne hitrosti ali oboje, velikost pa se nanaša na vrsto poslovanja, ki se izvaja.

Opredelitev resnih tveganj v tem primeru pomeni, da bi moral prosilec izkazati, da se na podlagi analiz tveganj zaveda najpomembnejših tveganj, s katerimi se srečuje. Opredelitev resnih tveganj pomeni tudi, da je prosilec vzpostavil sistem upravljanja tveganj (ali se pripravlja na njegovo vzpostavitev), na podlagi tega pa lahko:

- *analizira nevarne dogodke in oceni tveganja,*
- *opazi najpomembnejša tveganja (v smislu posledic in pogostosti) in*
- *prednostno obravnava ukrepe, namenjene preprečevanju nesreč **(1.1(b))**.*

To pomaga določiti organizacijsko zasnovo in organu za ocenjevanje nakazuje prosilčevo razumevanje okolja, v katerem deluje. Dejavnosti drugih strani izven železniškega sistema **(1.1(c))** lahko vplivajo na varnost dejavnosti, zato je treba tudi te upoštevati v oceni tveganja. Dodatne informacije o pogodbah in partnerstvih so na voljo v Prilogi 3.

Opredelitev veljavnih zahtev, povezanih z varnostjo **(1.1(d))**, zajema vse od veljavnih predpisov EU (npr. ustrezne skupne varnostne metode za sisteme varnega upravljanja in zlasti njihovi Prilogo I in Prilogo II, skupne varnostne metode za oceno in ovrednotenje tveganja, skupne varnostne metode za spremljanje, ustrezne tehnične specifikacije za interoperabilnost, izvedbeni akt o praktičnih ureditvah za izdajanje enotnih varnostnih spričeval in po potrebi izvedbeni akt o praktičnih ureditvah za dovoljenja za železniška vozila ter uredba o subjektih, zadolženih za vzdrževanje) in nacionalne zakonodaje (npr. priglašeni nacionalni predpisi, nacionalno pravo) do vseh drugih zahtev, ki jih organizacija prostovoljno izpolnjuje (npr. predpisi na ravni sektorja ali panoge za obratovanje vlakov ali sistem upravljanja in tehnični standardi, kot so ISO, CEN/CENELEC, UIC). Organizacija v tem razdelku opredeli pravne določbe, ki jih mora izpolnjevati, skupaj s tistimi sektorskimi in drugimi zahtevami, ki jih mora upoštevati za varno obratovanje vlakov.

Za namene tega dokumenta imajo izrazi „osebje“, „zaposleni“ in „delavci“ enak pomen ter pomenijo osebe, ki delajo pod neposrednim nadzorom organizacije prosilca.

1.4 Dokazila

- Za prevoznike v železniškem prometu: informacije o naravi dejavnosti, npr. potniški in/ali tovorni promet, prevoz nevarnega blaga, geografska pokritost (z vključitvijo zemljevida ali načrta prog) in obseg dejavnosti (vključno z vrstami voznega parka, številom osebja) ter v primeru podaljšanj in sprememb v zvezi z njimi informacije o teh po zadnji presoji **(1.1(a))**;
- za upravljavce infrastrukture: informacije o naravi dejavnosti, ki jih zagotavljajo, npr. tovorni in/ali potniški promet, ranžiranje ali druge pomožne storitve (kot je navedeno v Prilogi II k Direktivi 2012/34/EU) in ki vplivajo na varnost v železniškem prometu, geografsko pokritost (z vključitvijo zemljevida ali načrta prog) in obseg dejavnosti prevoznikov v železniškem prometu, ki se izvajajo v omrežju. Upravljavec infrastrukture bi moral vključiti tudi informacije o voznem parku (tudi naprave za vzdrževanje ali merjenje infrastrukture), ki ga morda uporablja, in navesti število svojih zaposlenih ter v primeru podaljšanj in sprememb v zvezi z njimi informacije o teh po zadnji presoji **(1.1(a))**;
- prosilec za izdajo enotnega varnostnega spričevala ali varnostnega pooblastila mora navesti, kako je opredelil ustrezne regulativne zahteve, npr. zahteve za ocenjevanje skupnih varnostnih metod, tehnične specifikacije za interoperabilnost, zlasti tiste, ki zadevajo podsistem za vodenje in upravljanje prometa (TSI OPE), in veljavne nacionalne predpise ter tudi, kako zagotavlja skladnost z njimi (procesi sistema varnega upravljanja, ki podpirajo skladnost) **(1.1(c) in (d))**;
- prosilec mora opredeliti zainteresirane strani, ki so pomembne za uspešno izvajanje njegovega sistema varnega upravljanja (tj. ali njihove dejavnosti vplivajo ali bi lahko vplivale na sistem varnega upravljanja, npr. izvajalci ali partnerji), in pri tem navesti, zakaj so potrebne za uspešno delovanje sistema varnega upravljanja **(1.1(c) in (d))**;
- za prevoznike v železniškem prometu in upravljavce infrastrukture: prosilec mora navesti, kje v njegovi dokumentaciji o sistemu varnega upravljanja so izpolnjene posamezne zahteve za sistem varnega upravljanja, vključno z ustreznimi zahtevami veljavnih tehničnih specifikacij za interoperabilnost, zlasti za podsistem za vodenje in upravljanje prometa (TSI OPE), ter upoštevani ustrezni priglašeni nacionalni predpisi **(1.1(e))**;
- prosilec mora navesti, katera so najresnejša tveganja za varnost, ki vplivajo na njegovo poslovanje **(1.1(b))**;
- prosilec mora zagotoviti informacije o obsegu sistema varnega upravljanja (vključno z informacijami o razmejitvah z drugimi deli poslovanja) **(1.1(f))**.

1.5 Primeri dokazil

Zemljevid geografskega območja obratovanja. Informacije o voznem parku z dovoljenjem za obratovanje (po potrebi tudi o predlaganem voznem parku, ki ga namerava uporabljati v času veljavnosti enotnega varnostnega spričevala ali varnostnega pooblastila, in vseh omejitvah področja uporabe). Vključene so informacije o vrsti storitev, ki jih namerava izvajati (potniški in/ali tovorni promet).

Če je prosilec upravljavec infrastrukture, lahko te informacije zagotovi na primer s sklicevanjem na:

- informacije v registru železniške infrastrukture, vzpostavljenem v skladu z direktivo o interoperabilnosti (člen 49),
- vsebino programa omrežja (zlasti v razdelku I), vzpostavljenega v skladu z Direktivo 2012/34/EU, in
- navodila o progi (TSI OPE).

Informacije, ki se predložijo za pridobitev varnostnega pooblastila ali enotnega varnostnega spričevala, morajo biti ustrezno evidentirane in dovolj dokumentirane, da dokazujejo skladnost z ustrezno zakonodajo EU.

Navedba sedanjega in predvidenega osebja v času trajanja enotnega varnostnega spričevala, če je to znano.

Prevoznik v železniškem prometu zagotavlja informacije o operativnih vmesnikih, ki jih ima, tudi z upravljavcem ali upravljavci infrastrukture, drugimi prevozniki v železniškem prometu, izvajalci in službami za ukrepanje ob nesrečah. Te informacije vključujejo vse specifične zahteve upravljavcev infrastrukture, ki vplivajo na sistem varnega upravljanja prevoznika v železniškem prometu.

Za prevoznike v železniškem prometu bi se lahko za pojasnilo, kako se upoštevajo predpisi in druge ustrezne zahteve, uporabila tudi preglednica preslikav, predložena prek točke „vse na enem mestu“ kot del vloge za varnostno spričevalo.

Podobno bi moral upravljavec infrastrukture predložiti podoben seznam subjektov, s katerimi ima operativne vmesnike, kot so prevozniki v železniškem prometu, ki obratujejo na nadzorovani infrastrukturi, njegovi izvajalci, sosednji upravljavci infrastrukture, gradbišča, lokalni organi (za cestne vmesnike) in službe za ukrepanje ob nesrečah.

Informacije o pravnih določbah (nacionalnih in evropskih), ki jih bo izpolnjeval.

Opis (skupaj z organigramom), ki opredeljuje strukturo in upravljanje sistema varnega upravljanja znotraj organizacije ter zajema povezave na različne dele sistema varnega upravljanja, kjer so na voljo podrobnejše informacije, kot so predpisi o obratovanju.

Novejši izvod letnega poročila, ki podrobno opisuje najresnejša tveganja, ki jih obravnava organizacija, in cilje za njihovo upravljanje, metodologijo, ki se uporablja za njihovo oceno, in način prednostne razvrstitve.

1.6 Sklicevanja in standardi

- *Smernice za uporabo TSI OPE*

1.7 Vprašanja nadzora

Preveriti točnost predloženih informacij glede na znane informacije o obstoječih dejavnostih v primeru vloge za podaljšanje enotnega varnostnega spričevala ali glede na druge razpoložljive informacije v primeru novega udeleženca.

Preveriti, da sistem varnega upravljanja, kot je opisan, zagotavlja postopke za upravljanje varnosti v praksi.

Preveriti, da so vsi vmesniki, ki jih ima organizacija z drugimi, upoštevani v postopkih sistema varnega upravljanja za upravljanje tveganja.

2 Vodenje

2.1 Vodenje in zavezanost

2.1.1 Regulativna zahteva

- 2.1.1. Najvišje vodstvo izkaže vodstvene sposobnosti in zavezanost k razvoju, izvajanju, vzdrževanju in stalnemu izboljševanju sistema varnega upravljanja tako, da:
- (a) prevzema celotno odgovornost za varnost;
 - (b) z ukrepi in v odnosu do osebja in izvajalcev zagotavlja zavezanost k varnosti z upravljanjem na različnih ravneh organizacije;
 - (c) zagotavlja, da so varnostna politika in varnostni cilji oblikovani, razumljivi in skladni s strateško usmeritvijo organizacije;
 - (d) zagotavlja vključitev zahtev za sistem varnega upravljanja v poslovne procese organizacije;
 - (e) zagotavlja razpoložljivost virov, potrebnih za sistem varnega upravljanja;
 - (f) zagotavlja, da je sistem varnega upravljanja uspešen pri upravljanju varnostnih tveganj, ki jih povzroča organizacija;
 - (g) spodbuja osebje k doseganju skladnosti z zahtevami za sistem varnega upravljanja;
 - (h) spodbuja stalno izboljševanje sistema varnega upravljanja;
 - (i) zagotavlja, da se varnost upošteva pri opredelitvi in upravljanju poslovnih tveganj organizacije, in pojasni, kako bo navzkrižje med varnostjo in drugimi poslovnimi cilji odkrito in odpravljeno;
 - (j) spodbuja pozitivno kulturo varnosti.

2.1.2 Namen

Določitev jasne in pozitivne smeri varnega upravljanja bo imela pomemben učinek na način upravljanja tveganj. Organ za ocenjevanje mora biti prepričan, da je prosilec zavezan dodelitvi sredstev, ki omogočajo varno delovanje organizacije in učinkovito upravljanje tveganj, ter da vodstvo v organizaciji prosilca zagotovi uresničitev tega. Zavezanost vodstva človeškim in organizacijskim dejavnikom se kaže v politikah in ciljih ter v vedenju vodstva in vodstvenih sposobnostih. Poleg tega bo pristop vodstva na podlagi človeških in organizacijskih dejavnikov zagotovil tudi, da razvoj usposabljanja in postopkov temelji na nalogi, ki jo je treba opraviti v naravnem okolju, kar bo pripomoglo k optimizaciji upravljanja tveganja in uspešnosti.

Varnostna politika poudarja pomen in prednostno obravnavanje varnosti, tudi vključevanje človeških in organizacijskih dejavnikov ter spodbujanje kulture varnosti.

Organizacija spodbuja nenehni in skupni nadzor, ki se bori proti samozadovoljnosti („vse je pod nadzorom“) in pretirani poenostavitvi („upoštevanje postopkov zadostuje za zagotavljanje varnosti“) ter razvija kritičen odnos. Poleg tega se vsi aktivni udeleženci v organizaciji zavedajo, da je kljub kakovosti načrtovanja in organizacije, tehničnih ovir in postopkov vedno možna vrzel med pričakovanimi in dejanskimi dogodki. Za odkrivanje in skupno analizo razmer, ki niso bile ustrezno predvidene, se uporabijo vsa razpoložljiva sredstva.

Poleg tega je sistem organizacije za obveščanje o varnosti v skladu z dejansko odločitvijo vodstva.

Da bi sistem varnega upravljanja deloval učinkovito in se v prihodnosti izboljševal, je ključno, da tisti z vodstvenimi vlogami svojemu osebju in zainteresiranim stranem pokažejo, da določajo pozitiven program, v okviru katerega se lahko upravlja varnost. Osebje na vodilnih položajih ima največji vpliv na organizacijsko

kulturo, zato je izjemno pomembno, da znajo zaposlenim, za katerih delo so odgovorni, posredovati prava sporočila. Vedenje vodstvenih delavcev na vseh ravneh v organizaciji in pomen, ki ga pripisujejo varnosti v svojih vsakodnevni odločitvah, pomembno vplivata na vedenje drugih aktivnih udeležencev pri izpolnjevanju njihovih nalog v zvezi z varnostjo. Vodstveni delavci bi morali ustvarjati tudi fizična in družbena delovna okolja, v katerih se operativno delo opravlja varno.

2.1.3 Pojasnila

„Najvišje vodstvo“ (**2.1.1**) v tem okviru pomeni tiste osebe, ki sprejemajo odločitve kot gonilna sila organizacije. Običajno bi vključevalo glavnega direktorja, člane skupine najvišjega vodstva, predsednika uprave in člane upravnega odbora. Od najvišjega vodstva kot skupine in kot posameznikov se zahteva, da izkažejo vodstvene sposobnosti in zavezanost sistemu varnega upravljanja in prek njega.

Varnostna tveganja je treba dovolj poudariti, da se uravnotežijo z drugimi poslovnimi tveganji in se prepreči nastanek razmer, v katerih vodstvo daje prednost poslovnim potrebam na način, ki zmanjšuje uspešnost na področju varnosti (**2.1.1(i)**). Najvišje vodstvo mora zagotoviti obravnavo ciljev tako, da se ohrani uspešnost na področju varnosti in da se tveganja upravljajo, kolikor je to praktično izvedljivo. Posledice nasprotujočih si ciljev ne bi smele biti nasprotujoče si naloge posameznikov, ki bi lahko vodile k težavam v zvezi z varnostjo.

Integriran pristop vodstva in uprave na podlagi človeških in organizacijskih dejavnikov pomeni določanje ciljev, pričakovanj in odgovornosti glede vedenja v zvezi z varnostjo na vseh ravneh organizacije ter zagotavljanje pravočasnih povratnih informacij in obveščanje.

2.1.4 Dokazila

- *Vzpostavljeni so varnostna politika in cilji ter zagotovljena so dokazila, da so ti na voljo vsemu osebju ter jih osebje razume, pojasnjeno pa je tudi, kako so vključeni v druge poslovne procese (**2.1.1(a), (b), (g) in (e)**);*
- *varnostna politika poudarja pomen uporabe pristopa na podlagi človeških in organizacijskih dejavnikov v vseh procesih v zvezi z varnostjo, da se doseže visoka raven varnosti v organizaciji. Organizacija izkaže, kako se obravnavajo vprašanja v zvezi s človeškimi in organizacijskimi dejavniki v organizacijskih procesih (**2.1.1(c)**);*
- *odnos med sistemom varnega upravljanja in drugimi poslovnimi dejavnostmi je jasno opredeljen v postopku ali organigramu (**2.1.1(e) in (i)**);*
- *v varnostni politiki ali drugih procesih so na voljo informacije, ki kažejo, da je uprava zavezana zagotavljanju in ohranjanju zadostnih sredstev, da se omogoči učinkovito delovanje sistema varnega upravljanja (**2.1.1(e)**);*
- *dokazila, ki izkazujejo, da vodstvo spodbuja pozitivno kulturo varnosti (**2.1.1(j)**);*
- *dokazila, ki izkazujejo, kako je zagotovljeno, da osebje razume svojo vlogo in odgovornosti v zvezi z varnostjo in kako njihovo delo vpliva na zmožnost organizacije za upravljanje tveganj v okviru sistema varnega upravljanja (**2.1.1(d), (f) in (i)**);*
- *v varnostni politiki ali drugih dokumentih obstaja dokazilo, da si organizacija prizadeva seznaniti svoje osebje s pomembno vlogo, ki ga ima pri zagotavljanju, da sistem varnega upravljanja deluje v praksi in zagotavlja pomemben nadzor nad tveganji (**2.1.1(e)**);*
- *procesi, ki dokazujejo, kako je treba obravnavati in sporočati človeške in organizacijske dejavnike v organizaciji v zvezi s poslovnimi cilji organizacije in organizacijskimi procesi, npr. projekti, preiskavami incidentov in nesreč, analizami tveganj in drugimi dejavnostmi v zvezi z varnostjo za osebje, izvajalce, partnerje in dobavitelje organizacije (**2.2.1(c), (d) in (e)**);*
- *dokazila, ki izkazujejo, da je vodstvo vzpostavilo procese za zagotavljanje, da podizvajalci organizacije ustrezno obravnavajo človeške in organizacijske dejavnike (**2.2.1(c), (d) in (e)**).*

2.1.5 Primeri dokazil

Predloži se varnostna politika, ki jo podpiše glavni direktor in je opremljena z datumom ter jasno navaja zavezanost vodstva varnosti in izboljševanju varnosti ter kako je v upravljanje varnostnega tveganja vključeno osebje. Varnostna politika določa tudi način pregleda.

Jasen nabor varnostnih ciljev, ki so določeni za organizacijo in so pomembni, merljivi, dosegljivi, realistični in časovno določeni (SMART), v postopku pa je opredeljena jasna metodologija za njihovo izvajanje ter za analizo uspeha ali neuspeha pri njihovem doseganju.

Jasna navedba vodstva, kako spodbuja pozitivno kulturo varnosti in kako je v tem procesu vključeno in udeleženo osebje.

Pregled sestankov najvišjega vodstva, na katerih se varnost obravnava kot točka za redno poročanje, in pogostost teh sestankov.

Jasna navedba zavezanosti organizacije zagotavljanju zadostnih sredstev, da se omogoči učinkovito delovanje sistema varnega upravljanja, s čimer se upravljajo tveganja.

Organigram jasno določa delovanje sistema varnega upravljanja in dodelitev odgovornosti.

Pristop na podlagi človeških in organizacijskih dejavnikov je vključen v načrtovanje nove opreme, npr. novih vlakov. To vključuje uporabo izkušenj sedanjih uporabnikov pri vzpostavljanju zahtev načrtovanja, naloge analiziranja za ugotavljanje kognitivnih in fizioloških izzivov, zmanjšanje možnosti za zmotno uspešnost na podlagi načrtovanja z uporabo smernic za človeške dejavnike, kot so različni standardi ISO ali UIC, analiza upravljanja delovne obremenitve in obvladovanja utrujenosti za zagotavljanje, da je osebje zmožno opraviti nalogo, izvajanje analiz tveganj za ugotavljanje morebitnih problemov in opredelitev izravnalnih ukrepov zanje. Upoštevajo se okoljski dejavniki, kot so sneg, vročina, dež itd., in socialno-ekonomski dejavniki, kot so organizacijske prednostne naloge, javno naročanje in nacionalna kultura.

Vodstvo z evidencami o varnostnih ogledih in obiskih na kraju samem dokazuje svojo zavezanost spodbujanju pozitivne kulture varnosti in svoja prizadevanja za dajanje zgleda.

2.1.6 Sklicevanja in standardi

- [Kultura varnosti](#) (SKYbrary)

2.1.7 Vprašanja nadzora

Obseg nepovezanosti med katerimi koli politikami in postopki, ki se predložijo kot del dokazil, navedenih zgoraj, in opaženim dejanskim stanjem med nadzorom ter to, v kakšnem obsegu se organizacija zaveda vrzeli, so ključna vprašanja nadzora.

Med nadzorom bi bilo treba s proučitvijo mehanizmov organizacije za razumevanje in razvoj kulture varnosti in sistema varnega upravljanja preskusiti obseg resnične zavezanosti vodstva sistemu varnega upravljanja in spodbujanju kulture varnosti ter zavezanosti zaposlenih organizaciji.

Preveriti, ali lahko organizacija dokaže, da se za razvoj, izvajanje, ohranjanje in stalno izboljševanje sistema varnega upravljanja zagotavljajo zadostna sredstva.

Z izpraševanjem predstavnikov najvišjega vodstva in drugega osebja preveriti, kako vodstvo izkazuje svojo zavezanost izboljševanju varnosti. Preveriti, kako pogosto in kako so v stiku z osebjem zaradi varnostnih vprašanj in/ali zaradi spodbujanja kulture varnosti (delavnice, forumi, namenski dnevi za varnost itd.).

Preveriti, ali obstajajo obvestila najvišjega vodstva v zvezi s cilji bodisi v smislu spodbujanja vsega osebja za prispevek k njihovem doseganju bodisi v smislu zahvale vsem za izboljšanje uspešnosti.

2.2 Varnostna politika

2.2.1 Regulativna zahteva

2.2.1.	Najvišje vodstvo pripravi dokument z opisom varnostne politike organizacije, ki: <ul style="list-style-type: none">(a) ustreza vrsti organizacije, značaju in velikosti obratovanja železnic;(b) ga odobri glavni direktor organizacije (ali predstavnik oziroma predstavniki najvišjega vodstva);(c) se ga aktivno izvaja, o njem se obvesti celotno osebje in se mu ga da na razpolago.
2.2.2.	Varnostna politika: <ul style="list-style-type: none">(d) vključuje zavezanost k izpolnitvi vseh pravnih in drugih zahtev, povezanih z varnostjo;(e) zagotavlja okvir za določitev varnostnih ciljev in oceno uspešnosti organizacije na področju varnosti z vidika teh ciljev;(f) vključuje zavezanost k nadzoru nad varnostnimi tveganji, ki izvirajo iz lastnih dejavnosti in dejavnosti drugih;(g) vključuje zavezanost k stalnemu izboljševanju sistema varnega upravljanja;(h) se vzdržuje v skladu s poslovno strategijo in oceno uspešnosti organizacije na področju varnosti.

2.2.2 Namen

Varnostna politika je pomemben dokument, s katerim organizacija izkaže, kako upravlja svojo odgovornost v zvezi z varnostjo, svoje vodstvene sposobnosti in zavezanost ustreznemu upravljanju varnosti. Prosilec bi moral biti zmožen dokazati, da ima varnostno politiko, ki izpolnjuje zgornje zahteve in na kratko opisuje osnovno strukturo upravljanja tveganja.

2.2.3 Pojasnila

Varnostna politika je izraz filozofije vodstva, zato je ta razdelek tesno povezan z razdelkom 3.1. Zgoraj omenjena regulativna zahteva na primer ne obravnava neposredno človeških in organizacijskih dejavnikov.

Kadar se v točki 2.2.1(a) zgoraj navedenega pravnega besedila zahteve nanašajo na upravljavce infrastrukture, se „vrsta“ nadomesti z „značajem“.

2.2.4 Dokazila

- Za prevoznika v železniškem prometu: varnostna politika v pisni obliki, ki jo podpiše glavni direktor ter izraža vrsto in velikost delovanja, podpira skladnost z zakonodajnimi in drugimi zahtevami, nenehno izboljševanje varnosti in zagotavlja okvir za določitev varnostnih ciljev **(2.2.1(a) in (b) ter 2.2.2(a–c))**;
- za upravljavca infrastrukture: varnostna politika v pisni obliki, ki jo podpiše glavni direktor ter izraža značaj in velikost obratovanja železnic in razvoja infrastrukture, podpira skladnost z zakonodajnimi in drugimi zahtevami, nenehno izboljševanje varnosti in se uporablja za določitev varnostnih ciljev **(2.2.2(a–c))**;
- za prevoznike v železniškem prometu in upravljavce infrastrukture: informacije, da je bilo z varnostno politiko seznanjeno celotno osebje **(2.2.1(c))**;

- *informacije, da se varnostna politika vzdržuje tako, da je vedno usklajena s poslovno strategijo organizacije (2.2.2(d));*
- *dokazila, da varnostna politika vključuje zavezanost spremljanju uspešnosti na področju varnosti in se redno pregleduje po analizi uspešnosti na področju varnosti ter se spremeni po pregledu uspešnosti organizacije na področju varnosti v primerjavi z zastavljenimi cilji (2.2.2(b) in (d)).*

2.2.5 Primeri dokazil

Varnostna politika, ki jo podpiše in z datumom opremi glavni direktor ter točno izraža vrsto, velikost in značaj delovanja. Dokument izkazuje zavezanost stalnemu izboljševanju sistema varnega upravljanja.

Varnostna politika je posodobljena in ima opredeljen cikel pregleda, ki je usklajen s poslovno strategijo.

Varnostni cilji so skladni z izjavo o poslanstvu in viziji, ki je opredeljena v varnostni politiki, iz tega pa je mogoče razbrati, da jih osebje upošteva in da se spodbuja njihova zavezanost doseganju ciljev.

Varnostna politika zajema informacije ali sklicevanja, v katerih je določen proces, kako se preveri, ali so potrebne spremembe po pregledu uspešnosti organizacije na področju varnosti v primerjavi z zastavljenimi cilji.

Vzpostavljen je proces za obveščanje o varnostni politiki prek intraneta organizacije in za njen prikaz na strateških/obratovalnih lokacijah.

2.2.6 Vprašanja nadzora

Med izvajanjem nadzora je pomembno preskusiti, kako dobro je bilo o varnostni politiki obveščeno osebje in kako dobro jo osebje razume ter kakšno vlogo ima pri določitvi varnostnega okvira, v katerem deluje organizacija. Ključno vprašanje je, ali dokument pripomore k določitvi programa ali pa je sestavljen samo zato, ker tako določa pravna zahteva.

Preveriti, ali so spremembe uspešnosti organizacije na področju varnosti sprožile pregled varnostne politike.

Preveriti, ali varnostna politika izraža dejansko stanje v organizaciji.

2.3 Organizacijske vloge, odgovornosti in pristojnosti

2.3.1 Regulatorna zahteva

2.3.1.	Odgovornosti in pristojnosti osebja z vlogami, ki vplivajo na varnost (vključno z vodstvom in drugim osebjem, vključenim v naloge, povezane z varnostjo), se opredelijo na vseh ravneh organizacije, dokumentirajo in dodelijo, osebje pa se o njih obvesti.
2.3.2.	Organizacija zagotovi, da ima osebje, ki so mu podeljene naloge v zvezi z varnostjo, pristojnost, znanje in ustrezne vire za izvajanje nalog, ne da jih pri tem ovirajo dejavnosti iz drugih poslovnih funkcij.
2.3.3.	Podelitev odgovornosti za naloge v zvezi z varnostjo se dokumentira ter se o njih obvesti zadevno osebje, to pa mora te sprejeti in razumeti.
2.3.4.	Organizacija opiše podelitev vlog iz odstavka 2.3.1 poslovnim funkcijam v organizaciji in, kadar je ustrezno, zunaj organizacije (glej 5.3 Izvajalci, partnerji in dobavitelji).

2.3.2 Namen

Cilj te zahteve je, da prosilec zagotovi jasen prikaz strukture organizacije in kako tisti, ki so na operativnih položajih in vse do najvišjega vodstva, dodeljujejo in vzdržujejo vloge in odgovornosti. To je ključno za razumevanje, kako uspešno sistem varnega upravljanja organizacije upravlja tveganja. Prosilec bi moral dokazati, kako usposobljenemu osebju dodeljuje dejavnosti, kako zagotavlja, da to osebje dobro razume svoje vloge in odgovornosti, in kako so osebe odgovorne za svojo uspešnost.

2.3.3 Pojasnila

Morda obstaja vrzel med razumevanjem določb o upravljanju varnosti na izvedbeni ravni in procesi upravljanja, ki naj bi vodili sistem varnega upravljanja (npr. ocena tveganja, spremljanje). Opredelitev vlog, ki so pomembne znotraj sistema varnega upravljanja (**2.3.1**), ni omejena na tiste, ki so pristojni ali odgovorni za upravljanje varnostnih procesov, kot je varnostni menedžer ali varnostna skupina, ampak zajema vsako vlogo, ki je udeležena v nalogah, povezanih z varnostjo, kot je izvedbeno osebje, ki je neodvisno od njihovega vodstvenega ali nevodstvenega položaja v organizaciji (tj. višje vodstvo, vodje, drugo osebje, zaposleni ali delavci).

V okviru vlog, odgovornosti in pristojnosti (**2.3.1**) bi bilo treba zagotoviti izmenjavo informacij v zvezi z varnostjo. Na primer, kdo je odgovoren za izdajo obvestila o pozni spremembi za strojevodje (**glej tudi 4.4.1 in 4.4.2**).

Sistem varnega upravljanja bi moral biti skladen s skupnimi varnostnimi metodami za zahteve sistema varnega upravljanja (**1.1.1(d)**), najvišje vodstvo pa je odgovorno, da jih njihov sistem varnega upravljanja izpolnjuje. Najvišje vodstvo lahko nekaj svojih odgovornosti prenese na ustrezno osebje. Poročanje o uspešnosti se izvaja v skladu z zahtevami vodstvenega pregleda (6.3), pri čemer je ustrezno osebje odgovorno za poročanje o uspešnosti sistema varnega upravljanja najvišjemu vodstvu.

„Naloge, povezane z varnostjo“ (**2.3.1**) niso omejene na naloge, ki vključujejo neposredno upravljanje varnosti (tj. varnostno kritične naloge, ki jih izvaja osebje, ko nadzoruje ali vpliva na gibanje vlaka, kar bi lahko vplivalo na zdravje in varnost oseb, kot je navedeno v TSI OPE). Vključuje tudi neobratovalne naloge, ki vplivajo na varnost.

„Podelitev“ (**2.3.3**) pomeni prenos odgovornosti z višje na nižjo raven, običajno za pospešitev odzivnosti organizacije na pojavljajoče se zadeve. Odgovornost za varnost se lahko prenese, tj. podeli navzdol, v okviru opredeljenih odgovornosti za delovno mesto, če je taka podelitev dokumentirana. Pristojnosti za varnost ni

mogoče prenesti. Opredeljuje dolžnost osebe, ki je odgovorna, če nekaj ni narejeno, ne deluje ali ne izpolnjuje svojega cilja, da se dokaže zadovoljivo opravljanje njenih odgovornosti v zvezi z varnostjo. Obveščanje o nalogah in njihovo sprejemanje **(2.3.3)**, vključno z nalogami, povezanimi z varnostjo, sta del običajnega poslovnega procesa dodeljevanja osebja nalogam, to pa bi moralo biti preverljivo.

Dodelitev nalog **(2.3.4)** se lahko pokaže z ustrezno organizacijsko shemo ali organigramom.

Vodstvo mora imeti zadostno znanje in razumeti vprašanja človeških in organizacijskih dejavnikov, da po potrebi zagotovi sodelovanje strokovnjakov. Vloge in odgovornosti strokovnjakov za človeške in organizacijske dejavnike se morajo opredeliti v skladu z nalogami, ki jih je treba opraviti **(2.3.3)**.

Vzpostavljen bi moral biti proces za zagotavljanje, da lahko posamezniki sporočijo neposredno nevarnost nesreče, incidente in nesreče brez strahu pred posledicami. Politika podpira pravice in odgovornosti posameznikov za izražanje pomislekov glede varnosti ter ne dopušča nadlegovanja, zastraševanja, maščevalnosti in diskriminacije na podlagi tega. Za uspeh pravične kulture sta ključna zaupanje in odkritost v organizaciji. Izgrajujeta se postopno in sta odvisna od pripravljenosti vodstva, da opravi celovite analize, kadar pride do incidentov in nesreč, in da pred odzivom prisluhne in sprejme nauke. Za vzpostavitev pravične kulture je pomembna doslednost pri obravnavanju vprašanj v zvezi z varnostjo.

2.3.4 Dokazila

- *Organigram in ustrezna obrazložitev strukture organizacije, ustreznih odgovornosti v zvezi z varnostjo ter načina, kako je sistem varnega upravljanja načrtovan in kako se povezuje z organizacijsko zasnovo **(2.3.1, 2.3.4)**;*
- *seznam drugih informacij s podrobnostmi o odgovornostih v zvezi z varnostjo znotraj strukture organizacije **(2.3.1, 2.3.3)**;*
- *dokazilo, da je vzpostavljen sistem upravljanja usposobljenosti in se vzdržuje za vse osebje, ki ocenjuje ustreznost nalog in dodeljenih odgovornosti, usposobljenosti in virov **(2.3.2)**;*
- *dokazilo iz sistema upravljanja usposobljenosti ali drugih postopkov, da organizacija zagotavlja obveščanje osebja o vlogah in odgovornostih ter jih osebje sprejema in jasno razume ter bo odgovorno za njihovo izvajanje **(2.3.3)**;*
- *opis odgovornosti za delovanje in vzdrževanje, vključno z opredelitvijo zahtev, ki jih morajo izpolnjevati osebje oziroma izvajalci **(2.3.4)**;*
- *strategija za človeške in organizacijske dejavnike bi morala izkazati zahteve glede tega, kdaj in kako se uporablja strokovno znanje o človeških in organizacijskih dejavnikih ter katere so njihove vloge in odgovornosti **(2.3.1, glej tudi 4.6)**.*

2.3.5 Primeri dokazil

Organigram, dopolnjen z dodatnim besedilom, ki ocenjevalcu omogoča, da prepozna, kako je sistem varnega upravljanja strukturiran in kako se njegovi različni deli medsebojno povezujejo.

Proces, ki zajema način dodeljevanja odgovornosti in kje je dovoljen njihov prenos, skupaj z nekaj primeri, ki kažejo, kako je deloval proces.

Primeri opisov delovnih mest za naloge, povezane z varnostjo, tudi tistih, ki niso neposredno udeležena v dejavnostih in ki posredno vplivajo na delovanje (tj. dodelitev nalog, načrtovanje delovanja in zagotavljanje obratovalnih informacij osebju, nadzor delovanja).

Sklicevanje na sistem upravljanja usposobljenosti z informacijami o tem, kako je strukturiran, ter povezave na mesta, kjer so na voljo natančnejše informacije.

Vzpostavljen je proces podajanja povratnih informacij, ki zagotavlja, da se informacije, ki se prenesejo navzdol v organizaciji, dobro razumejo.

Postopki za ugotavljanje, katere pristojnosti in viri so potrebni za podporo nalogam in odgovornostim v zvezi z varnostjo za vse hierarhične ravni.

Strategija za človeške in organizacijske dejavnike izkazuje, kako so človeški in organizacijski dejavniki vključeni v procese in projekte. Strokovno znanje in dejavnosti v zvezi s človeškimi in organizacijskimi dejavniki ustrezajo velikosti organizacijskega procesa ali projekta. Vloge in odgovornosti ter stopnje udeležенosti strokovnjaka za človeške dejavnike so opredeljene v načrtu procesa ali projekta.

2.3.6 Sklicevanja in standardi

- [Odgovornosti v zvezi z varnostjo](#) (SKYbrary)

2.3.7 Vprašanja nadzora

Ključna vprašanja za nadzor so vprašanja stopnje. Odgovoriti bo treba na vprašanje: „Koliko zagotovljene informacije izražajo dejansko stanje v praksi?“

Odgovore na večino vprašanj v tem razdelku je mogoče najti s proučitvijo delovanja sistema upravljanja usposobljenosti.

2.4 Posvetovanje z osebjem in drugimi stranmi

2.4.1 Regulatorna zahteva

2.4.1.	Z osebjem, predstavniki osebja in zunanjimi zainteresiranimi stranmi se, kot je ustrezno in po potrebi, izvaja posvetovanje glede razvoja, vzdrževanja in izboljšanja sistema varnega upravljanja v delih, za katere so odgovorni, vključno z varnostnimi vidiki operativnih postopkov.
2.4.2.	Organizacija spodbuja posvetovanja z osebjem tako, da zagotavlja metode in načine za vključitev osebja, dokumentiranje mnenja osebja in posredovanje povratnih informacij v zvezi z mnenjem osebja.

2.4.2 Namen

Prosilec mora zagotoviti dokazilo, da svoje osebje (ali predstavnike) in zunanje zainteresirane strani vključuje v uporabo in razvoj sistema za upravljanje varnosti, da bi tako sčasoma upravljal tveganja. Tako se bo organu za ocenjevanje pokazalo tudi, kakšna je kultura varnosti znotraj organizacije in kako dejavno so ustrezne tretje osebe udeležene v upravljanju varnosti na področjih s skupnim tveganjem.

Organizacija se zaveda, da noben posameznik nima vseh informacij, potrebnih za trajnostno upravljanje varnosti. Strokovnjaki za procese, strokovnjaki za varnost, podporne službe, operativno osebje, vodstvo in nadzorniki, sindikati ter zunanji izvajalci imajo in uporabljajo znanje in informacije, ki so ključni za varnost. Omogočiti jim je treba srečanja, razpravo in izražanje stališč, da bi pridobili najboljši možni vpogled v dejansko stanje na delovnem mestu. Posebno pozornost je treba nameniti organizacijskim vmesnikom med službami, oddelki in organizacijami. Spodbujati je treba izmenjavo zamisli in informacij o analiziranju in obravnavanju tveganja, nesreč in incidentov.

Udeleženosť v sporočanju varnostno kritičnih informacij in sodelovanje v analizi nevarnih razmer in incidentov se spodbujata z vzdušjem zaupanja. Poleg tega se pri ocenjevanju tveganja, zasnovi in predelavi tehničnih naprav ter pripravi novih postopkov aktivno spodbuja zgodnja udeležba izvedbenega osebja.

2.4.3 Pojasnila

S temi zunanjimi stranmi (**2.4.1**) se lahko posvetuje o zadevah, ki se nanašajo na sistem upravljanja. Izvajalci so na primer lahko odgovorni za nekatere naloge, povezane z varnostjo, kot je priprava vlakov ali vzdrževanje infrastrukture. Kadar se izvaja ocena tveganja postopka priprave vlakov ali vzdrževanja infrastrukture, je vključevanje izvajalcev v ta proces primer dobre prakse.

Zunanje strani so organizacije, ki imajo vmesnik s prosilcem, kot so izvajalci, partnerji, dobavitelji, ustrezne vladne agencije, lokalni organi ali službe za ukrepanje v izrednih razmerah.

Razvoj pozitivne kulture varnosti spodbujata dobra kakovost in pravočasno sporočanje ustreznih informacij tistim, ki jih morajo prejeti.

2.4.4 Dokazila

- Prosilec bi moral zagotoviti natančne informacije o procesu posvetovanja z osebjem (ali njegovimi predstavniki) in ustreznimi zunanjimi zainteresiranimi stranmi, vključno s tem, kako se ta posvetovanja prenesejo v spremembe sistema varnega upravljanja ali posebnih operativnih postopkov (**2.4.1, 2.4.2**);
- prosilec bi moral zagotoviti informacije o vzpostavljenem sistemu za sporočanje povratnih informacij o rezultatih posvetovanj osebju (**2.4.2**).

2.4.5 Primeri dokazil

Proces ali postopek za posvetovanje z osebjem (in po potrebi z njegovimi predstavniki) in zainteresiranimi stranmi pri pripravi sistema varnega upravljanja.

Primeri zapisnikov posvetovalnih srečanj z osebjem (in/ali njegovimi predstavniki) z evidentiranimi rezultati.

Primeri, kako se mnenja in predlogi osebja med spremembo upravljanja (tj. o osnutku, spremenjenem ali novem operativnem postopku) zbirajo in obravnavajo.

Zagotovi se dokument/postopek, ki kaže, kako je izvedbeno osebje, ki bo uporabljalo novi ali razviti tehnični sistem, udeleženo v zgodnji fazi (načrtovanje in razvoj) dela, da se zberejo prispevki, npr. v zvezi z vmesnikom med človekom in strojem.

Vzpostavljeni so postopki, ki navajajo, kako je treba obravnavati človeške in organizacijske dejavnike ter jih sporočati v organizaciji v zvezi s poslovnimi cilji organizacije in organizacijskimi procesi, npr. projekti, preiskavami incidentov in nesreč, analizami tveganj in drugimi dejavnostmi v zvezi z varnostjo za osebje, izvajalce, partnerje in dobavitelje.

Organizacija bi morala jasno opredeliti pričakovanja v zvezi z varnostjo in potrebno ravnanje. Organizacijske prednostne naloge so usklajene, da se preprečijo nasprotujoči si cilji. Opisan je proces za načrtovanje, oceno tveganja in nadzorne dejavnosti, da se zagotovi, da varnosti ne ogrožajo drugi poslovni interesi, na primer konservativno odločanje. Cilji v zvezi z varnostjo so povezani s kulturo varnosti. Vodstvo ima aktivno vlogo pri načrtovanju in izvajanju potrebnih sprememb kulture varnosti.

2.4.6 Vprašanja nadzora

Posvetovanje z ustreznim notranjim in zunanjim osebjem in njegova udeležba sta pomemben del zagotavljanja, da lahko tisti z ustreznimi izkušnjami pozitivno vplivajo na sistem varnega upravljanja organizacije.

Nadzor na tem področju bi se moral osredotočati na evidence o načinu posvetovanja z osebjem in zunanjimi stranmi ter njihovih upoštevanih pripombah, poleg tega bi moral zajemati evidence sprememb sistema varnega upravljanja, ki izvirajo s tega področja.

Posebno pozornost je treba nameniti načinu sporočanja povratnih informacij in izsledkom, ki izhajajo iz njih.

3 Načrtovanje

3.1 Ukrepi za obravnavo tveganj

3.1.1 Reglativna zahteva

3.1.1. Ocena tveganja

3.1.1.1. Organizacija:

- (a) opredeli in analizira vsa obratovalna, organizacijska in tehnična tveganja (vključno z učinkovitostjo ljudi), ki so relevantna za vrsto (**značaj**), velikost in področje delovanja organizacije. Takšna tveganja vključujejo tveganja, ki izvirajo iz človeških in organizacijskih dejavnikov, kot so delovna obremenitev, vrsta dela, utrujenost ali ustreznost postopkov in aktivnosti drugih zainteresiranih strani (glej 1. Organizacijska zasnova);
- (b) oceni tveganja iz točke (a) z uporabo ustreznih metod ocenjevanja tveganj;
- (c) razvije in uvede varnostne ukrepe z opredelitvijo pripadajočih odgovornosti (glej 2.3 Organizacijske vloge, odgovornosti in pristojnosti);
- (d) razvije sistem za spremljanje uspešnosti varnostnih ukrepov (glej 6.1 Spremljanje);
- (e) pri deljenih tveganjih in uvedbi primernih varnostnih ukrepov prizna potrebo po sodelovanju z drugimi zainteresiranimi stranmi (kot so prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture, proizvajalci, izvajalci storitev vzdrževanja, subjekti, zadolženi za vzdrževanje, imetniki železniških vozil, ponudniki storitev in subjekti za nabave), kot je ustrezno;
- (f) obvešča osebje in vpletene zunanje strani o tveganjih (glej 4.4 Informacije in sporočanje).

3.1.1.2 Pri oceni tveganj organizacija upošteva potrebo po določitvi, zagotovitvi in ohranitvi varnega delovnega okolja, ki ustreza veljavni zakonodaji, zlasti Direktivi 89/391/EGS.

3.1.2. Načrtovanje sprememb

3.1.2.1. Organizacija opredeli morebitna varnostna tveganja in ustrezne varnostne ukrepe (glej 3.1.1 Ocena tveganj) pred izvedbo spremembe (glej 5.4 Upravljanje sprememb) v skladu s postopkom upravljanja tveganj iz Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013, vključno z obravnavo varnostnih tveganj zaradi same spremembe procesa.

3.1.2 Namen

Ta zahteva zadeva bistvo sistema varnega upravljanja, njen cilj pa je, da prosilec izkaže, kako njegov sistem opredeljuje in upravlja tveganja, s katerimi se srečuje. Od prosilca zahteva tudi, da izkaže, kako v praksi uporablja rezultate ocene tveganja za izboljšanje upravljanja tveganja in kako to občasno preverja. Pomembno si je zapomniti, da ta zahteva ne obravnava neposredno upravljanja tveganj zaradi sprememb (kar je ločena zahteva), vendar je povezana z njim. Posebna zahteva, ki ji je treba nameniti pozornost na podlagi ocene tveganja, so vprašanja, povezana s človeško zmogljivostjo, kot sta načrtovanje delovnih mest in upravljanja tveganj zaradi utrujenosti.

Prosilec mora v vlogi opisati, kako se te informacije organizirajo in sporočajo kot del sistema varnega upravljanja, vsebina pa mora izražati tveganja, s katerimi se srečuje organizacija, pri čemer je treba upoštevati

vrsto, velikost in področje delovanja (glej organizacijsko zasnovo). Ustreza obravnavi tveganj, za katero je odgovoren prosilec, in tveganj, ki nastanejo zaradi dejavnosti tretjih oseb.

Prednostna naloga dobrega upravljanja varnosti je splošni dogovor v celotni organizaciji glede preprečevanja glavnih tveganj. Scenarij ne bi smel biti prezrt zaradi majhne pogostosti. Za zagotovitev stvarnosti izbranega scenarija za oceno tveganja v primerjavi z resničnimi dejavnostmi k pripravi analize varnosti in ocene tveganja prispevajo strokovnjaki za upravljanje varnosti in izvajalci na najzahtevnejših področjih poslovanja. Rezultati teh ocen se v dostopni in razumljivi obliki sporočijo vsem aktivnim udeležencem, ki prispevajo k varnosti. Direktorji in vodstvo spodbujajo razprave o glavnih tveganjih, ki jih je treba upravljati, da bi zagotovili splošno razumevanje in zavedanje. Poleg tega se obstoj pomembnih tveganj poudarja v celotnem življenjskem ciklu sistema.

3.1.3 Pojasnila

Prosilec mora za namene ocene vloge navesti, kako izpolnjuje zahteve iz Direktive Sveta 89/391/EGS in povezanih predpisov. Ocena se osredotoči na prikaz upravljanja teh vprašanj, in ne na vprašanja. Vprašanja, kot so obvladovanje utrujenosti ali stresa ter preskus fizične in psihične pripravljenosti, se lahko obravnavajo kot pravno vprašanje v okviru zdravja in varnosti pri delu, vendar se prekrivajo s sistemom upravljanja usposobljenosti (npr. za usposabljanje po dolgi odsotnosti) in z dodeljevanjem nalog (osebje se sme dodeliti na določeno delovno mesto samo, če se potrdi, da je primerno zanje), kot je določeno v TSI OPE.

Kadar se v točki 3.1.1.1(a) zgoraj navedenega pravnega besedila zahteve nanašajo na upravljavce infrastrukture, se za namene ocene „vrsta“ nadomesti z „značajem“.

„Aktivnosti“ **(3.1.1.1(a))** tu pomenijo dejavnosti, ki jih izvajajo zainteresirane strani (izvajalci, dobavitelji in drugi) v imenu prosilca ali skupaj z njim, in sredstva, ki se uporabljajo v podporo tem dejavnostim. Ključna točka je, da mora prosilec dokazati, da ima vzpostavljen zanesljiv proces za ocenjevanje tveganj in da so obravnavana vsa ustrezna tveganja. Organizacija mora upoštevati tudi nekatera tveganja (npr. hidrogeološka tveganja, tveganja na nivojskih prehodih, metanje kamnov v vlake, nepooblaščen osebe), kadar je to smiselno in upravičeno. Vendar so ta vprašanja povezana z izvedbenimi tveganji (saj vsa zadevajo obratovanje vlakov) in morda niso povezana samo z učinkovitostjo ljudi.

„Druge zainteresirane strani“ pomenijo organizacije in posameznike. Te strani so lahko izven železniškega sistema **(1.1.1(c))**.

Sprememba je lahko povezana z varnostjo ali ne **(3.1.2.1)**. Oceniti je treba vpliv vseh sprememb, povezanih z varnostjo, in opredeliti ustrezne varnostne ukrepe, da se povezana tveganja zmanjšajo na sprejemljivo raven. Izvajanje procesa upravljanja sprememb lahko vodi tudi v varnostna tveganja, predvsem kadar se sprejme odločitve o odložitvi izvedbe spremembe, da se delno ali v celoti prepreči nastanek drugega varnostnega tveganja. Vendar upravljanje tveganj **(3.1.1.1)** ni omejeno samo na upravljanje sprememb. Organizacija bi morala na splošno zagotoviti ustrezno upravljanje varnostnih tveganj v zvezi s svojimi dejavnostmi. Potreba po opredelitvi, obvladovanju in upravljanju teh varnostnih tveganj kot del sistema varnega upravljanja prosilca zato presega upravljanje sprememb in uporabo skupnih varnostnih metod za ovrednotenje in oceno tveganja.

Skupne varnostne metode za ovrednotenje in oceno tveganja se uporabljajo za vse tehnične, operative ali organizacijske spremembe (v zvezi z organizacijskimi spremembami za tiste, ki imajo posledice za obratovanje ali vzdrževanje). Za vsako spremembo v zvezi z varnostjo se mora prosilec/predlagatelj najprej odločiti, ali je sprememba pomembna (ali ne). Če se odloči, da je pomembna, mora izkazati, da so tveganja, povezana s spremembo, sprejemljiva, pri tem pa uporabiti načela, opisana v skupnih varnostnih metodah, ter da so se zahteve, ki izhajajo iz tega izkaza, učinkovito izvajale v sistemu, ki se spreminja. Opravljeno oceno tveganja nato oceni v neodvisni oceni ali jo oceni priznani organ, ki pripravi poročilo o sprejemljivosti ali nesprejemljivosti analize. Nacionalni varnostni organi bodo ta poročila upoštevali v svojih dejavnostih

nadzora, vendar ne morejo spodbijati rezultatov poročila, če nimajo razloga za mnenje, da proces ocenjevanja tveganja ni bil pravilno izveden. Če je sprememba povezana z varnostjo, vendar ni pomembna, mora prosilec/predlagatelj dokumentirati svojo določitev in še vedno opraviti oceno tveganja spremembe v okviru procesa upravljanja tveganj sistema varnega upravljanja. V tem primeru je prosilec odgovoren za izbiro ustreznih metod za oceno tveganja, s tem pa utemelji, da so ukrepi za upravljanje tveganja, ki jih uvede, primerni za upravljanje povezanih tveganj na sprejemljivi ravni. Poudariti je treba, da je razlog za uporabo skupnih varnostnih metod za oceno in presojo tveganja sicer pomembnost spremembe, vendar lahko organizacija v vsakem primeru uporabi skupne varnostne metode za ovrednotenje in oceno tveganja, na primer, če meni, da je iz komercialnih ali družbenih razlogov zaradi spremembe potrebna neodvisna ocena dela, ki ga je opravila organizacija.

Skupne varnostne metode za ovrednotenje in oceno tveganja zajemajo šest meril, ki jih je treba proučiti, da se določi pomembnost. Ta so:

- **posledica odpovedi:** verjetni najslabši scenarij v primeru napake sistema, ki se ocenjuje, pri čemer se upoštevajo varnostne omejitve zunaj sistema;
- **novost, ki se uvede s spremembo:** to se nanaša na inovacije v železniškem sektorju in na novosti za organizacijo, ki uvaja spremembo;
- **kompleksnost spremembe;**
- **spremljanje:** nezmožnost spremljanja uvedene spremembe v celotnem življenjskem ciklu sistema in ustreznega posredovanja;
- **reverzibilnost:** nezmožnost vrnitve na sistem pred spremembo in
- **dodatnost:** ocena pomembnosti spremembe ob upoštevanju vseh nedavnih sprememb ocenjevanega sistema v zvezi z varnostjo, za katere je bilo odločeno, da niso pomembne.

Te elemente je treba uporabiti pri ocenjevanju tega, kako so bile sprejete odločitve organizacije o pomembnosti v okviru skupnih varnostnih metod za ovrednotenje in oceno tveganja.

Čeprav se proces upravljanja tveganj, določen v skupnih varnostnih metodah za ovrednotenje in oceno tveganja, uporablja v primeru z varnostjo povezanih in drugih pomembnih sprememb, so načela iz te uredbe, ki podpirajo proces upravljanja tveganj, splošna praksa upravljanja tveganj in se zato lahko uporabljajo v vseh drugih primerih, v katerih je potrebna ocena tveganja.

Sprejet je sistematični pristop k opredelitvi varnostno kritičnih delovnih nalog in procesov, metode s področja človeških in organizacijskih dejavnikov pa se uporabljajo za analizo varnostno kritičnih delovnih nalog, npr. analizo nalog, hierarhično analizo nalog ali tabelarično analizo nalog. Za izbiro in uporabo ustreznih metod je treba uporabiti strokovno znanje s področja človeških in organizacijskih dejavnikov.

Proces ocenjevanja tveganja bi moral za uporabnike in druge zainteresirane strani opisati udeležbo strokovnjakov za človeške in organizacijske dejavnike ter ustrezno usposobljenost. To lahko na primer vključuje opis, v kolikšnem obsegu bi bilo treba v analizo tveganj vključiti strokovnjake za človeške in organizacijske dejavnike ter katera raven usposobljenosti za človeške in organizacijske dejavnike je potrebna.

Opisane so ustrezne metode za vključitev človeških in organizacijskih dejavnikov v oceno tveganja, npr. analiza nalog, analiza uporabnosti, simulacija, človeški HAZOP, analiza metuljčka.

3.1.4 Dokazila

- Prosilec bi moral zagotoviti dokazila, da ima vzpostavljen proces ocenjevanja tveganja (vključno z opisom uporabljenih metodologij, vključenega osebja in kakršnega koli ovrednotenja ali preverjanja), ki zajema tveganja, opredeljena kot pomembne spremembe v okviru skupnih varnostnih metod za ovrednotenje in oceno tveganja (Izvedbena uredba Komisije (EU) 402/2013), in tudi tveganja,

opredeljena kot nepomembna, ki pa jih je kljub temu treba upravljati, proces pa zajema vsa izvedbena, organizacijska in tehnična tveganja **(3.1.1.1(a) in (b))**;

- dokazila, da so v oceni tveganja upoštevana tveganja v zvezi z vprašanjem človeških in organizacijskih dejavnikov. Strategija za človeške in organizacijske dejavnike bi morala pojasniti, kako in kdaj so človeški in organizacijski dejavniki sestavni del procesa ocenjevanja tveganja, ter pokazati uporabo ustreznih metod in strokovnega znanja **(3.1.1.1(a))**;
- dokazila o sredstvih za vključitev tretjih oseb, kadar je to primerno, v proces ocenjevanja tveganja, vključno s tem, kako se upravljajo tveganja, ki izhajajo od tretjih oseb in vplivajo na prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture **(3.1.1.1(a), (e) in (f))**;
- dokazilo, da ima prosilec vzpostavljen proces za razvoj in uveljavitev ukrepov za upravljanje tveganj, vključno s tem, kdo je odgovoren za njihovo dokončanje **(3.1.1.1(c))**;
- prosilec mora navesti, kako vključuje ustrezno osebje in mu sporoča rezultate ocene tveganja in povezane nadzorne ukrepe **(3.1.1.1(f))**;
- prosilec mora navesti, kako spremlja učinkovitost svojih ukrepov za upravljanje tveganj, vključno s tem, kako se po potrebi posodablajo procesi ali postopki **(3.1.1.1(d))**;
- prosilec mora v okviru predloženih dokazil navesti, kako upošteva nujnost skladnosti z drugo veljavno zakonodajo, kot je tista, ki izhaja iz Direktive Sveta 89/391/EGS **(3.1.1.2)**;
- prosilec predloži dokazila, s katerimi kot del svojega procesa upravljanja sprememb izkaže, da se učinek vseh sprememb presoja sistematično. To pomeni uporabo ocene tveganja, vključno z uporabo skupnih varnostnih metod za ovrednotenje in oceno tveganja, da se opredelijo tveganja in potrebni nadzorni ukrepi. Prosilec predloži tudi dokazila o izvajanju nadzornih ukrepov, opredeljenih med procesom upravljanja sprememb **(3.1.2.1)**.

3.1.5 Primeri dokazil

Proces ali postopek ocenjevanja tveganja, po potrebi vključno s tem, kako in kdaj se v podporo izvajanju nadzornih ukrepov za obravnavanje tveganj uporabljajo analiza napak in posledic (FMEA), analiza nevarnosti in operabilnosti (HAZOP) ali druge tehnike.

Evidenca, kot je register nevarnosti, ki dokazuje, da ima organizacija postopek za sistematično vrednotenje nevarnosti kot prvi korak pri upravljanju tveganj, v katero se vnesejo rezultati spremljanja, je redno posodobljena, ko so ugotovljena nova tveganja, in dopolnjena z ustreznimi informacijami o varnostnih ukrepih, sprejetih za upravljanje tveganj (npr. tehnična oprema, operativni postopki, usposabljanje osebja).

Pregled elementov procesa o tem, kako se v procesu ocenjevanja tveganja upoštevajo človeški dejavniki ter kako in kje se vključijo potrebne tretje osebe.

Postopek za obveščanje osebja o rezultatih ocen tveganja, po potrebi z nazornimi primeri.

Postopek za skladnost z ustrežno zakonodajo EU, kot je Direktiva Sveta 89/391/EGS, kolikor lahko tveganja v zvezi z osebjem (smrt,časne ali trajne poškodbe, neposredna nevarnost nesreče) zajema pravni okvir za zdravje in varnost pri delu, vendar je treba nadzorne ukrepe vključiti v izvedbene predpise ali jih dopolniti z njimi.

Navedba procesa, s katerim se zagotovi, da so naloge, povezane z varnostjo, dodeljene posamezni kategoriji osebja, zasnovane tako, da:

- obseg nalog, ki jih je treba opraviti, ni prevelik v času, ko se izvajajo naloge v zvezi z varnostjo;
- organizacija lahko izkaže, da se vzdržuje raven varnosti, kadar se naloge, povezane z varnostjo, združijo;
- ni nasprotij med izvedbo nalog, povezanih z varnostjo, in drugimi cilji, dodeljenimi osebjem (skladno z 2.1.1(j)).

Vzpostavljena je strategija za človeške in organizacijske dejavnike, ki se navezuje na procese ocenjevanja tveganj. Izkazuje, da se uporabljajo rezultati analiz tveganja ter izvajajo in ovrednotijo ukrepi za povečanje varnosti.

3.1.6 Sklicevanja in standardi

- [Priročnik agencije za uporabo skupne varnostne metode za ovrednotenje in oceno tveganja](#)
- [Merila sprejemljivosti tveganja za tehnične sisteme in operativne postopke, ki se uporabljajo v različnih panogah](#)
- [Smernice v podporo izvajanju Uredbe \(EU\) 2015/1136 o usklajenih konstrukcijskih ciljih v okviru skupne varnostne metode za ovrednotenje in oceno tveganja](#)
- *ISO 31000:2009 Upravljanje tveganja*
- *ISO 31010:2009 Upravljanje tveganja – Tehnike ocenjevanja tveganja*

3.1.7 Vprašanja nadzora

Proces ocenjevanja tveganja bi moral biti v središču sistema varnega upravljanja v času izvajanja nadzora, zato bi moralo biti mogoče iz razgovorov in preverjanja dokumentacije in procesov razbrati, ali je tako tudi dejansko. Ključne pri tem so ugotovitve nadzora, ki bodo pomembne za prihodnje podaljšanje enotnega varnostnega spričevala ali varnostnega pooblastila. Ob tem bi morale kakršne koli ugotovitve nadzora procesov ocenjevanja tveganja po potrebi prispevati podatke, vključene v strategijo nadzora nacionalnega varnostnega organa.

Naslednje informacije so lahko vhodni podatki za poznejši nadzor:

- *seznam nevarnosti;*
- *rezultati analiz tveganja, po potrebi vključno s poročili organa ali organov za ocenjevanje tveganja;*
- *utemeljitev metod za ocenjevanje tveganja (npr. FMECA, FTA, ETA, HAZOP), vključno s tem, kako so določena merila za ocenjevanje tveganja ter kako se ugotovita resnost nevarnosti in verjetnost pojava;*
- *po potrebi klasifikacija nevarnih dogodkov po temah, učinkih ali vzrokih (npr. predhodni seznam nevarnosti).*

Osebe z odgovornostmi v zvezi z oceno tveganja bi se morale zavedati svoje vloge in pomena procesa ter mora biti usposobljeno za učinkovito izvedbo procesa.

Zlasti pomembno je, da se proučijo raznovrstni primeri ocen tveganja, ker bodo pokazali, ali se tveganja ustrezno obravnavajo z uporabo primerne metodologije. Področje opazovanja bi moralo posledično pokazati, da so vzpostavljeni opredeljeni nadzorni ukrepi.

3.2 Varnostni cilji in načrtovanje

3.2.1 Regulatorna zahteva

3.2.1.	Organizacija oblikuje varnostne cilje za zadevne funkcije na zadevnih ravneh za vzdrževanje in, kjer je razumno izvedljivo, izboljšanje uspešnosti organizacije na področju varnosti.
3.2.2.	Varnostni cilji: <ul style="list-style-type: none">(a) so skladni z varnostno politiko in strateškimi cilji organizacije (kjer je ustrezno);(b) so povezani s prednostnimi tveganji, ki vplivajo na uspešnost organizacije na področju varnosti;(c) so merljivi;(d) upoštevajo veljavne pravne in druge zahteve;(e) se pregledajo z vidika dosežkov in po potrebi revidirajo;(f) so vključeni v obveščanje.
3.2.3.	Organizacija ima načrt z opisom, kako bo dosegla varnostne cilje.
3.2.4.	Organizacija opiše strategijo in načrte za spremljanje doseganja varnostnih ciljev (glej 6.1 Spremljanje).

3.2.2 Namen

Zagotoviti, da organizacija izpolnjuje pravne zahteve in zagotavlja, da je osebje obveščeno o zasnovi trajnega izboljševanja varnosti in da vodstvo vanj verjame.

Prosilec mora izkazati, da ima smiselne cilje in vzpostavljen proces za njihovo izvajanje ter spremljanje v njihovem življenjskem ciklu.

3.2.3 Pojasnila

Uspešnost na področju varnosti pomeni uspešnost organizacije v primerjavi z njenimi varnostnimi cilji in uspešnost sistema varnega upravljanja ter vseh podpornih procesov in postopkov.

Izraz „varnostni cilji“ je zamenljiv z izrazom „posamezni varnostni cilji“, čeprav ima drugonavedeni običajno številčni pomen. Varnostni cilji ali posamezni varnostni cilji se razlikujejo od skupnih varnostnih ciljev, določenih na ravni države članice, vendar lahko nekatera podjetja drugonavedene uporabljajo kot cilje, ki jih je treba doseči, da se vzdržuje ali izboljša njihova uspešnost na področju varnosti.

Varnostni cilji so povezani s tveganji, saj tveganja vplivajo na uspešnost organizacije na področju varnosti (tj. na predvidene rezultate sistema varnega upravljanja in s tem uspešnost pri izpolnjevanju ciljev). Varnostni cilji so lahko kvantitativni, predstavljeni z zmanjšanjem števila dogodkov kot absolutne vrednosti ali v odstotkih. Varnostni cilji so lahko tudi kvalitativni, izraženi kot splošna vrednost, na primer „varnost na nivojskih prehodih se bo izboljšala“ ali „vzdrževala se bo sedanja raven varnosti“.

Cilje je treba redno pregledovati z uporabo pristopa načrtovanja, izvajanja, preverjanja in ukrepanja, pri čemer je treba upoštevati rezultate ocene tveganja in preteklih spremljanj ter preiskav nesreč in incidentov za določitev prednostnih nalog, da se vzdržuje ali, kjer je to realno izvedljivo, izboljša uspešnost na področju varnosti.

Določitev in spremljanje kazalnikov uspešnosti na področju varnosti, ki podpirajo odločanje organizacije o upravljanju tveganj, in njihova učinkovitost so izhodišče za določitev in pregled varnostnih ciljev.

3.2.4 Dokazila

- Sprejet je nabor varnostnih ciljev, ki so pomembni, merljivi, dosegljivi, realistični in časovno določeni (SMART) ter so prilagojeni širšim poslovnim potrebam organizacije **(3.2.1, 3.2.2(a), (b) in (c))**;
- izjava z navedbo pravnih zahtev in kako se izpolnjujejo **(3.2.2(d))**;
- opis, kako je mogoče te cilje doseči in kako se o njih obvešča ustrezno osebje **(3.2.2(f), 3.2.3)**;
- vzpostavljen je proces spremljanja, skladen z zahtevami, določenimi v skupni varnostni metodi za spremljanje (Uredba (EU) 1078/2012), da se zagotovi, da cilji stalno ustrezajo namenu in da organizacija dosega svoje cilje **(3.2.2(e), 3.2.4)**.

3.2.5 Primeri dokazil

Proces, s katerim se določijo varnostni cilji, njihova prednostna obravnava in spremljanje ter način preprečevanja navzkrižij z drugimi cilji in, če se navzkrižja ne preprečijo, način njihovega reševanja. To bi moralo vključevati raven, na kateri so določeni cilji, in kako po potrebi prispevajo k drugim ciljem na drugih ravneh. Vključevati bi moralo tudi vmesnike, časovni razpored in vse potrebne podporne kvalitativne ali kvantitativne podatke.

Varnostni cilji in načrt za njihovo izpolnjevanje skupaj s procesom, ki ga je treba uporabiti, kadar se zdi, da varnostni cilji ne bodo izpolnjeni.

Proces ali postopek za prenos rezultatov dejavnosti spremljanja v varnostne cilje, načrtovanje ukrepov za njihovo doseganje in povezani kazalniki doseganja ciljev.

3.2.6 Vprašanja nadzora

Ključno vprašanje za nadzor bo, kako dosegljivi so zastavljeni cilji v praksi in kaj se zgodi v praksi, če postaja vedno bolj jasno, da cilji verjetno ne bodo doseženi.

Kako se določijo in pregledujejo varnostni cilji – cilji se osredotočajo na ranljive ali kritične dejavnosti/nadzor ter temeljijo na rezultatih in kazalnikih dejavnosti.

Kako organizacija izkazuje stalno izboljševanje upravljanja tveganj na podlagi varnostnih ciljev.

Oceniti, ali lahko organizacija učinkovito spremlja svojo uspešnost na področju varnosti, za to pa se uporabi skupna varnostna metoda za spremljanje za oceno uspešnosti glede na varnostne cilje in povezane kazalnike uspešnosti na področju varnosti.

Primer cilja (npr. opredeljenega pred nekaj leti) in pregled, če in kako se cilj spremlja od nastanka do končne izpolnitve (ali neizpolnitve).

4 Podpora

4.1 Viri

4.1.1 Regulativna zahteva

4.1.1. Organizacija zagotovi vire, vključno z usposobljenim osebjem ter učinkovito in uporabno opremo, potrebne za vzpostavitev, izvajanje, vzdrževanje in stalno izboljševanje sistema varnega upravljanja.

4.1.2 Namen

Namen te zahteve je preveriti, ali ima organizacija vzpostavljene procese za zagotavljanje ustreznih virov, kot so tehnična oprema ali sistemi in usposobljeno osebje, da v svojem sistemu varnega upravljanja omogoči upravljanje tveganj v skladu s svojimi cilji.

4.1.3 Pojasnila

Zagotovitev ustreznih virov je temeljni pogoj za doseganje ustrezne ravni varnosti.

4.1.4 Dokazila

- *Informacije v zvezi s sistemom upravljanja usposobljenosti, če tega ni, pa dokazila, kako organizacija zagotavlja, da ima na voljo dovolj usposobljenega osebja (4.1.1);*
- *informacije o tem, kako organizacija zagotovi, da ima na voljo dovolj učinkovite in uporabne opreme, da lahko izpolni svoje storitvene obveznosti in vzdržuje učinkovit sistem varnega upravljanja, s čimer se upravljajo tveganja (4.1.1);*
- *informacije o organizaciji funkcij vzdrževanja in kako je to povezano z zagotavljanjem zadostnih virov, ki organizaciji omogočajo izpolnitev storitvenih obveznosti (4.1.1).*

4.1.5 Primeri dokazil

Izjava, kako se odloča o zahtevah za osebje, da sistem varnega upravljanja deluje učinkovito, skupaj z natančnimi podatki o ustreznih referenčnih postopkih ali procesih, kjer je mogoče najti dodatne informacije.

Postopek za upravljanje usposobljenosti ali podrobnosti o procesu, s katerim se poskuša zagotoviti, da ima organizacija na voljo usposobljeno osebje na ustreznih položajih, po potrebi z natančnim opisom programov usposabljanja (**glej tudi 4.2**).

Izjava o določitvi procesa za dodelitev virov za pokritje izvajalskih potreb, skupaj z ustreznimi sklicevanji na podporne dokumente.

Dokument, ki opredeljuje dodelitev virov za namene načrtovane velike spremembe v organizaciji (vključno z ustreznim osebjem in dobavo potrebne opreme).

4.1.6 Vprašanja nadzora

Preveriti, da so okvir usposobljenosti in zahteve za opremo jasno povezani z rezultati ocene tveganja.

Nacionalni varnostni organ mora pri preverjanju sistema upravljanja usposobljenosti preveriti tudi, ali ima organizacija na voljo sredstva za opredelitev in ohranjanje osebja z ustreznimi znanji in spretnostmi, da se mu omogoči varno izvajanje nalog. Ključno vprašanje je, kako se sistem upravljanja usposobljenosti posodablja.

Pri pregledu dejavnosti vzdrževanja, ki so povezane s to zahtevo, si morajo izvajalci nadzora prizadevati pridobiti zagotovila, da prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture izvaja svojo funkcijo nadzora, če se te dejavnosti oddajo v zunanje izvajanje, s čimer zagotavlja, da izvajalci dobavijo ustrezen proizvod, varen za uporabo.

Preverjanje vrzeli v zasedenosti delovnih mest na izbranih področjih sistema varnega upravljanja se lahko uporabi kot kazalnik ustreznosti ali neustreznosti človeških virov.

Podobno je lahko način uporabe opreme, npr. koliko nadomestnih delov se prenese na lokacijo, kazalnik kakovosti dobavljene opreme in s tem ustreznosti virov.

4.2 Usposobljenost

4.2.1 Regulatorna zahteva

4.2.1.	Sistem upravljanja usposobljenosti zagotovi, da je osebje z nalogami, ki vplivajo na varnost, usposobljeno za te naloge v zvezi z varnostjo, za katere je odgovorno (glej 2.3 Organizacijske vloge, odgovornosti in pristojnosti), vključno z vsaj: <ul style="list-style-type: none">(a) opredelitvijo usposobljenosti (vključno z znanjem, veščinami, netehničnim ravnanjem in odnosom), potrebne za naloge v zvezi z varnostjo;(b) načeli za izbor (zahtevana osnovna izobrazba, psihična in fizična pripravljenost);(c) začetnim usposabljanjem, izkušnjami in kvalifikacijami;(d) tekočim usposabljanjem in rednim nadgrajevanjem obstoječih znanj;(e) redno oceno usposobljenosti ter pregledom psihične in fizične pripravljenosti, da se zagotovi dolgoročna ohranitev kvalifikacij in veščin;(f) posebnim usposabljanjem za ustrezne dele sistema varnega upravljanja za izpolnitev nalog v zvezi z varnostjo.
4.2.2.	Za osebje, ki izvaja naloge v zvezi z varnostjo, organizacija pripravi program usposabljanja, kot je določeno v točkah (c), (d) in (f) odstavka 4.2.1, kar zagotavlja, da: <ul style="list-style-type: none">(a) se program usposabljanja izvaja v skladu z opredeljenimi zahtevami za usposobljenost in posameznimi potrebami osebja;(b) kjer je ustrezno, usposabljanje zagotovi, da osebje lahko opravlja delo pod vsemi obratovalnimi pogoji (normalne, poslabšane in izredne razmere);(c) sta trajanje usposabljanja in pogostost osveževanja usposobljenosti ustrezna z vidika ciljev usposabljanja;(d) se evidence hranijo za vse osebje (glej 4.5.3 Nadzor nad dokumentiranimi informacijami);(e) se program usposabljanja redno pregleduje in presoja (glej 6.2 Notranja presoja) in da se po potrebi opravijo spremembe (glej 5.4 Upravljanje sprememb).
4.2.3.	Za osebje, ki je bilo udeleženo v nesrečah/incidentih ali je bilo dalj časa odsotno, obstajajo postopki za vrnitev na delo, vključno z dodatnim usposabljanjem, če je potrebno.

4.2.2 Namen

Namen te zahteve je zagotoviti, da ima organizacija vzpostavljene ustrezne strukture in vire za upravljanje tveganj, s katerimi se srečuje, ti pa ji omogočajo uporabo osebja, ki je usposobljeno za izpolnjevanje varnostnih nalog in predvsem varnostno kritičnih nalog. Sistem upravljanja usposobljenosti bo organizaciji omogočil tudi, da sčasoma vzdržuje veščine, znanje in izkušnje svojega osebja.

Usposobljenost ima ključno vlogo pri zagotavljanju, da so dejavnosti izvedene zadovoljivo. Potreba po usposobljenem osebju zajema operativno podporo (vključno z izvajalci, svetovalci in dobavitelji storitev v zvezi z varnostjo) in vodstveno osebje. Zahteve za usposobljenost vodstva se pogosto spregledajo, vendar vodstvo sprejema pomembne odločitve, ki imajo lahko pomembne in obsežne učinke na zdravje in varnost. Te morajo vključevati določbe za usposabljanje osebja za zahtevane varnostne standarde, vzdrževanje usposobljenosti ne glede na okoliščine, vključno z zadevami, kot je razpoložljivost osebja, in za spremljanje ravni usposobljenosti glede na zahtevane standarde.

V tem okviru je varnost sestavni del poklicnega ravnanja in profesionalizma – in ne „dodaten element“, ki ga je treba dodati poklicnim veščinam. Poleg tega je zmožnost organizacije za obravnavanje nepričakovanih dogodkov v realnem času močno odvisna od operativnega osebja in njihovih nadzornikov. Te veščine lahko na primer zajemajo razvite simulacije in redno usposabljanje za kompleksne scenarije.

4.2.3 Pojasnila

Program usposabljanja **(4.2.2)** se lahko zagotovi prek zunanjega centra za usposabljanje. V tem primeru bi morala organizacija zagotoviti, da je center za usposabljanje usposobljen za zagotavljanje ustreznih storitev, tako da je certificiran ali priznan center v okviru nacionalnega ali evropskega programa ali na podlagi neposrednega spremljanja dejavnosti usposabljanja in njihovih rezultatov. Centri za usposabljanje lahko pokrijejo vse ali nekatere potrebe organizacije po usposabljanju glede na svojo usposobljenost na različnih področjih. Kadar usposabljanje za organizacijo izvaja neodvisni center za usposabljanje, mora organizacija preveriti, ali so v usposabljanje vključeni potrebni elementi, v nasprotnem primeru mora tako zunanje usposabljanje po potrebi dopolniti z notranjim usposabljanjem.

„Odnos“ **(4.2.1(a))** se uporablja za opis, kako se ljudje odzovejo na nekatere situacije in kako se vedejo na splošno (npr. so proaktivni, se razumejo z drugimi ljudmi). To je zelo pomembno za medsebojne povezave v okviru dela sistema varnega upravljanja.

Vzpostavljen mora biti sistematičen pristop za zagotovitev, da je usposobljenost za človeške in organizacijske dejavnike dostopna bodisi v ustreznih vlogah na podlagi analize potreb bodisi na podlagi stalne pripravljenosti.

Usposobljenost za človeške in organizacijske dejavnike bi bilo treba na primer uporabljati v projektih v zvezi z novimi ali spremenjenimi zasnovami, v analizi nesreč, da se zagotovi netehnični vidik, ali v zvezi z vprašanji učinkovitosti ljudi.

4.2.4 Dokazila

- *Prosilec mora zagotoviti informacije o sistemu upravljanja usposobljenosti in o tem, kako deluje, da bi izpolnil pogoje, določene v zahtevah **(4.2.1, 4.2.2(a)–(e))**;*
- *dokazila vključujejo podrobne informacije o programih usposabljanja, ki so na voljo za osebje (po potrebi vključno z informacijami o zahtevah organizacij glede usposobljenosti izvajalcev usposabljanja), ter kako se ti programi posodablja in pregledujejo (po potrebi vključno z vlogo varnostnega svetovalca v skladu z RID) **(4.2.2(a)–(e))**;*
- *dokazila vključujejo ureditve za vrnitev osebja na delo po nesrečah in incidentih ali dolgi odsotnosti z dela, vključno s tem, kako se opredelijo kakršne koli dodatne potrebe po usposabljanju **(4.2.3)**;*
- *če prosilec uporablja priznan center za usposabljanje, ki je bil certificiran v skladu s predpisi EU, se s kopijo ustreznega certifikata zagotovi domneva skladnosti z zgornjimi elementi v obsegu, ki ga zajema proces certificiranja **(4.2.1(a), (c)–(f), 4.2.2)**;*
- *prosilec bi moral navesti, kako zagotavlja, da pri izvajanju istih nalog ni razlik med usposobljenostjo njegovega osebja in usposobljenostjo osebja morebitnih izvajalcev, dobaviteljev in svetovalcev, ki jih zaposluje **(4.2.1(a)–(f))**;*
- *prosilec bi moral navesti, kako se ocenjujejo potrebe po usposobljenosti za človeške in organizacijske dejavnike, kar vključuje opredelitev, v katerih vlogah in procesih je potrebna usposobljenost za človeške in organizacijske dejavnike ter katera raven usposobljenosti se zahteva. Razpoložljiva zmogljivost človeških dejavnikov (npr. uradne kvalifikacije za človeške dejavnike, tj. visokošolska diploma, usposobljenost in izkušnje, priznane v okviru organizacije/zunaj nje) je prilagojena in sorazmerna z zrelostjo in kompleksnostjo podjetja **(4.2.1(a)–(f))**;*

- *prosilec bi moral zagotoviti informacije o postopku za pooblastitev osebja, da opravlja ključne vloge, vključno s stalnim upravljanjem usposobljenosti osebja (4.2.1(a)–(f), 4.2.2(d)).*

4.2.5 Primeri dokazil

Sistem upravljanja usposobljenosti s pojasnilom, kako deluje, po potrebi vključno za neoperativno osebje, in povezave na dokumente, ki to podpirajo, vključno z različnimi programi usposabljanja in kako se upravljajo centri za usposabljanje podizvajalcev.

Pogodbeni dogovori (vključno z nalogami in pristojnostmi) s katerim koli certificiranim centrom za usposabljanje skupaj z dokazilom o certificiranju.

Primeri programov usposabljanja za skupine osebja.

Kvalifikacije, vključno s psihološkimi in fizičnimi zahtevami, ki so potrebne za določene vloge v zvezi z varnostjo.

Postopek za preiskavo nesreč in incidentov v obsegu, v katerem obravnava ukrepe za spremembo programov usposabljanja glede na nesreče in incidente, pretekli nadzor itd.

Postopek ali proces za zagotavljanje posebnega usposabljanja ali usposabljanja za osvežitev znanja osebja za naslednje:

- *pričakovane spremembe, ki vplivajo na notranje predpise, infrastrukturo, organizacijsko strukturo itd.;*
- *posodobitve dodeljenih nalog (npr. za strojevodje nove proge, nove tipe lokomotiv, nove vrste storitev).*

Proces za zagotavljanje, da:

- *se usposobljenost vzdržuje z zadostno prakso na zadevnem področju (npr. za strojevodje znanje o obratovalnih pogojih, kategorijah vlakov, vlečnih enotah, progah in postajah) in/ali z načrtovanjem posebnega usposabljanja, zlasti po dolgi odsotnosti z dela (npr. bolezen) ali nesreči/incidentu;*
- *se sprejmejo potrebni ukrepi, če se ugotovijo neskladnosti ali neprimerno vedenje, kot je umik osebe ali dela opreme iz obratovanja, omejitve v zvezi s priznanimi veščinami, če so bili ugotovljeni neskladnost, posebno usposabljanje itd.;*
- *se po nesrečah in incidentih za osebje sprejmejo ustrezni ukrepi (npr. za strojevodje, ki niso upoštevali signalizacije, nesrečo, v kateri je bila udeležena oseba, itd. Organizacija na primer zagotovi, da je strojevodja zmožen ponovno opravljati storitve, ali ga nadomesti z drugim, ki je usposobljen za storitev, ki jo je treba zagotoviti);*
- *se izsledki na podlagi resnih nesreč ali katerega koli drugega pomembnega dogodka izmenjujejo, zlasti kadar se ugotovijo nova tveganja in jih je treba obravnavati na izvedbeni ravni;*
- *proces spremljanja za sistem upravljanja usposobljenosti, vključno s tem, kako se meri njegova učinkovitost.*

Proces za zagotavljanje, da so vzpostavljene ustrezne usposobljenosti za človeške in organizacijske dejavnike in da je vzpostavljen sistematičen pristop, da se zagotovi dodelitev ustreznega časa in virov za človeške in organizacijske dejavnike.

Usposobljenost za kulturo varnosti temelji na analizi potreb. Ocenijo se potrebe po pristojnostih za kulturo varnosti in izkažejo strategije za zagotavljanje primernih usposobljenosti in virov. Izkaže se, da vodstvo spodbuja osnovno znanje o kulturi varnosti in njen pomen.

4.2.6 Sklicevanja in standardi

- *ISO 10015:1999 Vodenje kakovosti – Smernice za usposabljanje*
- *ISO 10018: Vodenje kakovosti – Smernice za vključevanje in kompetence zaposlenih*

4.2.7 Vprašanja nadzora

Kako so rezultati ocene tveganja povezani s pregledom sistema upravljanja usposobljenosti.

Pri pregledu sistema upravljanja usposobljenosti si je treba zapomniti, da bodo nekatere zahteve za usposobljenost presegale osebe organizacije in bodo vplivale tudi na izvajalce in druge.

Preveriti je treba sistem upravljanja usposobljenosti, da se preverita njegova posodobljenost in to, ali ukrepi za usposabljanje v okviru sistema izražajo trenutne potrebe organizacije.

Organizacija mora imeti sredstva za zagotavljanje, da je pogodbeno osebje, ki izvaja dejavnosti, za to tudi usposobljeno. To je posebno pomembno vprašanje, kadar gre za delo, ki ga opravljajo izključno izvajalci, pri čemer preverjanje usposobljenosti morda ni tako temeljito.

Od neposredno zaposlenega osebja in izvajalcev, ki izvajajo podobne dejavnosti, bi se morala zahtevati enaka raven usposobljenosti.

Vzpostavljen je sistem, ki zagotavlja opredelitev nalog in delovnih mest z varnostnim elementom, vključno z varnostno kritičnimi nalogami.

Vzpostavljen je zanesljiv in učinkovit sistem upravljanja usposobljenosti, vključno z opredelitvijo potrebnega znanja in veščin, usposabljanja, vzdrževanja in virov za usposobljenost, procesi za zaposlovanje, usposabljanje, ocenjevanje, spremljanje in dokumentiranje usposobljenosti, ki kažejo, kako vse to prispeva k doseganju in vzdrževanju usposobljenosti.

Osredotočanje na človeške dejavnike – kako se ocenjujeta fizična in psihična pripravljenost (npr. strojevodij in drugega osebja, ki opravlja varnostno kritične naloge).

4.3 Ozaveščenost

4.3.1 Regulatorna zahteva

4.3.1. Najvišje vodstvo zagotovi, da se sami in osebje z nalogami, ki vplivajo na varnost, zavedajo relevantnosti, pomembnosti in posledic svojega ravnanja ter prispevanja k pravilni uporabi in uspešnosti sistema varnega upravljanja, vključno z izpolnjevanjem varnostnih ciljev (glej 3.2 Varnostni cilji in načrtovanje).

4.3.2 Namen

Ozaveščenost pomeni, da osebje pozna varnostno politiko organizacije, ve, kako prispeva k varnosti v organizaciji, ter je seznanjeno z nevarnostmi in tveganji, ki jih mora poznati, ter izidi preiskav nesreč in incidentov. Zajema tudi seznanjenost osebja s posledicami neprispevanja k izvajanju sistema varnega upravljanja z njegovega vidika in vidika organizacije. Namen te zahteve je obravnavati vprašanje kulture varnosti v organizaciji. Najvišje vodstvo mora določiti program in smer organizacije ter način izvajanja poslovanja. Osebje, ki deluje znotraj organizacije, se bo zgledovalo po vodstvu. Prosilec mora pokazati, kako v okviru svojih procesov in postopkov obravnava ta vprašanja.

4.3.3 Dokazila

- Prosilec mora navesti, kje v človeških virih in drugih postopkih se izraža ključna vloga osebja pri izpolnjevanju ciljev organizacije, kako si prizadeva to izmeriti in katere ukrepe uvaja za vzdrževanje in izboljšanje (**4.3.1, glej tudi 2.3**);
- informacije o delovanju sistema upravljanja usposobljenosti (**4.3.1**).

4.3.4 Primeri dokazil

Izjava v varnostni politiki ali drugje v zvezi z zavezanostjo vodstva organizacije spodbujanju kulture varnosti organizacije, da se zagotovi upravljanje tveganj s pristopom sistema upravljanja, dokument pa navaja tudi vlogo vsega osebja pri spodbujanju varnostne politike z njegovimi dejanji in doseganjem zastavljenih varnostnih ciljev. Navedene so povezave na posebne postopke, katerih cilj je spodbujanje teh zamisli v celotni organizaciji.

Izjava vključuje navedbo, kako organizacija spodbuja svoj pristop h kulturi varnosti pri izvajalcih, partnerjih in dobaviteljih.

Kar zadeva politiko, obvestila najvišjega vodstva v zvezi s cilji bodisi v smislu spodbujanja osebja, da prispeva k njihovem doseganju, bodisi na primer v smislu pohval za izboljšanje uspešnosti.

Informacije, ki kažejo, da sta srednje vodstvo in izvedbeno osebje vključena v pobude na področju varnosti obratovanja (delavnice, forumi, namenski dnevi za varnost, programi usposabljanja, namenjeni krepitvi ozaveščenosti o njihovi vlogi v sistemu varnega upravljanja, itd.).

Opis komunikacijskih kanalov in uporabljenih kanalov.

4.3.5 Vprašanja nadzora

Pri izpraševanju osebja o tem vprašanju je pomembno opredeliti naravo razumevanja ljudi glede vlog in odgovornosti, ki veljajo zanje. To bo pokazalo, ali je organizacija sposobna razumeti pomen učinkovite organizacijske kulture ali ozaveščenosti glede zagotavljanja varnosti s sistemom varnega upravljanja.

Ključno vprašanje za nadzor je, kako je organizacija utemeljila svojo trenutno kulturo in kateri ukrepi so vzpostavljeni za njeno izboljšanje in razvoj.

Preveriti spremljanje zagotavljanja odgovornosti/ciljev na področju zdravja in varnosti, ozaveščenosti o tveganjih, kulture obveščanja – iskanje spodrslijajev, napak, kršitev in drugih neskladnosti.

4.4 Informacijske in komunikacijske dejavnosti

4.4.1 Regulatorna zahteva

4.4.1.	Organizacija opredeli ustrezne komunikacijske kanale za zagotovitev izmenjave informacij v zvezi z varnostjo med različnimi ravni organizacije in z zunanjimi zainteresiranimi stranmi, vključno z izvajalci, partnerji in dobavitelji.
4.4.2.	Da se zagotovi, da informacije v zvezi z varnostjo dosežejo nosilce odločanja, organizacija upravlja z njihovo opredelitvijo, prejemom, obdelavo, ustvarjanjem in širjenjem.
4.4.3.	Organizacija zagotovi, da so informacije v zvezi z varnostjo: <ul style="list-style-type: none">(a) relevantne, popolne in razumljive predvidenim uporabnikom;(b) veljavne;(c) pravilne;(d) dosledne;(e) nadzorovane (glej 4.5.3 Nadzor nad dokumentiranimi informacijami);(f) posredovane pravočasno;(g) prejete in razumljene.

4.4.2 Namen

Skladnost s temi zahtevami je zasnovana tako, da se pokaže, da je prosilec v svoji vlogi izkazal, da ima vzpostavljena ustrezna sredstva za opredelitev informacij v zvezi z varnostjo na različnih ravneh in njihovo posredovanje ob pravem času in ustreznim osebam. Poleg tega, da analizira perspektive, s čimer zagotovi, da je trenutno upravljanje tveganj ustrezno in posodobljeno, ter lahko opredeli nove grožnje in priložnosti iz zunanjih vplivov (političnih, družbenih, okoljskih, tehnoloških, gospodarskih in pravnih). Da se lahko prepriča, da informacije dosežejo ustrezno osebje (zlasti varnostno kritično osebje) znotraj organizacije, ki se mora odzvati nanje. To zajema tudi, kako ustrezne informacije v zvezi z varnostjo posreduje drugim zainteresiranim stranem, s katerimi ima skupne vmesnike.

4.4.3 Pojasnila

Organizacija opredeli vrsto informacij v zvezi z varnostjo, ki jih je treba posredovati, kako jih posreduje (**glej tudi 4.5**), komu in pod katerimi pogoji jih posreduje in obdeluje (**4.4.1**). Informacije v zvezi z varnostjo se izmenjujejo med osebjem, ki izvaja naloge v organizaciji, z izvajalci ali podizvajalci, partnerji ali dobavitelji, med prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture ter po potrebi med upravljavci infrastrukture.

Razlikuje se lahko med različnimi vrstami informacij, te so:

- *dokumentacija o sistemu varnega upravljanja (**glej tudi 4.5**);*
- *statistične informacije, ki se zahtevajo od upravljavca infrastrukture, da se načrtuje obratovanje železnice, kot so izvedbeni predpisi ali lastnosti železniške infrastrukture (npr. širina, dolžina vlaka, naklon in osna obremenitev);*
- *informacije, potrebne za načrtovanje obratovanja železnice, kot so operativni vozni redi, seznam prog, začasne omejitve hitrosti, spremembe železniške infrastrukture, tekoča dela na tirih, omejitve tirne širine, vlaki, za katere velja sprememba načrtovane proge, deli proge, ki se uporabljajo kot*

enotirni, napovedi vožnje vlaka (skupaj z vsemi spremembami prog vlaka in/ali storitev prevoza na delo);

- *informacije o upravljanju železniškega prometa (med prevozniki v cestnem prometu in upravljavci infrastrukture ter po potrebi med upravljavci infrastrukture), vključno z opredelitvijo usposobljenega osebja v vsaki organizaciji, s katerim je mogoče vzpostaviti stik v primeru obratovanja v poslabšanih razmerah ali izrednih razmerah (**glej tudi 5.5**) med delovnim časom ali zunaj njega.*

Osnovne zahteve za namene izmenjave informacij **(4.4.2)** so opredeljene v TSI OPE med prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem infrastrukture, v uredbi o subjektih, zadolženih za vzdrževanje, med prevoznikom v železniškem prometu in subjektom, zadolženim za vzdrževanje, v skupnih varnostnih metodah za zahteve za sistem varnega upravljanja med prevoznikom v železniškem prometu/upravljavcem infrastrukture in organi (agencijo, nacionalnim varnostnim organom).

Vzpostavljene so tudi ureditve za izmenjavo informacij z ustreznimi stranmi o varnostnih tveganjih, povezanih z okvarami, gradbenimi neskladnostmi ali napakami pri delovanju tehničnih sistemov, tudi strukturnih podsistemov, vključno z informacijami glede morebitnih korektivnih ukrepov, na primer v okviru sporazuma SAIT (orodje za varnostno opozarjanje), ki ga agencija promovira v železniškem sektorju. Z uporabo orodja za varnostno opozarjanje (SAIT) se izpolnijo obveznost iz direktive o varnosti na železnici (člen 4(5)) ter zahtevi iz skupnih varnostnih metod za spremljanje (člen 4) in iz uredbe o subjektih, zadolženih za vzdrževanje (člen 5(5)) glede izmenjave takih informacij.

„Veljavne“ v zgornjem smislu **(4.4.3(b))** pomeni posodobljene.

„Dosledne“ v zgornjem smislu **(4.4.3(d))** pomeni, da se informacije ne izključujejo, če prihajajo iz različnih virov.

„Razumljene“ v zgornjem smislu **(4.4.3(g))** pomeni, da prosilec izkaže sprejetje ukrepov za zagotavljanje, da so varnostno kritične informacije razumeli tisti, ki so jim namenjene. To je mogoče zagotoviti z namenskim usposabljanjem, z vprašanji, s katerimi se preverja razumevanje na sestankih, ali s sprejetjem protokolov za varnostno kritično komunikacijo, ki zahteva ponovitev pomembnih sporočil, npr. med signalistom in strojevodjo, da se zagotovi njihovo pravilno razumevanje, ali s katerimi koli drugimi sredstvi, ki so skladna z zahtevo.

4.4.4 Dokazila

- *Prosilec opredeli različne komunikacijske kanale, ki so vzpostavljeni v organizaciji, in njihov namen **(4.4.1)**;*
- *prosilec mora predložiti dokazila na primer za kateri koli notranji sistem za obveščanje o varnosti, kateri koli sistem za prenos ustreznih, vendar rutinskih informacij osebju, in kateri koli sistem za prenos ustreznih, vendar priložnostnih informacij osebju **(4.4.2)**;*
- *prosilec navede, kako se prepriča, da so informacije, ki jih je prenesel, dosegle tiste, ki so jim namenjene (zlasti tiste z varnostno kritičnimi vlogami), in so jih ti razumeli **(4.4.3)**.*

4.4.5 Primeri dokazil

Jasna navedba, kako deluje komunikacija navzgor in navzdol za različne vrste in ravni informacij, skupaj s povezavami na posebne postopke za varnostna opozorila in rutinsko komunikacijo.

V izjavi je navedeno, kateri ukrepi so sprejeti za različne vrste sporočil, da se zagotovi, da dosežejo osebe, ki so mu namenjena, in da to osebe razume, kaj se sporoča, npr. informacije, ki so nujne za varnost.

Proces ali postopek, ki zagotavlja, da vsak član osebja, ki sodeluje v nalogi v zvezi z varnostjo, prejme pravilno različico dokumenta ob pravem času.

Proces ali postopek za potrditev dostave dokumentov v zvezi z varnostjo.

Proces/postopek za zagotavljanje, da imajo zunanje strani, kot so upravljavci infrastrukture, (drugi) prevozniki v železniškem prometu, organi itd., kontaktne podatke osebe, ki je usposobljena za komunikacijo z njimi (npr. znanje jezika) in ima dostop do ustreznih informacij.

Poznavanje zbirke obrazcev (glejte TSI OPE), ki zajema vrsto komunikacijskih protokolov ali nosilcev za jasno in hitro izmenjavo formaliziranih informacij (na papirju ali brezpapirnih nosilcih, kot so snemalne naprave), ki vplivajo na obratovanje, zlasti za premike vlakov v poslabšanih razmerah.

Varnostna opozorila, ki jih je treba izmenjati v organizaciji ali z drugimi zainteresiranimi stranmi. Nekateri značilni primeri so:

- *prevozniki v železniškem prometu zagotovijo informacije upravljavcu infrastrukture o vseh težavah, ki bi lahko vplivale na premike vlakov (okvare voznega parka, npr. pregreti osni ležaji, da lahko upravljavec infrastrukture sprejme ukrepe za upravljanje tveganj, kot je zaustavitev prometa na sosednjih tirih);*
- *upravljavec infrastrukture zagotovi informacije o okvarah infrastrukture in morebitnih začasnih varnostnih ukrepih, kot je zmanjšanje hitrosti, vsem prevoznikom v železniškem prometu, ki obratujejo na zadevnem območju.*

Za vloge s pooblastili za upravljanje vmesnikov: dokazila o tem, komu se pošlje varnostno opozorilo, glede na območje obratovanja (npr.: zajeta so v navodilih o progi).

Proces ali postopek za širjenje informacij o spremembah mikro in makro organizacijske strukture organizacije.

Kopije navodil, danih osebju, ki opravlja naloge, povezane z varnostjo, in obravnavna obratovalna pravila, pomembna za omrežja, ki morajo biti:

- *popolna: vsa pravila in zahteve, pomembni za naloge v zvezi z varnostjo, ki so pomembne za obratovanje prevoznika v železniškem prometu, so opredeljeni in evidentirani v ustreznih dokumentih;*
- *pravilna: vsako od pravil in zahtev je pravilno evidentirano brez napak (npr. vedenje pred signalom, komunikacija v zvezi z varnostjo);*
- *dosledna: zahteve iz različnih virov, ki veljajo za eno osebo ali eno skupino, so združljive in dosledne in si ne nasprotujejo.*

4.4.6 Vprašanja nadzora

Preveriti, da se uporabljajo tehnike in procesi za vzdrževanje posodobljenega upravljanja tveganj, analize perspektiv za priložnosti ali grožnje.

Preveriti, da je vzpostavljen proces za spremljanje uporabe formaliziranih informacij.

Ključna vprašanja za nadzor so, kako ažurna je informacija in ali pravočasno doseže vse zadevno osebje, npr. tisto v nočni izmeni ali tisto, ki dela na oddaljenih lokacijah zunaj sedeža organizacije.

4.5 Dokumentirane informacije

4.5.1 Reglativna zahteva

4.5.1. Dokumentacija o sistemu varnega upravljanja

4.5.1.1. Pripravi se opis sistema varnega upravljanja, ki obsega:

- (a) opredelitev in opis procesov ter dejavnosti v zvezi z varnostjo za obratovanje železnic, vključno z nalogami v zvezi z varnostjo in povezanimi odgovornostmi (glej 2.3 Organizacijske vloge, odgovornosti in pristojnosti);
- (b) interakcijo med temi procesi;
- (c) postopke ali druge dokumente, ki opisujejo, kako se ti procesi izvajajo;
- (d) opredelitev izvajalcev, partnerjev in dobaviteljev z opisom vrste in velikosti dobavljenih storitev;
- (e) opredelitev pogodb in drugih poslovnih sporazumov, sklenjenih med organizacijo in drugimi stranmi, opredeljenimi pod točko (d), potrebnih za nadzor nad varnostnimi tveganji organizacije in tveganji, ki izvirajo iz uporabe izvajalcev;
- (f) sklic na dokumentirane informacije, ki jih zahteva ta uredba.

4.5.1.2. Organizacija zagotovi, da se vsako leto pristojnemu nacionalnemu varnostnemu organu (ali organom) predloži letno varnostno poročilo v skladu s členom 9(6) Direktive (EU) 2016/798, vključno s:

- (a) povzetkom odločitev z vidika pomembnosti sprememb, povezanih z varnostjo, vključno s pregledom pomembnih sprememb, in sicer v skladu s členom 18(1) Izvedbene uredbe (EU) št. 402/2013;
- (b) varnostnimi cilji organizacije za naslednja leta in kako resno varnostna tveganja vplivajo na oblikovanje teh varnostnih ciljev;
- (c) rezultati notranjih preiskav nesreč/incidentov (glej 7.1 Izsledki iz nesreč in incidentov) in drugih aktivnosti spremljanja (glej 6.1 Spremljanje, 6.2 Notranja presoja in 6.3 Pregled upravljanja), in sicer v skladu s členom 5(1) Izvedbene uredbe (EU) št. 1078/2012;
- (d) podrobnostmi napredka pri obravnavi neuresničenih priporočil nacionalnih preiskovalnih teles (glej 7.1 Izsledki iz nesreč in incidentov);
- (e) varnostnimi kazalniki organizacije, oblikovanimi za oceno uspešnosti organizacije na področju varnosti (glej 6.1 Spremljanje);
- (f) kjer je ustrezno, sklepi letnega poročila varnostnega svetovalca, kot je določeno v RID, o dejavnostih organizacije v zvezi s prevozom nevarnega blaga.

4.5.2. Ustvarjanje in posodabljanje

4.5.2.1. Organizacija zagotovi, da se pri ustvarjanju in posodabljanju dokumentiranih informacij v zvezi s sistemom varnega upravljanja uporabljajo ustrezni formati in nosilci podatkov.

4.5.3. Nadzor nad dokumentiranimi informacijami

4.5.3.1. Organizacija nadzira dokumentirane informacije v zvezi s sistemom varnega upravljanja, zlasti njihovo shranjevanje, razširjanje in nadzor nad spremembami, da se po potrebi zagotovi njihova razpoložljivost, primernost in zaščita.

4.5.2 Namen

Prosilec mora izkazati, da je splošen sistem varnega upravljanja primeren za vrsto in velikost izvajanih storitev ter je zmožen upravljati ustvarjena tveganja. Za to se zahteva naslednje:

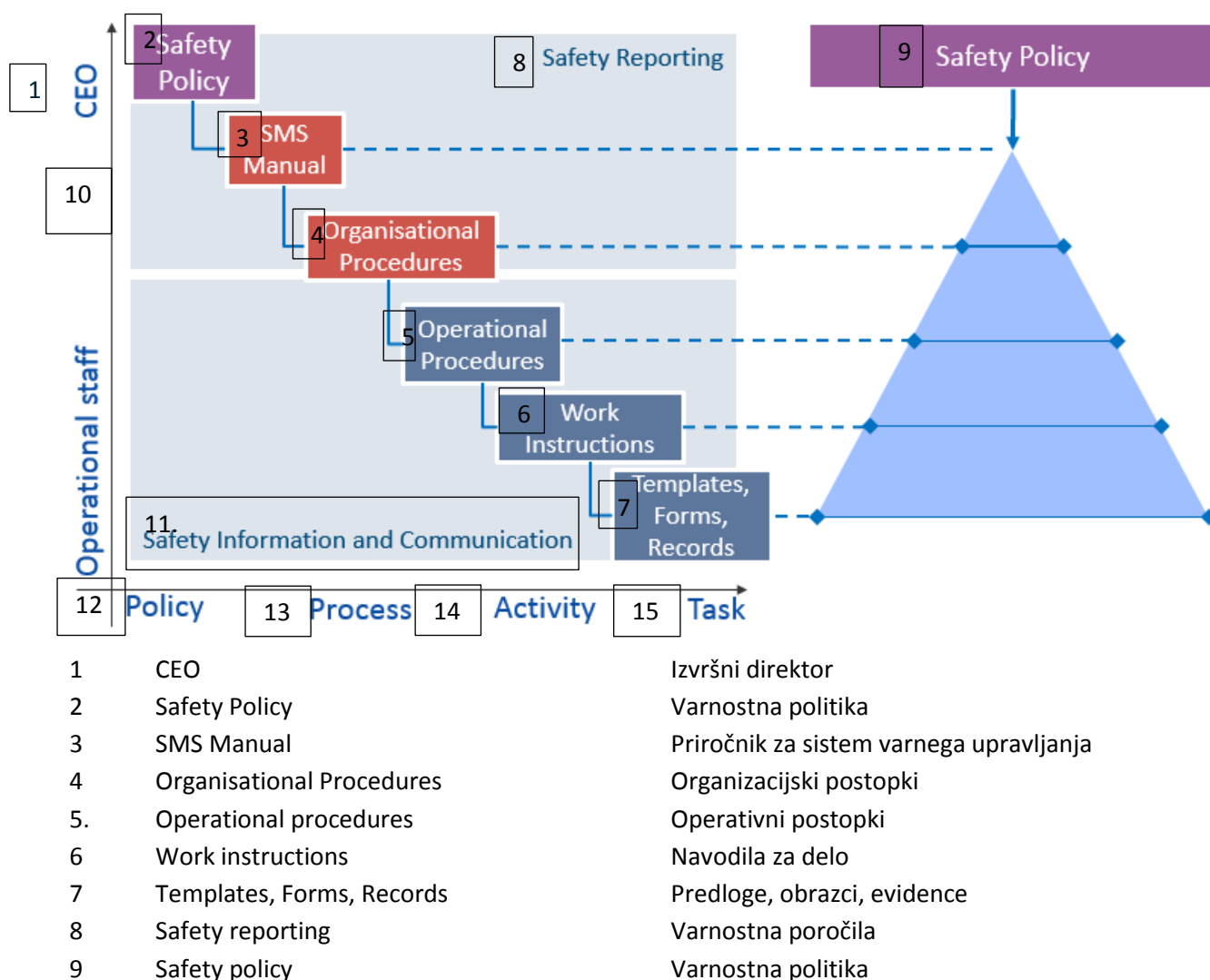
- *obrazložitev varnostne politike, organizacije in ureditev na visoki ravni sistema varnega upravljanja prosilca in*
- *podrobnejše ureditve, kot so opredeljene v zgornjih zahtevah v odstavkih 4.5.1.1(a) do (f) in 4.5.1.2(a) do (g).*

Prosilec mora izkazati tudi, kako se upravlja dokumentacija sistema varnega upravljanja, tj. opredelitev, ustvarjanje, vzdrževanje, upravljanje, shranjevanje in hramba dokumentiranih informacij (tj. dokumentov in evidenc/podatkov), da se zagotovi, da je posodobljena in da so zadevnemu osebju na voljo ustrezne različice, kadar so potrebne.

4.5.3 Pojasnila

Vsi dokumenti, v katerih prosilec izkazuje skladnost svojega sistema varnega upravljanja z veljavnimi zahtevami **(4.5.1.1(f))**, so del dokumentiranih informacij sistema varnega upravljanja.

Naslednja Slika 3 prikazuje značilno strukturo dokumentacije:



10	Operational staff	Izvedbeno osebje
11	Safety information an communication	Varnostne informacije in obveščanje
12	Policy	Politika
13	Process	Postopek
14	Activity	Dejavnost
15	Task	Naloga

Slika 3: Značilna struktura dokumentacije

Prevozniki v železniškem prometu lahko glede na območje obratovanja predložijo različna poročila **(4.5.1.2)** nacionalnim varnostnim organom držav članic, v katerih obratujejo. Na splošno se obseg poročila nanaša samo na del obratovanja v zadevni državi članici. Agencija pa priporoča, da isto poročilo zajema celotno območje obratovanja, kar naj bi olajšalo izmenjavo informacij med nacionalnimi varnostnimi organi, ki nadzorujejo istega prevoznika v železniškem prometu.

Letno poročilo varnostnega svetovalca **(4.5.1.2(f))**: v primeru prevoza nevarnega blaga, kot zahtevata Direktiva 2008/68/ES, kot je bila spremenjena, in RID, je tudi letno poročilo varnostnega svetovalca za nevarno blago podatek za letno varnostno poročilo. Varnostni svetovalec mora izpolniti navedene funkcije, vključno s svetovanjem prevozniku, ki ga je imenoval, glede zadev v zvezi z zdravjem, varnostjo in okoljem v zvezi s prevozom nevarnega blaga in pripravo potrebnih poročil.

Opredelitev, format (npr. jezik, različica programske opreme in grafika) in nosilec (npr. papir, elektronski), ki se uporabljajo za dokumentirane informacije **(4.5.2.1)**, so prepuščeni presoji organizacije. Ni nujno, da se uporabi papirni priročnik v pisni obliki.

Nadzor nad dokumenti **(4.5.3.1)** določa proces (ali postopek), ki opredeljuje notranji nadzor, zlasti pregled in odobritev primernosti pred izdajo in uporabo, ki jih je treba upoštevati in izvajati za informacije, za katere se zahteva, da se dokumentirajo. Njegov cilj je opredelitev trenutnega statusa zadnje spremembe dokumentov, da se prepreči uporaba neveljavnih ali zastarelih dokumentov. Zagotavlja zlasti, da:

- *so ustrezne izdaje dokumentov na voljo na vseh lokacijah, kjer se izvajajo dejavnosti, bistvene za učinkovito delovanje sistema varnega upravljanja;*
- *se neveljavni ali zastareli dokumenti takoj odstranijo povsod, kjer se izdajajo ali uporabljajo, ali da se kako drugače prepreči njihova nenamerna uporaba;*
- *so vsi zastareli dokumenti, ki se hranijo v pravne namene oziroma za ohranitev znanja, primerno označeni.*

4.5.4 Dokazila

- *Prosilec mora zagotoviti opis sistema varnega upravljanja in njegovega delovanja z ustreznimi napotili na ustrezne postopke, kjer je to potrebno **(4.5.1.1(a)–(c))**;*
- *prosilec mora opredeliti vzpostavljene vloge in odgovornosti glede nalog, povezanih z varnostjo, in kako se upravljajo tveganja iz dejavnosti prosilca in drugih **(4.5.1.1(a))**;*
- *prosilec predloži dokazilo, da ima letno varnostno poročilo (ali ima vzpostavljene ureditve za njegovo pripravo), ki zajema točke iz 4.5.1.2 zgoraj **(4.5.1.2(a)–(f))**;*
- *prosilec mora navesti, kako deluje sistem upravljanja dokumentov, tudi kako se dajejo na razpolago informacije in kako primerne so za uporabo, kjer in kadar je potrebno, kako se nadzorovano spreminjajo znotraj sistema ter shranjujejo in vzdržujejo na tak način, da jih je mogoče zlahka poiskati, sistem upravljanja dokumentov pa bi moral omogočati hrambo informacij v objektih, ki zagotavljajo primerno okolje, da se omejijo poslabšanje ali poškodbe in prepreči izguba **(4.5.2.1, 4.5.3.1)**.*

4.5.5 Primeri dokazil

Opis sistema varnega upravljanja, njegove splošne strukture in povezave na dokumente, ki podpirajo njegove procese (npr. priročnik, organizacijski in operativni postopki, delovna navodila). Organizacija lahko ne glede na novi koncept dokumentiranih informacij, ki ga uvaja ISO, ohrani tradicionalno strukturo dokumentacije, če izpolnjuje namen.

Opis, kako so različni dokumenti strukturirani, kako se objavljajo, dajejo na razpolago, registrirajo, vzdržujejo/pregledujejo in razveljavijo s sklicevanjem na ustrezne postopke za nadzor nad dokumenti.

Postopek za pripravo osnutka letnega poročila v primeru vloge za prvo enotno varnostno spričevalo. Postopek kaže predlagano ureditev poročila.

Proces ali postopek upravljanja dokumentov, ki mora obravnavati posodabljanje dokumentov po rednih pregledih in nesrečah ali incidentih. Proces ali postopek obravnava proces stopnjevanja, kadar v zahtevanem času ni bilo dogovorjenih posodobitev ali če ni dosežen dogovor glede posodobitve dokumenta.

Za spodbujanje skupnega razumevanja in dobre kakovosti podatkov se uporablja nadzorovan jezik (tj. kratki, jasni stavki in brez žargona).

Osebe, pooblaščen za odobritev izdaje dokumentov, zagotovi, da je vsebina točna in da jo lahko razumejo vsi končni uporabniki (ali prejemniki), za katere veljajo.

Če je to praktično izvedljivo, se v dokumentu ali ustreznih dodatkih opredeli narava sprememb, da se olajšata pregled in odobritev.

Določijo, dokumentirajo in izpolnjujejo se obdobja hrambe dokumentov in evidenc.

4.5.6 Sklicevanja in standardi

- Smernice o zahtevah za dokumentirane informacije iz standarda ISO 9001:2015, ISO/TC 176/SC2/N1286, na povezavi: www.iso.org/tc176/sc02/public.

4.5.7 Vprašanja nadzora

Preveriti, ali pogodbeni dogovori organizaciji zagotavljajo učinkovita pregled in upravljanje tveganj (tj. v primeru zunanjega izvajanja storitev).

Pri izvajanju nadzora je ključno ugotoviti, kakšen je v praksi odnos med tistimi, ki nadzorujejo sistem upravljanja dokumentov, in tistimi, ki so odgovorni za posodabljanje informacij in povezovanje s prvimi. Prav na tej ravni so pogosto mogoče pomanjkljivosti pri nadzoru nad dokumentacijo, ker je verjetno, da sta oba dela procesa v dveh različnih verigah upravljanja. To lahko na primer privede do različnega dojetja pomembnosti dela za posodabljanje dokumentacije, kar lahko povzroči časovne zamike pri pripravi in posodabljanju dokumentacije s povezanimi tveganji.

Zmožnost osebja, da dostopa do posodobljenih informacij/dokumentacije.

Struktura sistema varnega upravljanja in način delovanja bi morala izražati dejanski način opravljanja dela in ne bi smela umetno prekrivati navad in prakse.

4.6 Integracija človeških in organizacijskih dejavnikov

4.6.1 Regulatorna zahteva

4.6.1. Organizacija izkaže sistematičen pristop k integraciji človeških in organizacijskih dejavnikov v sistemu varnega upravljanja. Ta pristop:

- (a) vključuje razvoj strategije ter uporabo strokovnega znanja in priznanih metod s področja človeških in organizacijskih dejavnikov;
- (b) obravnava tveganja, povezana z zasnovo in uporabo opreme, nalog, delovnih pogojev in organizacijskih ureditev, ob upoštevanju človeških zmogljivosti in omejitev ter vplivov na učinkovitost ljudi.

4.6.2 Namen

Prosilec izkaže, da je uporaba sistematičnega pristopa na podlagi človeških in organizacijskih dejavnikov pri osredotočanju na tveganje sestavni del sistema varnega upravljanja. Izpolnjevanje teh elementov je pomembno, da se izkaže, da je prosilec usposobljen za izvajanje obratovanja železnic in ima v svoj sistem varnega upravljanja integrirane sisteme za upravljanje tveganj, s katerimi upravlja tveganja, s katerimi se srečuje.

4.6.3 Pojasnila

Človeški in organizacijski dejavniki vključujejo tudi sistemsko perspektivo, ki obravnava interakcijo med človeškimi, tehnološkimi in organizacijskimi dejavniki. Organizacija mora človeške in organizacijske dejavnike obravnavati v okviru pristopa na podlagi življenjskega cikla. To pomeni opredelitev in obravnavanje človeških in organizacijskih dejavnikov v dejavnostih varnega upravljanja v povezavi s poslovnimi cilji, upravljanjem, obratovanjem, učinkovitostjo ljudi, oblikovanjem nalog in delovnih mest v vseh fazah življenjskega cikla sistema, npr. od začetka do opustitve obratovanja. Strategija za človeške in organizacijske dejavnike določa sistematični pristop k vključevanju človeških in organizacijskih dejavnikov v dejavnosti varnega upravljanja.

Organizacija bi morala uporabiti ustrezno strokovno znanje s področja poklicnih človeških in organizacijskih dejavnikov, ki jih potrebuje za podpiranje svojih poslovnih dejavnosti. Strokovno znanje s področja človeških in organizacijskih dejavnikov pomeni, da mora biti zadevno osebje usposobljeno v skladu z določenimi nacionalnimi in/ali mednarodnimi standardi s tega področja. Izpolnjevati mora na primer zahteve centra za registracijo evropskih ergonomov ali podobnih institucij. Velike organizacije lahko imajo oddelek za človeške dejavnike, v katerem poklicni strokovnjaki za človeške dejavnike podpirajo organizacijo. Mala organizacija lahko vodstvene delavce na vseh ravneh zadolži za ugotavljanje potreb po strokovnem znanju s področja poklicnih človeških dejavnikov.

Več informacij o strategiji za človeške in organizacijske dejavnike je na voljo v Prilogi 5.

4.6.4 Dokazila

- Prosilec v strategiji natančno navede, kako se integrirajo človeški in organizacijski dejavniki, tako da se tveganja v zvezi z interakcijo med ravnanjem ljudi, organizacijskimi pogoji in tehnologijo ustrezno upoštevajo v zadevnih procesih sistema varnega upravljanja. To bi lahko na primer pomenilo načrt, kako se obravnavajo človeški in organizacijski dejavniki za nov signalizacijski sistem v vseh

življenjskih fazah. Pri tem mora prosilec navesti, kje je mogoče najti dodatne informacije o ustreznih postopkih (4.6.1).

- *Na uporabnika osredotočen proces zasnove, ki temelji na človeških in organizacijskih načelih in metodah ter sodelovanju uporabnikov, se uporablja na primer v zvezi z novo ali spremenjeno zasnovo, postopki, usposabljanjem, delovno obremenitvijo in delovnim okoljem, da se zagotovi varnost in učinkovitost sistema v celotnem življenjskem ciklu.*
- *Uporabljajo se razpoložljivi standardi za oblikovanje človeških in organizacijskih dejavnikov ter najboljših praks. Ustrezni standardi so na primer serija ISO 11064 Ergonomsko načrtovanje krmilnih centrov in serija ISO 9241 Ergonomija medsebojnega vpliva človek-sistem.*
- *V proces zasnove so vključeni končni uporabniki, na primer pri opredelitvi zahtev, nadaljnjem razvoju in preskušanju.*
- *Proces zasnove, osredotočen na uporabnika, je ponavljajoč se proces in zajema več faz. Izvajajo se analize za razumevanje in natančno opredelitev področja uporabe (na primer analiza kadrov in kompetenc, analiza nalog in analiza tveganj). Na podlagi teh analiz se opredelijo zahteve uporabnikov. Oblikovne rešitve, vključno z zasnovo vmesnikov, delovnih mest, usposabljanja, postopkov in organizacije, se oblikujejo v skladu z zahtevami uporabnikov. Zasnova se ocenjuje po uradnih metodah, kot so analiza nalog, simulacija, ocena tveganja, strokovne ocene, ocene uporabnikov, preverjanje in potrjevanje.*

4.6.5 Primeri dokazil

Kopija strategije za človeške in organizacijske dejavnike, ki natančno določa, kako se upošteva uporaba strokovnega znanja in tehnik s področja človeških in organizacijskih dejavnikov.

Organizacija izvede analizo, pri kateri uporabi na dokazih temelječe metode obratovalnih in podpornih procesov v vseh življenjskih fazah, od zasnove do odstranitve. Analiza bi morala opredeliti vse človeške in organizacijske dejavnike ter dejavnike z vplivom na uspešnost, ki bodo vplivali na varnost na železnici, in dejavnosti varnega upravljanja, ki so potrebne za upravljanje tveganj.

Strategija za človeške in organizacijske dejavnike mora izkazati vzpostavljene dejavnosti varnega upravljanja ter pristop k spremljanju in izboljševanju učinkovitosti strategije. Strategija bi morala temeljiti na proaktivnem pristopu, ob tem bi morala po potrebi vključevati odzivne dejavnosti.

Opredeliti bi bilo treba dejavnosti varnega upravljanja, povezane s funkcijami in sistemi za podporo, oblikovanjem nalog, številom osebja, usposabljanjem, zasnovo in uporabo opreme, postopki in komunikacijskimi protokoli.

Taka strategija bi lahko na primer vključevala opredelitev, kako so človeški in organizacijski dejavniki integrirani v proces upravljanja sprememb. Integracija človeških dejavnikov pomeni proces za integracijo človeških dejavnikov in ergonomije v proces inženiringa sistema. Načrt za integracijo človeških dejavnikov zagotavlja sistemski pristop k opredelitvi odnosa med vsemi dejavnostmi projekta in področjem človeških dejavnikov. Inženiring človeških dejavnikov pomeni vključitev človeških značilnosti v opredelitev, zasnovo, razvoj in presojo sistema, da se optimizira učinkovitost človek-stroj v obratovalnih pogojih.

Če obratovalni procesi vključujejo zapletene delovne vzorce, bi morala strategija za človeške in organizacijske dejavnike vključevati program upravljanja tveganja utrujenosti.

4.6.6 Sklicevanja in standardi

- Wickens, C. D., Lee, J. D., Liu, Y., in Gordon Becker, S. E., *An Introduction to Human Factors Engineering (Uvod v inženiring človeških dejavnikov)*, Pearson Education, New Jersey, ISBN-13: 978-0131837362.
- Serije standarda ISO, npr.
- serija ISO 6385:2004 Ergonomska načela za načrtovanje delovnih sistemov,
- serija ISO 11064 Ergonomsko načrtovanje krmilnih centrov,
- serija ISO 9241 Ergonomija medsebojnega vpliva človek-sistem,
- serija ISO 10075 Ergonomska načela v zvezi s psihičnimi obremenitvami.
- EEMUA 191 (Združenje uporabnikov inženirske opreme in materialov). *Alarm systems, a guide to design, management and procurement (Alarmni sistemi, smernice za zasnovo, upravljanje in naročanje)*.
- UIC 651 *Layout of drivers' cabs in locomotives, railcars, multiple unit trains and driving trailers (UIC 651 Načrtovanje kabin strojevodij v lokomotivah, železniških motornih vozilih, vlakih z več enotami in voznih priklopnih vagonih)*.
- Rail Safety & Standards Board, *Understanding Human Factors, a guide for the railway industry (Razumevanje človeških dejavnikov, navodila za železniško industrijo)*, 2008.

4.6.7 Vprašanja nadzora

Preveriti, ali je zagotovljeno upoštevanje vprašanja človeških dejavnikov v procesu odločanja za upravljanje tveganja z ocenjevanjem tveganja, upravljanjem sprememb in upravljanjem sredstev.

Preveriti, ali dokumenti o obratovanju izražajo zavezanost upravljanju človeških dejavnikov z ergonomsko zasnovo (npr.: uporabnikom prijazna zasnova, enostaven jezik, slike za razlago navodil, enostavno upravljanje posodobitev) v podporo upravljanju tveganj.

Preveriti, ali prevoznik v železniškem prometu/upravljaec infrastrukture pri spremljanju uspešnosti svojo analizo osredotoča na človeške dejavnike kot glavni ali temeljni vzrok za nesreče, incidente ali nevarne dogodke.

Preveriti, ali obstajajo dokumentirani primeri sprejetih korektivnih ukrepov, ki so namenjeni odstranjevanju dejavnikov, ki vplivajo na učinkovitost ljudi in ogrožajo varnost.

5 Obratovanje

5.1 Načrtovanje in nadzor obratovanja

5.1.1 Regulatorna zahteva

- 5.1.1. Pri načrtovanju, razvoju, izvajanju in reviziji operativnih postopkov organizacija zagotovi, da se med obratovanjem:
- (a) uporabljajo merila za sprejemljivost tveganja in ukrepi za nadzor tveganja (glej 3.1.1 Ocena tveganj);
 - (b) pripravijo načrti za doseg varnostnih ciljev (glej 3.2 Varnostni cilji in načrtovanje);
 - (c) zberejo informacije za merjenje pravilne uporabe in uspešnosti operativnih ukrepov (glej 6.1 Spremljanje).
- 5.1.2. Organizacija zagotovi, da operativni ukrepi ustrezajo zahtevam v zvezi z varnostjo veljavnih tehničnih specifikacij za interoperabilnost in zadevnih nacionalnih pravil ter drugih zadevnih zahtev (glej 1. Organizacijska zasnova).
- 5.1.3. Za upravljanje tveganj, kjer je to pomembno za varnost obratovalnih aktivnosti (glej 3.1.1 Ocena tveganj), se upošteva vsaj:
- (a) načrtovanje obstoječih ali novih vlakovnih poti in novih storitev železniškega prometa, vključno z uvedbo novih vrst vozil, potrebo po zakupu vozil in/ali najemu osebja od zunanjih strani ter izmenjavo informacij o vzdrževanju za obratovalne namene s subjekti, zadolženimi za vzdrževanje;
 - (b) priprava in izvajanje voznih redov vlakov;
 - (c) priprava vlakov ali vozil pred premikanjem, vključno s kontrolami pred odhodom in vlakovno kompozicijo;
 - (d) vožnja vlakov ali premikanje vozil pod različnimi obratovalnimi pogoji (normalne, poslabšane in izredne razmere);
 - (e) prilagoditev obratovanja zahtevkom za odstranitev iz obratovanja in obvestilom o vrnitvi v obratovanje, ki jih izdajo subjekti, zadolženi za vzdrževanje;
 - (f) pooblastila za premikanje vozil.
 - (g) uporabnost vmesnikov v vozniških kabinah vlakov in vlakovnih kontrolnih središčih ter z opremo, ki jo uporablja osebje za vzdrževanje.
- 5.1.3. Za upravljanje tveganj, kjer je to pomembno za varnost obratovalnih aktivnosti (glej 3.1.1 Ocena tveganj), se upošteva vsaj:
- (c) opredelitev omejitev za varen prevoz za načrtovanje prometa ter nadzor na osnovi značilnosti infrastrukture;
 - (d) načrtovanje prometa, vključno z voznim redom in dodeljevanjem vlakovnih poti;

	<p>(e) upravljanje prometa v realnem času v načinu normalnega obratovanja in v načinu poslabšanega obratovanja z uporabo omejitev prometa in upravljanjem prometnih motenj;</p> <p>(f) določitev pogojev za izredne pošiljke.</p>
5.1.4.	Organizacija za nadzor nad dodeljenimi odgovornostmi, kjer je to pomembno za varnost obratovalnih aktivnosti, opredeli odgovornosti za usklajevanje in upravljanje varne vožnje vlakov ter premikanja vozil in opredeli, kako so te zadevne naloge dodeljene ustreznemu osebju v organizaciji (glej 2.3 Organizacijske vloge, odgovornosti in pristojnosti) in drugim zunanjim kvalificiranim stranem, ko je primerno (glej 5.3 Izvajalci, partnerji in dobavitelji).
5.1.4	Organizacija za nadzor nad dodeljenimi odgovornostmi, kjer je to pomembno za varnost obratovalnih aktivnosti, opredeli odgovornosti za načrtovanje in obratovanje železniškega omrežja ter kako so te zadevne naloge dodeljene ustreznemu osebju v organizaciji (glej 2.3 Organizacijske vloge, odgovornosti in pristojnosti) in drugim zunanjim kvalificiranim stranem, ko je primerno (glej 5.3 Izvajalci, partnerji in dobavitelji).
5.1.5.	Za nadzor nad informacijami in komunikacijo, kjer je to pomembno za varnost obratovalnih aktivnosti (glej 4.4 Informacijske in komunikacijske dejavnosti), se zadevno osebje (npr. vlakovne posadke) pouči o podrobnostih vseh določenih potovalnih pogojev, vključno z zadevnimi spremembami, ki lahko povzročijo tveganje ali začasne ali trajne obratovalne omejitve (npr. zaradi posebnih vrst vozil ali posebnih prog), in pogojev za izredne pošiljke, kjer je ustrezno.
5.1.5	Za nadzor nad informacijami in komunikacijo, kjer je to pomembno za varnost obratovalnih aktivnosti (glej 4.4 Informacijske in komunikacijske dejavnosti), se zadevno osebje (npr. prometnike) pouči o posebnih zahtevah za usmerjanje vlakov in prestavitve vozil, vključno z zadevnimi spremembami, ki lahko povzročijo tveganje ali začasne ali trajne obratovalne omejitve (npr. zaradi vzdrževanja prog), in pogojih za izredne pošiljke, kjer je to primerno.
5.1.6.	Za nadzor nad usposobljenostjo, kjer je to pomembno za varnost obratovalnih aktivnosti (glej 4.2 Usposobljenost), organizacija za svoje osebje v skladu z veljavno zakonodajo (glej 1. Organizacijska zasnova) zagotovi:
	<p>(a) skladnost z njihovim usposabljanjem in navodili za delo ter da se po potrebi sprejmejo korektivni ukrepi;</p> <p>(b) posebno usposabljanje v primeru predvidenih sprememb, ki vplivajo na obratovanje ali njihovo dodelitev nalog;</p> <p>(c) sprejetje ustreznih ukrepov po nesrečah in incidentih.</p>

5.1.2 Namen

Prosilec mora izkazati, da ima vzpostavljene ustrezne procese za upravljanje izvedbenih tveganj s sistemom varnega upravljanja, zagotoviti pa je treba tudi, da osebje razume svoje vloge, izvedbena tveganja, s katerimi se srečuje, in kaj so nadzorni ukrepi, ter da je ustrezno usposobljeno za njihovo upravljanje v skladu z dokumentacijo sistema varnega upravljanja.

Prosilec mora zagotoviti, da vozila ali infrastruktura obratujejo varno v skladu z veljavnimi zahtevami pod različnimi obratovalnimi pogoji (tj. običajnimi, poslabšanimi in izrednimi), vključno z uporabo sredstev za namene preskušanja (npr. preskušanje delovanja vozil pred odobritvijo), in v izrednih razmerah (npr. neobičajne pošiljke, kot je prevoz velikih nedeljivih kosov, ki jih ni mogoče transportirati z drugimi prevoznimi sredstvi, kot so betonski tramovi/nosilci za mostove itd.).

5.1.3 Pojasnila

Kadar se zahteva nanaša na upravljavce infrastrukture, se v točkah 5.1.3, 5.1.4 in 5.1.5 zgoraj navedenega pravnega besedila določbe v črni barvi nadomestijo z določbami v modri barvi.

Direktiva (EU) 2016/798 določa, da morajo prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture vzpostaviti sistem varnega upravljanja za upravljanje varnostnih tveganj, ki izhajajo iz obratovanja železnic. Splošno prepričanje pri upravljanju varnosti je, da je treba varnost čim bolj vključiti v običajne poslovne procese. Razlog za to je, da se poslovanje nato osredotoča ravno toliko na varnost kot na vse druge poslovne procese, s čimer se zmanjšajo nasprotja med različnimi procesi.

ISO v svojih smernicah (N360), ki podpirajo Prilogo SL, navaja, da je namen določbe 8 (Obratovanje) določiti elemente, ki jih je treba izvajati v okviru delovanja organizacije, da se zagotovita izpolnjevanje zahtev sistema upravljanja ter obravnava prednostnih tveganj in priložnosti. Poleg tega je navedeno, da se lahko določijo dodatne zahteve (glede na področje) v zvezi z načrtovanjem in nadzorom obratovanja. Zlasti, da ne škodujejo poslovanju podjetja, ampak zagotavljajo zadosten okvir za nadzor, kako se bodo v okviru poslovnih procesov organizacije upravljala ključna varnostna vprašanja.

Med obratovalnimi zahtevami in drugimi zahtevami za sistem upravljanja so bile dodane izrecne povezave (podobno pristopu iz Priloge III k uredbi o subjektih, zadolženih za vzdrževanje), da se pojasni, da je treba upoštevati posebne obratovalne zahteve v zvezi z zadevnimi zahtevami sistema upravljanja (npr. načrtovanje prog za prevoznike v železniškem prometu je dejavnost, za katero bi se morala opraviti ocena tveganja). Pristop ni izčrpen, ampak je njegov cilj opredeliti posebna vprašanja, za katera organi menijo, da so pomembna (glede na njihove izkušnje), in ki jih je zato treba proučiti med ocenjevanjem ali izvajanjem dejavnosti nadzora. Prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture se pri pripravi in izvajanju svoje ureditve sistema varnega upravljanja ne bi smeli osredotočiti samo na te posebne zahteve (na primer zanemariti druga varnostna tveganja). Prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture morajo v vsakem primeru izpolnjevati zahteve za sistem varnega upravljanja (npr. ocena tveganja, spremljanje, usposobljenost, informacije in komunikacija) v vseh ustreznih poslovnih procesih, s tem pa izkažejo ustrezno upravljanje varnostnih tveganj.

Integracija sistema varnega upravljanja v poslovne/obratovalne procese je ključna, za dosego tega cilja pa mora organizacija izpolnjevati veljavne tehnične specifikacije za interoperabilnost (5.1.2), kot je TSI OPE, in priglašene nacionalne predpise, če zahteve za vmesnike niso v celoti zajete v tehničnih specifikacijah za interoperabilnost. Država članica ali njen organ lahko objavi sprejemljive načine usklajevanja, da olajša skladnost z nacionalnimi predpisi. Po potrebi je treba upoštevati vsaj naslednje obratovalne procese:

- *obratovanje infrastrukture (nadzor nad progami in opremo infrastrukture, dovoljenje za premik vozil v vseh razmerah in zagotavljanje vzdrževanja infrastrukture: sistemi prog in vodenje-upravljanje ter signalizacija);*
- *obratovanje vlaka (načrtovanje prog in ustreznih voznih redov, upravljanje priprave vlaka, zagotavljanje vožnje vlaka, spremljanje, preskušanje, vzdrževanje in popravila vozil);*
- *ranžiranje (premik vozil za sestavljanje ali razstavljanje vlaka).*

Pri tem je ključna TSI OPE, ker določa „temeljna načela obratovanja“, ki bi se morala izražati v ustreznih delih sistema varnega upravljanja, zato se lahko skladnost s TSI OPE uporabi za izkazovanje skladnosti z ustreznimi navedenimi zahtevami za sistem varnega upravljanja.

Izmenjava informacij o vzdrževanju vozil v obratovalne namene **(5.1.3(a))** s subjekti, zadolženimi za vzdrževanje, in upravitelji je opredeljena v členu 5(3) uredbe o subjektih, zadolženih za vzdrževanje. Vključuje časovne načrte vzdrževanja in omejitve, ki jih med vzdrževanjem izda subjekt, zadolžen za vzdrževanje (kratkoročno načrtovanje).

Kadar je navedeno sklicevanje na pripravo in izvajanje voznih redov vlakov **(5.1.3(b))**, to pomeni, da bi moral prosilec izkazati, kako z oceno tveganja upravlja tveganja, ki jih predstavlja dejavnost v organizaciji in vmesnikih z drugimi aktivnimi udeleženci. Med drugim mora izkazati, da je upošteval:

- *dodatno delovno obremenitev za osebje za signalizacijo, kadar se poveča število vlakov ob določenem času;*
- *ustrezne obratovalne dogovore z ustreznimi upravljavci infrastrukture za ustavitev prometa, popravilo, izmenjavo informacij in vse druge potrebne storitve;*
- *upravljanje tveganj v zvezi z vzdrževanjem tirov, kadar vlaki obratujejo 24 ur dnevno.*

Nove storitve železniškega prometa **(5.1.3(a))** lahko vključujejo prevoz novih vrst tovora.

Premikanje vozil **(5.1.3(d))** ima širši pomen kot premikanje vlakov (tj. predvideno premikanje vozil) in pooblastila pred odhodom vlaka. Vključuje lahko tudi popravilo okvarjenega vlaka, premik strojev za vzdrževanje prog ali nenačrtovano zamenjavo poškodovanega vozila v kompoziciji pred odhodom vlaka.

V skladu s členom 1.1 navodil UIC 502-1 se predlaga naslednja opredelitev pojma „izredne pošiljke“ **(5.1.5)**: „Pošiljka je izredna, če njene zunanje mere, teža ali lastnosti glede na fiksno opremo ali vagon prevoznika v železniškem prometu, ki je udeležen v prevozu, povzročajo posebne težave, zaradi česar se jo lahko sprejme samo pod posebnimi tehničnimi ali obratovalnimi pogoji“.

Upravljevalci infrastrukture bi moral opredeliti in zagotoviti pogoje in ukrepe za uporabo vozila za preskušanje omrežja v določenem časovnem okviru, kot določa člen 21(3) in (5) Direktive (EU) 2016/797 **(5.1.2)**.

Evidence o preverjanju združljivosti s progo vključujejo značilnosti vozila/vlaka glede na predvidene obratovalne poti, vključno z morebitnim(-i) obvozom(-i), ki ga (jih) določijo upravljavci infrastrukture (TSI OPE (EU) 2015/995 4.2.2.5).

Značilnosti obratovalnih poti temeljijo na registru infrastrukture (RINF) in/ali informacijah, ki jih predloži upravljavec infrastrukture.

Če katera izmed strank opazi težave, morata prevoznik v železniškem prometu in upravljavec infrastrukture skupaj najti rešitev.

Pri načrtovanju obratovanja je treba upoštevati človeške in organizacijske dejavnike, na primer v zvezi z delovnimi urniki, obvladovanjem utrujenosti, stresom, delovnim okoljem (fizičnim in psihosocialnim), delovnimi mesti in delovnimi procesi itd.

Načrtovanje in nadzor obratovanja se razvijata za stalno izboljševanje kulture varnosti. Kulturo varnosti je treba upoštevati na primer v zvezi z delovno obremenitvijo, delovnim okoljem (fizičnim in psihosocialnim), delovnimi procesi itd. S tem se zagotovi, da posledice sprememb ali ureditev ne vplivajo negativno na učinkovitost ljudi ali organizacijsko varnost.

5.1.4 Dokazila

- *Informacije, ki izkazujejo, da namerava pri načrtovanju, pripravi, izvajanju in pregledu obratovalnih procesov doseči varnostne cilje, uporablja ukrepe za oceno tveganja in spremlja rezultate, vključno z ustreznimi sklicevanji na dodatne informacije o postopkih **(5.1.1(a)–(c))**;*
- *dokazilo, da se organizacija zaveda vseh kategorij obveznih varnostnih zahtev, ki veljajo za njeno delovanje, in jih tudi izvaja, ter opis, kako sistem varnega upravljanja zagotavlja skladnost z njimi;*
- *informacije, da prosilec zagotavlja, da so njegove obratovalne ureditve skladne z veljavnimi zahtevami (zakonodaja, standardi itd.) **(5.1.2)**;*
- *upravljavec infrastrukture lahko v okviru dovoljenja za tip vozila in/ali dovoljenja za dajanje vozila na trg opredeli in zagotovi **(5.1.2)**:*

- obratovalne pogoje, ki veljajo za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja, na podlagi informacij prosilca za dovoljenje,
 - vse potrebne ukrepe, ki jih je treba sprejeti glede infrastrukture, da se zagotovi varno in zanesljivo obratovanje med poskusnim obratovanjem v omrežju, in/ali
 - vse potrebne ukrepe v zvezi z infrastrukturnimi napravami, ki so potrebni za izvajanje poskusnega obratovanja v omrežju.
- v zvezi s preverjanjem pred uporabo dovoljenih vozil (prenovljena direktiva o interoperabilnosti, člen 23(1)), zlasti preverjanjem združljivosti s progo (prenovljena direktiva o interoperabilnosti, člen 23(1)(a) in (b)), mora prevoznik v železniškem prometu v okviru svojega sistema varnega upravljanja opredeliti in zagotoviti (5.1.3 (a)) skupnih varnostnih metod za zahteve sistema varnega upravljanja postopke za dokazila in evidence, ki izkazujejo, da je vozilo združljivo s progo, na kateri naj bi obratovalo, in ustrezno vgrajeno v vlakovno kompozicijo (glej tudi TSI OPE (2015/995 4.2.2.5).
 - dokazilo o skladnosti dokumentacije o obratovanju z zahtevami za upravljanje obratovanja (in vzdrževanja) na organizacijskih in fizičnih mejah, npr. organizacijski, tehnični in operativni vmesniki s sosednjo infrastrukturo, mejne postaje, interakcija z drugimi prevozniki v železniškem prometu ali upravljalci infrastrukture itd. **(5.1.2)**;
 - informacije o tem, kako se tveganja zaradi obratovalnih aktivnosti upravljajo s procesom ocenjevanja tveganja in zajemajo elemente, določene v zgornjih zahtevah **(5.1.3(a), (c)–(f))**;
 - dokazilo, da organ, zadolžen za vzdrževanje, izpolnjuje člen 14(2) Direktive (EU) 2016/798 **(5.1.3(f))**;
 - informacije o tem, kako se upravljajo odgovornosti, vključno z odgovornostjo za upravljanje tveganja utrujenosti, za varnost obratovalnih aktivnosti **(5.1.4)**;
 - informacije o tem, kako organizacija upravlja informacije in komunikacijo za varnost obratovalnih aktivnosti **(5.1.5)**;
 - informacije o sistemu upravljanja usposobljenosti in povezanih postopkih ter kako so povezani z določenimi navodili za delo ali nalogo, da se vzdržuje varnost obratovalnih aktivnosti **(5.1.6)**;
 - dokazilo, da je dokumentacija o obratovanju (postopki, delovna navodila itd.) posodobljena, kadar in kjer je to potrebno **(glej tudi 4.5.3)**.

5.1.5 Primeri dokazil

Seznam obveznih zahtev (vključno s tehničnimi specifikacijami za interoperabilnost) in kako so te izpolnjene **(glej tudi 2)**.

Pojasnilo, kako se s procesom ocenjevanja tveganja upravljajo izvedbena tveganja in kako je zagotovljeno izpolnjevanje varnostnih ciljev obratovanja. Navedba povezav na ustrezne postopke.

Izjava o tem, kako sistem upravljanja usposobljenosti prispeva k upravljanju izvedbenih tveganj in kako se upravlja pretok informacij in komunikacije, da se zagotovi ustrezen nadzor nad tveganji.

Natančne informacije o sistemu vzdrževanja voznega parka, vključno s povezavami na podrobno dokumentacijo, ki to podpira (če ni subjekta, zadolženega za vzdrževanje, ali sistema spričeval).

Podrobnosti o vzpostavljenih preverjanjih pred odhodom (TSI OPE), da se zagotovi preverjanje skladnosti:

- zavarne zmogljivosti (priprava navodila za zaviranje);
- vlakovne kompozicije;
- sprednjih in zadnjih signalov;
- stanja vozil pod obremenitvijo in vlečenih vozil.

Kopija procesa za ugotavljanje neskladnosti in kako je zagotovljeno, da se sprejmejo potrebni ukrepi, kot so umik vozila iz obratovanja, zamenjava poškodovane/okvarjene komponente/opreme/vozila ali izvajanje obratovalnih omejitev.

Dokument, v katerem so navedeni tipi vozil, ki se bodo uporabljali na posameznih progah, in vrsta obratovanja, ki se bo izvajala, ter zlasti:

- *obratovalne omejitve zaradi določenega tipa vozil;*
- *omejitve zaradi obratovanja določenega tipa vozil na določenih progah;*
- *dodatne zahteve za vzdrževanje za določene proge (glej tudi 5.2).*

Dokument, v katerem so opisane dodatne zahteve za obvladovanje poslabšanih razmer (npr. incidentov z vozilom) za omrežja na zadevnem območju obratovanja.

Vzpostavljen je proces za obvladovanje utrujenosti, ki se uporablja za osebje z nerednim delovnim časom. Proces temelji na metodah, podprtih z dokazi, in strokovnem znanju. Proces upošteva raznovrstne dejavnike, ki so pomembni za celovit pristop k upravljanju tveganja utrujenosti. Program obvladovanja utrujenosti bi moral vključevati načrtovanje in nadzor delovnega okolja in delovnih nalog, da se zmanjšajo vplivi utrujenosti na pozornost in učinkovitost delovne sile, kolikor je to praktično mogoče in na način, ki ustreza ravni izpostavljenosti tveganju in naravi dejavnosti.

Zagotovijo se dokazila glede skladnosti s temeljnimi načeli obratovanja TSI OPE, ki izkazujejo, da lahko prevoznik v železniškem prometu zagotovi naslednje (samo za ponazoritev):

- *Vlak lahko na delu proge obratuje le, če je vlakovna kompozicija združljiva z infrastrukturo (temeljno načelo obratovanja 3).*

To se nanaša na potrditev združljivosti vlaka z infrastrukturo proge, na kateri naj bi obratoval, pred odobritvijo premika. Na združljivost vlaka in infrastrukture vplivajo predvsem dimenzije vozila in njegovega morebitnega tovora, prostor med vlakom in infrastrukturo ali vlaki in sosednjimi tiri (svetli profil), najmanjša zahtevana zavorna zmogljivost vlaka, teža in dolžina vlaka ter zmogljivost in zmožnost infrastrukture.

Obstajajo dokazi za naslednje:

- *Opravijo se preverjanja pred odhodom, da se pred začetkom ali nadaljevanjem vožnje vlaka zagotovi varen prevoz potnikov, osebja in blaga (temeljno načelo obratovanja 4).*

To se nanaša na vlak in njegovo pripravljenost za premik. Primeri, ki jih vključuje: zavorna zmogljivost vlaka, dovoljena hitrost vožnje vlaka, sestava in spenjanje vlaka, identifikacija, nakladanje in zavarovanje tovora, zagotavljanje ustreznih informacij osebju za pripravo in obratovanje vlaka. Cilj je preprečiti trčenje in iztirjenje zaradi več različnih tveganj.

5.1.6 Sklicevanja in standardi

- *Konceptni dokument ISO N360 JTCG v podporo Prilogi SL*
- *Navodila UIC 502-1*
- [*RID*](#)
- *Smernice glede TSI OPE*

5.1.7 Vprašanja nadzora

Nadzor obratovalnih aktivnosti bi se moral izvajati z osredotočanjem na ločena področja in njihovo natančno proučitev, da se ugotovi, kako se izražajo v sistemu varnega upravljanja organizacije, v zvezi s katero se izvaja nadzor, in ali je na ustreznem mestu primerno osebje, ki ravna pravilno. To bo nacionalnemu varnostnemu organu omogočilo vpogled v to, ali so aktivnosti zajete v sistemu varnega upravljanja kot povezana celota ali pa se upravljajo ločeno s šibkimi povezavami z varnostnimi cilji in splošno strategijo.

Pri nadzoru je treba preveriti zlasti:

- *kako se dokumenti sistema varnega upravljanja na visoki ravni prenesejo v skladna lokalna navodila, ki se uporabljajo za upravljanje tveganj na izvedbeni ravni;*
- *obvladovanje izrednih okoliščin ali nerutinskih razmer;*
- *kako se upravljajo omejitve delovanja/meje delovanja, vključno z ureditvami glede vmesnikov z drugimi stranmi;*
- *ureditve obvladovanja utrujenosti;*
- *upravljanje nevarnih snovi;*
- *ureditve za prevoz nevarnega blaga, vključno z usposabljanjem, vlogami in odgovornostmi za osebe organizacije, kot je navedeno v poglavjih 1.3, 1.4 in 1.8 RID, ki po potrebi sodelujejo s katerim koli drugim organom, pristojnim za prevoz nevarnega blaga;*
- *skladnost s temeljnimi načeli obratovanja iz TSI OPE.*

5.2 Upravljanje sredstev

5.2.1 Regulatorna zahteva

5.2.1.	Organizacija upravlja z varnostnimi tveganji, povezanimi s fizičnimi sredstvi, in sicer skozi njihov celotni življenjski cikel (glej 3.1.1 Ocena tveganj), od zasnove do odstranitve, ter v vseh fazah cikla izpolnjuje zahteve v zvezi s človeškim dejavnikom.
5.2.2.	Organizacija: <ul style="list-style-type: none">(a) zagotovi, da se sredstva uporabljajo za predvideni namen, hkrati pa se ohranja njihovo varno obratovalno stanje, kjer je to ustrezno v skladu s členom 14(2) Direktive (EU) 2016/798, in njihova pričakovana stopnja učinkovitosti;(b) upravlja s sredstvi pri normalnem in poslabšanem obratovanju;(c) tako hitro kot je razumno izvedljivo odkrije primere neskladnosti z obratovalnimi zahtevami pred in med obratovanjem sredstev, vključno z izvedbo omejitev uporabe, kot je ustrezno za zagotovitev varnega obratovalnega stanja sredstev (glej 6.1. Spremljanje).
5.2.3.	Organizacija zagotovi, da so postopki upravljanja sredstev skladni, kjer je ustrezno, z vsemi bistvenimi zahtevami, kot so določene v zadevnih tehničnih specifikacijah za interoperabilnost (glej 1 Organizacijska zasnova).
5.2.4.	Za upravljanje tveganj, kjer je to pomembno za opravljanje storitev vzdrževanja (glej 3.1.1 Ocena tveganj), se upošteva vsaj: <ul style="list-style-type: none">(a) ugotovitev potreb po vzdrževanju za ohranitev sredstva v varnem obratovalnem stanju, in sicer na osnovi načrtovane ter dejanske uporabe sredstva in njegovih značilnosti, ki izhajajo iz zasnove;(b) upravljanje odstranitve sredstva iz obratovanja zaradi vzdrževanja v primeru odkrite napake ali iztrošenosti sredstva v obsegu, ki ne omogoča varnega obratovanja, kot je navedeno v točki (a);(c) upravljanje vrnitve sredstva v obratovanje z morebitnimi omejitvami pri uporabi, potem ko je bilo opravljeno vzdrževanje za varno obratovalno stanje;(d) upravljanje opreme za spremljanje in merjenje tako, da se zagotovi njena primernosti za predvideno uporabo.
5.2.5.	Za nadzor nad informacijami in komunikacijo, kjer je to pomembno za varno upravljanje sredstev (glej 4.4 Informacijske in komunikacijske dejavnosti), organizacija upošteva vsaj: <ul style="list-style-type: none">(a) izmenjavo ustreznih informacij znotraj organizacije ali z zunanjimi subjekti, zadolženimi za vzdrževanje (glej 5.3 Izvajalci, partnerji in dobavitelji), zlasti napake, povezane z varnostjo, nesreče, incidente ter morebitne omejitve pri uporabi sredstev;(b) sledljivost vseh potrebnih informacij, vključno z informacijami v zvezi s točko (a) (glej 4.4 Informacijske in komunikacijske dejavnosti ter 4.5.3 Nadzor nad dokumentiranimi informacijami);(c) vzpostavitev in vzdrževanje evidenc, vključno z upravljanjem sprememb, ki vplivajo na varnost sredstev (glej 5.4 Upravljanje sprememb).

5.2.2 Namen

Prosilec mora izkazati, kako s postopki in ureditvami, določenimi v sistemu varnega upravljanja, upravlja življenjski cikel svojih sredstev od zasnove do odstranitve. Prosilec mora izkazati, da je v vseh fazah

življenjskega cikla uporabljal pristop, osredotočen na človeka. Podrobno mora opisati, kje se upravljanje sredstev prekriva z različnimi elementi sistema varnega upravljanja, kot so upravljanje usposobljenosti, načrtovanje obratovanja in spremljanje. Cilj prosilca bi moral biti prikaz vzpostavljenega trdnega sistema za upravljanje sredstev, ki izraža tveganja, ki jih ustvarjata vrsta in velikost delovanja.

5.2.3 Pojasnila

„Sredstva“ **(5.2)** pomenijo vso opremo (nepremično ali premično), strukturo, programsko opremo ali kateri koli drug sestavni del, ki zahteva vzdrževanje v času, ko se uporablja za namene obratovanja železnic. Sredstva se razdelijo na tista, ki jih upravlja prevoznik v železniškem prometu (predvsem vozila), in tista, ki jih upravlja upravljavec infrastrukture (vsi sestavni deli infrastrukture, kot so tiri, oprema za upravljanje-vodenje/signalizacijo, prehod z enega tira na drugega, napajanje, nivojski prehodi, gradnja objektov, kot so mostovi, viadukti, predori, terminali, dvigala, tekoče stopnice itd. Izčrpen seznam je na voljo v Prilogi I k Direktivi (EU) 2012/34).

Življenjski cikel sredstva zajema naslednje faze:

- a) *zasnova;*
- b) *izvajanje (gradnja/proizvodnja, vgradnja, preskušanje in uporaba);*
- c) *obratovanje in vzdrževanje;*
- d) *popravilo, sprememba in namestitve, ki vključujejo upravljanje sprememb;*
- e) *obnova, razgradnja in odstranjevanje.*

Pomembno je, da organizacija izkaže, kako zajema in vzdržuje (zahteve za sistem in) varnostne zahteve za sredstva in kako se to preverja, potrdi in spremlja.

Če se vzdrževanje odda v izvajanje tretji osebi, je organizacija odgovorna za določitev in spremljanje skladnosti učinkovitosti sredstev z vzpostavljenimi standardi organizacije.

Ko so vzpostavljeni procesi za upravljanje tveganj v zvezi z varnostno kritičnimi sredstvi, mora organizacija spremljati učinkovitost sredstev glede na ta tveganja in svoja pričakovanja.

Kjer je verjetno, da se bodo izvajali obnova, razgradnja ali odstranjevanje sredstev, organizacija vzpostavi in dokumentira procese za upravljanje tveganj v zvezi s temi dejavnostmi.

Ti procesi so pomembni samo za organizacije, ki izvajajo ali bodo izvajale te dejavnosti.

Za obnovo sredstva, ki se približuje koncu življenjske dobe, organizacija zagotovi, da nadomestno sredstvo izpolnjuje vzpostavljena merila uspešnosti na področju varnosti. Kot del tega procesa se pregledajo vse varnostne analize.

Zahteve v zvezi z vzdrževanjem **(5.2.4)** izhajajo iz uredbe o subjektih, zadolženih za vzdrževanje, saj so tovorni vagoni sredstvo, ki bi ga moral upravljati prevoznik v železniškem prometu in po možnosti upravljavec infrastrukture. Te zahteve v uredbi o subjektih, zadolženih za vzdrževanje, so natančnejše in bolj predpisujoče, medtem ko zgornje zahteve obravnavajo predvsem vmesnik med sistemom varnega upravljanja prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture in sistemom vzdrževanja subjekta, zadolženega za vzdrževanje, cilj pa je, da se zagotovi varnost obratovanja in vzdrževanja sredstev. Ocena tveganja bi morala obravnavati tudi morebitni vpliv na varnost katerih koli zamenjav med vzdrževanjem (ki je del življenjskega cikla sredstva) v skladu z zahtevami iz Direktive (EU) 2016/797 in ustreznih tehničnih specifikacij za interoperabilnost.

Tehnične specifikacije za interoperabilnost **(5.2.3)** ne urejajo vseh sredstev. Tudi v primeru uporabe tehnične specifikacije za interoperabilnost (npr. TSI INF) so urejene samo zadeve, nujne za interoperabilnost, kar pomeni, da so morda še vedno potrebne tudi druge varnostne zahteve. V primeru zamenjave, obnove ali

nadgradnje v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 je treba ohraniti skladnost z bistvenimi zahtevami ustreznih tehničnih specifikacij za interoperabilnost (ne samo bistvenimi zahtevami za varnost).

Pojem „varno obratovalno stanje“ **(5.2.4(a))** pomeni, da se sredstvo uporablja znotraj varnih omejitev uporabe. Varne omejitve uporabe se lahko v času trajanja življenjskega cikla sistema spreminjajo, vendar pa je pri njihovi opredelitvi treba upoštevati parametre interoperabilnosti. Okvare se lahko odkrijejo **(5.2.4(b))** in utemeljijo na podlagi analize temeljnih vzrokov, varne omejitve uporabe pa se lahko ustrezno prilagodijo. Za vozila varno obratovalno stanje pomeni obratovanje v skladu s členom 14(2) Direktive (EU) 2016/798.

Konfiguracija sredstev **(5.2.5(c))** vključuje edinstveno identifikacijo sredstev, njihovo lokacijo, morebitno opravljeno vzdrževanje itd. (in ne samo konfiguracijsko upravljanje sprememb). Konfiguracijsko upravljanje (tehničnih) sprememb velja za zamenjave.

Imenovati je treba subjekt, zadolžen za vzdrževanje, v skladu s členom 14(1) Direktive (EU) 2016/798, da se zagotovi, da vozila, za vzdrževanje katerih je zadolžen, varno obratujejo. Ni treba natančno opisati aktivnosti, ki jih izvaja subjekt, zadolžen za vzdrževanje, ki ima spričevalo v skladu z Uredbo (EU) št. 445/2011. Po drugi strani je treba navesti, katere elemente in vidike pokriva spričevalo subjekta, zadolženega za vzdrževanje, in kako se upravlja vmesnik s subjektom, zadolženim za vzdrževanje, zlasti katere informacije se izmenjujejo med prosilcem in subjektom, zadolženim za vzdrževanje, in kako.

Glede vozil, ki jih vzdržujejo subjekti, zadolženi za vzdrževanje, ki nimajo spričevala (tj. ki nimajo spričevala v skladu z Uredbo (EU) 445/2011), mora prosilec zagotoviti varno obratovanje svojih vozil s spremljanjem, ali so subjekti, zadolženi za vzdrževanje, ki nimajo spričevala, pripravili in učinkovito uporabljali svoj sistem vzdrževanja v skladu s členom 14(2) in (3) ter Prilogo III k Direktivi (EU) 2016/798. Kadar subjekti, zadolženi za vzdrževanje, nimajo spričevala in niso del organizacije prosilca, je treba izpolnjevanje pravnih obveznosti zagotoviti s pogodbenimi dogovori.

V primeru partnerstva med prevozniki v železniškem prometu je posamezni prevoznik v železniškem prometu v celoti odgovoren za varno obratovanje in s tem za upravljanje tveganj v zvezi s svojimi dejavnostmi, vključno s funkcijami vzdrževanja za vozila. To, da prevoznik v železniškem prometu uporabi varnostno spričevalo partnerskega prevoznika v železniškem prometu kot sredstvo za upravljanje tveganj v zvezi z vzdrževanjem, ne zadostuje, če tega ne podpirajo pogodbeni dogovori med partnerskima prevoznikoma v železniškem prometu. Te pogodbene dogovore oba partnerja skupaj pripravita in spremljata, poleg tega so del vsakega sistema varnega upravljanja in s tem predmet nadzora ustreznih nacionalnih varnostnih organov. Ustrezni nacionalni varnostni organi se morajo pri obravnavi vseh čezmejnih vprašanj v zvezi z vmesniki, ki sta jih ustvarila pogodbenika, med seboj usklajevati.

5.2.4 Dokazila

- *Informacije v zvezi s sistemom upravljanja sredstev v okviru sistema varnega upravljanja organizacije, vključno z ustreznimi povezavami na druga področja, kot so ocena tveganja, načrtovanje obratovanja, upravljanje sprememb itd. **(5.2.1, 5.2.2, 5.2.5(a)–(b))**:*

Faza zasnove

- *dokazilo o procesih in posvetovanjih za opredelitev zahtev glede sredstev;*
- *dokazilo o strategijah za upravljanje tveganj v zvezi z javnimi naročili in dajanjem v uporabo novih ali spremenjenih sredstev;*
- *dokumentacija o vseh ustreznih procesih za zasnovo in zagotavljanje sredstev;*
- *procesi za upravljanje tveganj v fazi zasnove;*
- *dokazilo o orodjih, ki se uporabljajo za zagotavljanje varnosti;*
- *podrobnosti o standardih ali drugih varnostnih informacijah, na katerih temeljita zasnova in vzdrževanje sredstva, ter preskusi za potrditev skladnosti;*

- *obstoj priročnika ali podobnih navodil, ki vključujejo procese za upravljanje in vzdrževanje sredstev ter upravljanje tveganj v fazi obratovanja in vzdrževanja;*

Izvedbena faza

- *dokazilo o procesih za upravljanje varnostnih tveganj, preskušanje in potrjevanje, ki zajemajo konstrukcijo/proizvodnjo in uporabo sredstev ter njihovo pripravljenost na obratovanje;*

Faza obratovanja in vzdrževanja

- *dokazilo o stalni skladnosti s standardi in procesi ter upravljanju ugotovljenih tveganj;*
- *načrti in postopki za vzdrževanje sredstev;*
- *dokazilo o dejavnostih organizacije v zvezi z odkrivanjem in odpravo tveganj;*
- *dokazilo o procesih za obveščanje o vprašanih uspešnosti na področju varnosti in njihovo upravljanje ter korektivnih ukrepov;*
- *dokazilo o uporabi trenda učinkovitosti glede na predvideno strateško trajanje sredstva za spremljanje učinkovitosti in načrtovanje obnove;*
- *procesi za opredelitev napak in okvar ter sprejetje korektivnih ukrepov;*
- *obvladovanje izrednih okoliščin ali nerutinskih razmer, ki lahko vplivajo na varnost sredstev;*
- *dokazilo o upoštevanju upravljanja sredstev za dogodke, ki jih je treba prijaviti, in upravljanje skupnih tveganj na vmesnikih (glej tudi 3.1);*

Obnova, razgradnja in odstranjevanje

- *dokazilo o procesih za upravljanje tveganj v zvezi z obnovo, razgradnjo ali odstranjevanjem sredstev glede na obseg in naravo organizacije;*
- *dokazilo o sistematičnem pristopu k obravnavanju človeških in organizacijskih dejavnikov v vseh fazah življenjskega cikla upravljanja sredstev (5.2.1);*
- *dokazilo o skladnosti dokumentacije o obratovanju z zahtevami za upravljanje (obratovanje) in vzdrževanje na organizacijskih in fizičnih mejah, npr. organizacijski, tehnični in operativni vmesniki s sosednjimi infrastrukturami, mejne postaje, interakcija z drugimi prevozniki v železniškem prometu ali upravljalci infrastrukture itd. (5.2.3);*
- *informacije, ki kažejo, da prosilec izkazuje, da so njegove ureditve vzdrževanja skladne z ustreznimi zahtevami (zakonodaja, standardi itd.) (5.2.3);*
- *v primeru vozil kopija spričevala subjekta, zadolženega za vzdrževanje, ali dokazilo, da subjekt, zadolžen za vzdrževanje, izpolnjuje člen 14(2) in (3) ter Prilogo III k Direktivi (EU) 2016/798 (5.2.4(a)–(d));*

v primeru partnerstev med prevozniki v cestnem prometu, v okviru katerih vozilo vzdržuje partner: dokazilo, da so med partnerji sklenjeni pogodbeni dogovori, tudi:

- *izmenjava informacij, kot je navedeno v členu 5 Uredbe (EU) 445/2011,*
- *po potrebi tehnična podpora, zlasti za obstoječe sisteme upravljanja-vodenja in signalizacije,*
- *nadzor nad zmogljivostjo pogodbenih delavnic, zadolženih za vzdrževanje, za opravljanje vzdrževanja,*
- *spremljanje vozil in izmenjava ustreznih informacij, ki so rezultat tega spremljanja (glej tudi 6.1);*
- *v primeru sredstev, za katera se v skladu z zakonodajo EU ali nacionalnimi pravili zahteva potrdilo o skladnosti, kopija tega potrdila in pojasnilo, v kolikšnem obsegu se uporablja v okviru sistema varnega upravljanja (5.2.4(a)–(d));*
- *informacije o tem, kako upravljanje dokumentov, ki je del sistema varnega upravljanja, deluje v zvezi z upravljanjem sredstev, vključno z dokazilom, da je dokumentacija o vzdrževanju (postopki, delovna navodila itd.) posodobljena, kadar in kjer je to potrebno (5.2.5(a)–(c));*
- *dokazilo o konfiguracijskem upravljanju sredstev v njihovem celotnem življenjskem ciklu, vključno s kakršnimi koli vzpostavljenimi procesi za upravljanje sprememb za obravnavanje osnovnih rekonfiguracij (5.2.5(c)).*

5.2.5 Primeri dokazil

Faza zasnove

Organizacija dokumentira vse ustrezne procese in informacije v zvezi z zasnovo in dodeljevanjem sredstev z uporabo procesov konfiguracijskega upravljanja (ali sistema konfiguracijskega upravljanja). Opisane so vse tehnične in organizacijske dejavnosti, ki vzpostavljajo in vzdržujejo nadzor nad sredstvom v celotnem življenjskem ciklu.

Organizacija vzpostavi in dokumentira proces za upravljanje tveganj v zvezi z zasnovo sredstev z:

- določitvijo zahtev za vsa nova in/ali spremenjena sredstva (**glej tudi 1**) in posvetovanjem o njih z ustreznimi deležniki (**glej tudi 2.4**);
- upravljanjem tveganj v zvezi z uvajanjem takih sprememb (**glej tudi 3.1**) in
- upravljanjem tveganj v zvezi z javnimi naročili sredstev in po potrebi upravljanjem pogodb (**glej tudi 3.1 in 5.3**).

To bi moralo vključevati varnostno analizo nevarnosti za opredelitev področij, ki jih najbolj ogroža neuspeh, in primerjavo z evidenco nevarnosti organizacije. To se doseže z opredelitvijo varnostno kritičnih sistemov in vzpostavitev ključnih ciljev uspešnosti z uporabo ustreznih tehnik za opredelitev tveganj, kot so:

- analiza zanesljivosti, razpoložljivosti, vzdrževanja in varnosti (RAMS) zasnove sredstev (če se ključna merila uspešnosti na področju varnosti sporočajo oblikovalcem, da se zagotovi primernost sredstev za namen) in
- analiza vrste napak in njihovih učinkov ter kritična analiza (FMECA) in/ali na zanesljivost osredotočeno vzdrževanje (RCM) za upravljanje tveganj v fazi zasnove in podporo vzpostavitvi načrta vzdrževanja.

Te zahteve se upravlja v skladu s posebnimi standardi in procesi, ki se uporabljajo za zasnovo, vzdrževanje in obratovanje železniške infrastrukture in voznega parka, kot je opredelila organizacija. Organizacija izkaže, da:

- so varnostno kritični sistemi zasnovani v skladu s funkcionalnimi specifikacijami;
- je vzpostavljen načrt preskušanja potrjevanja in uporabe, da se potrdi, da sredstvo ustreza svojemu namenu ter sta njegovo obratovanje in vzdrževanje varna, in
- je bila pripravljena dokumentacija o obratovanju in vzdrževanju, ki zajema procese za posodabljanje, pregled in vzdrževanje sredstev (**glej tudi 4.5**).

Organizacija izkaže, da v svojem pristopu k zasnovi in javnemu naročanju uporablja ustrezne procese systemskega inženiringa in procese za zagotavljanje varnosti (npr. EN50126/8/9 za kompleksne sisteme). To se lahko doseže z oblikovanjem „načrta upravljanja systemskega inženiringa“ (SEMP), ki določi postopek za opredelitev in beleženje deležnikov, zahtev sistema in varnostnih potreb.

Izvedbena faza

Organizacija za zagotavljanje učinkovitega in varnega izvajanja sredstev vzpostavi procese za upravljanje tveganj v zvezi s konstrukcijo, preskušanjem in uporabo v skladu s procesi sistema varnega upravljanja.

Izvaja tudi proces za upravljanje:

- preskušanja, preverjanja in potrjevanja sistemskih in varnostnih zahtev sredstva, kar se lahko doseže z „načrtom upravljanja preskušanja in uporabe“ ali podobnim, in
- pripravljenosti sredstva za obratovanje, kar se lahko doseže s kontrolnim seznamom pripravljenosti za obratovanje.

Faza obratovanja in vzdrževanja

Organizacija je pripravila dokumentacijo o obratovanju in vzdrževanju sredstev, v kateri so opisani procesi varnega upravljanja, ki jih uporablja za posodabljanje, pregled in vzdrževanje svojih sredstev. Opisani so obseg dejavnosti in po potrebi vzpostavljene strategije upravljanja tveganj, ki zajemajo vse ustrezne dejavnosti.

Ta dokumentacija:

- zagotavlja, da sredstvo obratuje in se vzdržuje v skladu z zasnovo sredstev;
- opredeljuje in vključuje vse razmere v zvezi z varnostjo, ki določajo način omejitve uporabe sredstva in pogoje, ki so vzpostavljeni za njegovo uporabo, ter
- določa redna preverjanja, ki jih je treba opraviti.

Proces za konfiguracijo zasnove in zagotavljanje predlaganih sredstev (opisan v fazi zasnove) se razširi in zajema njihov celoten življenjski cikel z:

- vzpostavitvijo in vzdrževanjem evidenc vseh sredstev z oblikovanjem registra sredstev. Ta vsebuje informacije, kot so edinstvena identifikacija sredstva, njegova lokacija, morebitno opravljeno vzdrževanje itd.;
- upravljanjem dokumentov in informacij o sredstvih v skladu s sistemom varnega upravljanja organizacije (**glej tudi 4.4 in 4.5**) in
- določitvijo kritičnosti sredstev na podlagi rezultatov ocene varnostnih tveganj. Varnostno kritična sredstva so opredeljena v registru sredstev.

Organizacija izkaže, kako se v okviru evidence nevarnosti razvijajo, vzdržujejo in integrirajo informacije o sredstvu.

Organizacija spremlja stalno skladnost z določenimi standardi in procesi, da zagotovi nadaljnjo varnost in učinkovitost obratovanja železnic. Organizacija v ta namen vzpostavi procese za zagotavljanje, da:

- sredstva obratujejo in se vzdržujejo v skladu z ustreznimi priročniki;
- se spremlja stanje sredstev;
- je oprema, potrebna za preskušanje ali pregled sredstev, ustrezno nadzorovana, umerjena in vzdrževana;
- se vsa tveganja v zvezi z obratovanjem in vzdrževanjem sredstev upravljajo v skladu s procesi za upravljanje tveganj in vso zakonodajo v zvezi z zdravjem in varnostjo na delovnem mestu in
- so nadomestni deli na voljo za vzdrževanje, predvsem za varnostno kritična sredstva. To se lahko doseže z določitvijo potreb po nadomestnih delih za sredstva na podlagi kritičnosti sredstva, kot je opredeljeno v uporabi „na zanesljivost osredotočenega vzdrževanja“ (RCM).

Organizacija izkaže, da ima vzpostavljeno načrtovanje vzdrževanja sredstev, da bi:

- obravnavala potrebe po usposobljenosti, zmogljivosti in virih;
- pokrivala potrebe po upravljanju informacij in vodenju evidenc;
- zagotovila natančne načrte, ki so bili oblikovani s procesom na podlagi tveganja in opredeljujejo različne ravni vzdrževanja in vzpostavljene standardne organizacijske strukture, postopke in odgovornosti za vzdrževanje sredstev, in
- zagotovila umerjanje orodij in opreme, ki se bodo uporabljali za vzdrževanje.

To lahko vključuje predvsem:

- „načrt tehničnega vzdrževanja“ in
- delovna navodila, pripravljena na podlagi načrta tehničnega vzdrževanja in v skladu z njim.

Načrtovanje se dokumentira in nadzira z uporabo računalniškega sistema upravljanja vzdrževanja (**glej tudi 4.5**).

Organizacija ima vzpostavljene procese, da zagotovi:

- *kadar se vozilo ali oprema dodeli nalogi, da:*
 - *se po razporedu in pred odhodom preveri skladnost z nalogo, ki jo je treba opraviti (npr. tehnična združljivost vsakega tipa voznega parka s progami);*
 - *se vzdrževanje varnostno kritičnih komponent opravi v skladu z načrtom (preventivno vzdrževanje s pogostostjo in vrsto posredovanja);*
 - *so opredeljena posredovanja v zvezi z vzdrževanjem, kadar se ugotovijo okvare ali kadar je presežena varna omejitev uporabe (korektivna vzdrževalna dela), razen če se izvajajo obratovalne omejitve;*
 - *se čim prej po opredelitvi potrebe po spremembi, kot je umik iz obratovanja ali določitev obratovalnih omejitev, sprejmejo potrebni ukrepi;*
- *so za vse varnostno kritične dejavnosti na voljo delovna navodila;*
- *se za vse naloge potrdi skladnost;*
- *se nadzoruje dokumentacija o opravljenem vzdrževanju (glej tudi 4.5) in*
- *je za vse varnostno kritične sisteme na voljo usposabljanje, ki temelji na usposobljenosti (glej tudi 4.1).*

Vzpostavljen je proces/postopek za zagotavljanje, da se začasne ali stalne obratovalne omejitve (npr. zaradi določenega tipa vozila ali določene proge):

- *upoštevajo, kadar se vozilo ali oprema dodeli nalogi;*
- *pravočasno sporočijo osebju, ki upravlja vozilo ali opremo (npr. strojevodja, vlakovodja).*

Organizacija izkaže, da:

- *razume učinkovitost svojih varnostno kritičnih sredstev z opredelitvijo, kaj je treba spremljati, meriti in sporočati;*
- *je vzpostavila in zabeležila metodo in pogostost spremljanja, merjenja, analiz in ovrednotenja učinkovitosti varnostno kritičnih sredstev;*
- *spremlja trend učinkovitosti glede na predvideno strateško življenje sredstva (glej tudi 6.1);*
- *poroča o vprašanih učinkovitosti na podlagi ravni varnostnega tveganja in vprašanja uspešnosti na področju varnosti posreduje na višjo raven, da so ustrezno obravnavana;*
- *se rezultati spremljanja po potrebi uporabijo za prilagoditev načrta vzdrževanja;*
- *vzpostavlja kanale za sporočanje rezultatov (glej tudi 4.4);*
- *izboljšuje skladnost varnostno kritičnih sredstev s standardi, tako da:*
 - *pregleda nadzor obratovanja in vzdrževanja ter oceni tveganje sredstev, ki ne izpolnjujejo vnaprej določenih standardov;*
 - *opredeli temeljne vzroke vprašanj uspešnosti na področju varnosti in*
 - *opredeli ukrepe, ki so morda potrebni za ponovno vzpostavitev varnih obratovalnih pogojev sredstev;*
- *nenehno izboljšuje sistem varnega upravljanja z opredelitvijo morebitnih tveganj in sprejetjem korektivnih ukrepov (glej tudi 7.2) in*
- *dokumentira, kje so bile izkoriščene priložnosti za zmanjšanje ali odpravo tveganj in kako je bilo to doseženo.*

Organizacija ima procese za opredelitev vseh napak ali okvar, do katerih lahko pride na sredstvih, in zagotavljanje izvajanja ustreznih korektivnih ukrepov. Skladni so z določbami in programi ali načrti vzdrževanja ter:

- *zagotavljajo ustrezno zapisovanje napak in posledične korektivne ukrepe;*
- *obravnavajo varnostno kritične napake;*
- *zagotavljajo ustrezno sporočanje dogodkov, ki jih je treba prijaviti, in*
- *usklajujejo nenačrtovana popravila sredstev v zvezi z varnostjo.*

Organizacija:

- *dokumentira proces upravljanja napak;*
- *uporablja ustrezne tehnike analize za varnostno kritične lastnosti, kot je analiza temeljnih vzrokov (RCA);*
- *zapisuje napake, kar lahko vključuje kode napak, vrste napak, učinek, kritičnost in korektivni ukrep;*
- *pripravi postopke za upravljanje splošnih dejavnosti popravil in*
- *uvede proces povratnih informacij za inženirske ali tehnične skupine za pregled in izboljšanje sistemov ter zmanjšanje tveganja prihodnjih napak.*

To se doseže z uporabo poročanja o napakah, analizami in korektivnimi ukrepi (FRACAS), ki:

- *dokumentira ugotovljene in zapisane napake med preskušanjem in uporabo ter napake, ki so nastale med obratovanjem ali vzdrževanjem, in*
- *upravlja posledične korektivne ukrepe, sprejete za njihovo obravnavanje.*

Organizacija dokumentira vse napake in korektivne ukrepe ter potrebuje tehnično usposobljeno osebo, ki preveri vsa nenačrtovana popravila.

Vzpostavljen je proces/postopek, ki ureja obvladovanje poslabšanih ali izrednih okoliščin na področju upravljanja sredstev.

Organizacija je vzpostavila procese za upravljanje vseh tveganj, povezanih z vmesniki, ki se pojavijo med obratovanjem in vzdrževanjem njenih sredstev (**glej tudi 3.1.1**). Ti zajemajo vmesnike med sredstvi in med aktivnimi udeleženci, ki jih uporabljajo.

Faza obnove, razgradnje in odstranjevanja

Organizacija pozna stanje svojih sredstev in se, kadar se slabšajo, ustrezno odzove ter jih zamenja ali vzdržuje.

Organizacija je vzpostavila načrt preskušanja potrjevanja in uporabe, da se potrdi, da novo sredstvo ustreza svojemu namenu ter sta njegovo obratovanje in vzdrževanje varna. Če organizacija podaljša življenjsko dobo obstoječega sredstva, poišče ustrezne varnostne informacije, kot so pretekli podatki, da zagotovi njegovo nadaljnjo varno uporabo.

Spremljajo se trendi glede na pričakovano učinkovitost (glejte fazo obratovanja in vzdrževanja).

Organizacija pri odstranjevanju železniške infrastrukture ali voznega parka ustrezno upravlja tveganja umika sredstva iz obratovanja.

Upravljanje sprememb varnostno kritičnih sredstev

V okoliščinah, v katerih si organizacija prizadeva za spremembo konfiguracijske osnove varnostno kritičnih sredstev, izvaja proces upravljanja sprememb, da zagotovi učinkovito upravljanje varnostnih tveganj in vzpostavi konfiguracijske osnove za vsa varnostno kritična sredstva s povezano programsko opremo (ki je lahko vgrajena v obstoječe sisteme ali je v obliki samostojnega programa). Če izvajalec spreminja konfiguracijsko osnovo varnostno kritičnih sredstev, po možnosti:

- *upravlja tveganja, ki nastanejo zaradi sprememb sredstev;*
- *beleži serijske številke in številke modela;*
- *potrjuje funkcionalne zahteve glede na specifikacije in ukrepe za upravljanje tveganj;*
- *nadzoruje izdajo konfiguracijskih elementov in*
- *zagotovi, da je status vseh sredstev, ki se konfigurirajo, posodobljen.*

Spremembe vzpostavljenih osnov, obratovalnih pogojev ali razporeda vzdrževanja varnostno kritičnih sredstev, ki jih uvede organizacija, ne smejo nikakor zmanjšati varnosti obratovanja železnic.

Uporaba skupnih varnostnih metod

Vzpostavljen je proces/postopek za spremljanje, da subjekti, odgovorni za vzdrževanje (npr. subjekti, zadolženi za vzdrževanje), za preverjanje uporabljajo skupne varnostne metode za oceno tveganja in skupne varnostne metode za spremljanje, kot je ustrezno (tj. bodisi to zahteva zakonodaja in/ali pogodbeni dogovori).

Uporaba integracije človeških dejavnikov

Za uporabo integracije človeških dejavnikov v življenjskem ciklu sistema obstaja sistematični proces, na primer obravnava zasnove nalog, delovnih postopkov, delovnega okolja in ustreznih virov v zvezi s sredstvom, ki zagotavlja, da se upoštevajo in ustrezno obravnavajo človeški in organizacijski dejavniki.

Program organizacije določa okvir, kako se opredeljena vprašanja na področju človeških in organizacijskih dejavnikov opredeljujejo, pregledujejo, dogovarjajo in razvijajo, da se dosežejo rešitve v procesu zasnove ali upravljanja sprememb. Program opredeljuje odnos z drugimi stranmi v zvezi z dejavnostmi zasnove ali spremembe.

Zagotovijo se informacije o uporabi informacijskega orodja za varnostno opozarjanje (SAIT) (glej 5.4.3).

5.2.6 Sklicevanja in standardi

- [Smernice za uporabo člena 14\(a\) direktive o varnosti in Uredbe Komisije \(EU\) št. 445/2011 o sistemu podeljevanja spričevala subjekta, zadolženega za vzdrževanje, za tovarne vagone](#)
- CENELEC – EN50126 *Železniške naprave – Specifikacija in prikaz zanesljivosti, razpoložljivosti, vzdrževalnosti in varnosti (RAMS) – 1. del: Osnovne zahteve in generični procesi*
- Urad nacionalnega regulatorja varnosti železnice – Smernica za upravljanje sredstev (2015)

5.2.7 Vprašanja nadzora

Z vidika nadzora je pomembno osredotočanje na upravljanje sredstva v njegovem življenjskem ciklu od zasnove do odstranitve, in ne na posamezne napake upravljanja sredstva, razen če imajo neposredne posledice za varnost.

Z nadzorom je treba proučiti, kako se upravljajo in vzdržujejo obstoječa sredstva, ki so starejša od sedanjih standardov.

Z nadzorom je treba obravnavati, ali organizacija uporablja orodje za varnostjo opozarjanje (SAIT) in kako ga uporablja.

5.3 Izvajalci, partnerji in dobavitelji

5.3.1 Regulatorna zahteva

- 5.3.1. Organizacija opredeli in nadzira varnostna tveganja, ki izvirajo iz dejavnosti, oddanih v zunanje izvajanje, vključno z obratovanjem ali sodelovanjem z izvajalci, partnerji in dobavitelji.
- 5.3.2. Za nadzor nad varnostnimi tveganji iz odstavka 5.3.1 organizacija opredeli merila za izbor izvajalcev, partnerjev in dobaviteljev ter pogodbene zahteve, ki jih morajo izpolniti, vključno s:
- (a) pravnimi in drugimi zahtevami, povezanimi z varnostjo (glej 1. Organizacijska zasnova);
 - (b) ravno usposobljenosti, potrebne za izvajanje nalog iz pogodbe (glej 4.2 Usposobljenost);
 - (c) odgovornostmi za naloge, ki jih je treba opraviti;
 - (d) pričakovano uspešnostjo na področju varnosti, ki jo je treba vzdrževati med trajanjem pogodbe;
 - (e) obveznostmi glede izmenjave informacij, povezanih z varnostjo (glej 4.4 Informacijske in komunikacijske dejavnosti);
 - (f) sledljivostjo dokumentov v zvezi z varnostjo (glej 4.5 Dokumentirane informacije);
- 5.3.3. V skladu s postopkom iz člena 3 Uredbe (EU) št. 1078/2012 organizacija spremlja:
- (a) uspešnost na področju varnosti za vse aktivnosti in dejavnosti izvajalcev, partnerjev in dobaviteljev za zagotovitev izpolnjevanja pogodbenih zahtev;
 - (b) ozaveščenost izvajalcev, partnerjev in dobaviteljev o varnostnih tveganjih, ki jih prinašajo v obratovanje organizacije.

5.3.2 Namen

Prosilec mora izkazati, da je sposoben opredeliti, oceniti in upravljati tveganja, ki nastanejo zaradi dejavnosti izvajalcev in drugih dobaviteljev, s katerimi je v delovnem odnosu. To ni samo vprašanje ocene tveganja niti zanj ni potreben seznam vseh tveganj ali kategorij ustreznih tveganj, temveč mora prosilec izkazati, kako so zasnovani in organizirani njegovi sistemi in postopki kot celota, da olajšajo opredelitev, oceno in upravljanje teh tveganj. To med drugim pomeni, da je treba v pogodbi določiti, kako se bodo izmenjavale informacije v zvezi z varnostjo. Uporaba ustrezno sestavljenih pogodb je splošno sprejet način za upravljanje tveganj. Vendar je organizacija glavna odgovorna za upravljanje izvajalcev in preverjanje njihovega izvajanja glede na določene specifikacije. Uporaba izvajalcev ali podizvajalcev ne pomeni, da prevoznik v železniškem prometu/upravljaavec infrastrukture prenese katero koli od svojih odgovornosti, da zagotovi izvajanje pogodbenih storitev v skladu s standardi, določenimi pred izvajanjem.

Prosilec mora izkazati, da ima vzpostavljene procese za določitev usposobljenosti izvajalcev in drugih dobaviteljev ter oceno njihove uspešnosti na področju varnosti kot del svojega procesa javnega naročanja.

Vsaka organizacija je odgovorna za izvedbo procesa spremljanja, določenega v skupnih varnostnih metodah za spremljanje, in zagotavljanje, da se s pogodbenimi dogovori v skladu s skupnimi varnostnimi metodami spremljajo tudi ukrepi za upravljanje tveganj, ki jih izvajajo izvajalci. Če organizacije ugotovijo pomembna varnostna tveganja v zvezi z okvarami ali napakami tehnične opreme, morajo v skladu s skupnimi varnostnimi metodami za spremljanje o teh tveganjih obvestiti druge udeležene strani, da lahko sprejmejo potrebne korektivne ukrepe za zagotavljanje varnosti sistema.

5.3.3 Pojasnila

Dodatne informacije o pogodbah in partnerstvih so na voljo v Prilogi 3.

5.3.4 Dokazila

- *Dokazilo, kako se sistem varnega upravljanja organizacije prekriva s sistemi upravljanja izvajalcev in dobaviteljev za upravljanje tveganj (5.3.1);*
- *dokazilo, da so pogodbeni dogovori pripravljeni na podlagi rezultatov ocene tveganja (5.3.1) (glej tudi 3.1);*
- *procesi, ki določajo, kako je treba obravnavati človeške in organizacijske dejavnike ter jih posredovati podizvajalcem in kako jih je treba upravljati (5.3.1);*
- *dokazilo, kako organizacija upravlja dokumentacijo v zvezi z izvajalci in dobavitelji (5.3.2(a)–(d));*
- *dokazilo, kako organizacija izbira izvajalce in dobavitelje, da zagotovi njihovo usposobljenost in ustrezno upravljanje varnostnih tveganj (5.3.2(a)–(e));*
- *vzpostavljen proces za zagotavljanje, da se pomembne varnostne informacije sporočajo izvajalcem in dobaviteljem ali da jih ti sporočajo (5.3.2(d));*
- *proces ali postopek za spremljanje, ki ga vzpostavi organizacija za zagotavljanje, da so izvajalci, partnerji in dobavitelji, s katerimi ima delovni odnos, zmožni upravljati tveganja, s katerimi se srečujejo (5.3.3(a)–(b));*
- *dokazilo, da se izvajalci, partnerji ali dobavitelji redno spremljajo v skladu s skupnimi varnostnimi metodami za spremljanje (Uredba (EU) 1078/2012), s čimer se zagotovi, da proizvod ali storitev izpolnjuje specifične zahteve in varnostne cilje (5.3.3(a), glej tudi 6.1).*

5.3.5 Primeri dokazil

Vzpostavljen je postopek, v skladu s katerim se izbirajo in spremljajo izvajalci, partnerji in dobavitelji. Postopek jasno določa, da so standardi, ki jih morajo uporabljati izvajalci, enaki kot tisti za neposredno zaposleno osebje, ter opredeljuje njihove vloge in odgovornosti. Postopek dokumentira potrebno izmenjavo informacij med sistemi varnega upravljanja prosilca in izvajalcev, partnerjev in dobaviteljev.

Zagotovljeni so dokazi o varnostnih ciljih, ki jih morajo izvajalci, partnerji in dobavitelji izpolnjevati, ter kazalniki, s katerimi se merijo.

V strategiji človeških in organizacijskih dejavnikov je podrobno opisano, kako se ta vprašanja obravnavajo z izvajalci in podizvajalci.

Postopek upravljanja dokumentov, ki obravnava standarde organizacije in ga morajo izvajalci, partnerji in dobavitelji uporabljati (glej tudi 4.5.1.1(e) Upravljanje dokumentov).

Seznam/pregled njegovih izvajalcev, partnerjev in dobaviteljev za notranjo ali zunanjo uporabo s specifikacijo proizvodov in/ali storitev, ki jih zagotavljajo (glej tudi 4.5.1.1(d) in (e)), ter navedba vplivov na varnost, skupaj z ukrepi za upravljanje opredeljenih tveganj (npr. izmenjava informacij, jasna opredelitev odgovornosti, usposabljanje) (glej tudi 3.1.1.1(a)).

Postopek sistema upravljanja usposobljenosti, ki je povezan s sistemi njegovih izvajalcev, partnerjev in dobaviteljev.

Proces/postopek za upravljanje izvajalcev, partnerjev in dobaviteljev vključuje način upravljanja tveganj, povezanih z vmesniki, ki nastanejo zaradi dejavnosti izvajalcev, partnerjev ali dobaviteljev, ter izmenjave z njimi in po potrebi način njihove vključitve v pogodbene dogovore ter način vključitve izmenjave informacij v sistemu varnega upravljanja.

Ustrezen proces načrtovanja presoje/pregleda za njegove izvajalce, partnerje in dobavitelje z nekaterimi vzorčnimi evidencami teh dejavnosti, kot so poročila ali ugotovitve presoje/pregleda.

Proces ali postopek, v skladu s katerim se opredelijo ustrezne zahteve za izvajalce, partnerje ali dobavitelje ter izmenjujejo z njimi, in, kjer je ustrezno, kako so vključene v pogodbene dogovore, ki so ustrezno dokumentirani v okviru sistema upravljanja dokumentov, da se zagotovi sledljivost informacij.

Postopek sistema upravljanja dokumentov za upravljanje spričeval, pooblastil, odobritev ali katere koli druge vrste dokazil, ki izkazuje skladnost z zahtevami, ki veljajo za izvajalce, partnerje ali dobavitelje, ter ki nadzoruje njihovo veljavnost (npr. z dejavnostmi spremljanja).

5.3.6 *Vprašanja nadzora*

Pri nadzoru organizacije je morda treba izvajati dejavnosti nadzora z izvajalcem ali dobaviteljem, ki dela za to organizacijo, da se dobi celoten vpogled v obseg nadzora in spremljanja. Morda je potreben tudi dostop do dokumentacije, v skladu s katero deluje izvajalec ali dobavitelj, in proučitev, kako je to povezano s postopki, določenimi v sistemu varnega upravljanja organizacije.

Ureditve za zagotavljanje, da je uspešnost in usposobljenost izvajalca in dobavitelja na področju varnosti sestavni del procesa javnega naročanja.

5.4 Upravljanje sprememb

5.4.1 Regulatorna zahteva

5.4.1. Organizacija izvaja in nadzoruje spremembe sistema varnega upravljanja, da vzdržuje ali izboljša uspešnost na področju varnosti. To vključuje odločitve na različnih ravneh upravljanja sprememb in nadaljnjega pregleda varnostnih tveganj (glej 3.1.1 Ocena tveganj).

5.4.2 Namen

Za prosilca je pomembno, da lahko opredeli nova tveganja, ki lahko nastanejo med njegovim delovanjem, in se odzove nanje z uporabo zahtev, ki zadevajo upravljanje sprememb iz Direktive (EU) 2016/798 in skupne varnostne metode za ovrednotenje in oceno tveganja (Izvedbena uredba Komisije (EU) 402/2013). Sistem varnega upravljanja bi moral izkazati, da ima postopke za ovrednotenje teh tveganj in da se po potrebi izvajajo novi ukrepi za upravljanje tveganj. To se mora zagotoviti za vse vrste in ravni sprememb – pomembne in manjše, stalne in začasne, takojšnje in dolgoročne. Veljati mora za spremembe:

- vrst dejavnosti;
- opreme;
- postopkov;
- organizacije;
- osebja in
- vmesnikov.

Proces mora omogočati oceno tveganj na sorazmeren in ustrezen način, vključno po potrebi z vprašanji človeških dejavnikov, in sprejetje primernih nadzornih ukrepov.

Spremembe vlog, odgovornosti, orodij in opreme, delovnega okolja, procesov in postopkov so podprte z analizo vprašanj s področja človeških in organizacijskih dejavnikov, da se opredelijo morebitna varnostna tveganja, povezana s spremembo. Uporabijo se lahko na primer metode, kot so analiza nalog, analiza uporabnosti, simulacija, ocena tveganja, HAZOP in raziskava o varnosti. Primeri sprememb, pred katerimi je treba izvesti oceno tveganja z uporabo pristopa na podlagi človeških in organizacijskih dejavnikov. To se še zlasti uporablja za spremembo delovnih procesov zaradi spremenjene opreme, sprememb delovnih urnikov ali prerazporeditve odgovornosti.

5.4.3 Pojasnila

Ocena tveganja se ne izvaja za vse spremembe **(5.4.1)**. Če se spremembe aktivno upravljajo z drugimi procesi sistema varnega upravljanja, kot je vsakodnevno obratovanje, se ne smejo šteti za spremembo, za katero je potrebno upravljanje na podlagi uradnega procesa sprememb.

Vloge, odgovornosti in pristojnosti, ki jih je treba opredeliti **(glej tudi 2.3)**, vključujejo tudi upravljanje sprememb **(5.4.1)**, npr. dodelitev vlog odboru za nadzor sprememb.

V procesu upravljanja sprememb se je treba posvetovati z osebjem **(glej tudi 2.4)**.

Pred spremembo vlog, odgovornosti, orodij in procesov se izvede analiza zadev na področju kulture varnosti v zvezi s spremembo za opredelitev morebitnih varnostnih tveganj. Varnostna tveganja zaradi zmanjšanja, sprememb vodstva ali dajanja dejavnosti v zunanje izvajanje, vključno z obratovanjem ali sodelovanjem z izvajalci, partnerji in dobavitelji, je treba upravljati in prednostno obravnavati kot enakovredna notranjim tveganjem.

5.4.4 Dokazila

- Opis procesa upravljanja sprememb **(5.4.1)**;
- opis postopkov in metod, ki se uporabljajo za ovrednotenje novih ali spremenjenih tveganj in izvajanje novih **(5.4.1)**;
- nadzorni ukrepi s sklicevanji, kje je mogoče najti natančen opis procesov **(5.4.1)**;
- informacije o tem, kako organizacija opredeljuje pomembne spremembe in odločitve o tem, kdaj se uporabijo procesi iz skupnih varnostnih metod za ovrednotenje in oceno tveganj ali kdaj se izvede ocena tveganja v okviru postopkov sistema varnega upravljanja **(5.4.1)**;
- informacije o ureditvah v okviru upravljanja sprememb, ki jih ima vzpostavljene organizacija za upravljanje dovoljenj za vozila in spremembe enotnega varnostnega spričevala ali varnostnega pooblastila **(5.4.1)**;
- informacije o procesih za obveščanje ustreznega nacionalnega varnostnega organa o spremembah pred začetkom nove dejavnosti železniškega prometa **(5.4.1)**.

5.4.5 Primeri dokazil

Kopija postopka upravljanja sprememb kot del vlagateljeve vloge. Ta dokument pokriva potrebo po oceni tveganja vseh sprememb v skladu z različnimi pravnimi zahtevami. Primer seznama odprtih zadev in predpostavk, ki se redno pregleduje v skladu z napredovanjem spremembe. Postopek zajema tudi proces, v skladu s katerim se ustrezni nacionalni varnostni organi obveščajo o spremembah.

Proces upravljanja sprememb se opira na uporabo ocene tveganja, rezultati pa se upoštevajo pri razvoju, izvajanju in pregledu operativnih procesov.

5.4.6 Vprašanja nadzora

Za ugotavljanje, ali je upravljanje ureditev sprememb v sistemu varnega upravljanja dovolj zanesljivo, je treba spremljati številne raznovrstne spremembe prek opredeljenega procesa, da se ugotovi, ali (a) so se ustrezno upravljele in so bila tveganja, ki so nastala zaradi sprememb, ustrezno obravnavana, ter (b) ali so bili pridobljeni izsledki vključeni v presoje postopkov sistema varnega upravljanja.

Ocena skladnosti upravljanja ureditev sprememb s skupnimi varnostnimi metodami za oceno tveganja.

Organizacija ima vzpostavljene procese za izvajanje in stalno spremljanje ustreznih tehničnih specifikacij za interoperabilnost, nacionalnih pravil in po potrebi drugih standardov, ki izkazujejo, kako se ti procesi uporabljajo v življenjskem ciklu vsake opreme ali delovanja.

5.5 Ravnanje v izrednih razmerah

5.5.1 Reglativna zahteva

- 5.5.1. Organizacija opredeli izredne razmere in povezane pravočasne ukrepe, ki jih je treba sprejeti za ustrezno ravnanje (glej 3.1.1 Ocena tveganj) in ponovno vzpostavitev običajnih obratovalnih pogojev v skladu z Uredbo Komisije (EU) 2015/995.
- 5.5.2. Organizacija za vsako vrsto izrednih razmer zagotovi, da:
- (a) se hitro obvestijo službe za ukrepanje v izrednih razmerah;
 - (b) imajo službe za ukrepanje v izrednih razmerah vnaprej in v času izrednih razmer na voljo vse ustrezne informacije za pripravo na odziv;
 - (c) se interno zagotovi prva pomoč.
- 5.5.3. Organizacija opredeli in dokumentira vloge ter odgovornosti vseh strani v skladu z Uredbo (EU) 2015/995.
- 5.5.4. Organizacija ima načrte za ukrepanje, opozorila in informacije v primeru izrednih razmer, vključno s postopki za:
- (a) opozarjanje vsega osebja, odgovornega za ravnanje v izrednih razmerah;
 - (b) posredovanje informacij vsem stranem (npr. upravljavcem infrastrukture, [prevoznikom v železniškem prometu](#), izvajalcem, uradnim organom, službam za ukrepanje v izrednih razmerah), vključno z informacijami za ravnanje v izrednih razmerah za potnike;
 - (c) sprejem vseh potrebnih odločitev v skladu z vrsto izrednih razmer.
- 5.5.5. Organizacija opiše, kako so bili dodeljeni viri in sredstva za ravnanje v izrednih razmerah (glej 4.1 Viri) ter kako so bile opredeljene zahteve za usposabljanje (glej 4.2 Usposobljenost).
- 5.5.6. Postopki za ravnanje v izrednih razmerah se redno preskušajo v sodelovanju z drugimi zainteresiranimi stranmi in po potrebi posodobijo.
- 5.5.7. Organizacija zagotovi, da lahko upravljavec infrastrukture enostavno in brez zamud stopi v stik z zadolženim usposobljenim osebjem, s primerno jezikovno usposobljenostjo, in da mu to osebje posreduje ustrezne informacije.
- 5.5.7. [Organizacija uskladi načrte za ukrepanje v izrednih razmerah z vsemi prevozniki v železniškem prometu, ki obratujejo na infrastrukturi organizacije, službami za ukrepanje v izrednih razmerah, za olajšanje njihovega hitrega posredovanja, in vsemi ostalimi subjekti, ki bi lahko bili udeleženi v izrednih razmerah.](#)
- 5.5.8. Vzpostavljen je postopek za obveščanje subjekta, zadolženega za vzdrževanje, ali imetnika železniških vozil v izrednih razmerah.
- 5.5.8. [V organizaciji obstajajo postopki za hitro zaustavitev obratovanja in železniškega prometa, če je potrebno, in obveščanje vseh zainteresiranih strani o sprejetih ukrepih.](#)
- 5.5.9. [V primeru čezmejne infrastrukture pristojni upravljavci infrastrukture usklajujejo pripravljenost pristojnih služb za ukrepanje v izrednih razmerah na obeh straneh meje.](#)

5.5.2 Namen

Ustrezni sistemi za načrtovanje v primeru izrednih razmer so ključni za vsakega nosilca dolžnosti in bi morali pokrivati informacije, ki jih je treba zagotoviti službam za ukrepanje v izrednih razmerah, da se jim omogoči priprava načrtov za odzivanje na večje incidente. Pomembni so tudi tisti vidiki sistema varnega upravljanja,

ki so neposredno pomembni za ureditve za odzivanje v izrednih razmerah, npr. usposabljanje za izredne razmere in preskušanje načrtov za ukrepanje v izrednih razmerah.

5.5.3 Pojasnila

Izredne razmere **(5.5.1)** so povezane z rezultati ocene tveganja organizacije, čeprav je v TSI OPE (glej določbo 4.2.3.7) naveden neizčrpen seznam izrednih razmer.

Kadar se ocena nanaša na upravljavca infrastrukture, se določbi 5.5.7 in 5.5.8 v zgoraj navedenem pravnem besedilu nadomestita z določbami v modri barvi. Zgoraj navedena določba 5.5.9 v modri barvi se nanaša izključno na upravljavce infrastrukture.

5.5.4 Dokazila

Pričakuje se, da prosilec zagotovi pregled:

- vrst zajetih izrednih razmer, vključno z obratovanjem v poslabšanih razmerah in vzpostavljenimi postopki za njihovo upravljanje **(5.5.1)**;
- informacij, ki jih zagotovi prosilec, da službam za ukrepanje v izrednih razmerah omogoči načrtovanje odziva na večjo nesrečo na železnici, po potrebi s sklicevanjem na dolžnosti v okviru veljavne zakonodaje EU in vse ustrezne čezmejne ureditve **(5.5.2(a) in (b))**;
- načrtov, vlog in odgovornosti (vključno s tistimi z namenskimi veščinami, dodeljenimi za podporo upravljavcu infrastrukture in obratno), usposabljanja in ureditev za vzdrževanje usposobljenosti ter ureditev za učinkovito komunikacijo s službami za ukrepanje v izrednih razmerah, zadevnim osebjem in komunikacijo s prizadetimi zaradi incidentov, kot so potniki ali prizadete tretje osebe (to bi moralo vključevati dokument, ki določa vloge in odgovornosti vseh strani, kako so bili dodeljeni viri in sredstva ter opredeljene potrebe po usposabljanju); postopkov za ponovno vzpostavitev običajnega obratovanja po izrednih razmerah **(5.5.1, 5.5.3, 5.5.4(a)–(c), 5.5.5, 5.5.7 ter 5.5.8 in 5.5.9 samo iz regulativnih zahtev za upravljavca infrastrukture)**;
- tistih posebnih vidikov sistema varnega upravljanja, ki so neposredno pomembni za ureditve za odzivanje v izrednih razmerah, npr. usposabljanje za izredne razmere in preskušanje načrtov za ukrepanje v izrednih razmerah za ugotavljanje pomanjkljivosti **(5.5.6)**;
- postopka za obveščanje ustreznega subjekta, odgovornega za vzdrževanje, ali upravitelja v primeru izrednih razmer v zvezi z enim od njegovih vozil **(5.5.8 samo iz regulativnih zahtev za prevoznika v železniškem prometu)**.

5.5.5 Primeri dokazil

Kopija postopkov za ravnanje v izrednih razmerah in načrtov (npr. postopki za obnovo) v zvezi z njimi. Postopek zajema celotno obratovalno omrežje, po potrebi s posebnimi ureditvami za predore in druge lokacije z visokim tveganjem ter čezmejno sodelovanje, osebje in vloge ter odgovornosti in vključuje povezave na ureditve upravljavca infrastrukture v primeru izrednih razmer ter kako obveščati druge ustrezne strani, kot je subjekt, zadolžen za vzdrževanje. Kadar območje obratovanja prevoznika v železniškem prometu zajema več upravljavcev infrastrukture, mora prevoznik v železniškem prometu upoštevati razlike med postopki za ravnanje v izrednih razmerah (in sporazumi z uporabniki) s temi upravljavci infrastrukture.

V okviru postopka je navedeno sklicevanje na zahteve sistema upravljanja usposobljenosti za osebje, ki se mora odzvati na izredne razmere, zagotoviti je treba tudi, da je pogodbeno osebje zmožno izpolnjevati enake standarde.

Postopek ravnanja v izrednih razmerah vključuje proces, v okviru katerega se žrtvam incidentov in njihovim družinam svetuje glede pritožbenih postopkov.

Postopek (po potrebi) vključuje informacije o tem, kaj se zgodi v izrednih razmerah, v katerih je vključeno nevarno blago, organizacija (prevoznik v železniškem prometu) pa ima vzpostavljen postopek za zagotavljanje, da:

- *se lahko takoj obvesti nakladalca, lastnika vagona-cisterne, če je v zasebni lasti, lastnika ali upravitelja in prevoznika v primeru cisterne, prejemnika itd.*
- *upravljavcu infrastrukture se čim prej zagotovijo ustrezne informacije (npr. registrske številke vagonov, položaj vagonov v kompoziciji, številko UN, klasifikacijsko kodo RID in identifikacijsko številko nevarnosti za nevarno blago v skladu z določbami RID);*
- *ima organizacija (upravljavec infrastrukture) vzpostavljen proces za zagotavljanje, da organi (npr. reševalne službe, policija, druge službe in organi za ukrepanje v izrednih razmerah) prejmejo informacije o nevarnem blagu (glejte zgornje primere).*

5.5.6 Vprašanja nadzora

Za ustrezno presojo postopkov v sistemu varnega upravljanja za ravnanje v izrednih razmerah je lahko potrebno navzkrižno preverjanje postopkov sistema varnega upravljanja s postopki ustreznih aktivnih udeležencev pri vmesnikih (zlasti odnosov med ključnimi akterji, kot so prevoznik v železniškem prometu, upravljavec infrastrukture in službe za ukrepanje v izrednih razmerah), da se zagotovi, da so vzpostavljeni procesi za ravnanje v primeru takšnih incidentov skladna celota.

Preveriti, da so za vse predvidljive izredne razmere pripravljeni načrti.

Ureditve za preskušanje načrtov za ravnanje v izrednih razmerah in usklajene ureditve s službami za ukrepanje v izrednih razmerah, ki niso omejene na simulacijske vaje.

Vzpostavljene so ureditve na področju vmesnikov z drugimi zainteresiranimi stranmi, ki vključujejo preskušanje nadzora, komunikacije, usklajevanja in usposobljenosti.

6 Ocena uspešnosti

6.1 Spremljanje

6.1.1 Regulativna zahteva

6.1.1. Organizacija spremljanje izvaja v skladu z Uredbo (EU) št. 1078/2012:

- (a) za preverjanje pravilne uporabe in uspešnosti vseh procesov in postopkov sistema varnega upravljanja, vključno z operativnimi, organizacijskimi in tehničnimi varnostnimi ukrepi;
- (b) za preverjanje pravilne uporabe sistema varnega upravljanja kot celote in doseganja pričakovanih rezultatov;
- (c) za preverjanje, ali je sistem varnega upravljanja skladen z zahtevami iz te uredbe;
- (d) za ugotavljanje, izvajanje in ocenjevanje uspešnosti korektivnih ukrepov (glej 7.2 Stalno izboljševanje) kot je ustrezno, v kolikor se odkrije primer neskladnosti s točkami (a), (b) in (c).

6.1.2. Organizacija na vseh ravneh znotraj organizacije redno spremlja uspešnost nalog v zvezi z varnostjo in ukrepa, če se te naloge ne izvajajo ustrezno.

6.1.2 Namen

Organizacija bi morala zagotoviti dokazila, da ima vzpostavljen proces za spremljanje uporabe in učinkovitosti sistema varnega upravljanja ter da ta proces ustreza velikosti, obsegu in vrsti njenega delovanja. Organizacija mora dokazati, da se s postopkom lahko ugotovijo, ovrednotijo in odpravijo pomanjkljivosti pri delovanju sistema varnega upravljanja.

6.1.3 Pojasnila

Učinkovitost nadzornih ukrepov pomeni, da ima organizacija vzpostavljen proces za preverjanje, da se po opravljeni oceni tveganja in uveljavitvi ustreznih nadzornih ukrepov ti čez nekaj časa pregledajo, s čimer se zagotovi, da je bilo z njihovo uporabo doseženo pričakovano zmanjšanje varnostnega tveganja (6.1.1(d)).

Izvajano spremljanje bi moralo vključevati analizo uspešnosti strategije človeških in organizacijskih dejavnikov.

Uspešnost na področju varnosti se ocenjuje sistematično glede na strategijo za izboljšanje kulture varnosti. To pomeni, da bi si morala organizacija prizadevati, da bi videla, kakšna je vloga izboljšanja kulture varnosti pri cilju izboljšanja varnosti in kako se vanj vključuje.

Rutinsko se izvajajo samokritične in objektivne ocene programov kulture varnosti organizacije, praks in uspešnosti. Sistematično se zbirajo in presojuje varnostne informacije, na primer iz programa korektivnih ukrepov, učinkovitosti ljudi, analiz incidentov in nesreč, raziskav in ustreznih notranjih in zunanjih obratovalnih izkušenj, da se opredelijo trendi in prepreči organizacijsko in individualno razhajanje ali samozadovoljnost.

Uspešna ocena lahko zagotovi podatke za izboljšanje uspešnosti na področju varnosti z zagotavljanjem jasne predstave o tem, kako kultura varnosti organizacije vpliva na varnost. Ocena si prizadeva opredeliti prednosti in pomanjkljivosti kulture varnosti s primerjavo, kakšna je kultura in kakšna bi morala postati. To omogoča

prednostno obravnavo področij za izboljšave in izvajanje sprememb, na primer na področju procesov, usposabljanja in vedenja. Ocena kulture varnosti je sredstvo za proaktivno delovanje za izboljšanje uspešnosti na področju varnosti in povečanje varnostnih meja. Priporoča se izvajanje neodvisnih ocen kulture varnosti na tri do pet let, organizacijsko samoocenjevanje pa vsako leto ali na dve leti.

6.1.4 Dokazila

- *Informacije o tem, kako prosilec izvaja skupne varnostne metode za spremljanje **(6.1.1(a))**;*
- *informacije o tem, kako proces spremljanja opredeljuje uspešnost ali izpolnjevanje pričakovanih varnostnih rezultatov na drug način **(6.1.1(b))**;*
- *dokazilo, da je bil sistem varnega upravljanja spremenjen zaradi odprave napak v procesih sistema varnega upravljanja, ugotovljenih med spremljanjem **(6.1.1(c))**;*
- *organizacija bi morala imeti vzpostavljen proces za določanje standardov učinkovitosti in kazalnikov za spremljanje v zvezi z operativnimi procesi ter tudi z izvedenimi spremembami. Vzpostavljen bi moral biti program za stalno ocenjevanje učinkovitosti procesov v zvezi s človeškimi in organizacijskimi dejavniki ter rezultatov teh procesov, npr. zavezanost osebja uvedenim postopkom in tudi uporaba nove opreme **(6.1.2)**.*

6.1.5 Primeri dokazil

Izjava, da se uporabljajo skupne varnostne metode za spremljanje in da je vzpostavljen postopek, ki zajema to dejavnost. Postopek natančno določa, kako se s procesom upravljanja sprememb in ocenjevanja tveganja meri in popravlja uspešnost glede na varnostne cilje ter kako bodo popravljene napake v sistemu varnega upravljanja.

Organizacija ima vzpostavljene procese in postopke za sistematično presojo ustreznosti ureditev za vključitev človeških in organizacijskih dejavnikov ter skladnosti dobljenih rezultatov s standardi učinkovitosti.

Organizacija ima vzpostavljene procese in postopke za sistematično presojo učinkovitosti osebja na področju varnostno kritičnih delovnih nalog. Ti procesi temeljijo na proaktivnem pristopu ter določajo standarde za učinkovitost in sistematično presojo. Uporabljajo se metode na podlagi dokazil, npr. upravljanje virov za vlakovno posadko.

6.1.6 Vprašanja nadzora

Proučitev procesa spremljanja in ugotovitev ter ukrepov na podlagi tega je ključna za ugotavljanje, ali je sistem varnega upravljanja dokument, ki se razvija, saj izkušnje prinašajo izboljšave, ali pa je nespremenljiv dokument, ki se ne spreminja.

Proučitev številnih ključnih področij tveganja in upravljanja tveganj ter preskušanje njihove pravilne uporabe in učinkovitosti s sistemom varnega upravljanja sta ključna, da lahko nacionalni varnostni organ ugotovi skladnost s skupnimi varnostnimi metodami za spremljanje.

6.2 Notranja presoja

6.2.1 Regulativna zahteva

- 6.2.1. Organizacija izvaja notranje presoje na neodvisen, nepristranski in pregleden način, da za namene spremljanja zbere in analizira informacije (glej 6.1 Spremljanje), vključno z:
- (a) načrtom notranjih presoj, ki se lahko spremeni glede na rezultate prejšnjih presoj in spremljanja uspešnosti;
 - (b) določitvijo in izborom usposobljenih presojevalcev (glej 4.2 Usposobljenost);
 - (c) analizo in oceno izsledkov presoj;
 - (d) ugotovitvijo potreb po korektivnih ukrepih ali ukrepih za izboljšanje;
 - (e) preverjanjem popolnosti in uspešnosti teh ukrepov;
 - (f) dokumentacijo v zvezi z izvedbo in izsledki presoj;
 - (g) obveščanjem najvišjega vodstva o izsledkih presoj.

6.2.2 Namen

Prosilec bi moral izkazati, da ima vzpostavljen sistem notranje presoje, ki vključuje usposobljeno osebje in daje pomembne rezultate, ki jih upošteva vodstvo, ter zagotavlja, da je sistem varnega upravljanja skladen s pravnimi določbami.

6.2.3 Pojasnila

Notranje presoje **(6.2.1)** so orodje za spremljanje v smislu skupnih varnostnih metod za spremljanje. Čeprav gre za ločeno zahtevo, je njen namen prispevati k doseganju ciljev spremljanja v skladu s skupnimi varnostnimi metodami za spremljanje.

Cilj notranjih presoj **(6.2.1)** je zagotoviti informacije o tem, ali je sistem varnega upravljanja skladen z veljavnimi zahtevami **(6.1.1(c))** ter se učinkovito izvaja in vzdržuje **(6.1.1(a), (b) in (d))**. Veljavne zahteve se nanašajo na zahteve iz Priloge I in Priloge II k skupnim varnostnim metodam za ocenjevanje skladnosti in s tem na druge veljavne zahteve, ki veljajo za organizacijo **(glej tudi 1.1)**.

Presojevalci so odgovorni za preverjanje popolnosti in uspešnosti korektivnih ukrepov ali ukrepov za izboljšanje **(6.2.1(c))**, ki se sprejmejo za obravnavanje ugotovitev presoje.

6.2.4 Dokazila

- *Dokazilo, da je vzpostavljen proces ali okvir notranje presoje, ki določa načrtovane presoje in dodatne ciljne presoje kot odziv na podatke o uspešnosti na področju varnosti **(6.2.1(a))**;*
- *dokazilo o sistemu upravljanja usposobljenosti z elementi, ki obravnavajo usposobljenost notranjih presojevalcev **(6.2.1(b))**;*
- *dokazilo o ugotovitvah notranjih in zunanjih presoj, ki so bile upoštevane **(6.2.1(c), (d), (e) in (f))**;*
- *dokazilo, da se je o rezultatih presoj razpravljalo na ravni najvišjega vodstva in da so bili na podlagi tega sprejeti ustrezni ukrepi **(6.2.1(g))**.*

6.2.5 Primeri dokazil

Vzpostavljen je postopek notranje presoje za načrtovane in dodatne presoje, vključno z razpravljanjem o rezultatih na ravni višjega vodstva.

Primeri poročil o presojah in zapisnik o ugotovitvah notranjih presoj, v katerih so navedeni sprejeti ukrepi za njihovo obravnavanje.

Zberejo in analizirajo se rezultati dejavnosti presoj, opravljenih v celotni organizaciji, ter izdajo priporočila, ki jih je treba uporabiti za redni pregled upravljanja.

Postopek se sklicuje na sistem upravljanja usposobljenosti. Sistem upravljanja usposobljenosti izkazuje, da so se presojevalci udeležili ustreznega usposabljanja za presojevalce (npr. ISO).

6.2.6 Sklicevanja in standardi

- *ISO 19011:2011 – Smernice za presojanje sistemov varnega upravljanja*

6.2.7 Vprašanja nadzora

Pri izvajanju nadzora je nujno proučiti načrtovanje in ugotovitve presoje. To bo pokazalo, ali so presoje usmerjene na prava področja, ali so rezultati primerni in ali je osebje, ki izvaja presoje, usposobljeno in neodvisno.

Preveriti, ali so področja, izbrana za presojo, usklajena s profilom tveganja organizacije.

Vzpostavljen je mehanizem za izvajanje nenačrtovanih presoj, uporablja pa se kot pregled več primerov.

6.3 Vodstveni pregled

6.3.1 Reglativna zahteva

<p>6.3.1. Najvišje vodstvo redno pregleduje stalno ustreznost in uspešnost sistema varnega upravljanja, pri čemer obravnava vsaj:</p> <ul style="list-style-type: none">(a) podrobnosti napredka pri obravnavi neuresničenih ukrepov iz prejšnjih vodstvenih pregledov;(b) spreminjajoče se notranje in zunanje okoliščine (glej 1 Organizacijska zasnova);(c) uspešnost organizacije na področju varnosti v zvezi z:<ul style="list-style-type: none">(i.) izpolnjevanjem varnostnih ciljev;(ii.) rezultati spremljanja, vključno z izsledki notranje presoje, in notranjimi preiskavami nesreč/incidentov ter statusom pripadajočih ukrepov;(iii.) zadevnimi rezultati nadzornih aktivnosti, ki jih izvaja nacionalni varnostni organ;(d) priporočila za izboljšave. <p>6.3.2. Na podlagi rezultatov vodstvenega pregleda najvišje vodstvo prevzame celotno odgovornost za načrtovanje in izvajanje potrebnih sprememb v sistemu varnega upravljanja.</p>
--

6.3.2 Namen

Odločna vodilna vloga na področju varnosti je ključna za učinkovito in uspešno delovanje sistema varnega upravljanja organizacije ter za njegov nadaljnji razvoj. Organizacija mora dokazati, da je vodstvo dejavno vključeno v pregled uspešnosti sistema varnega upravljanja in njegov prihodnji razvoj.

6.3.3 Dokazila

- *Procesi, določeni za sestanke vodstva, ki zajemajo pregled sistema varnega upravljanja in napredek na področju notranjih priporočil na podlagi presoj in pregledov (6.3.1(a)–(d));*
- *evidence, kako uspešna je organizacija glede na svoje varnostne cilje (6.3.1(c)(i));*
- *dokazila, da so bila v sistemu varnega upravljanja upoštevana priporočila ustreznega nacionalnega varnostnega organa (6.3.1(c)(iii));*
- *organizacija lahko izkaže, da ima procese za opredelitev in določitev ciljev, ki ustrezajo vrsti, velikosti in zadevnim tveganjem, da redno ocenjuje uspešnost glede na cilje in skladnost s postopki ter uporablja varnostne podatke za spremljanje, pregled in izvajanje sprememb operativnih ureditev (6.3.1);*
- *dokazilo, da ima vodstvo dejavno vlogo pri načrtovanju in izvajanju potrebnih sprememb sistema varnega upravljanja (6.3.2).*

Vzpostavljeni so procesi in orodja za sistematično poročanje o vseh vrstah opredeljenih tveganj, napak, neposredne nevarnosti nesreče, pomanjkljivosti in incidentov, pa tudi za kategorizacijo in analizo poročanja z vidika človeških in organizacijskih dejavnikov, da bi lahko odkrili temeljne vzroke in določili učinkovite ukrepe.

V procesu preiskovanja nesreč se uporablja strokovno znanje s področja človeških in organizacijskih dejavnikov.

Vzpostavljeni so sistematični procesi za vključitev izsledkov o vprašanjih v zvezi s človeškimi in organizacijskimi dejavniki v usposabljanje in zasnovo.

Izsledki, pridobljeni na podlagi preiskav nesreč in incidentov, se posredujejo zaposlenim v organizaciji in vključijo v usposabljanje, zasnovo in na druga področja, da se zmanjša verjetnost ponovitve.

Na sestankih vodstva se poroča o rezultatih preiskav nesreč in rezultati se obravnavajo kot pomembno orodje za učenje in izboljšanje.

- *Vzpostavljen je postopek zagotavljanja kakovosti za preiskave nesreč.*

6.3.4 Primeri dokazil

Postopek, ki zajema pregled in napredek na področju notranjih priporočil presoje in pregledov, ki ga izvaja višje vodstvo, skupaj z zapisniki izbranih sestankov.

Seznam odprtih zadev, ki zajema dana priporočila in napredek na področju odpravljanja napak, ki jih spremlja vodstvo.

Postopek za vodstveni pregled rezultatov notranjih preiskav nesreč in ustrezni rezultati nadzora nacionalnega varnostnega organa.

Zagotovljene so informacije o tem, katere kazalnike spremlja najvišje vodstvo in kako pogosto.

6.3.5 Vprašanja nadzora

Med nadzorom je ključno ugotoviti, ali proces za zagotavljanje vodstvenega pregleda učinkovitosti sistema varnega upravljanja prinese dejanske spremembe na izvedbeni ravni.

Seznanjenost vodstva s spreminjajočimi se notranjimi in zunanjimi razmerami. Vprašanje, ali vodstvo izvaja na primer analize perspektiv ali druge tehnike, kot je PESTLE (politična, gospodarska, socialna in tehnološka, pravna in okoljska analiza) za razvoj svojega sistema varnega upravljanja na podlagi informacij.

Povezava med rezultati vodstvenega pregleda in kako so vključeni v letno varnostno poročilo.

7 Izboljšave

7.1 Izsledki iz nesreč in incidentov

7.1.1 Reglativna zahteva

7.1.	Izsledki iz nesreč in incidentov
7.1.1.	Organizacija o nesrečah in incidentih pri obratovanju v železniškem prometu:
(a)	poročila, sestavi zapisnik, opravi preiskavo in analizo za ugotovitev vzrokov;
(b)	poročila nacionalnim organom, kot je ustrezno.
7.1.2.	Organizacija zagotovi, da:
(a)	se priporočila nacionalnega varnostnega organa, nacionalnega preiskovalnega organa in preiskav industrije/internih preiskav ocenijo in izvajajo, če je ustrezno ali obvezno;
(b)	se ustrezna poročila/informacije drugih zainteresiranih strani, kot so prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture, subjekti, zadolženi za vzdrževanje, in imetniki železniških vozil, preučijo in upoštevajo.
7.1.3.	Organizacija informacije v zvezi s preiskavo uporabi za pregled ocene tveganj (glej 3.1.1 Ocena tveganj), da jih uporabi za izboljšanje varnosti in da, kjer je ustrezno, sprejme korektivne ukrepe ter ukrepe za izboljšanje (glej 5.4 Upravljanje sprememb).

7.1.2 Namen

Organizacija bi morala izkazati, da preiskuje nesreče in incidente, da bi se iz njih učila in izboljšala upravljanje tveganj, da je udeleženo osebje usposobljeno za preiskovanje, tudi zadev na področju človeških in organizacijskih dejavnikov, da se o nesrečah obvešča ustrezne organe ter da se pripravljajo priporočila in poročila, vodstvo pa v skladu z njimi ustrezno ukrepa.

Pri analizi nesreč in incidentov ne bi smeli iskati nekoga, ki se mu lahko pripiše krivda, ali oddelka, ki je „odgovornejši od drugega“, ampak bi si morali prizadevati za razumevanje in izboljšanje organizacijskih pomanjkljivosti, ki so omogočile njihov nastanek. Najpomembnejši izziv pri analizi dogodkov je preprečiti tudi sosednje dogodke. Če se analiza ustavi pri opredelitvi neposrednega vzroka, bo mogoče preprečiti samo naslednji podoben dogodek. Če pa analiza na drugi strani omogoči opredelitev tehničnih in organizacijskih temeljnih vzrokov, bodo ukrepi za izboljšave omogočili preprečitev nesreče druge vrste s skupnim mehanizmom. Če analiza na primer pokaže, da postopek ni bil posodobljen in da so korektivni ukrepi namenjeni samo popravku tega postopka, bo učinek omejen. Če se analiza poglobi in opredeli pomanjkljivosti v postopku za posodabljanje postopkov, je lahko pozitiven učinek ukrepa za izboljšanje precej večji.

Poleg tega organizacija uporablja „učenje z dvojno zanko“: učenje se ne osredotoča samo na resnični potek dogodkov, ampak tudi na zmožnost organizacije za izboljšanje z osredotočanjem na tiste elemente, ki bodisi spodbujajo bodisi zavirajo prenos znanja in informacij v organizaciji.

Spodbuja in poenostavlja se obveščanje o nevarnih razmerah in incidentih z „velikim potencialom“. Po potrebi so vzpostavljeni mehanizmi za anonimno obveščanje. Če je obveščanje poimensko, člani osebja in skupine, ki pošljejo obvestila, pomagajo z analizami in iskanjem kratkoročnih odzivov. Organizirajo se skupinski pogovori in sprejeti ukrepi se sporočijo zadevnim članom osebja in po potrebi celotni organizaciji.

Poleg tega se opravi medsektorska analiza nevarnega dogodka, pri tem pa se uporabijo različne vrste usposobljenosti in upoštevajo mnenja vseh zadevnih strani (po potrebi tudi zunanjih strani).

Spodbuja se „kultura pravičnosti“, ki priznava in krepi pozitivne pobude za varnost (obveščanje o incidentih, vključitev osebja v analize in stalno izboljševanje, podpora sodelavcem itd.). Ta kultura pravičnosti bi morala odpraviti vsakršen strah pred krivdo z opredelitvijo splošno sprejete meje med sprejemljivim in nesprejemljivim. Pravica do napake je sprejemljiva.

7.1.3 Pojasnila

Pojma „neposredna nevarnost nesreče“ in „drugi nevarni dogodki“ sta vključena v opredelitev „incidenta“ v skladu z Direktivo (EU) 2016/798. Za proaktivno upravljanje varnosti je enako pomembno preiskati neposredno nevarnost nesreče in druge nevarne dogodke.

Izsledki iz nesreč in incidentov bi morali podpirati izmenjavo informacij z drugimi zainteresiranimi stranmi (upravitelj infrastrukture, drugi prevozniki v železniškem prometu, subjekti, zadolženi za vzdrževanje, da se razvije sodelovanje in spodbudi splošno izboljšanje učinkovitosti sistema varnega upravljanja).

Za preiskave, za katere je potreben vidik človeških in organizacijskih dejavnikov, morajo preiskovalci bodisi biti usposobljeni bodisi imeti dostop do ustreznega strokovnega znanja, da lahko proučijo zadevna vprašanja.

7.1.4 Dokazila

- *Informacije o procesu poročanja o nesrečah/incidentih, vključno s tem, kako se opredelijo in analizirajo temeljni vzroki, tudi poročanje v organizaciji in drugim pristojnim organom ter drugim stranem (7.1.1);*
- *informacije o metodi, ki jo v zvezi s preiskavami uporablja organizacija, vključno z elementom človeških in organizacijskih dejavnikov za pregled analiz tveganja in proces presoje po dogodku (7.1.3);*
- *dokazilo, da so bili upoštevani priporočila pristojnih organov na podlagi poročil o nesrečah in incidentih ter vse potrebne opredeljene spremembe (7.1.2(a) in (b));*
- *pregled preteklih incidentov, da se opredelijo pomembni dejavniki, povezani s sedanjim incidentom ali incidenti. Dokazilo o upoštevanju izsledkov incidentov ter nacionalnih in mednarodnih izkušenj v organizaciji (7.1.3);*
- *določena je metodologija za preiskovanje na podlagi znanja in vrhunskih metod s področja človeških in organizacijskih dejavnikov;*
- *na voljo je program usposabljanja za preiskovalce nesreč in incidentov, pri katerem se uporablja vidik človeških in organizacijskih dejavnikov.*

7.1.5 Primeri dokazil

Postopek za preiskavo nesreč, ki opisuje preiskovalne metode in vključuje sklicevanja na zahteve za upravljanje usposobljenosti za preiskovalce nesreč in incidentov.

Različne vrste vzorcev poročil o nesrečah in incidentih, ki kažejo, da je preiskave opravila usposobljena oseba, da ugotovitve temeljijo na dokazih in da so bila priporočila upoštevana.

Kopija postopka/procesa, ki spremlja korektivne/blazilne ukrepe, opredeljene po nesreči/incidentu.

Zagotovljene so informacije o uporabi informacijskega orodja za varnostno opozarjanje (SAIT), da se ohrani pregled in svetuje drugim organizacijam glede zadev, ki vplivajo na določeno sredstvo.

Na voljo so usposobljeni preiskovalci.

Na voljo je program usposabljanja za preiskovalce nesreč in incidentov.

Zapisniki sestankov uprave, ki kažejo, da se o rezultatih preiskav nesreč/incidentov in povezanih priporočilih (tj. korektivnih ukrepih in/ali ukrepih za izboljšanje) poroča vodstvu ter kako se rezultati uporabljajo pri pregledu sistema varnega upravljanja (**glej tudi 6.3**).

V preiskavah incidentov in nesreč se uporablja pristop na podlagi človeških in organizacijskih dejavnikov. Preiskave so sistematične, kar pomeni, da ne obravnavajo le tehnoloških in organizacijskih dejavnikov, ampak poudarjajo tudi interakcije med dejavniki. Če je bil na primer strojevodja udeležen v incidentu zaradi neupoštevanja signala pri nevarnosti, predlagani dejavniki, ki jih je treba preiskati, vključujejo ustrezna vprašanja, npr. utrujenost, kognitivno preobremenitev, usposobljenost itd. (človek), vpliv tehnologije na učinkovitost, kot so vmesniki med človekom in sistemom, postavitev, namestitev signala (tehnologija), vpliv organizacije na učinkovitost, kot so usposabljanje, sistem varnega upravljanja, organizacijske prednostne naloge (organizacija), ter interakcijo med temi tremi področji, kot je vpliv javnega naročanja na zasnovo ali upravljanje sprememb z uvedbo nove zasnove.

7.1.6 Sklicevanja in standardi

- *Mednarodna agencija za atomsko energijo, Safety culture in nuclear installations: Guidance for use in the enhancement of safety culture (Kultura varnosti v jedrskih objektih: Smernice za uporabo za krepitev kulture varnosti), IAEA TECDOC-1529, Mednarodna agencija za atomsko energijo, Dunaj, 2002.*
- *Mathis, T. L., in Galloway, S. M., Steps to safety culture excellence (Ukrepi za odličnost kulture varnosti), 2013.*
- *Kecklund, L., Lavin, M., in Lindvall, J., Safety culture: A requirement for new business models. Lessons learned from other High-Risk Industries. In proceeding presented of The International Conference on Human and Organisational Aspects of Assuring Nuclear Safety – Exploring 30 Years of Safety Culture (Kultura varnosti: zahteva za nove poslovne modele. Izkušnje drugih industrij z visokim tveganjem. Predstavljeno na mednarodni konferenci o človeških in organizacijskih vidikih zagotavljanja jedrske varnosti – Raziskovanje 30 let kulture varnosti), Dunaj, 22. do 26. februar 2016, 2016.*
- *RSSB, Safety Culture and behavioural development: Common factors for creating a culture of continuous development (Kultura varnosti in vedenjski razvoj: splošni dejavniki za oblikovanje kulture stalnega razvoja), 2015 (www.sparkrail.org).*

7.1.7 Vprašanja nadzora

Usposobljenost preiskovalcev nesreč/incidentov je ključna za opredelitev pomembnih priporočil in zagotovitev ustreznih preventivnih ukrepov. Osebe, ki izvajajo nadzor, bi morale preveriti vplivanje vodstva na rezultate poročil o nesrečah in incidentih, ki bi lahko vplivalo na kakovost poročila in vse rezultate na podlagi poročila.

Rezultati notranjih preiskav so spodbudili organizacijsko učenje, ki je sledljivo v dokumentih, poročilih ali drugih informacijskih kanalih (tj. intranet, notranje glasilo podjetja itd.).

Kultura organizacije v zvezi z incidenti in poročanje o skorajšnjih nesrečah.

7.2 Stalno izboljševanje

7.2.1 Reglativna zahteva

7.2.1.	Organizacija stalno izboljšuje ustreznost in uspešnost sistema varnega upravljanja, pri čemer upošteva okvir iz Uredbe (EU) št. 1078/2012 in vsaj rezultate naslednjih aktivnosti: <ul style="list-style-type: none">(a) spremljanje (glej 6.1 Spremljanje);(b) notranja presoja (glej 6.2 Notranja presoja);(c) vodstveni pregled (glej 6.3 Vodstveni pregled);(d) izsledki iz nesreč in incidentov (7.1 Izsledki iz nesreč in incidentov).
7.2.2.	Organizacija zagotovi sredstva za motiviranje osebja in drugih zainteresiranih strani, da so kot del organizacijskega učenja aktivni pri izboljševanju varnosti.
7.2.3.	Organizacija zagotovi strategijo za neprekinjeno izboljševanje kulture varnosti, kar temelji na uporabi strokovnega znanja in priznanih metod, da se opredelijo vedenjske lastnosti, ki vplivajo na različne dele sistema varnega upravljanja, in da se uvedejo ukrepi, usmerjeni vanje.

7.2.2 Namen

Stalno izboljševanje je pomemben del učinkovitega sistema varnega upravljanja. Namen te zahteve je, da prosilec pokaže zavezanost izboljševanju in da njegov sistem varnega upravljanja to podpira.

Najvišje vodstvo vodi **skupinski razmislek** za stalno izboljševanje kulture varnosti v organizaciji.

Skupinski razmislek je vključen v strategijo, ki se osredotoča na **značilnosti kulture**, ki pomembno vplivajo na uspešnost na področju varnosti in bi jih bilo treba bolje ovrednotiti ali spremeniti.

7.2.3 Pojasnila

Stalno izboljševanje (**7.2.1**) se osredotoča na elemente sistema varnega upravljanja, ki ocenjujejo in vodijo k ukrepom za izboljšanje, in ne na elemente, ki se izboljšujejo, saj so ti že del dejavnosti spremljanja.

Organizacijsko učenje (**7.2.2**) pomeni proces izboljšanja ukrepov z boljšim znanjem in razumevanjem.

Kultura varnosti (**7.2.3**) je tu opredeljena enako kot v točki 2.1.1(j) in povezani opombi. Pozitivna kultura varnosti spodbuja in omogoča organizacijam in posameznikom, da si prizadevajo za izboljšanje varnosti in uspešnosti. Krepi zadovoljstvo na delovnem mestu, ohranjanje zaposlitev in zagotavlja stroškovne koristi. Pripomore lahko tudi k izpolnjevanju regulativnih pričakovanj, saj varnostni organi in regulatorji vse bolj priznavajo vlogo kulture varnosti v učinkovitem upravljanju varnosti. Natančneje lahko pozitivna kultura varnosti povzroči:

- zmanjšanje izvedbenih tveganj s celovitejšo oceno tveganja in izboljšanim razumevanjem tveganj med zaposlenimi;
- zmanjšanje števila poškodb zaposlenih z odpravo tveganj, ugotovljenih na podlagi poročil o porastu števila primerov neposredne nevarnosti nesreče;
- zmanjšanje števila nevarnih dejanj in pogojev z boljšo vključenostjo zaposlenih in razvojem vodilne vloge vodstva;
- zmanjšanje stroškov v zvezi s poškodbami zaposlenih, nevarnimi dejanji in pogoji;
- izboljšanje uspešnosti s krepitvijo usposabljanja in udeležbe osebja, zmanjšanjem poškodb, nevarnih dejanj in pogojev;

- *izboljšanje in večja učinkovitost sistema varnega upravljanja s postopki in pravili, ki bolj ustrezajo dejanskemu stanju.*

Zaradi temeljnih značilnosti kulture, ki nastaja z vsakodnevnimi interakcijami in jo je težko spremeniti, bi morale najvišje vodstvo to strategijo obravnavati dolgoročno, zanjo prevzeti odgovornosti in jo spodbujati.

Kulturo varnosti je mogoče izboljšati na več načinov, na primer:

- *z razvojem sistema za skupno izražanje pomislekov. To je lahko odvisno od zrelosti organizacije oz. anonimnosti, vendar se z večjim zaupanjem lahko odpre in je dostopen vsem. V sistem je pomembno vključiti povratne informacije za zagotavljanje, da zaposleni čutijo vključenost in pripadnost;*
- *s spremembo pogojev javnega naročanja in pogodbenih pogojev, da se spodbuja dobra kultura varnosti za dobavitelje. Kultura varnosti bi bila lahko merilo za izbiro dobaviteljev;*
- *z vidnim nagrajevanjem varnega vedenja. Nagrada je lahko v kateri koli obliki, od večje letne plače z dodatki do tedenskih nagrad za varnost za izjemno uspešnost;*
- *z oblikovanjem posebnih ciljev za vodstvo glede vodenja na področju varnosti, na primer s spodbujanjem vodstva, naj prevzame vidnejšo vlogo, na primer na področju določanja standardov.*

Za oceno kulture varnosti bi bilo treba sprejeti pristop z uporabo več metod. Metode zbiranja podatkov bi morale temeljiti na raziskavah na področju družbenih znanosti. To pomeni, da se podatki zbirajo na terenu v celotni organizaciji, pri tem pa se uporabljajo tehnike, kot so opazovanje, analiza dokumentov in razgovori.

O rezultatih ocenjevanj je treba obvestiti vse ravni v organizaciji. V skladu z njimi je treba ukrepati, da se spodbudi in vzdržuje pozitivna kultura varnosti, izboljša vodenje na področju varnosti ter spodbudi učenje v organizaciji.

Opredelitev in izbira ustreznih značilnosti kulture sta pogosto zapleteni nalogi¹ in ju je treba skrbno izvajati.

Ta naloga bi morala vključevati osebe na vseh ravneh v celotni organizaciji in pogosto tudi zunaj nje (npr. izvajalci).

Čeprav je mogoče poglede in mnenja osebja zbrati na podlagi vprašalnika v okviru raziskave, se na splošno šteje, da takšna metoda ne zadostuje za opredelitev značilnosti kulture, ki vplivajo na varnost. Strokovnjaki bi lahko na podlagi rezultatov vprašalnika izvajali opazovanje, individualne razgovore in srečanja tematskih skupin, da bi natančneje ocenili stanje.

Opomba: V okviru tematske skupine se zbere nekaj ljudi (običajno od 4 do 15), ki pod vodstvom moderatorja razpravljajo o specifični temi. Tematske skupine se namesto na individualne odgovore na uradna vprašanja osredotočajo na razpravo in pridobivanje kvalitativnih podatkov.

Na podlagi te ocene lahko najvišje vodstvo pripravi in podpre akcijski načrt, da bi značilnosti kulture bolje ovrednotili ali prispevali k njihovemu spreminjanju. Najvišje vodstvo spremlja izvajanje opredeljenih ukrepov in jih ustrezno pregleduje.

Za zagotavljanje trajnosti strategije je treba stanje ponovno oceniti vsaki dve do pet let z uporabo istega pristopa. Pogostost je odvisna od rezultatov prvotnega pregleda.

¹Raznolikost dejavnosti in velikost organizacije sta preprosta primera parametrov, povezanih z zapletenostjo te naloge.

V številnih sektorjih z visokim tveganjem se ta ocena stanja pogosto izvaja v okviru ocene kulture varnosti, na podlagi katere se pripravi akcijski načrt (glej Slika 2: Ocena kulture varnosti).

Ocena kulture varnosti se lahko izvaja neodvisno ali v obliki samoocenjevanja. Prednost neodvisne ocene je, da organizacija dobi objektivnejšo sliko kulture varnosti, vendar pa pri tem obstaja tveganje, da bo organizacija napačno razumljena ali da bo imela težave s sprejemanjem ugotovitev. Prednost samoocenjevanja je, da se izvaja interno z lastnim osebjem organizacije, ki dobro pozna organizacijo. Njegova slabost je, da lahko nanj vplivajo položaj in hierarhije. Nekatere značilnosti ocene kulture varnosti:

- zajema 2/3-tedenski postopek ocenjevanja in pripravljalno fazo;
- vključuje multidisciplinarno skupino za pregled;
- zbiranje podatkov temelji na družboslovnih metodah (vključno z razgovori, tematskimi skupinami, opazovanjem);
- področje ocenjevanja je celotna organizacija in njeni vmesniki;
- temelji na modelu ali okviru kulture varnosti;
- najvišje vodstvo je zavezano in oceno obravnava kot priložnost za učenje;
- rezultati se posredujejo celotni organizaciji;
- na podlagi rezultatov se oblikuje/revidira strategija za stalno izboljševanje določenih značilnosti kulture varnosti.

Slika 2: Ocena kulture varnosti

Izboljšanje strategije in procesov za človeške in organizacijske dejavnike je sestavni del stalnega izboljševanja sistema varnega upravljanja.

Sistematični pristop je opredeljen kot postopni proces za obravnavanje vprašanj v zvezi s kulturo varnosti. Na primer, vzpostavljen proces za opazovanje tveganj, poročanje o incidentih in nesrečah ter kako se uporabljajo informacije ter izsledki za stalno izboljševanje.

Več informacij o kulturi varnosti je na voljo v Prilogi 4.

7.2.4 Dokazila

- *Informacije o procesu za zbiranje dokazov za prikaz stalnega izboljševanja sistema varnega upravljanja (7.2.1);*
- *postopki, ki natančno opisujejo, kako organizacija upošteva rezultate spremljanja, notranje presoje, vodstvenega pregleda in izsledkov iz nesreč in incidentov za izboljšanje sistema varnega upravljanja (7.2.1);*
- *informacije o tem, kako si organizacija prizadeva vključiti osebje in druge v izboljševanje sistema varnega upravljanja (7.2.2);*
- *prosilec bi moral v strategiji natančno navesti, kako se razvija kultura varnosti, tako da se tveganja v zvezi s kulturo varnosti ustrezno upoštevajo v ustreznih procesih sistema varnega upravljanja. Pri tem mora prosilec navesti, kje je mogoče najti dodatne informacije o ustreznih postopkih (7.2.3).*
- *Kultura varnosti se stalno ocenjuje, da se opredelijo izboljšanja (7.2.3).*
- *Izboljšave kulture varnosti se uveljavijo z uporabo cikla načrtovanja, izvajanja, preverjanja in ukrepanja, da se zagotovi učinek ukrepov. Izsledki se izvajajo in sistematično presojujejo glede na vpliv (7.2.3).*

7.2.5 Primeri dokazil

Postopek, ki zajema spremljanje, notranjo presojo, vodstveni pregled ter preiskave nesreč in incidentov, zlasti področja, ki se osredotočajo na pridobitev novih izsledkov za sistem varnega upravljanja.

Pobuda „Skorajšnja nesreča“ podjetja Network Rail (www.safety.networkrail.co.uk/alerts-and-campaign/close-call), v okviru katere se osebje spodbuja, naj bo aktivno pri obveščanju organizacije o pomanjkljivostih/vrzelih ali situacijah, kjer obstaja tveganje za varnost ali zdravje.

Primeri zapisnikov rednih sestankov sindikata/vodstva v zvezi z zdravjem in varnostjo, na katerih se je razpravljalo o negotovih/nevarnih razmerah ali razmerah, ki jih je treba dodatno obravnavati.

Na sestankih vodstva se poroča o rezultatih preiskav nesreč in rezultati se obravnavajo kot pomembno orodje za učenje in izboljšanje.

Kopija strategije izboljšanja kulture varnosti in kako je povezana z različnimi deli sistema varnega upravljanja.

Strategija zagotavlja, da obstajajo ustrezna dokazila za strokovno usposobljenost ter po potrebi usposabljanje in izkušnje na področju kulture varnosti, ki se uporabljajo za izvajanje in razvoj strategije.

Vrsta zahtevanega usposabljanja in usposobljenosti se nanaša na razumevanje koncepta kulture varnosti ter sredstva in načine za merjenje ter prizadevanje za stalno izboljševanje. Kritični vidik je, da se kultura varnosti razume kot celosten koncept, ki vpliva na vse dele sistema varnega upravljanja, in da kulture varnosti ni mogoče obravnavati kot samostojni element.

Vzpostavljen je proces za redno ocenjevanje ukrepov za izboljšanje varnosti. Opredeljeni so učinki ukrepov za izboljšanje varnosti, ki se izvajajo v praksi, tako da jih je mogoče ovrednotiti.

7.2.6 Vprašanja nadzora

Med nadzorom je treba preskusiti zavezanost vodstva stalnemu izboljševanju sistema varnega upravljanja s pogovori in analizami dokumentacije. Ali obstaja pristop, ki temelji na tveganju, usmerjen v izboljšanje, tj. povezan z ranljivim in kritičnim nadzorom?

Proučiti je treba uporabo modelov zrelosti organizacije za proučitev uspešnosti sistema varnega upravljanja, če obstajajo.

Priloga 1 – Korelacijske tabele

Tabele v nadaljevanju zagotavljajo medsebojno primerjavo zahtev za ocenjevanje iz Priloge II k predhodnim uredbam (EU) št. 1158/2010 in (EU) št. 1169/2010 ter zahtev iz Priloge I in Priloge II k Delegirani uredbi Komisije (EU) 2018/762. Primerjava je namenjena olajšanju prehoda s stare ureditve za izdajo varnostnih spričeval iz Direktive 2004/49/ES na novo ureditev, ki jo uvaja Direktiva (EU) 2016/798.

Skladnost z Delegirano uredbo Komisije (EU) 2018/762 ni dokazilo za zmožnost prevoznikov v železniškem prometu ali upravljavcev infrastrukture, da izpolnijo ustrezne zahteve sistema varnega upravljanja v skladu s členom 9 Direktive (EU) 2016/798. Ravni natančnosti predhodnih in novih zahtev za ocenjevanje se lahko še vedno razlikujeta, čeprav imajo vse zahteve v določeni meri skupna načela. Poleg tega vse zahteve za ocenjevanje v Prilogi I in Prilogi II k Delegirani uredbi Komisije (EU) 2018/762 niso usklajene z zahtevami iz predhodnih uredb. Zato se od prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture zahtevajo nadaljnji dokazi, da izpolnjujejo nove zahteve za ocenjevanje (ali njihov del).

Šteje se, da so zahteve sistema varnega upravljanja iz Delegirane uredbe Komisije (EU) 2018/762, ki niso usklajene z zahtevami iz Uredbe (EU) št. 1158/2010 in/ali Uredbe (EU) št. 1169/2010, nove zahteve, zato mora prosilec predložiti dodatna dokazila, da dokaže skladnost z njimi. V večini primerov ni mogoče popolno ujemanje meril predhodnih uredb in zahtev nove uredbe o skupnih varnostnih metodah. Zato v takšnih okoliščinah primerjava temelji na namenu zahtev. Zgodi se lahko tudi, da so zahteve iz Delegirane uredbe Komisije (EU) 2018/762 natančnejše, čeprav imajo enak namen. V takem primeru se šteje, da zahteve v zadevni uredbi niso nove, vendar jih lahko različne strani uporabljajo kot pomoč pri razumevanju, kakšna dokazila se pričakujejo od prosilca.

Prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem infrastrukture, ki so pripravljeni razviti integriran sistem upravljanja, se zagotovi tudi usklajenost s strukturo ISO na visoki ravni (HLS)². Podobno dejstvo, da je sistem upravljanja certificiran v skladu z enim ali več standardi ISO za sistem upravljanja (npr. ISO 9001, ISO 14001 ali ISO 45001), ne pomeni dokazila o zmožnosti prevoznikov v železniškem prometu ali upravljavcev infrastrukture za izpolnjevanje ustreznih zahtev sistema varnega upravljanja v skladu s členom 9 Direktive (EU) 2016/798.

Preglednica 1: Medsebojna primerjava – merila/zahteve za ocenjevanje, skupne za prevoznike v železniškem prometu in upravljavce infrastrukture

<i>Uredbi (EU) št. 1158/2010 in št. 1169/2010, številka merila</i>	<i>Uredba (EU) 2018/762, številka zahteve</i>	<i>ISO HLS, številka določbe</i>	<i>Pojasnilo</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)	Ni relevantno.	
A.5	4.4 4.5.1.1	7.4	
A.6	6.1.1 5.4.1	9.1 8.1	

² Direktive ISO/IEC, del 1, konsolidirano dopolnilo 2016, priloga SL, dodatek 2.

<i>Uredbi (EU) št. 1158/2010 in št. 1169/2010, številka merila</i>	<i>Uredba (EU) 2018/762, številka zahteve</i>	<i>ISO HLS, številka določbe</i>	<i>Pojasnilo</i>
B.1	5.2.4	Ni relevantno.	Vzdrževanje je faza življenjskega cikla sredstva.
B.2	5.2.4	Ni relevantno.	Vzdrževanje je faza življenjskega cikla sredstva.
B.3	2.3.1 4.2.1	5.3 7.2	Opredelitev in dodelitev odgovornosti za vzdrževanje je večinoma na voljo v točki 2.3.1. Opredelitev usposobljenosti za vzdrževanje je večinoma na voljo v točki 4.2.1.
B.4	6.1.1 5.2.5	9.1 7.4	Zbiranje in analiza podatkov (okvare, napake) sta del procesa spremljanja. Izmenjava podatkov med tistimi, ki so odgovorni za vsakodnevno obratovanje, in tistimi, ki so odgovorni za vzdrževanje, je del informacijskega in komunikacijskega procesa, ki se uporablja za upravljanje sredstev.
B.5	6.1.1	Ni relevantno.	Iz člena 4(2) o skupnih varnostnih metodah za spremljanje.
B.6	6.1.1	9.1	Ocena uspešnosti in rezultatov vzdrževanja je del procesa spremljanja, ki se uporablja za vzdrževanje.
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)	Ni relevantno.	
C.4	5.2.5(b) 5.3.2(c)	Ni relevantno.	
C.5	5.3.2(c) 5.3.3(a)	Ni relevantno.	
D.1	3.1.1.1(a)	Ni relevantno.	
D.2	3.1.1.1(c)	Ni relevantno.	
D.3	6.1.1	Ni relevantno.	
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	

<i>Uredbi (EU) št. 1158/2010 in št. 1169/2010, številka merila</i>	<i>Uredba (EU) 2018/762, številka zahteve</i>	<i>ISO HLS, številka določbe</i>	<i>Pojasnilo</i>
F.2	2.3 4.5.1.1(a)	5.3 4.4	
F.3	2.3.1 2.3.4	Ni relevantno.	
F.4	4.5.1.1(a) 4.2.1 2.3.1 2.3.2 2.3.3	4.4 5.3	Opredelitev nalog, povezanih z varnostjo, je del opisa sistema varnega upravljanja, vključno z dodelitvijo odgovornosti. Odgovornosti so opredeljene za vsako ustrezno vlogo v sistemu varnega upravljanja.
G.1	4.5.1.1(a) 2.3.1	4.4 5.3	Opredelitev nalog, povezanih z varnostjo, je del opisa sistema varnega upravljanja, vključno z dodelitvijo odgovornosti. Odgovornosti so opredeljene za vsako ustrezno vlogo v sistemu varnega upravljanja.
G.2	6.1.1 6.2.1	9.1 9.2	Cilj notranje presoje je preveriti, da organizacija izpolnjuje veljavne zahteve.
G.3	2.1.1(d), (i) 2.3.2	Ni relevantno.	
G.4	2.3.1	5.3	
G.5	4.1.1	7.1	Upoštevajte, da obstaja povezava z merilom v 1158/2010 N2(d).
H.1	2.4.1	Ni relevantno.	
H.2	(črtano)	Ni relevantno.	Osebe, ki opravlja naloge, povezane z varnostjo, mora biti vključeno v razvoj, vzdrževanje in izboljševanje sistema varnega upravljanja. Organizaciji je prepuščeno, da izvaja zahtevo 2.4.1 na način, da je skladnost z njo sledljiva.
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	Varnostni cilji bi morali biti skladni z varnostno politiko, ki mora ustrezati vrsti in velikosti obratovanja železnic.
K.3	3.2.4	6.2	Varnostni cilji ne omejujejo skupnih varnostnih ciljev, določenih na ravni države članice.
K.4	6.1.1 5.4	9.1 8.1	
K.5	3.2.4 (prilagojeno)	9.1	Sklicevanje na strategijo in načrte spremljanja v skladu s skupnimi varnostnimi metodami za spremljanje.

<i>Uredbi (EU) št. 1158/2010 in št. 1169/2010, številka merila</i>	<i>Uredba (EU) 2018/762, številka zahteve</i>	<i>ISO HLS, številka določbe</i>	<i>Pojasnilo</i>
L.1	6.1.1 5.4	9.1 8.1	
L.2	4.2 4.4 4.5 5.2.2(a)	Ni relevantno.	Uporaba usposobljenega osebja, postopkov, posebnih dokumentov in voznega parka se posamezno upravlja v usposobljenosti, informacijskih in komunikacijskih dejavnostih, dokumentiranih informacijah in upravljanju sredstev.
L.3	1.1.1(e) 6.1.1 6.1.2	4.3 9.2	Skladnost z veljavnimi zahtevami večinoma temelji na zahtevi 3.1.2.2 (ni specifično za vzdrževanje). S spremljanjem se zagotavlja pravilna uporaba postopkov. Notranja presoja zagotavlja skladnost postopkov z veljavnimi zahtevami.
M.1	3.1.2.1 5.4.1	6.1 8.1	V skladu z ISO se sprememba najprej načrtuje, vključno z opredelitvijo in oceno tveganj, nato pa se sprememba izvaja.
M.2	3.1.2.1	Ni relevantno.	
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	Ni relevantno.	
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	Ni relevantno.	
P.1	4.4.3	Ni relevantno.	
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	
Q.2	7.1.2	Ni relevantno.	
Q.3	7.1.3	10.2	

<i>Uredbi (EU) št. 1158/2010 in št. 1169/2010, številka merila</i>	<i>Uredba (EU) 2018/762, številka zahteve</i>	<i>ISO HLS, številka določbe</i>	<i>Pojasnilo</i>
R.1	5.5.1	Ni relevantno.	
R.2	5.5.2	Ni relevantno.	
R.3	5.5.3	Ni relevantno.	
R.4	5.5.4	Ni relevantno.	
R.5	5.5.5	Ni relevantno.	
R.6	5.5.1	Ni relevantno.	
R.7	5.5.6	Ni relevantno.	
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)–(f)	9.2	
S.5	6.2.1(g) 6.3.1	9.3	
S.6	6.2.1	9.2	

Preglednica v nadaljevanju zagotavlja medsebojno primerjavo predhodnih meril za ocenjevanje in novih zahtev sistema varnega upravljanja, ki veljajo samo za prevoznike v železniškem prometu.

Preglednica 2: Medsebojna primerjava – merila/zahteve za ocenjevanje, samo za prevoznike v železniškem prometu

<i>Uredba (EU) št. 1158/2010, številka merila</i>	<i>Uredba (EU) 2018/762, Priloga I, številka zahteve</i>	<i>ISO HLS, številka določbe</i>	<i>Pojasnilo</i>
R.8	5.5.7	Ni relevantno.	
R.9	5.5.8	Ni relevantno.	

Preglednica v nadaljevanju zagotavlja medsebojno primerjavo predhodnih meril za ocenjevanje in novih zahtev sistema varnega upravljanja, ki veljajo samo za upravljavce infrastrukture.

Preglednica 3: Medsebojna primerjava – merila/zahteve za ocenjevanje, samo za upravljavce infrastrukture

<i>Uredba (EU) št. 1169/2010, številka merila</i>	<i>Uredba (EU) 2018/762, Priloga II, številka zahteve</i>	<i>ISO HLS, številka določbe</i>	<i>Pojasnilo</i>
R.8	5.5.7	Ni relevantno.	
R.9	5.5.8	Ni relevantno.	
T.1	5.2.1	Ni relevantno.	Varna konstrukcija in vgradnja infrastrukture sta del življenjskega cikla sredstva.
T.2	3.1.2 5.4.1	Ni relevantno.	Opredelitev tehnične spremembe infrastrukture je večinoma na voljo v točki 3.1.2. Upravljanje tehnične spremembe infrastrukture je večinoma na voljo v točki 5.4.1.
T.3	3.1.2	Ni relevantno.	Skladnost z veljavnimi pravili, ki zajemajo zasnovo infrastrukture, je večinoma na voljo v točki 3.1.2.
U.1	5.1.1 5.1.3	Ni relevantno.	Upravljanje varnosti infrastrukture je večinoma na voljo v točki 5.1.1.
U.2	5.1.1	Ni relevantno.	Upravljanje varnosti na fizičnih in/ali obratovalnih mejah infrastrukture je večinoma na voljo v točki 5.1.1.
U.3	5.1.3(c) 5.5.7	Ni relevantno.	Upravljanje obratovanja v običajnih in poslabšanih razmerah je večinoma na voljo v točki 5.1.3(c).
U.4	5.1.2 5.2.3	Ni relevantno.	
V.1	5.2.4 6.1.1	Ni relevantno.	Vzdrževanje infrastrukture je večinoma na voljo v točki 5.2.4. Presoje in pregledi (po potrebi) so del dejavnosti spremljanja.
V.2	5.2.4	Ni relevantno.	Vzdrževanje infrastrukture je večinoma na voljo v točki 5.2.4.
V.3	5.2.3	Ni relevantno.	
W.1	5.1.3	Ni relevantno.	
W.2	5.1.1	Ni relevantno.	Upravljanje varnosti na fizičnih in/ali obratovalnih mejah sistema vodenja prometa in signalizacije je večinoma na voljo v točki 5.1.1.
W.3	5.1.2 5.2.3	Ni relevantno.	

Preglednica v nadaljevanju zagotavlja medsebojno primerjavo ISO HLS in novih zahtev sistema varnega upravljanja.

Preglednica 4: Medsebojna primerjava – struktura ISO na visoki ravni

<i>ISO HLS, številka določbe</i>	<i>Uredba (EU) 2018/762, številka zahteve</i>	<i>Pojasnilo</i>
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	Uporabijo se skupne varnostne metode za oceno tveganja, da se opredeli, ali je sprememba povezana z varnostjo (ali ne) in ali je pomembna (ali ne). „Virtualna“ ločitev, ki jo ISO uvaja za strateško raven (določba 6 ISO HLS) in taktično raven (določba 8 ISO HLS) načrtovanja, se ponovno oceni ob upoštevanju regulativnega okvira EU in zlasti uporabe zgornjih skupnih varnostnih metod (ne glede na naravo sprememb).
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	

<i>ISO HLS, številka določbe</i>	<i>Uredba (EU) 2018/762, številka zahteve</i>	<i>Pojasnilo</i>
8.1	5.1 5.2 5.3 5.4 5.5	V skladu s smernicami ISO (N360) je namen določbe 8 ISO HLS določiti zahteve, ki jih je treba izvajati v okviru delovanja organizacije, da se zagotovita izpolnjevanje zahtev sistema upravljanja in obravnava prednostnih tveganj in priložnosti. Poleg tega je navedeno, da se lahko določijo dodatne zahteve (glede na področje) v zvezi z načrtovanjem in nadzorom obratovanja. V tem smislu so zahteve iz točke 5.X skladne s pristopom ISO. Zlasti ne posegajo v poslovanje podjetja, ampak zagotavljajo zadosten okvir za nadzor, kako se bodo v okviru poslovnih procesov podjetja upravljala ključna varnostna vprašanja.
9.1	6.1	Koncept spremljanja zadeva okvir za spremljanje, opredeljen v skupnih varnostnih metodah za spremljanje, in ima zato širši pomen kot koncept spremljanja, merjenja, analiz in ovrednotenj, opredeljen v določbi 9.1 ISO HLS.
9.2	6.2	Notranje presoje so orodje za spremljanje v smislu skupnih varnostnih metod za spremljanje. Čeprav gre za ločeno zahtevo, je namenjena doseganju ciljev spremljanja v skladu s skupnimi varnostnimi metodami za spremljanje.
9.3	6.3	
10.1	7.1	
10.2	7.2	

Priloga 2 – Vzajemno priznavanje pooblastil, odobritev ali spričeval proizvodov ali storitev, izdanih v skladu z zakonodajo EU

Organi za izdajo enotnega varnostnega spričevala ali varnostnega pooblastila lahko priznajo spričevala, ki jih izdajo drugi organi, kot so organi za ocenjevanje skladnosti ISO, da preprečijo podvajanje ocen in dodatne stroške za prosilca. Končno odločitev vedno sprejme organ za izdajo.

Vendar organ za izdajo v skladu s členom 3(12) Izvedbene uredbe (EU) 2018/763 za namene presoje vlog za enotna varnostna spričevala sprejme pooblastila, odobritve ali spričevala proizvodov ali storitev, ki jih zagotovijo prevozniki v železniškem prometu ali njihovi izvajalci, partnerji ali dobavitelji, podeljena v skladu z ustrežno zakonodajo Unije, kot dokazilo zmožnosti prevoznikov v železniškem prometu za izpolnjevanje ustreznih zahtev za sistem varnega upravljanja za zadevno vrsto proizvoda ali storitve. Čeprav v zakonodaji EU ni enakovredne določbe za presojo vlog za izdajo varnostnih pooblastil, se tudi nacionalne varnostne organe spodbuja, naj uporabijo isto načelo.

Naslednja preglednica opredeljuje različne primere iz dosedanjega regulativnega okvira EU in zagotavlja nazorne primere vrst proizvodov ali storitev, ki bi jih lahko zajemali posamezni primeri.

Preglednica 5: Pooblastila, odobritve ali spričevala proizvodov ali storitev, izdana v skladu z zakonodajo EU

<i>Primer</i>	<i>Vrsta proizvoda ali storitve</i>	<i>Zakonodaja Unije, ki se uporablja</i>	<i>Uredba (EU) 2018/762, številka zahteve</i>	<i>Pojasnilo</i>
Spričevalo subjekta, zadolženega za vzdrževanje	Vzdrževanje vozil	Člen 14(4) Direktive (EU) 2016/798	5.2 5.3	V primerih iz člena 14(4) Direktive (EU) 2016/798 so spričevala subjektov, zadolženih za vzdrževanje, in delavnic, zadolženih za vzdrževanje, zadostno dokazilo, da so prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture ter tudi izvajalci zmožni s svojim sistemom varnega upravljanja upravljati tveganja v zvezi z vzdrževanjem tovornih vagonov.

<i>Primer</i>	<i>Vrsta proizvoda ali storitve</i>	<i>Zakonodaja Unije, ki se uporablja</i>	<i>Uredba (EU) 2018/762, številka zahteve</i>	<i>Pojasnilo</i>
Priznavanje	Usposabljanje strojevodij	Direktiva 2007/59/ES Sklep 2011/765/EU	4.2.2	Pristojni organ bi moral priznavati centre za usposabljanje, ki zagotavljajo tečaje usposabljanja za strojevodje in kandidate za strojevodje v skladu z Direktivo 2007/59/ES. Centri za usposabljanje imajo pomembno vlogo pri zagotavljanju usposobljenosti strojevodij za naloge, povezane z varnostjo, ki so jim dodeljene. V zvezi s tem bi morali biti centri za usposabljanje usposobljeni za usposabljanje, ki ga izvajajo, organ za izdajo varnostnih spričeval in nacionalni varnostni organ pa bi morala pri ocenjevanju sistema upravljanja usposobljenosti po potrebi upoštevati njihovo priznanje s strani usposobljenega organa.
Dovoljenje in spričevalo za strojevodjo	Usposobljenost in sposobnost strojevodij	Direktiva 2007/59/ES	4.2.1	Dovoljenja in spričevala, izdana v skladu z Direktivo 2007/59/ES, so zadostno dokazilo sposobnosti in usposobljenosti strojevodij. To organizaciji ne preprečuje, da bi izkazala ustreznost svojih ureditev za usposobljenost in sposobnost.

<i>Primer</i>	<i>Vrsta proizvoda ali storitve</i>	<i>Zakonodaja Unije, ki se uporablja</i>	<i>Uredba (EU) 2018/762, številka zahteve</i>	<i>Pojasnilo</i>
Enotno varnostno spričevalo	Vzdrževanje in pregledovanje infrastrukture Ranžiranje Preskušanje voznega parka	Člen 10 Direktive (EU) 2016/798	5.3	Upravitelji infrastrukture lahko vzdrževanje ali pregledovanje svoje infrastrukture oddajo v podizvajanje podjetjem, ki upravljajo posebna vozila na tirih. Enako se lahko od prevoznikov za ranžiranje in preskušanje zahteva varnostno spričevalo. V zgornjih primerih enotno varnostno spričevalo zagotavlja zadostno dokazilo, da so prevozniki v železniškem prometu in upravitelji infrastrukture sposobni s sistemom varnega upravljanja upravljati tveganja v zvezi z uporabo izvajalcev in dobaviteljev.
Dovoljenje za dajanje vozila na trg/dovoljenja za tip vozila	Dovoljenje za vozilo (tip vozila)	Direktiva (EU) 2016/797	5.2	Dovoljenje za vozilo (tip vozila) s svojo zasnovo, proizvodnjo, preverjanjem in potrjevanjem zagotavlja skladnost z bistvenimi zahtevami vse veljavne zakonodaje (vključno z varnostjo), tako da se lahko varno uporablja na železniških omrežjih, za katera je namenjena njegova uporaba, v skladu z omejitvami in pogoji uporabe, navedenimi v tehnični dokumentaciji za vozilo/tip vozila.

V posebnih primerih spričevalo (ali enakovreden dokument), izdan v skladu z zakonodajo Unije, morda ne zadostuje za upravljanje vseh varnostnih tveganj v zvezi s proizvodi, ki se dobavijo prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem infrastrukture, ali v zvezi s storitvami, ki jih ti uporabljajo.

Prevozniki v železniškem prometu so na primer v partnerstvih v celoti odgovorni za varno obratovanje in s tem za upravljanje tveganj v zvezi s svojimi dejavnostmi, tudi zagotavljanje vzdrževanja za vozila. To, da prevoznik v železniškem prometu uporabi enotno varnostno spričevalo partnerja kot sredstvo za upravljanje tveganj v zvezi z vzdrževanjem, ne zadostuje, če tega ne podpirajo trdni učinkoviti pogodbeni dogovori med partnerjema. Te pogodbene dogovore partnerja pripravita skupaj in jih z uporabo postopkov sistema varnega upravljanja spremljata oba partnerja, poleg tega so del vsakega sistema varnega upravljanja in s tem predmet nadzora ustreznih nacionalnih varnostnih organov.

Zato se lahko enotno varnostno spričevalo uporabi kot sredstvo za upravljanje tveganj v zvezi z zagotavljanjem vzdrževanja in kot sredstvo za zagotavljanje skladnosti za izpolnjevanje zahtev v zvezi z upravljanjem tveganj, povezanih z vzdrževanjem vozil, če so izpolnjeni naslednji trije pogoji:

1. *partnerska prevoznika v železniškem prometu morata imeti veljavne pogodbene dogovore, ki vključujejo vidike v zvezi z vzdrževanjem vozil, kot so:*
 - a) *izmenjava informacij, kot je navedeno v členu 5 Uredbe (EU) št. 445/2011;*
 - b) *po potrebi tehnična podpora, zlasti za obstoječe sisteme upravljanja-vodenja in signalizacije;*
 - c) *nadzor nad zmogljivostjo pogodbenih delavnic, zadolženih za vzdrževanje, za opravljanje vzdrževanja;*
 - d) *učinkovito spremljanje vozil in izmenjava informacij, ki so rezultat tega spremljanja.*
2. *Ti pogodbeni dogovori se pripravijo kot rezultat ocene tveganja in jih mora vsak prevoznik v železniškem prometu redno spremljati v skladu s skupnimi varnostnimi metodami za spremljanje (Uredba (EU) št. 1078/2012). Rezultate tega spremljanja si oba partnerska prevoznika v železniškem prometu nato uradno izmenjata.*
3. *Sistem varnega upravljanja obeh partnerjev zajema ustrezne procese in postopke za izpolnitev zgoraj navedenih pogojev 1 in 2.*

V drugih primerih lahko nacionalna zakonodaja za določeno vrsto proizvoda ali storitve zahteva nacionalno spričevalo (ali enakovreden dokument), ki ga izda pristojni organ (npr. nacionalni varnostni organ) in ki bi se lahko uporabilo tudi kot dokazilo za zmožnost prevoznikov v železniškem prometu ali upravljavcev infrastrukture za izpolnitev ustreznih zahtev Delegirane uredbe Komisije (EU) 2018/762. Na primer nacionalna spričevala, ki se izdajo subjektom, zadolženim za vzdrževanje, in/ali delavnicam, zadolženim za vzdrževanje vozil, ki niso tovorni vagoni, bi lahko zagotavljala zadostno dokazilo, podobno spričevalu subjekta, zadolženega za vzdrževanje, da vozila, za vzdrževanje katerih so zadolženi, varno obratujejo.

Priloga 3 – Dejavnosti na stranskih tirih, pogodbeni dogovori in partnerstva

Dejavnosti na stranskih tirih

V tem dokumentu „stranski tiri“ pomenijo železniško infrastrukturo, priključeno na železniško omrežje, za katero je odgovoren upravljavec infrastrukture (tj. infrastrukturni del železniškega sistema, ki spada na področje uporabe Direktive (EU) 2016/798). Stranski tiri so lahko del tega železniškega omrežja ali ne, odvisno od prenosa navedene direktive v posamezni državi članici.

Dejavnosti, ki se izvajajo na stranskih tirih, kot je natovarjanje vagonov, so industrijske dejavnosti, ki so nato povezane z določenimi železniškimi dejavnostmi, kot so sestavljanje, pripravljanje in premikanje kompozicij vozil, ki so lahko vlaki ali ki bodo uporabljene v vlakih. To vključuje priklopljanje različnih vozil v kompozicijo vozil ali vlake in njihovo premikanje.

Ti stranski tiri so lahko (vendar niso omejeni na):

- *infrastruktura za odstavljanje železniških vozil med dvema prevozoma;*
- *intermodalni terminali;*
- *infrastruktura, ki se uporablja za storitve na potniških vozilih, kot sta čiščenje ali vzdrževanje razsvetljave;*
- *infrastruktura, ki je last in jo upravlja delavnica, zadolžena za vzdrževanje železniških vozil;*
- *industrijska območja ali tovarne, kjer se izvajajo industrijske dejavnosti natovarjanja/raztovarjanja tovornih vagonov.*

Dejavnosti na stranskih tirih izvaja upravljavec stranskih tirov. Upravljavec stranskih tirov je lahko prevoznik v železniškem prometu, upravljavec infrastrukture, ponudnik storitev (npr. čiščenje potniških vozil), industrijska organizacija (npr. kemična tovarna, ki natovarja/raztovarja vagone-cisterne) ali celo podizvajalec te industrijske organizacije. V prvem primeru je organizacija sprejela poslovno odločitev, da postane prevoznik v železniškem prometu ali je prevoznik v železniškem prometu, ki poleg svojih sedanjih železniških dejavnosti načrtuje upravljanje stranskih tirov. V zadnjem primeru je upravljavec infrastrukture upravljavec infrastrukture za stranske tire ali deluje kot prevoznik v železniškem prometu v skladu s svojim varnostnim pooblastilom.

Upravljavec stranskih tirov upravlja tveganja v zvezi z zdravjem in varnostjo pri delu s svojim sistemom upravljanja zdravja in varnosti, vzpostavljenim v skladu z mednarodno in nacionalno zakonodajo. Če upravljavec stranskih tirov ni prevoznik v železniškem prometu, ta sistem upravljanja upošteva obveznosti na področju zdravja in varnosti v zvezi z zunanjimi delavci, zlasti delavci prevoznikov v železniškem prometu, na primer, ko strojevodje zapeljejo na stranski tir. Hkrati prevoznik v železniškem prometu upravlja tveganja v zvezi z zdravjem in varnostjo pri delu s svojim sistemom upravljanja zdravja in varnosti v skladu z mednarodno in nacionalno zakonodajo.

Primer 1: upravljavec stranskih tirov je prevoznik v železniškem prometu „Y“

Ta prevoznik v železniškem prometu s svojim sistemom varnega upravljanja upravlja tveganja v zvezi s svojim obratovanjem železnic na svoji infrastrukturi stranskih tirov in na železniškem omrežju, za katero je odgovoren upravljavec infrastrukture. To upravljanje tveganj vključuje tveganja v zvezi s poškodbami vozil, ki nastanejo zaradi vseh izvajanih dejavnosti na stranskih tirih, vključno s sestavljanjem, pripravo in obratovanjem vlakov.

V praksi je včasih težko določiti odgovornega prevoznika v železniškem prometu. Na primer vlak prevoznika v železniškem prometu „X“ prispe na stranski tir (strojevodja in lokomotiva sta najeta) in prevoznik v železniškem prometu „Y“, ki upravlja stranski tir, ga prevzame kot nov vlak (strojevodja in lokomotiva sta najeta), medtem pa je treba opraviti dejavnosti na stranskih tirih. V takih primerih velja zgornje varnostno načelo. Obstajajo skupna tveganja, povezana z vmesniki, ki jih mora upoštevati sistem varnega upravljanja prevoznika v železniškem prometu „Y“ (npr. poškodovanje vozil zaradi dejavnosti na stranskih tirih, kot je natovarjanje). Poleg tega je treba upoštevati tudi prenos informacij o vozilih od prevoznika v železniškem

prometu „X“ do prevoznika v železniškem prometu „Y“. To vključuje zagotovilo, da vozilo varno obratuje, ko ga prevoznik v železniškem prometu „X“ prenese upravljavcu stranskih tirov in podobno, ko ga prevoznik v železniškem prometu „Y“ prenese naprej. Prevoznik v železniškem prometu „Y“, ki je odgovoren za dejavnosti na stranskih tirih, je v celoti odgovoren za upravljanje tveganj, ki izhajajo iz dejavnosti vzdrževanja, ki se opravljajo.

Primer 2: upravljavec stranskih tirov ni prevoznik v železniškem prometu

Obravnavati je mogoče štiri podprimere:

- **Podprimer 2.1**, v katerem je upravljavec stranskih tirov upravljavec infrastrukture.
- **Podprimera 2.2 in 2.3**, v katerih upravljavec stranskih tirov, ki ni upravljavec infrastrukture, izvaja dejavnosti samo na svoji infrastrukturi in ne na železniškem omrežju, za katerega je odgovoren upravljavec infrastrukture.
- **Podprimer 2.4** zajema obratovanje železnic, ki ga izvaja upravljavec stranskih tirov, ki ni upravljavec infrastrukture, na železniškem omrežju, za katerega je odgovoren upravljavec infrastrukture.

Podprimer 2.1: Če si dejavnosti na stranskih tirih delita eden ali več prevoznikov v železniškem prometu in upravljavec infrastrukture (ali katera koli organizacija, ki deluje v njegovem imenu), je treba na podlagi pogodbenih dogovorov vsakega prevoznika v železniškem prometu obvestiti o vseh varnostnih dogodkih, ki so se zgodili med dejavnostmi upravljavca infrastrukture. To vključuje škodo, nesreče in incidente, v katerih so udeležena vozila.

Te pogodbene dogovore upravlja sistem varnega upravljanja posameznega prevoznika v železniškem prometu in sistem varnega upravljanja upravljavca infrastrukture.

Prevoznik v železniškem prometu s svojim sistemom varnega upravljanja upravlja tveganja v zvezi s svojimi dejavnostmi na podlagi prejetih informacij.

Podprimer 2.2: Kompozicijo in pripravo vlaka izvede prevoznik v železniškem prometu (prikapljanje, priprava) na infrastrukturi stranskih tirov. Prevoznika v železniškem prometu je treba na podlagi pogodbenih dogovorov obvestiti o vseh (varnostnih) dogodkih, ki so se zgodili med dejavnostmi upravljavca stranskih tirov (npr. nakladanje ali čiščenje). To vključuje škodo, nesreče in incidente, v katerih so udeležena vozila.

Te pogodbene dogovore upravlja sistem varnega upravljanja prevoznika v železniškem prometu.

Prevoznik v železniškem prometu s svojim sistemom varnega upravljanja upravlja tveganja v zvezi s svojimi dejavnostmi na podlagi prejetih informacij.

Podprimer 2.3: Prikapljanje vlakovne kompozicije v celoti/delno izvede upravljavec stranskih tirov ali organizacija, ki dela v imenu upravljavca stranskih tirov.

Vlak se po sestavi prenese na enega prevoznika v železniškem prometu.

Podobno kot v podprimeru 2.2 je treba prevoznika v železniškem prometu na podlagi pogodbenih dogovorov obvestiti o vseh dogodkih, ki so se zgodili med dejavnostmi upravljavca stranskih tirov (npr. nakladanje ali čiščenje) in med prikapljanjem vlaka. Dogodki vključujejo škodo, nesreče in incidente, v katerih so udeležena vozila.

Te pogodbene dogovore upravlja sistem varnega upravljanja prevoznika v železniškem prometu.

Prevoznik v železniškem prometu s svojim sistemom varnega upravljanja upravlja tveganja v zvezi s svojimi dejavnostmi na podlagi prejetih informacij.

Podprimer 2.4: Ta podprimer dopolnjuje podprimer 2.3. Zato je v nadaljevanju navedena samo dodatna dolžnost prevoznika v železniškem prometu.

Upravljavec stranskih tirov upravlja vlake ali premika kompozicije vozil s svoje železniške infrastrukture na železniško omrežje, za katero je odgovoren upravljavec infrastrukture.

Na primer:

- *premika vlak ali kompozicije vozil s prostora za vzdrževanje k platformam potniških postaj ali na odstavni tir poleg potniške postaje;*
- *premika vlak ali kompozicije vozil od industrijske tovarne do točke izmenjave (stranski tir za izmenjavo), ki je priključena tovorni postaji.*

Upravljavec stranskih tirov ni prevoznik v železniškem prometu niti upravljavec infrastrukture, vendar morajo biti dejavnosti na omrežju upravljavca infrastrukture zajete v enotnem varnostnem spričevalu ali varnostnem pooblastilu.

Obratovanje železnic, ki ga izvaja upravljavec stranskih tirov na železniškem omrežju, za katero je odgovoren upravljavec infrastrukture, zajema bodisi enotno varnostno spričevalo prevoznika v železniškem prometu ali varnostno pooblastilo upravljavca infrastrukture. To pomeni, da mora prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture z ureditvami za upravljanje podizvajalcev v svojem sistemu varnega upravljanja upravljati tveganja v zvezi z dejavnostmi, ki jih izvede upravljavec stranskih tirov.

V vseh primerih morajo prevozniki v železniškem prometu in upravljavec infrastrukture natančno opisati obseg vseh svojih dejavnosti v železniškem prometu in drugih dejavnosti, ki se prekrivajo z drugimi dejavnostmi v železniškem prometu, da bi bil nadzor nacionalnih varnostnih organov v zvezi s sistemom varnega upravljanja učinkovit. Zmožnost prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture, da jasno in v celoti opišejo svoje dejavnosti ter druge dejavnosti, ki se prekrivajo z dejavnostmi v železniškem prometu, je ključna za zagotovitev učinkovitosti sistema varnega upravljanja in učinkovitosti nadzora, ki ga izvajajo nacionalni varnostni organi.

Pogodbeni dogovori v vseh zgornjih podprimerih morajo jasno vključevati (vendar niso omejeni na):

- *kaj mora storiti vsaka izmed pogodbenih strani;*
- *pričakovano kakovost rezultatov/storitev;*
- *dodelitev vlog in odgovornosti;*
- *katere informacije se bodo izmenjevale med pogodbenima stranema ter kdaj in kako se bodo izmenjale. Informacije vključujejo obveščanje o dogodkih, kot je opisano v vseh zgornjih podprimerih, in zlasti posebne lastnosti infrastrukture stranskih tirov, kot so omejitve hitrosti, omejitve teže ali poslabšani pogoji;*
- *zahteve za usposobljenost;*
- *zahteve za zdravje in varnost (ki izhajajo iz ocene tveganj, nacionalnih zahtev itd.).*

Pogodbeni dogovori in partnerstva

Prevoznik v železniškem prometu je odgovoren za zagotavljanje varnega obratovanja vlaka z usklajevanjem in vodenjem obratovanja vlakov. Pogodbeni dogovori (ki jih običajno sestavljajo okvirne pogodbe, posebni dogovori in priloge) so temelj za učinkovito sodelovanje med različnimi novimi ali obstoječimi prevozniki v železniškem prometu in morajo izpolnjevati določbe evropske in nacionalne zakonodaje ter druge veljavne zahteve.

Zato mora prevoznik v železniškem prometu upravljati tveganja v zvezi s svojimi dejavnostmi, vključno s sodelovanjem s partnerji in (pod)izvajalci. Nacionalni varnostni organ nato nadzoruje, da prevoznik v železniškem prometu pregledno in skrbno izpolnjuje svoje zakonske obveznosti.

Prevozniki v železniškem prometu svoje odgovornosti v zvezi z varnostjo za usklajevanje in upravljanje varnega obratovanja vlakov ne morejo oddati v zunanje izvajanje. Vendar to ni v nasprotju z ureditvami sodelovanja med prevozniki v železniškem prometu. Zgornja osnovna načela veljajo tudi za sodelovanje med prevozniki v železniškem prometu. V vseh dogovorih med udeležanima stranema je treba jasno opredeliti prevoznika v železniškem prometu, ki je odgovoren za zagotavljanje varnega obratovanja vlakov, imeti pa

mora tudi enotno varnostno spričevalo. Ta prevoznik v železniškem prometu bodisi neposredno upravlja vire (osebje, vozila) s svojim sistemom varnega upravljanja ali pa se lahko odloči, da bo uporabo virov (npr. zakup vozil, najem strojevodij) oddal v podizvajanje (delno ali v celoti) drugi strani. V zadnjem primeru je prevoznik v železniškem prometu še vedno odgovoren za upravljanje tveganj v zvezi z uporabo (pod)izvajalcev s spremljanjem uspešnosti pogodbe s svojim sistemom varnega upravljanja v skladu z [Uredbo \(EU\) št. 1078/2012](#), zato mora preveriti, da ti viri izpolnjujejo pravne in druge veljavne varnostne zahteve (npr. varno obratovanje vozil, združljivost prog, usposabljanje osebja, strojevodje z veljavnim dovoljenjem in spričevalom za določeno progo).

Enotno varnostno spričevalo, ki ga pogodbeni strani (tj. partnerju ali podizvajalcu) izda organ za izdajo varnostnih spričeval (in ga ustrezno nadzoruje nacionalni varnostni organ), je lahko zadostno zagotovilo prevozniku v železniškem prometu, ki je odgovoren za varno obratovanje, da ureditve sistema varnega upravljanja izpolnjujejo ustrezne zahteve. Pogodbeni dogovori vključujejo prenos informacij, pomembnih za varnost (npr. predhodni čas počitka strojevodij), med pogodbenima stranema.

Načela, ki podpirajo sodelovanje med prevozniki v železniškem prometu, ostanejo enaka ne glede na ureditev sodelovanja, tj. partnerstvo ali podizvajanje (delno ali v celoti) dejavnosti v železniškem prometu v domačih ali čezmejnih dejavnostih. Vendar sta narava in obseg ukrepov, ki jih morajo izpolnjevati prevozniki v železniškem prometu, in obseg, v katerem mora nacionalni varnostni organ nadzorovati te ureditve sodelovanja, sorazmerna s stopnjo sodelovanja med prevozniki v železniškem prometu.

Verjetno je, da bo na primer za čezmejno sodelovanje med prevozniki v železniškem prometu (tj. uporaba zunanjih vozil in/ali osebja) potreben večji nadzor kot za katere koli druge ureditve sodelovanja, ker se obratovanje preda drugemu prevozniku v železniškem prometu, ki uporablja drug jezik in drugačna pravila obratovanja za vozni park, ki se lahko med državami članicami razlikujejo. Nasprotno bi bilo samo za najem zunanjih strojevodij ali vozil očitno potrebno manjše spremljanje in zato manj dejavnosti nadzora nacionalnega varnostnega organa.

Priloga 4 – Kultura varnosti

Uvod v kulturo varnosti in strategija za izboljšanje kulture varnosti

Kultura izhaja iz interakcij ljudi v vsakodnevem življenju in pomaga opredeliti vedenjska pričakovanja in družbene norme. Kultura je kompleksen koncept, ki vključuje številne dejavnike in ki se s tekom časa spreminja pod vplivom razmer, okolja in izkušenj naroda, države, družbe in/ali organizacije.

Kultura varnosti pomeni elemente kulture, ki specifično obravnavajo varnost. Čeprav je mogoče opisati nekatere dejavnike, ki tvorijo kulturo varnosti, pa ni mogoče zajeti vseh informacij, ki bi jo lahko izčrpno opisale. Enotno znanstveno objektivno merilo kulture varnosti ne obstaja. To pa zato, ker se dejavniki, ki prispevajo k njej, razlikujejo ne samo med organizacijami, ampak tudi znotraj njih. Različni oddelki imajo različne varnostne zahteve in potrebe, na primer operativne in finančne, prevladujoča kultura varnosti pa se bo razvila na njihovi podlagi. Tudi zunanji dejavniki, kot so regulativne zahteve, stopnja izobrazbe, družbene strukture ter nacionalna kultura, bodo prispevali h kulturi varnosti organizacije.

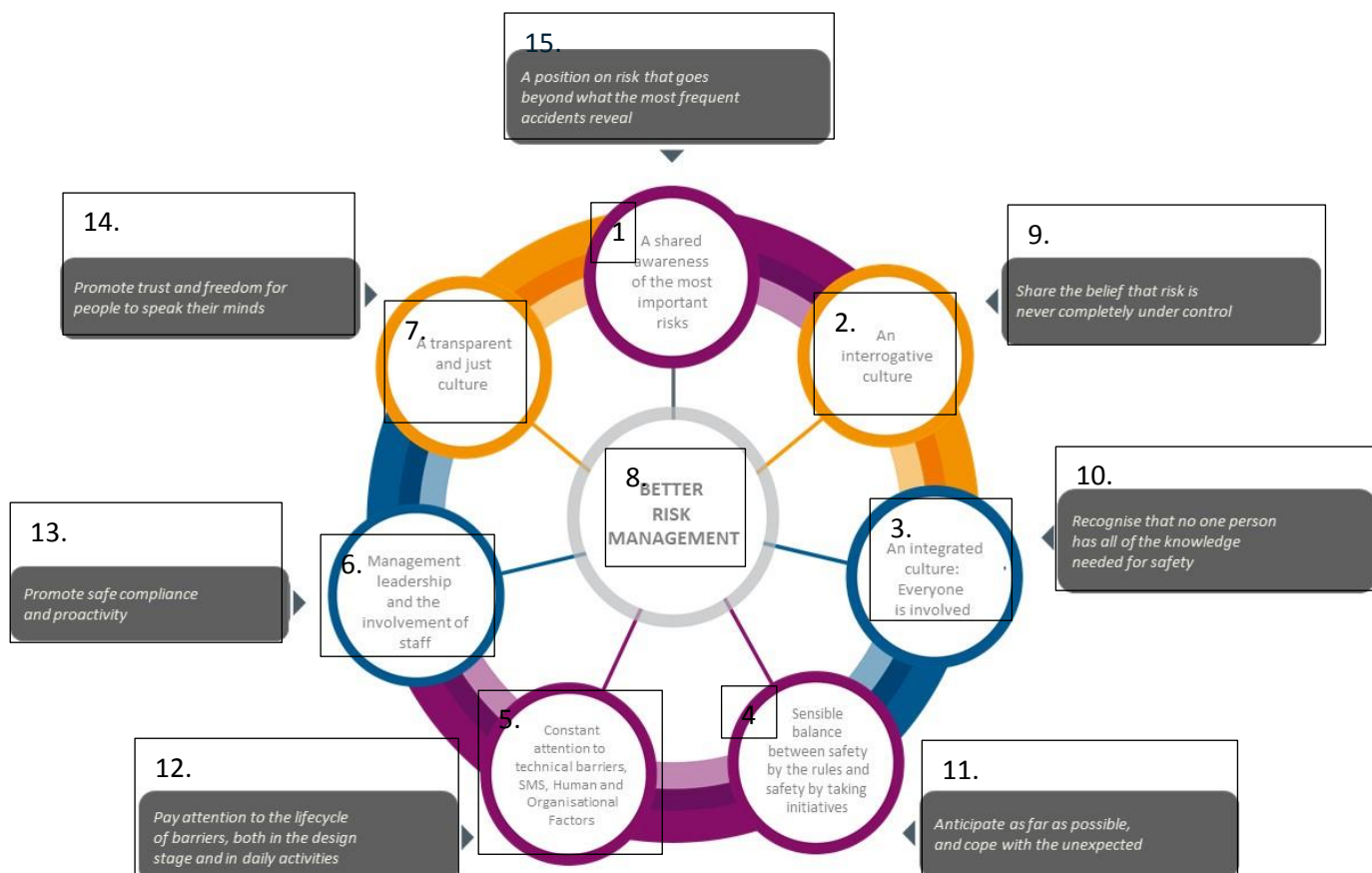
Kultura varnosti je uveljavljen koncept, ki pa nima enotne opredelitve. Neobstoj opredelitve pomeni, da so se teoretične razprave in praktična uporaba nekoliko razhajale, to, kar je v bistvu družbeni konstrukt, pa je bilo spremenjeno v lastnosti dobre kulture varnosti.

Glede na zapisano je enostaven način za opis kulture varnosti pregled dejavnikov, ki prispevajo k vedenju. Sistem varnega upravljanja zagotavlja temelj, ki s politikami in postopki opredeljuje in določa, kaj se zahteva. V idealnem svetu bi bil sistem varnega upravljanja popoln in osebje bi ga v celoti upoštevalo. Žal so ideali le ideali, v realnosti pa si vodstvo in osebje prizadevata ugotoviti smiselnost vsebine sistema varnega upravljanja na podlagi svojih vrednot, odnosov in prepričanj, ki izhajajo iz osebnih izkušenj in jih dopolnjujejo vedenjske norme delovnega mesta in družbe. Če je sistem varnega upravljanja smiseln in obstaja kultura upoštevanja pravil, bo iz tega sledilo pravilno vedenje. Če temu ni tako, se bodo pojavile individualne interpretacije in uporabile alternativne rešitve. Te bodo temeljile na individualni oceni tveganja, pri kateri se tehtajo dejavniki, ki vplivajo na sprejete odločitve. Ocena tveganja se ne bo osredotočala samo na dejansko tveganje, ampak bo vključevala tudi dejavnike, povezane s praktičnostjo, tveganjem razkritja, napotki in ukrepi vodstva itd. Kulturo varnosti tako opredeljuje medsebojna odvisnost med sistemom varnega upravljanja, ugotavljanjem smiselnosti in vedenjem.

Merjenje kulture varnosti zahteva vpogled v te tri dejavnike in njihovo soodvisnost. Kot navedeno, ne obstaja enotno znanstveno objektivno merilo kulture varnosti. Namesto tega se lahko na podlagi teh treh dejavnikov analizirajo značilnosti, ki vplivajo na kulturo varnosti.

Lahko se na primer prouči vpliv politične izjave, kot je „najprej varnost“, in kaj ta pomeni zaposlenim – ali zaposleni dejansko verjamejo vanjo, ali vodstvo tudi kaj naredi v tej smeri, kako se sprejemajo odločitve in na podlagi česa, kako se organizacija odzove pod pritiskom itd. Podobno se lahko raziščejo drugi dejavniki, kot sta kontinuirano učenje in kritično mišljenje. Združevanje rezultatov analiz bo zagotovilo sliko sedanjega stanja kulture. Sčasoma se lahko oblikuje celovitejša slika, ki bo omogočila trdnejše ugotovitve.

Strokovnjaki in raziskovalci so zaradi lažjega razumevanja kulture varnosti v organizaciji razvili modele, ki običajno vključujejo najrazličnejše značilnosti pozitivne kulture varnosti. [Slika 4](#) prikazuje primer takšnega modela, ki temelji na nedavnem delu Inštituta za kulturo varnosti v industriji (ICSI).



Slika 4: Lastnosti kulture varnosti

- | | | |
|----|--|---|
| 1 | A shared awareness of the most important risks | Skupno ozaveščanje o najpomembnejših tveganjih |
| 2 | An interrogative culture | Interrogativna kultura |
| 3 | An integrated culture: everyone is involved | Integrirana kultura: vsi so udeleženi. |
| 4 | Sensible balance between safety by the rules and safety by taking initiatives | Smiselno ravnanje med varnostjo v skladu s pravili in varnostjo s prevzemanjem pobud. |
| 5 | Constant attention to technical barriers, SMS, human and organisational factors | Namenjanje nenehne pozornosti tehničnim oviram, sistemu varnega upravljanja, človeškim in organizacijskim dejavnikom. |
| 6 | Management leadership and the involvement of staff | Vodilna vloga in pobuda vodstva ter vključevanje delavcev. |
| 7 | A transparent and just culture | Pregledna in pravična kultura. |
| 8 | Better risk management | Boljše upravljanje tveganj. |
| 9 | Share the belief that risk is never completely under control | Strinjanje o tem, da tveganje ni nikoli popolnoma pod nadzorom. |
| 10 | Recognise that no one person has all of the knowledge needed for safety | Priznavanje, da nima nihče vsega znanja, potrebnega za varnost. |
| 11 | Anticipate as far as possible, and cope with the unexpected | Predvidevanje, kolikor je to mogoče, in obvladovanje nepričakovane. |
| 12 | Pay attention to the lifecycle of barriers, both in the design stage and in daily activities | Upoštevanje življenjskega cikla ovir že pri zasnovi in tudi pri vsakodnevnih dejavnostih. |

- | | | |
|----|---|--|
| 13 | Promote safe compliance and proactivity | Spodbujanje varnega izpolnjevanja zahtev in proaktivnosti. |
| 14 | Promote trust and freedom for people to speak their minds | Spodbujanje zaupanja in svobode, da lahko ljudje izrazijo svoje mišljenje. |
| 15 | A position on risk that goes beyond what the most frequent accidents reveal | Stališče o tveganju, ki presega tisto, kar razkrivajo najpogostejše nezgode. |

Na podlagi modela ICSI je mogoče najti povezavo med večino elementov sistema varnega upravljanja in prevladujočimi lastnostmi kulture varnosti, kot prikazuje Preglednica 6.

Preglednica 6: Odnosi med zahtevami sistema varnega upravljanja in lastnostmi kulture varnosti

<i>Elementi sistema varnega upravljanja</i>	<i>Zahteve skupnih varnostnih metod za sistem varnega upravljanja</i>	<i>Lastnosti kulture varnosti</i>
Vodenje in zavezanost	2.1	<ul style="list-style-type: none"> • Vprašujoča kultura • Pregledna in pravična kultura • Vodilna vloga in pobuda vodstva ter vključevanje delavcev
Varnostna politika	2.2	Vodilna vloga in pobuda vodstva ter vključevanje delavcev
Struktura in odgovornosti	2.3	Integrirana kultura (vsi so udeleženi)
Vključitev osebja in drugih strani	2.4	<ul style="list-style-type: none"> • Pregledna in pravična kultura • Integrirana kultura (vsi so udeleženi) • Vodilna vloga in pobuda vodstva ter vključevanje delavcev
Ocena tveganja	3.1	<ul style="list-style-type: none"> • Skupno ozaveščanje o najpomembnejših tveganjih • Namenjanje nenehne pozornosti tehničnim oviram, sistemu varnega upravljanja, človeškim in organizacijskim dejavnikom • Smiselno ravnanje med varnostjo v skladu s pravili in varnostjo s prevzemanjem pobud
Varnostni cilji in načrtovanje	3.2	-
Viri	4.1	Integrirana kultura (vsi so udeleženi)
Usposobljenost	4.2	<ul style="list-style-type: none"> • Pregledna in pravična kultura • Integrirana kultura (vsi so udeleženi)
Ozaveščenost	4.3	Skupno ozaveščanje o najpomembnejših tveganjih

<i>Elementi sistema varnega upravljanja</i>	<i>Zahteve skupnih varnostnih metod za sistem varnega upravljanja</i>	<i>Lastnosti kulture varnosti</i>
Obveščanje in sporočanje	4.4	Pregledna in pravična kultura
Dokumentirane informacije/dokumentacija sistema varnega upravljanja	4.5	Namenjanje nenehne pozornosti tehničnim oviram, sistemu varnega upravljanja, človeškim in organizacijskim dejavnikom
Integracija človeških in organizacijskih dejavnikov	4.6	-
Operativne aktivnosti	5.1	<ul style="list-style-type: none"> • Skupno ozaveščanje o najpomembnejših tveganjih • Vprašujoča kultura • Smiselno ravnanje med varnostjo v skladu s pravili in varnostjo s prevzemanjem pobud
Upravljanje sredstev	5.2	Skupno ozaveščanje o najpomembnejših tveganjih
Izvajalci, partnerji in dobavitelji	5.3	<ul style="list-style-type: none"> • Pregledna in pravična kultura • Integrirana kultura (vsi so udeleženi)
Upravljanje sprememb	5.4	-
Ravnanje v izrednih razmerah	5.5	Smiselno ravnanje med varnostjo v skladu s pravili in varnostjo s prevzemanjem pobud
Spremljanje	6.1	Vprašujoča kultura
Notranja presoja	6.2	-
Vodstveni pregled	6.3	-
Izboljšanje/izsledki na podlagi nesreč in incidentov	7.1	<ul style="list-style-type: none"> • Vprašujoča kultura • Pregledna in pravična kultura
Stalno izboljševanje	7.2	<ul style="list-style-type: none"> • Vprašujoča kultura • Pregledna in pravična kultura

Več informacij o modelu ICSI je na voljo na spletnem mestu (<http://www.icsi.eu.org>).

Primer strategije za izboljšanje kulture varnosti v železniškem prometu v velikem podjetju: program PRISME, ki se izvaja v SNCF (Francija)

Leta 2014 je podjetje SNCF po številnih hudih železniških nesrečah in zaporednih nesrečah na delovnem mestu izvedlo obsežno raziskavo pod vodstvom direktorja, da bi razumeli, kako osebje dojema varnost.

„Vprašalnik je bil sestavljen na podlagi posvetovanja dvajsetih tematskih skupin med aprilom in majem 2014. Upoštewane so bile vse dejavnosti in vse hierarhične ravni. Zaradi zagotavljanja zaupnosti je raziskavo izvajal neodvisen inštitut. Raziskava je bila skladna s standardom ISO 20252 in je temeljila na metodi CAWI

(računalniško podprto spletno anketiranje) ter je bila dostopna prek zasebnega računalnika, pametnega telefona in tablice.“

„Tematske skupine so prispevale dragocene informacije. V okviru tematskih skupin je bila zlasti opredeljena potreba po poenostavitvi dokumentacije.“

Ta pobuda se je izkazala za uspešno, saj je več kot 53 000 zaposlenih od približno 150 000 vprašancev odgovorilo na vprašalnik.

Izoblikovala se je precej soglasna opredelitev stanja s poudarkom na tem, da je treba podpirati dialog in spodbujati poročanje vseh zaposlenih. Ugotovljeno je bilo, da je nujno gonilo stalnega izboljševanja varnosti globoka sprememba kulture, ki spodbuja proaktiven odnos na vseh ravneh podjetja, ne pa pristop, ki temelji na odzivanju na posamezne dogodke.

Posledično se je najvišje vodstvo zavezalo k izvajanju **splošne varnostne politike podjetja**, katere cilj je doseči odlično raven varnosti in ki določa, da je varnost najvišja korporativna vrednota ter nepogrešljivo sredstvo za doseganje visoke ravni učinkovitosti.

Na podlagi raziskave in dodatne primerjalne analize je delovna skupina na ravni upravnega odbora pripravila ambiciozni akcijski načrt, imenovan PRISME, ki je zajemal šest elementov. Raziskava, ki je bila izvedena novembra 2015, je pokazala, da je 93 % zaposlenih naslednje elemente opredelilo kot „pomembne“ in „zelo pomembne“.

Ti elementi so:

- *razvoj proaktivnega vedenja: učenje na podlagi napak in težav;*
- *vzpostavitev sistema, ki temelji na analizi tveganja: predvideti, opredeliti in določiti prednostne ukrepe;*
- *nadzor nad vmesniki: preprečevanje razdrobljenosti nalog in boljše sodelovanje;*
- *poenostavitev procesov, dokumentacije in načinov obratovanja: njihova prilagoditev dejanskemu delu za povečanje učinkovitosti;*
- *ustvariti ugodno okolje na vodstveni ravni, da bi bili vsi osebno vključeni: za omejitev tveganja nesreč na čim nižjo raven;*
- *pridobitev orodij in inovativne opreme: za zagotovitev sodobnih delovnih metod za vse, varnega okolja in varne mreže.*

V okviru programa PRISME so se izvajali naslednji konkretni ukrepi:

- *enodnevno usposabljanje o človeških in organizacijskih dejavnih za 8000 vodstvenih delavcev;*
- *razvoj in spodbujanje pravične in poštene kulture;*
- *izboljšanje komunikacijskih in obveščevalnih orodij (dva meseca varnosti, kazalniki, bilten o varnosti);*
- *pregled sistema varnega upravljanja in varnostnih pravil;*
- *izboljšanje analize tveganja za boljšo obravnavo sistemskih vidikov.*

Trenutno se izvaja ocena učinkovitosti programa, medtem pa je bilo opredeljenih že več koristi:

- *izboljšanje kakovosti preiskav incidentov ob upoštevanju organizacijskih dejavnikov;*
- *izboljšanje spontanega poročanja o skorajšnjih nesrečah;*
- *izboljšanje komunikacije.*

Vedenje vodstva je z vidika delavcev bolj proaktivno in zagotavlja več podpore.

Priloga 5 – Človeški in organizacijski dejavniki

Uvod v človeške in organizacijske dejavnike

Človeški in organizacijski dejavniki so multidisciplinarno področje, ki se osredotoča na to, kako okrepiti varnost, izboljšati uspešnost in povečati zadovoljstvo uporabnikov. Človeški in organizacijski dejavniki so pristop, osredotočen na uporabnika, kar pomeni, da zasnova temelji na izrecnem razumevanju uporabnikov, nalog in okolij. Izhodiščna točka so vedno zmožnosti in omejitve uporabnika ter kako nanje vplivajo sistemi med izvajanjem naloge in kako so združljive z njimi. Cilj je opredeliti, kako najbolj varno in učinkovito opraviti nalogo. Poudarek je na uporabnosti. Človeški in organizacijski dejavniki se uporabljajo kot proaktivno sredstvo za zagotavljanje dobrih procesov zasnove in odzivno sredstvo za opredelitev ključnih vprašanj, ko kaj gre narobe.

Pri zasnovi novih vozil na primer ne zadostuje samo uporaba konstrukcijskih standardov. Vključiti bi bilo treba tudi strojevodje, sprevodnike in vzdrževalce, ki bi prispevali svoje izkušnje in razumevanje tega, kako nalogo opraviti varno in učinkovito. To je lahko na primer povezano s težavami na določeni postaji ali progi, dostopnostjo in dostopom za vzdrževalce, prednostnim razvrščanjem nalog v kabini, komunikacijskimi zahtevami ali vedenjem potnikov na postajah.

Vključitev znanja in izkušenj različnih upravljavcev se najbolje doseže s ponavljajočim se procesom, pri katerem uporabnik redno ocenjuje zasnovo in razvoj vlaka, medtem ko zasnova in razvoj stalno napredujeta. To pomaga preprečiti najpogostejše napake v procesu zasnove, in sicer, da je poudarek na interakciji človeka s posameznimi sistemi namesto na izvajanju nalog na splošno. Na primer, različni dobavitelji imajo različne zamisli, kako je treba prednostno razvrstiti alarme, toda brez celovite perspektive je uporabnik na koncu preplavljen z veliko količino informacij, ki imajo le majhen pomen za samo izvedbo naloge. Nesmiselno je zagotavljati informacije zgolj zato, ker tehnična zasnova to omogoča, če uporabnik teh informacij sploh ne potrebuje. Analiza človeških in organizacijskih dejavnikov pomaga razlikovati med informacijami, ki so nujno potrebne, in informacijami, ki bi jih bilo dobro imeti.

Človeški in organizacijski dejavniki vključujejo sistematični vidik, kar pomeni, da ne obravnavajo zgolj samih človeških, tehnoloških in organizacijskih dejavnikov, ampak poudarjajo tudi interakcije med različnimi dejavniki. Če je bil na primer strojevodja udeležen v incidentu zaradi neupoštevanja signala ob nevarnosti, predlagani dejavniki, ki jih je treba preiskati, (med drugim) vključujejo npr.: utrujenost, kognitivno preobremenitev, usposobljenost itd. (človeški dejavniki), vpliv tehnologije na učinkovitost, kot so vmesniki med človekom in sistemom, postavitev, namestitve signala (tehnološki dejavniki), vpliv organizacije na učinkovitost, kot so usposabljanje, sistem varnega upravljanja, organizacijske prednostne naloge (organizacijski dejavniki), ter interakcijo med temi tremi področji, kot je vpliv javnega naročanja na zasnovo ali upravljanje sprememb z uvedbo nove zasnove.

Metode se oblikujejo z upoštevanjem številnih različnih področij, na primer eksperimentalne psihologije, industrijskega inženiringa, organizacijske psihologije, sociologije, poslovne ekonomije, kognitivnega inženiringa, ergonomije, računalniških znanosti in varnostnega inženiringa. Ker je pri človeških in organizacijskih dejavnikih poudarek na uporabniku, se pogosto uporablja metoda analize nalog. Analiza nalog oblikovalcu omogoči razumevanje samih nalog, ki jih je treba opraviti, njihove umestitve v sisteme, s katerimi je uporabnik v interakciji, in organizacijskih pogojev, ki vplivajo na uspešnost opravljanja nalog. Na podlagi analize nalog se lahko opravi nadaljnja analiza, kot so interakcija med človekom in sistemom, delovna obremenitev, človekova zanesljivost/tveganje, antropometrične in biometrične analize. Bistveno je zagotoviti, da ima uporabnik najboljše možno delovno okolje za varno in učinkovito izvajanje nalog.

V naslednjih virih je na voljo več informacij o človeških in organizacijskih dejavnikih:

- Salvendy, G., *Handbook of Human Factors and Ergonomics (Priročnik o človeških dejavnikih in ergonomiji)*, Wiley & Sons, New Jersey, 2012. ISBN-13: 978-0470528389.

- Wickens, C. D., Lee, J. D., Liu, Y., in Gordon Becker, S. E, *An Introduction to Human Factors Engineering (Uvod v inženiring človeških dejavnikov)*, Pearson Education, New Jersey, 2004. ISBN-13: 978-0131837362.

Strategija za podporo integraciji človeških in organizacijskih dejavnikov v sistem varnega upravljanja

Organizacija mora oblikovati strategijo, da se človeški dejavniki, znanje, metode in na človeka osredotočen pristop sistematično in dosledno uporabljajo za ustrezne procese v organizaciji. Tak pristop pomeni prednostno upoštevanje potreb, zmogljivosti in vedenja ljudi, nato pa oblikovanje sistema na temelju teh potreb, zmogljivosti in vedenj.

Strategija upoštevanja človeških in organizacijskih dejavnikov lahko zajema elemente, ki se navezujejo na:

Vodenje

- *Vodenje in zavezanost vodstva:*
 - *zavezanost vodstva človeškim in organizacijskim dejavnikom je jasno navedena v politikah in ciljih;*
 - *na voljo je proces/smernica, ki prikazuje, kako bi bilo treba človeške in organizacijske dejavnike uporabljati v praksi;*
 - *človeški in organizacijski dejavniki so sestavni del procesa zasnove in vodenja projektov.*
- *Varnostna politika:*
 - *varnostna politika jasno določa, da bi bilo treba vidik človeških in organizacijskih dejavnikov upoštevati v vseh procesih v zvezi z varnostjo.*
- *Organizacijske vloge, odgovornosti in pristojnosti:*
 - *jasno opredeljene vloge, odgovornosti in pristojnosti strokovnjaka za človeške in organizacijske dejavnike;*
 - *vzpostavljen je proces v zvezi s tem, kako strokovnjaki za človeške in organizacijske dejavnike redno sodelujejo v projektih in procesih.*

Načrtovanje

- *Ukrepi za obravnavo tveganj:*
 - *opis, kako se vidik človeških in organizacijskih dejavnikov upošteva v analizah tveganj;*
 - *vkjučitev strokovnjakov za človeške in organizacijske dejavnike v analize tveganj.*

Podpora

- *Viri in usposobljenost:*
 - *sistematični pristop za zagotovitev, da je usposobljenost za človeške in organizacijske dejavnike vključena v ustrezne vloge na podlagi analize potreb;*
 - *dodelijo se čas in viri, da se zagotovi izpolnjevanje zahtev za človeške in organizacijske dejavnike.*
- *Ozaveščenost:*
 - *univerzalna seznanjenost v organizaciji s sistematičnim pristopom, da se zagotovi usposobljenost ustreznih vlog za človeške in organizacijske dejavnike.*

Obratovanje

- *Načrtovanje in nadzor obratovanja:*
 - *človeški in organizacijski dejavniki se upoštevajo v načrtovanju obratovanja.*
- *Upravljanje sredstev:*
 - *organizacija ima oblikovane smernice za uporabo na človeka osredotočenega pristopa v vseh fazah življenjskega cikla.*
- *Upravljanje sprememb:*
 - *človeški in organizacijski dejavniki se bodo vedno ocenjevali kot del procesa upravljanja sprememb.*

Ocena uspešnosti

- *Spremljanje:*
 - *uspešnost na področju varnosti se ocenjuje sistematično glede na strategijo za človeške in organizacijske dejavnike.*

Izboljšave

- *Izsledki na podlagi nesreč in incidentov:*
 - *v procesu preiskovanja nesreč se uporabljajo strokovno znanje in metode s področja človeških in organizacijskih dejavnikov;*
 - *določena je metodologija za preiskovanje na podlagi znanja in metod s področja človeških in organizacijskih dejavnikov;*
 - *na voljo je program usposabljanja za preiskovalce nesreč in incidentov, pri katerem se uporablja vidik človeških in organizacijskih dejavnikov.*
- *Stalno izboljševanje:*
 - *postopek za stalno izboljševanje procesov organizacije za upravljanje človeških in organizacijskih dejavnikov.*

Priloga 6 – Opredelitev pojmov

Uporaba modalnih glagolov v dokumentu, kot so „morati“, „bi bilo treba“ ali „naj“, kaže, da obstajajo pravne zahteve, ki jih je treba izpolnjevati.

Nesreča	Nehoteni ali nenamerni nepričakovani dogodek ali posebni niz takih dogodkov, ki imajo škodljive posledice; nesreče se razvrščajo v naslednje kategorije: trčenja, iztirjenja, nesreče na nivojskih prehodih, nesreče, ki vključujejo tirna vozila med gibanjem in v katerih so udeležene osebe, požari in druge (Direktiva (EU) 2016/798).
Območje obratovanja	Omrežje ali omrežja v eni ali več državah članicah, kjer namerava prevoznik v železniškem prometu delovati (Direktiva (EU) 2016/798).
Upravljanje sredstev	Pristop, ki ga uporablja organizacija, da zagotovi varnost, ustreznost namenu in komercialno donosnost fizičnih sredstev od zasnove in konstrukcije, v celotnem življenjskem ciklu, do razgradnje.
Presoja	Sistematični, neodvisni in dokumentirani proces za pridobitev dokazov presoje in objektivno ocenjevanje, da se ugotovi obseg izpolnjevanja meril presoje (ISO 9000).
Značaj delovanja	Opredelitev delovanja glede na obseg, vključno z zasnovo in izgradnjo infrastrukture, vzdrževanjem infrastrukture, načrtovanjem prometa, upravljanjem in nadzorovanjem prometa, in glede na uporabo železniške infrastrukture, vključno z vlaki konvencionalne in/ali visoke hitrosti, prevozom potnikov in/ali blaga.
Usposobljenost	Sposobnost uporabe znanja in veščin za doseg načrtovanih rezultatov (ISO 9000).
Stalno izboljševanje	Ponavljajoča se dejavnost za izboljšanje uspešnosti (tj. merljiv rezultat) (ISO 9000).
Upravljanje dokumentov	Proces (ali postopek) za opredelitev, ustvarjanje, vzdrževanje, upravljanje, shranjevanje in hrambo dokumentiranih informacij.
Velikost delovanja	<p>V zvezi z obratovanjem železnic, ki ga izvajajo prevozniki v železniškem prometu, velikost, ki jo označujejo število potnikov in/ali količina blaga in predvidena velikost prevoznika v železniškem prometu glede števila zaposlenih v železniškem sektorju (tj. kot mikro, malo, srednje ali veliko podjetje) (Direktiva (EU) 2016/798).</p> <p>V zvezi z obratovanjem železnic, ki ga izvajajo upravljavci infrastrukture, velikost, ki jo označujeta dolžina železniških prog in predvidena velikost upravljavca infrastrukture glede števila zaposlenih v železniškem sektorju (Uredba (EU) 2018/762).</p>
Nevarnost	Stanje, ki bi lahko privedlo do nesreče (Uredba (EU) št. 402/2013).
Človeški in organizacijski dejavniki	Vse značilnosti učinkovitosti ljudi in organizacijskih vidikov, ki jih je treba upoštevati, da se zagotovita varnost in učinkovitost sistema ali organizacije v celotnem življenjskem ciklu.
Pristop, osredotočen na človeka	Pristop, pri katerem se prednostno upoštevajo potrebe, zmogljivosti in vedenje ljudi, nato pa oblikovanje za uvedbo teh potreb, zmogljivosti in vedenj.
Incident	Dogodek, razen nesreče ali resne nesreče, ki vpliva ali bi lahko vplival na varnost obratovanja železnic (Direktiva (EU) 2016/798). To vključuje neposredno nevarnost nesreče.

Upravljavec infrastrukture	Vsak organ ali podjetje, ki je pristojno oziroma odgovorno zlasti za vzpostavitev, upravljanje in vzdrževanje železniške infrastrukture, vključno z upravljanjem prometa, vodenjem-upravljanjem ter signalizacijo; naloge upravljavca infrastrukture na železniškem omrežju ali na delu omrežja so lahko dodeljene različnim organom ali podjetjem (Direktiva 2012/34/EU).
Zainteresirana stran	Oseba ali organizacija, ki lahko vpliva na odločitev ali dejavnost (ISO 9000) v zvezi s sistemom varnega upravljanja ali lahko odločitev ali dejavnost vpliva nanjo ali občuti, da vpliva nanjo.
Preiskava	Postopek, ki se izvaja zaradi preprečevanja nesreč in incidentov, kar vključuje zbiranje in analizo informacij, pripravo zaključkov, vključno z odkrivanjem vzrokov, ter, kadar je to primerno, pripravo varnostnih priporočil (Direktiva (EU) 2016/798).
Sistem upravljanja	Sklop medsebojno povezanih ali medsebojno delujočih elementov organizacije za opredelitev politik in ciljev ter procesov za doseg teh ciljev (ISO 9000).
Spremljanje	Ukrepi, ki jih zagotovijo prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture ali subjekti, zadolženi za vzdrževanje, da preverijo, ali se njihov sistem za upravljanje pravilno uporablja in je učinkovit (Uredba (EU) št. 1078/2012).
Nacionalni predpis	Vsi zavezujoči predpisi, sprejeti v državi članici, ne glede na to, kateri organ jih je izdal, ki vsebujejo zahteve v zvezi z varnostjo železnic ali tehnične zahteve, razen tistih, določenih v predpisih Unije ali mednarodnih predpisih, in ki se v zadevni državi članici uporabljajo za prevoznike v železniškem prometu, upravljavce infrastrukture ali tretje osebe (Direktiva (EU) 2016/798).
Proces	Sklop medsebojno povezanih ali medsebojno delujočih dejavnosti, ki pretvarja vložke v rezultate (ISO 9000).
Železniška infrastruktura	Objekti, ki so potrebni za obratovanje železnice, tudi: <ul style="list-style-type: none"> • železniški tiri in povezane tirne strukture; • oskrbovalne ceste, signalizacijski sistemi, komunikacijski sistemi, vozni park; • nadzorni sistemi, sistemi za nadzor vlakov in sistemi upravljanja podatkov; • obvestila in znaki; • oskrba z električno energijo in sistemi za električno vleko; • povezane stavbe, delavnice, depoji in ranžirne postaje in • naprave, stroji in oprema.
Prevoznik v železniškem prometu	Prevoznik v železniškem prometu, kot je opredeljen v točki (1) člena 3 Direktive 2012/34/EU, in vsako drugo javno ali zasebno podjetje, katerega dejavnost je prevoz blaga in/ali potnikov v železniškem prometu, pri čemer mora prevoznik zagotoviti vleko, vključno s prevozniki, ki zagotavljajo samo vleko (Direktiva (EU) 2016/798). Vsako javno ali zasebno podjetje, ki je imetnik licence v skladu s to direktivo, katerega glavna poslovna dejavnost je opravljanje storitev prevoza blaga in/ali potnikov v železniškem prometu, pri čemer mora prevoznik zagotoviti vleko; ta izraz vključuje tudi prevoznike, ki opravljajo samo vleko (Direktiva 2012/34/EU).

Tveganje	Pogostost pojavnosti nesreč in motenj, pri katerih nastane škoda (zaradi nevarnosti), ter stopnjo resnosti te škode (Uredba (EU) št. 402/2013).
Analiza tveganja	Sistematična uporaba vseh razpoložljivih informacij za prepoznavanje nevarnosti in oceno tveganja (Uredba (EU) št. 402/2013).
Ocena tveganja	Celovit postopek, ki obsega analizo in ovrednotenje tveganja (Uredba (EU) št. 402/2013).
Ovrednotenje tveganja	Postopek, ki temelji na analizi tveganja, s katerim se ugotovi, ali je bila dosežena sprejemljiva raven tveganja (Uredba (EU) št. 402/2013).
Upravljanje tveganj	Sistematična uporaba politik, postopkov in praks upravljanja za analizo, ovrednotenje in upravljanje tveganj (Uredba (EU) št. 402/2013).
Kultura varnosti	Medsebojno delovanje med zahtevami sistema varnega upravljanja in tega, kako ljudje te zahteve razumejo na podlagi njihovega odnosa, vrednot in prepričanj ter dejanskega početja, kot je razvidno iz njihovih odločitev in ravnanj. Za pozitivno kulturo varnosti je značilno, da se vodje in posamezniki skupaj zavežejo, da bodo vedno ravnali varno, zlasti pri spoprijemanju s konkurenčnimi cilji (Uredba (EU) 2018/762).
Cilj	Rezultat, ki ga je treba doseči. Varnostni cilj mora biti specifičen, merljiv, dosegljiv, realističen in časovno določen. Zastaviti ga je treba na ustreznih funkcijah in ravneh v organizaciji.
Partner	Gospodarski subjekt, s katerim je drug gospodarski subjekt oblikoval neko obliko zaveznitva. Ta odnos je lahko pogodbeni, izključna obveznost, v okviru katere se oba subjekta zavežeta, da se ne bosta povezala s tretjimi osebami.
Partnerstvo	Ureditev, pri kateri se strani, znane kot partnerji, dogovorijo o sodelovanju za uveljavljanje skupnih interesov.
Sistem varnega upravljanja	Organizacija, ureditev in postopki, ki jih je vzpostavil upravljavec infrastrukture ali prevoznik v železniškem prometu, da bi zagotovil varno upravljanje svojih dejavnosti (Direktiva (EU) 2016/798).
Najvišje vodstvo	Oseba ali skupina oseb, ki usmerja in nadzoruje organizacijo na najvišji ravni (ISO 9000).
Vrsta dejavnosti	Vrsta, ki jo označuje potniški promet, vključno s prevozom visokih hitrosti ali brez njega, tovorni promet, vključno s prevozom nevarnega blaga ali brez njega, in samo ranžiranje (Direktiva (EU) 2016/798).