

Železničný systém,  
ktorý je pre spoločnosť lepší.

## Príručka

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

	<i>Vypracoval/-a</i>	<i>Overil</i>	<i>Schválil</i>
<i>Meno</i>	S. D'ALBERTANSON C. LAGAIZE DAVOINE A. PATACCHINI	M. SCHITTEKATTE	B. ACCOU
<i>Funkcia</i>	projektový úradník	vedúci tímu	vedúci oddelenia
<i>Dátum</i>	26. 04. 2021		
<i>Podpis</i>			

#### História dokumentu

<i>Verzia</i>	<i>Dátum</i>	<i>Poznámky</i>
1.0	29. 06. 2018	Konečná verzia určená na zverejnenie
1.1	10. 07. 2018	Aktualizovaný Obrázok 2, pridaný titulok pre Obrázok 3
1.2	04. 09. 2018	Aktualizovaný Obrázok 2
1.3	26. 04. 2021	Zmeny s cieľom zohľadniť zmeny v ustanoveniach nariadenia o ECM, vytvoriť vhodné odkazy na európsky model kultúry železničnej bezpečnosti agentúry, ako aj skúsenosti a niektoré všeobecné opravy textu.

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

## 0 Úvod

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

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

### 0.1 Účel príručky

Účelom tejto príručky je poskytnúť:

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

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

### 0.2 Komu je určená táto príručka?

Tento dokument je určený:

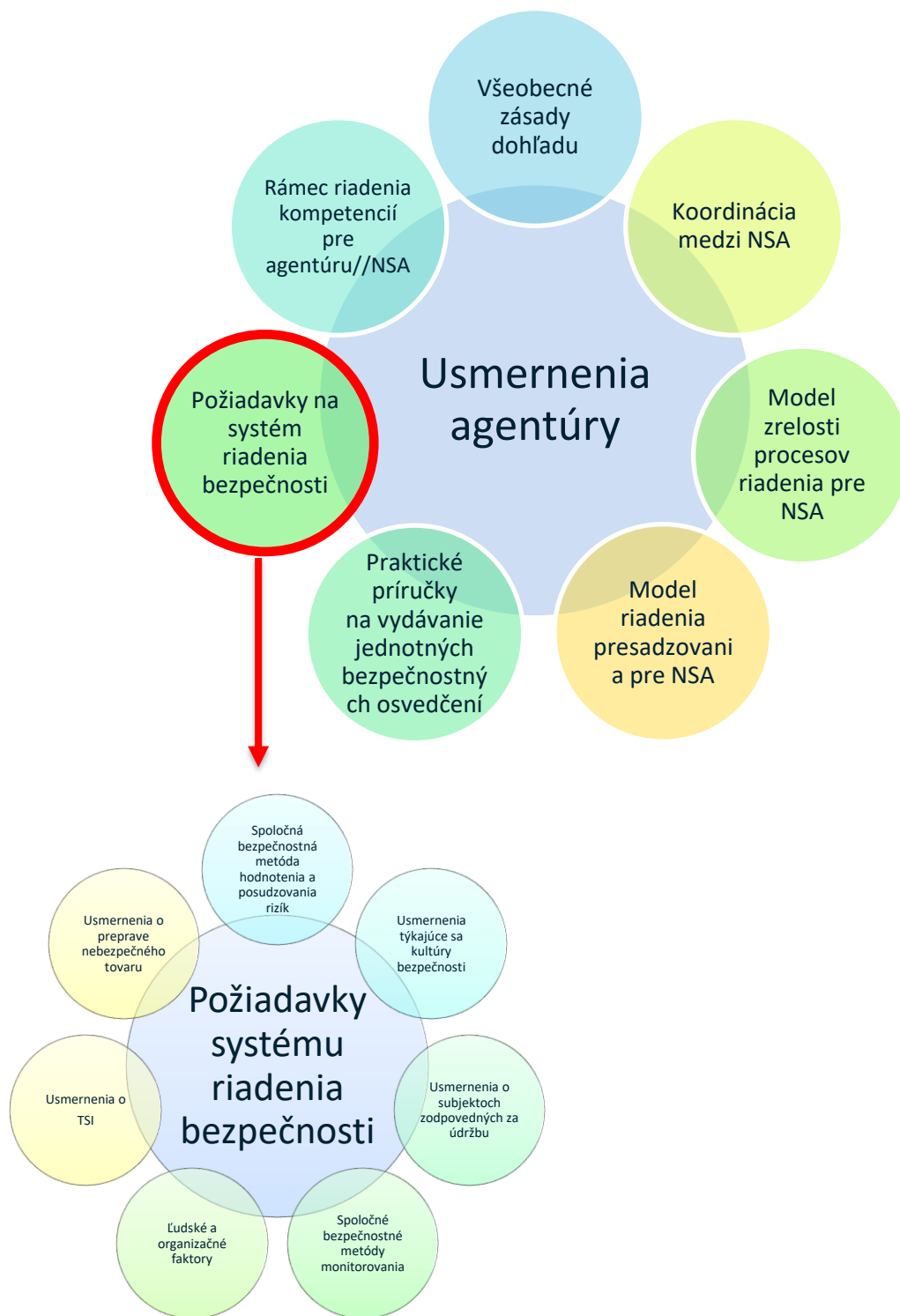
- *vnútroštátnym bezpečnostným orgánom a Železničnej agentúre Európskej únie pri posudzovaní súladu systému riadenia bezpečnosti železničných podnikov s príslušnými požiadavkami na systém riadenia bezpečnosti, a pri vykonávaní dohľadu zo strany vnútroštátnych bezpečnostných orgánov,*
- *vnútroštátnym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

### 0.3 Rozsah pôsobnosti

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

### 0.4 Štruktúra príručky

Tento dokument je súčasťou zhrnutia usmernenia agentúry, ktoré podporuje železničné podniky, manažérov infraštruktúry, vnútroštátne bezpečnostné orgány a agentúru pri plnení ich úloh a vykonávaní ich povinností v súlade so [smernicou \(EÚ\) 2016/798](#).



Obrázok 1: Prehľad usmernení agentúry

Informácie uvedené v tejto príručke budú doplnené o konkrétne usmernenia vnútroštátnych bezpečnostných orgánov, v ktorých budú opísané a vysvetlené notifikované vnútroštátne právne predpisy platné pre zamýšľanú oblasť činnosti a dokumenty, ktoré budú poskytnuté v žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie s cieľom dodržať ustanovenia článku 10 ods. 3 písm. b) a článku 10 ods. 8 [smernice \(EÚ\) 2016/798](#) (pozri tiež *Praktickú príručku agentúry o vydávaní jednotných bezpečnostných osvedčení*). Pre manažérov

infraštruktúry by táto príručka mala byť doplnkom k príručke, ktorú podľa článku 12 ods. 1 [smernice \(EÚ\) 2016/798](#) k požiadavkám pre bezpečnostné povolenia vydajú vnútroštátne bezpečnostné orgány.

Notifikované vnútroštátne právne predpisy sú iba tie predpisy, ktoré členský štát oznámil Komisii. V súlade s odôvodnením 12 [smernice \(EÚ\) 2016/798](#) sa očakáva, že počet notifikovaných vnútroštátnych predpisov bude postupne klesať. Bud' budú znovu nahradené opatreniami stanovenými v technických špecifikáciách interoperability, iných nariadeniach EÚ alebo v podnikových predpisoch. Podnikové predpisy alebo normy budú primerane posúdené prostredníctvom súladu s technickými špecifikáciami interoperability týkajúcimi sa subsystému prevádzka a riadenie dopravy železničnej siete v Európskej únii (ďalej len „TSI OPE“), ktoré sú zohľadnené formou požiadaviek na systém riadenia bezpečnosti vysvetlených v tejto príručke.

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

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

## 0.5 Časť 1 smerníc ISO/IEC a konsolidovaný doplnok ISO

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

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

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

Ak používanie štruktúry na vysokej úrovni zabezpečuje konzistentný postoj k normám systému riadenia ISO, treba zdôrazniť, že uvedené spoločné bezpečnostné metódy sú predpisy, ktoré slúžia predovšetkým na účely vnútroštátnych bezpečnostných orgánov alebo agentúry pri posudzovaní žiadostí o vydanie bezpečnostných osvedčení alebo bezpečnostných povolení. Posudzovanie jednotných bezpečnostných osvedčení alebo bezpečnostných povolení bude ako také v rozpore s požiadavkami na systém riadenia bezpečnosti a nie so samotnou štruktúrou na vysokej úrovni ISO. Inými slovami, normy ISO sú založené na dobrovoľnej certifikácii, ale v niektorých právnych rámcoch sa stanovuje, že musia poskytovať predpoklad zhody s platnými predpismi, ktorými sa riadi konkrétna oblasť. Neexistuje žiadne ustanovenie, ktoré by pre normy ISO

stanovovalo predpoklad zhody s požiadavkami uvedenými v [smernici \(EÚ\) 2016/798](#) alebo s [nariadením \(EÚ\) 2018/762](#).

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

## 0.6 Účel systému riadenia bezpečnosti

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

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

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

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

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

Žiadateľ musí svoj systém riadenia bezpečnosti navrhnuť tak, aby spĺňal požiadavky stanovené v článku 9 [smernice \(EÚ\) 2016/798](#) s cieľom zaručiť bezpečné riadenie svojej prevádzky. Na tento účel musí preukázať súlad s požiadavkami stanovenými v prílohe I a II k [nariadeniu \(EÚ\) 2018/762](#). Tieto požiadavky sú nastavené tak, aby poskytli komplexný obraz o systéme riadenia bezpečnosti organizácie podľa cyklu naplánovania, realizácie, overenia a vykonania (PDCA). Bude potrebné, aby žiadateľ zväzil každú jednotlivú požiadavku, ako aj spôsob, akým spolu ladia, aby vytvoril ucelený systém riadenia bezpečnosti, ktorým sa riadia príslušné riziká.

## 0.7 Systém riadenia bezpečnosti a procesný prístup

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

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

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

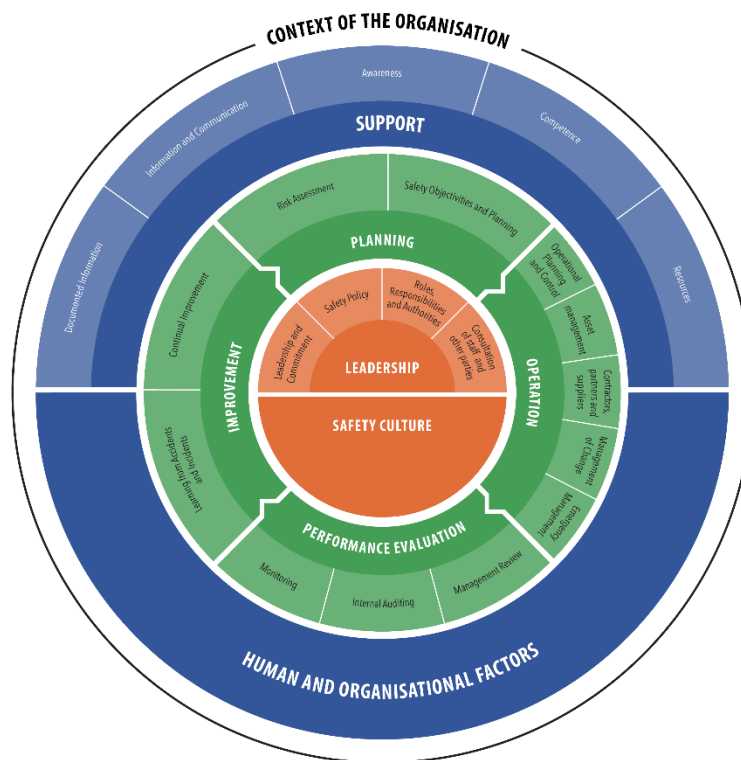
Možno si všimnúť, že prvky systému riadenia bezpečnosti uplatňujú cyklus „naplánuj, realizuj, over a vykonaj“ (PDCA) (pozri Obrázok 2). Konceptia PDCA odráža funkčné vzťahy medzi hlavnými prvkami systému riadenia bezpečnosti:

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

Tento hlavný proces PDCA dopĺňajú iné prvky systému riadenia bezpečnosti:

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





Obrázok 2: Systém riadenia bezpečnosti železníc

## 0.8 Systém riadenia bezpečnosti, ľudské a organizačné faktory a kultúra bezpečnosti

Ľudské a organizačné faktory integrujú poznatky z oblasti spoločenských vied, ako sú veda o riadení, psychológia, sociológia, veda o dizajne, politická veda, s cieľom rozšíriť rozsah skúmania a vyšetovania pri zohľadnení organizačných, inštitucionálnych, kultúrnych alebo politických prispievateľov k bezpečnosti. Podľa Medzinárodnej asociácie pre ergonómiu je ergonómia (alebo ľudské faktory) vedeckou disciplínou, ktorej predmetom je pochopenie interakcií medzi ľuďmi a inými prvkami systému, a povelaním, pri ktorom sa uplatňuje teória, zásady, údaje a iné metódy navrhovania s cieľom optimalizovať dobré podmienky pre ľudí a celkovú výkonnosť systému (pozri aj definíciu v prílohe 6).

Pojem „organizačné“ sa zaviedol s cieľom zdôrazniť celkovú organizačnú a nielen individuálnu úroveň analýzy, hoci organizácie sú samozrejme zložené z jednotlivcov.

Skúmanie ľudských a organizačných faktorov je súčasťou procesu riadenia bezpečnosti, pričom (pozitívna) kultúra bezpečnosti je súčasťou výsledku (alebo výstupu) tohto procesu.

Kultúra bezpečnosti je súbor vzorov správania a myslenia, ktorý je vo veľkej miere spoločný v rámci organizácie, pokiaľ ide o riadenie závažných rizík súvisiacich s ich činnosťou. To samozrejme znamená, že v rámci organizácie môžu fungovať viaceré kultúry založené na otázkach, ako je úloha práce, geografia alebo iné spoločné hodnoty. Kultúra bezpečnosti ako taká sa vytvára na dennej báze prostredníctvom interakcií medzi subjektmi v kontexte organizácie, v prípade ktorej je potrebné, aby sa prispôbovala svojmu prostrediu (pozri aj definíciu v prílohe 6).

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

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

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

Agentúra spolu so zástupcami sektora vypracovala [európsky model kultúry železničnej bezpečnosti \(ERSCM\)](#), ktorý je znázornený v prílohe 4 (preklady usmernenia k ERSCM vo všetkých jazykoch EÚ sa nachádzajú na webovej stránke Železničnej agentúry Európskej únie, odkaz sa nachádza v prílohe 4). V celom dokumente sú príslušne vysvetlené ľudské a organizačné faktory a základné charakteristiky, o ktorých je známe, že prispievajú k pozitívnej kultúre bezpečnosti. Okrem toho sa v prílohe 4 a prílohe 5 poskytujú čitateľovi ďalšie užitočné informácie, aby organizácia mohla vypracovať svoje vlastné stratégie. Čitateľom pripomíname, že pri podpore svojich právnych povinností môžu využiť vlastné modely kultúry bezpečnosti.

## 0.9 Podporné dôkazy a zdokumentované informácie

Z uvedených dôvodov tento dokument obsahuje určité informácie o dôkazoch, ktoré má žiadateľ (t. j. železničný podnik alebo manažér infraštruktúry) poskytnúť pri podávaní žiadosti o bezpečnostné osvedčenie alebo bezpečnostné povolenie bez toho, aby bolo presne uvedené, čo by sa malo predložiť. Pre každú požiadavku sú uvedené informácie o dôkazoch, ktoré by mal žiadateľ poskytnúť, spolu s príslušným odkazom na danú požiadavku. Ďalej je uvedených niekoľko príkladov toho, ako by tieto dôkazy mohli vyzeráť v praxi. Treba si uvedomiť, že príklady sú uvedené ako pomôcka na pochopenie a nie sú jediným prostriedkom na preukázanie dodržiavania predpisov, ani nepredstavujú úplný zoznam možných alternatív. Okrem toho treba pochopiť, že žiadateľ pri podávaní žiadosti opisuje, ako spĺňa jednotlivé požiadavky. Posudzovateľ alebo žiadateľ môže požiadať alebo poskytnúť ako dôkaz typ informácií navrhnutých na objasnenie alebo posilnenie toho, ako sú splnené. Pre žiadateľa a posudzovateľa je najdôležitejším bodom každej požiadavky zabezpečiť, aby boli vyhlásenia týkajúce sa dodržiavania predpisov prepojené s odkazmi, ktorými sa vysvetľuje, kde sa nachádzajú ďalšie dôkazy na podporu uvedených bodov. Snahou v časti s príkladmi pre každú požiadavku je ukázať, ako by tento materiál, na ktorý sa odkazuje, mohol vyzeráť.

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

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

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

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

## 0.10 Odkazy na iné nariadenia EÚ a platné právne požiadavky

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

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

Železničný systém,  
ktorý je pre spoločnosť lepší.

## Obsah

0	Úvod .....	3
0.1	Účel príručky .....	3
0.2	Komu je určená táto príručka? .....	3
0.3	Rozsah pôsobnosti .....	4
0.4	Štruktúra príručky .....	4
0.5	Časť 1 smerníc ISO/IEC a konsolidovaný doplnok ISO .....	6
0.6	Účel systému riadenia bezpečnosti .....	7
0.7	Systém riadenia bezpečnosti a procesný prístup .....	8
0.8	Systém riadenia bezpečnosti, ľudské a organizačné faktory a kultúra bezpečnosti .....	9
0.9	Podporné dôkazy a zdokumentované informácie .....	10
0.10	Odkazy na iné nariadenia EÚ a platné právne požiadavky .....	11
1	Kontext organizácie .....	17
1.1	Regulačná požiadavka .....	17
1.2	Účel .....	17
1.3	Vysvetlivky .....	17
1.4	Dôkazy .....	19
1.5	Príklady dôkazov .....	20
1.6	Odkazy a normy .....	21
1.7	Otázky dohľadu .....	21
2	Vodcovstvo .....	22
2.1	Vodcovstvo a záväzok .....	22
2.1.1	Regulačná požiadavka .....	22
2.1.2	Účel .....	22
2.1.3	Vysvetlivky .....	23
2.1.4	Dôkazy .....	23
2.1.5	Príklady dôkazov .....	24
2.1.6	Odkazy a normy .....	25
2.1.7	Otázky dohľadu .....	25
2.2	Bezpečnostná politika .....	26
2.2.1	Regulačná požiadavka .....	26
2.2.2	Účel .....	26
2.2.3	Vysvetlivky .....	26
2.2.4	Dôkazy .....	26
2.2.5	Príklady dôkazov .....	27
2.2.6	Otázky dohľadu .....	27
2.3	Organizačné úlohy, povinnosti, zodpovednosti a oprávnenia .....	29

2.3.1	Regulačná požiadavka .....	29
2.3.2	Účel .....	29
2.3.3	Vysvetlivky.....	29
2.3.4	Dôkazy .....	30
2.3.5	Príklady dôkazov .....	31
2.3.6	Odkazy a normy .....	31
2.3.7	Otázky dohľadu .....	32
2.4	Konzultácie so zamestnancami a inými stranami .....	33
2.4.1	Regulačná požiadavka .....	33
2.4.2	Účel .....	33
2.4.3	Vysvetlivky.....	33
2.4.4	Dôkazy .....	34
2.4.5	Príklady dôkazov .....	34
2.4.6	Otázky dohľadu .....	34
3	Plánovanie.....	35
3.1	Opatrenia na riešenie rizík .....	35
3.1.1	Regulačná požiadavka .....	35
3.1.2	Účel .....	35
3.1.3	Vysvetlivky.....	36
3.1.4	Dôkazy .....	38
3.1.5	Príklady dôkazov .....	38
3.1.6	Odkazy a normy .....	39
3.1.7	Otázky dohľadu .....	40
3.2	Bezpečnostné ciele a plánovanie .....	41
3.2.1	Regulačná požiadavka .....	41
3.2.2	Účel .....	41
3.2.3	Vysvetlivky.....	41
3.2.4	Dôkazy .....	42
3.2.5	Príklady dôkazov .....	42
3.2.6	Otázky dohľadu .....	43
4	Podpora.....	44
4.1	Zdroje .....	44
4.1.1	Regulačná požiadavka .....	44
4.1.2	Účel .....	44
4.1.3	Vysvetlivky.....	44
4.1.4	Dôkazy .....	44
4.1.5	Príklady dôkazov .....	44
4.1.6	Otázky dohľadu .....	45
4.2	Kompetencie .....	46
4.2.1	Regulačná požiadavka .....	46
4.2.2	Účel .....	46
4.2.3	Vysvetlivky.....	47
4.2.4	Dôkazy .....	47
4.2.5	Príklady dôkazov .....	48

4.2.6	Odkazy a normy .....	50
4.2.7	Otázky dohľadu .....	50
4.3	Informovanosť.....	51
4.3.1	Regulačná požiadavka .....	51
4.3.2	Účel .....	51
4.3.3	Vysvetlivky.....	51
4.3.4	Dôkazy .....	51
4.3.5	Príklady dôkazov .....	51
4.3.6	Otázky dohľadu .....	52
4.4	Informácie a komunikácia .....	53
4.4.1	Regulačná požiadavka .....	53
4.4.2	Účel .....	53
4.4.3	Vysvetlivky.....	53
4.4.4	Dôkazy .....	54
4.4.5	Príklady dôkazov .....	54
4.4.6	Otázky dohľadu .....	56
4.5	Zdokumentované informácie.....	57
4.5.1	Regulačná požiadavka .....	57
4.5.2	Účel .....	58
4.5.3	Vysvetlivky.....	58
4.5.4	Dôkazy .....	59
4.5.5	Príklady dôkazov .....	59
4.5.6	Odkazy a normy .....	61
4.5.7	Otázky dohľadu .....	61
4.6	Integrácia ľudských a organizačných faktorov .....	62
4.6.1	Regulačná požiadavka .....	62
4.6.2	Účel .....	62
4.6.3	Vysvetlivky.....	62
4.6.4	Dôkazy .....	62
4.6.5	Príklady dôkazov .....	63
4.6.6	Odkazy a normy .....	64
4.6.7	Otázky dohľadu .....	64
5	Prevádzka .....	65
5.1	Plánovanie a riadenie prevádzkových činností .....	65
5.1.1	Regulačná požiadavka .....	65
5.1.2	Účel .....	66
5.1.3	Vysvetlivky.....	67
5.1.4	Dôkazy .....	69
5.1.5	Príklady dôkazov .....	70
5.1.6	Odkazy a normy .....	71
5.1.7	Otázky dohľadu .....	71
5.2	Správa aktív .....	72
5.2.1	Regulačná požiadavka .....	72
5.2.2	Účel .....	72

5.2.3	Vysvetlivky.....	73
5.2.4	Dôkazy .....	75
5.2.5	Príklady dôkazov .....	76
5.2.6	Odkazy a normy .....	81
5.2.7	Otázky dohľadu .....	81
5.3	Dodávateľia, partneri a poskytovatelia .....	82
5.3.1	Regulačná požiadavka .....	82
5.3.2	Účel .....	82
5.3.3	Vysvetlivky.....	83
5.3.4	Dôkazy .....	83
5.3.5	Príklady dôkazov .....	84
5.3.6	Otázky dohľadu .....	84
5.4	Riadenie zmien.....	85
5.4.1	Regulačná požiadavka .....	85
5.4.2	Účel .....	85
5.4.3	Vysvetlivky.....	85
5.4.4	Dôkazy .....	85
5.4.5	Príklady dôkazov .....	86
5.4.6	Otázky dohľadu .....	86
5.5	Riadenie núdzových situácií .....	88
5.5.1	Regulačná požiadavka .....	88
5.5.2	Účel .....	88
5.5.3	Vysvetlivky.....	89
5.5.4	Dôkazy .....	89
5.5.5	Príklady dôkazov .....	90
5.5.6	Otázky dohľadu .....	91
6	Hodnotenie výkonnosti .....	92
6.1	Monitorovanie .....	92
6.1.1	Regulačná požiadavka .....	92
6.1.2	Účel .....	92
6.1.3	Vysvetlivky.....	92
6.1.4	Dôkazy .....	93
6.1.5	Príklady dôkazov .....	93
6.1.6	Odkazy a normy .....	94
6.1.7	Otázky dohľadu .....	94
6.2	Vnútorň audit .....	95
6.2.1	Regulačná požiadavka .....	95
6.2.2	Účel .....	95
6.2.3	Vysvetlivky.....	95
6.2.4	Dôkazy .....	95
6.2.5	Príklady dôkazov .....	96
6.2.6	Odkazy a normy .....	96
6.2.7	Otázky dohľadu .....	96
6.3	Preskúmanie manažmentom .....	97

6.3.1	Regulačná požiadavka .....	97
6.3.2	Účel .....	97
6.3.3	Dôkazy .....	97
6.3.4	Príklady dôkazov .....	98
6.3.5	Otázky dohľadu .....	98
7	Zlepšovanie .....	99
7.1	Poučenie z nehôd a incidentov .....	99
7.1.1	Regulačná požiadavka .....	99
7.1.2	Účel .....	99
7.1.3	Vysvetlivky.....	99
7.1.4	Dôkazy .....	100
7.1.5	Príklady dôkazov .....	101
7.1.6	Odkazy a normy .....	102
7.1.7	Otázky dohľadu .....	102
7.2	Sústavné zlepšovanie .....	103
7.2.1	Regulačná požiadavka .....	103
7.2.2	Účel .....	103
7.2.3	Vysvetlivky.....	103
7.2.4	Dôkazy .....	105
7.2.5	Príklady dôkazov .....	105
7.2.6	Otázky dohľadu .....	106
	Príloha 1 – Tabuľky zhody.....	107
	Príloha 2 – Vzájomné uznávanie povolení, uznaní alebo osvedčení výrobkov alebo služieb vydaných v súlade s právom Únie.....	115
	Príloha 3 – Činnosti na vedľajších koľajach, zmluvné dojednania a partnerstvá .....	119
	Príloha 4 – Kultúra bezpečnosti.....	123
	Príloha 5 – Ľudské a organizačné faktory .....	129
	Príloha 6 – Vymedzenie pojmov .....	132



Železničný systém,  
ktorý je pre spoločnosť lepší.

## 1 Kontext organizácie

### 1.1 Regulačná požiadavka

#### 1.1 Organizácia by mala:

- (a) popísať typ, **charakter**, rozsah a oblasť svojej prevádzky;
- (b) identifikovať významné riziká vyplývajúce z jej železničnej prevádzky, bez ohľadu na to, či ich bude vykonávať samotná organizácia alebo dodávatelia, partneri a poskytovatelia pod jej kontrolou;
- (c) identifikovať zainteresované strany (napr. regulačné orgány, úrady, **železničné podniky**, manažérov infraštruktúry, dodávateľov, poskytovateľov, partnerov), vrátane tých externých strán železničného systému, ktoré sú príslušné k systému riadenia bezpečnosti;
- (d) identifikovať a udržiavať právne a ostatné požiadavky vo vzťahu k bezpečnosti od zainteresovaných strán uvedených v bode (c);
- (e) uistiť sa, že požiadavky uvedené v bode (d) sú premietnuté do vývoja, implementácie a udržiavania systému riadenia bezpečnosti;
- (f) opísať rozsah pôsobnosti systému riadenia bezpečnosti s uvedením, ktorá časť podnikania je alebo nie je jeho súčasťou a vziať do úvahy požiadavky uvedené v bode (d).

#### 1.2 Na účely tejto prílohy sa uplatňujú nasledujúce definície:

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

### 1.2 Účel

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

### 1.3 Vysvetlivky

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

Štruktúra požiadavky, jej kontext a rozsah pôsobnosti systému riadenia bezpečnosti (**1.1**) je zameraný na to, aby posudzovateľ lepšie pochopil činnosti organizácie, očakávania zainteresovaných strán a prostredia, v ktorom organizácia pôsobí. Charakter organizácie je východiskovým bodom pre posúdenie. Disponibilita týchto informácií na začiatku podania žiadosti umožní žiadateľovi opísať, čo robí a akú štruktúru má jeho organizácia, čo na druhej strane posudzovateľovi umožní prijímať rozhodnutia o tom, ako naplánovať posúdenie. Napríklad ak je organizácia centralizovaná alebo prevádzkuje rôznorodú prevádzku s rozsiahlou miestnou právomocou plánovať a organizovať svoje činnosti, alebo ak organizácia zamestnáva viac alebo menej dodávateľov, zodpovedajúcim spôsobom sa bude očakávať, že organizácia žiadateľa a jej systém riadenia bezpečnosti sú štruktúrované tak, aby riešili vzniknuté problémy. Organizácia by mala jasne vysvetliť, kto sú jej dodávatelia, aké monitorovanie sa pri nich vykonáva (pozri aj oddiel 6.1) a ako žiadateľ riadi zodpovednosť za rôzne aspekty operácie. Pokiaľ ide o systém riadenia bezpečnosti žiadateľa a systém akejkoľvek inej organizácie, s ktorou existujú rozhrania, malo by byť okrem toho jasné, kto nesie zodpovednosť. Vysvetlenie celkového kontextu organizácie môže tiež naznačovať spôsob riadenia ľudského a organizačného faktora. Štruktúra stanovená v kapitole 4 štruktúry na vysokej úrovni ISO môže pomôcť pochopiť prípravné práce potrebné pred vytvorením systému riadenia bezpečnosti. Ak má byť posudzovateľ schopný vykonať riadne posúdenie, je nevyhnutné, aby pochopil rozsah činnosti.

Typ činností [**1.1.1 písm. a)**] sa podľa vymedzenia vzťahuje na osobnú prepravu (do ktorej patria alebo nepatria služby vysokorýchlostnej dopravy) a prepravu tovaru (do ktorej patrí alebo nepatrí preprava nebezpečného tovaru), a posunovacie služby. Môže zahŕňať aj iné osobitné typy činností, ako sú testovanie vozidiel, prevádzka vozidiel na údržbu železničnej infraštruktúry, prevádzka na vedľajších koľajach v súkromnom vlastníctve. Viac informácií o type, rozsahu a oblasti prevádzky sa nachádza v *Praktickej príručke agentúry o vydávaní jednotných bezpečnostných osvedčení*. Ďalšie informácie o prevádzke v súvislosti s vedľajšími koľajami sa nachádzajú v prílohe 3.

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

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

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

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

Žiadateľ by mal takisto poskytnúť dostatok informácií, aby bezpečnostný certifikačný orgán dokázal pochopiť, aký druh činnosti spoločnosť vykonáva a kde; napríklad náklad, ktorý spoločnosť prepravuje, t. j. drevo, kontajnery, kombinovaná doprava, návesy v kapsových vozňoch, tovar vo vagónoch alebo na otvorených vagónoch atď. a aké trasy obsluhuje. Pri rôznych druhoch tovaru môže byť potrebné, aby spoločnosť mala v systéme riadenia bezpečnosti uvedené rôzne typy riadiacich opatrení (nakladanie, odborná príprava atď.).

Pri kontexte organizácie sa takisto musí opísať, ako železničný podnik alebo manažér infraštruktúry plánuje zvládnuť údržbu všetkých vozidiel, ktoré sa používajú. Napríklad, či bude organizácia využívať certifikovaný subjekt zodpovedný za údržbu (ECM) alebo sa chce stať subjektom zodpovedným za údržbu a udržiavať vozidlá výlučne pre svoju vlastnú prevádzku a sama plniť príslušné požiadavky na ECM [pozri prílohu II k [nariadeniu \(EÚ\) 2019/779](#) a súvisiacu príručku] v rámci systému riadenia bezpečnosti. Žiadateľ musí špecifikovať vzťah medzi rôznymi zmluvnými stranami na účely údržby, napríklad ak železničný podnik

prenajíma vozidlá, ktoré udržiava subjekt zodpovedný za údržbu, ktorý je tretou stranou, malo by sa to upresniť. Ďalšie informácie o riadení činností údržby možno nájsť v príručke ERA o subjektoch zodpovedných za údržbu.

Identifikácia uplatniteľných požiadaviek týkajúcich sa bezpečnosti **[1.1 písm. d)]** siaha od ustanovení platných nariadení EÚ (napr. príslušná spoločná bezpečnostná metóda systémov riadenia bezpečnosti a najmä jej príloha I a príloha II, spoločná bezpečnostná metóda pre hodnotenie a posúdenie rizika, spoločná bezpečnostná metóda monitorovania, príslušné technické špecifikácie interoperability, vykonávací akt o praktických dojednaniach pre bezpečnostné osvedčenie a prípadne vykonávací akt o praktických dojednaniach pre povolenie vozidiel a nariadenie o subjekte zodpovednom za údržbu) a vnútroštátnych právnych predpisov (napr. notifikované vnútroštátne predpisy, vnútroštátne právo) po akékoľvek iné požiadavky, ktoré sa organizácia zaviazala splniť (napr. pravidlá prevádzky vlakov na sektorovej alebo priemyselnej úrovni alebo systém riadenia a technické normy, ako sú ISO, CEN/CENELEC, UIC).

V tejto časti organizácia identifikuje tie právne ustanovenia, s ktorými musí byť v zhode vrátane tých sektorových a iných požiadaviek, ktoré potrebuje sledovať s cieľom zabezpečiť svoju bezpečnú prevádzku vlakov. V rôznych členských štátoch môžu existovať rôzne požiadavky a systém riadenia bezpečnosti musí byť schopný riešiť akékoľvek konflikty medzi týmito požiadavkami a právnym rámcom. Ďalšie informácie týkajúce sa týchto požiadaviek možno nájsť v dokumentoch, ako sú podmienky používania siete.

Ak železničný podnik plánuje prepravu nebezpečného tovaru alebo ak manažér infraštruktúry plánuje povoliť prepravu nebezpečného tovaru v rámci svojej infraštruktúry, oba musia spĺňať osobitné požiadavky stanovené v poriadku pre medzinárodnú prepravu nebezpečného tovaru (RID), ako aj vo všetkých vnútroštátnych predpisoch, ktoré sa uplatňujú. V RID sa stanovujú osobitné požiadavky na odbornú prípravu personálu zapojeného do prepravy nebezpečného tovaru, ako je bezpečnostný poradca, ako aj napríklad požiadavky týkajúce sa núdzových plánov, ktoré by mali byť zahrnuté v systéme riadenia bezpečnosti (pozri aj UIC – IRS 40471 – 3).

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

## 1.4 Dôkazy

- *V prípade železničných podnikov: informácie o charaktere činnosti, napr. osobná a/alebo nákladná doprava, preprava nebezpečného tovaru, geografické pokrytie (zahrnutím mapy alebo plánu trasy) a rozsah činnosti, využívanie subdodávateľov, partnerstvá s inými prevádzkovateľmi (názov), rôzne zúčastnené subjekty (meno a typ subjektu), výber certifikovaného ECM s kópiou platného osvedčenia. Mali by sa uviesť aj typy železničných koľajových vozidiel, počet priamo zamestnaných zamestnancov a informácie o pôvode dodatočného zmluvného personálu a v prípade, že žiadosť predstavuje obnovenie osvedčenia, akékoľvek zmeny vykonané od posledného posúdenia; **[1.1 písm. a)]***
- *V prípade manažérov infraštruktúry: informácie o charaktere činnosti, ktorou sa zaoberajú, napr. nákladná alebo osobná doprava, posunovacie služby alebo iné služby zariadení (ako sa uvádza v prílohe II k smernici 2012/34/EÚ), a ktorá má vplyv na bezpečnosť železníc, geografické pokrytie (zahrnutím mapy alebo plánu trasy) a rozsah prevádzky železničných podnikov, ktorá sa vykonáva v sieti. Manažér infraštruktúry by mal uviesť aj informácie o využívaní subdodávateľov (názov), partnerstve s inými prevádzkovateľmi (názov), rôznych zapojených subjektoch (názov a typ), výbere certifikovaného subjektu zodpovedného za údržbu s kópiou platného osvedčenia. Uvádzať by sa mali aj všetky železničné koľajové vozidlá (vrátane zariadení na údržbu alebo meranie infraštruktúry), ktoré sa môžu prevádzkovať, a počet zamestnancov, ktorí sú zamestnávaní, a v prípade obnovení akékoľvek zmeny v personálnom obsadzovaní od posledného posúdenia; **[1.1 písm. a)]***
- *žiadateľ musí uviesť, ktoré sú najzávažnejšie bezpečnostné riziká ovplyvňujúce jeho podnik, **[1.1 písm. b)]***

- *žadateľ o bezpečnostné osvedčenie alebo bezpečnostné povolenie musí preukázať, ako určil príslušné regulačné požiadavky, napr. požiadavky na posúdenie spoločnej bezpečnostnej metódy, technické špecifikácie interoperability, najmä tie, ktoré sa týkajú subsystému prevádzka a riadenie dopravy (TSI OPE), a platné vnútroštátne právne predpisy a iné požiadavky (sektorové predpisy, iné pravidlá), ktoré bude musieť dodržiavať, aby mohol bezpečne prevádzkovať vlaky ako aj to, ako zachováva súlad s týmito právnymi predpismi (procesy systému riadenia bezpečnosti, ktoré podporujú dodržiavanie predpisov), [1.1 1 písm. c) – d)]*
- *žadateľ musí označiť zainteresované strany, ktoré sú relevantné pre úspešné vykonávanie jeho systému riadenia bezpečnosti (t. j. ich činnosti, ktoré majú dopad alebo možný dopad na systém riadenia bezpečnosti ako napr. dodávateľia alebo partneri) s uvedením dôvodu, prečo sú potrebné na úspešné fungovanie SMS; [1.1 (c) a (d)]*
- *V prípade oboch: žiadateľ by mal uviesť, kde v jeho dokumentácii o systéme riadenia bezpečnosti je splnená každá z požiadaviek na systém riadenia bezpečnosti vrátane relevantných požiadaviek uplatniteľných technických špecifikácií interoperability, najmä TSI OPE, a príslušné notifikované vnútroštátne právne predpisy a iné požiadavky, [1.1 písm. e)]*
- *žadateľ má poskytnúť informácie týkajúce sa rozsahu pôsobnosti systému riadenia bezpečnosti (vrátane toho, aké sú hranice s ostatnými časťami podniku, ako napríklad údržba vozidiel). [1.1 písm. f)]*

## 1.5 Príklady dôkazov

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

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

- *informácie uvedené v registri infraštruktúry (RINF) zriadenom v súlade so [smernicou \(EÚ\) 2016/797](#) (článok 49),*
- *obsah podmienok používania siete (najmä v oddiele I) vytvorený v súlade so [smernicou 2012/34/EÚ](#) a*
- *tabuľku traťových pomerov zostavenú v súlade s [nariadením \(EÚ\) 2019/773](#) (TSI OPE).*

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

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

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

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

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

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

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

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

Vyhlasenie o tom, či používate certifikovaný subjekt zodpovedný za údržbu alebo či vykonávate údržbu vozidiel výlučne pre svoju vlastnú prevádzku.

Prehľad procesu údržby a typu a úrovne vykonanej údržby.

Zohľadnenie ľudských a organizačných faktorov a zlepšenie kultúry bezpečnosti bude mať pozitívny vplyv na dodržiavanie príslušnej požiadavky SMS a dôkazy o tom sa nachádzajú v:

Register rizík alebo prehľad, v ktorom sú zdokumentované scenáre prevádzkového bezpečnostného rizika vrátane zohľadnenia ľudských a organizačných faktorov:

- *jednotlivci (napr. ľudská chyba);*
- *pracovisko (napr. fyzické prostredie, ako hluk, tma, počasie); a*
- *organizácia (napr. pracovné zaťaženie, riadenie kompetencií, návrh úloh, zdroje, zmeny).*

Pri vymedzovaní najzávažnejších rizík sa scenáre rizík hodnotia s cieľom umožniť stanovenie priorit rizika (je to súčasťou procesu posúdenia rizika, pozri 3.1.1). Register rizík zahŕňa riziká spojené s činnosťami organizácie, ako aj činnosti, ktoré vykonávajú dodávatelia, partneri alebo dodávatelia pod jej kontrolou. Pre každé závažné riziko je vlastník rizika jasne vymedzený v rámci systému riadenia bezpečnosti.

Systém riadenia bezpečnosti, ktorý obsahuje opis zainteresovaných strán, ktoré sú relevantné pre riadenie bezpečnosti, a opisuje, ako sa bude riadiť vzťah s týmito zainteresovanými stranami. Uvádzajú sa prostriedky na spoločné znášanie najzávažnejších rizík s dotknutými tretími stranami a uvádzajú sa niektoré príklady (napr. zmluvy, zápisnice zo zasadnutí).

## 1.6 Odkazy a normy

- [Praktická príručka na používanie TSI OPE](#)
- [Usmernenia o subjektoch zodpovedných za údržbu](#)
- [UIC – IRS 40471 – 3 Inšpekcie zásielok nebezpečného tovaru](#)

## 1.7 Otázky dohľadu

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

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

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

## 2 Vodcovstvo

### 2.1 Vodcovstvo a záväzok

#### 2.1.1 Regulačná požiadavka

2.1.1. Najvyššie vedenie musí preukázať vedúcu úlohu a záväzok v oblasti vývoja, implementácie, údržby a neustáleho zlepšovania systému riadenia bezpečnosti:

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

#### 2.1.2 Účel

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

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

Organizácia podporuje neustálu a kolektívnu ostražitosť, bojuje proti vedomej nečinnosti („všetko je pod kontrolou“), nadmernému zjednodušovaniu („dodržiavanie postupov postačuje na zaistenie bezpečnosti“) a rozvíja kritický postoj. Všetky subjekty v organizácii sú si okrem toho vedomé toho, že bez ohľadu na kvalitu plánovania a organizácie, technické prekážky a postupy, môže vždy existovať rozdiel medzi tým, čo sa očakávalo a tým, čo sa skutočne deje. Na odhalenie a kolektívnu analýzu týchto situácií, ktoré neboli dostatočne predpokladané, sa využívajú všetky možné zdroje.

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

V záujme efektívneho fungovania systému riadenia bezpečnosti a jeho zlepšovania v budúcnosti je nevyhnutné, aby subjekty, ktoré zohrávajú vedúcu úlohu, preukázali svojim zamestnancom a zainteresovaným stranám, že stanovujú pozitívny program, v rámci ktorého možno riadiť bezpečnosť. Na organizačnú kultúru majú najväčší vplyv predstavitelia na vedúcich pozíciách, a preto je nevyhnutné, aby mohli správne komunikovať svoje poslanstvo osobám, za ktorých prácu nesú zodpovednosť. Správanie manažérov na všetkých úrovniach v organizácii a význam, ktorý vo svojich každodenných rozhodnutiach pripisujú bezpečnosti, do veľkej miery ovplyvňujú správanie subjektov pri bezpečnom plnení ich úloh. Manažéri tiež vytvárajú fyzické a sociálne pracovné prostredie, v rámci ktorého sa bezpečne vykonáva prvoradá práca.

### 2.1.3 Vysvetlivky

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

#### **Ako sú integrované ľudské a organizačné faktory a kultúra bezpečnosti?**

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

Prístup k vedeniu a riadeniu na základe integrácie ľudských a organizačných faktorov znamená stanovenie cieľov, očakávaní a povinností v súvislosti s bezpečným správaním na všetkých úrovniach organizácie, a zabezpečenie včasnej spätnej väzby a komunikácie.

### 2.1.4 Dôkazy

- *Existuje bezpečnostná politika, ciele a existujú dôkazy o tom, že sú k dispozícii všetkým zamestnancom a že im všetci rozumejú, pričom je jasné, ako sa prispôsobujú iným pracovným procesom a ako súvisia s neustálym zlepšovaním [**2.1.1 písm. a), b), g), e) a h)**].*
- *Bezpečnostná politika uvádza význam uplatňovania prístupu týkajúceho sa ľudských a organizačných faktorov vo všetkých procesoch - súvisiacich s bezpečnosťou, aby sa dosiahla vysoká úroveň bezpečnosti v organizácii. Organizácia ukazuje ako sú v organizačných procesoch riadené problémy ľudských a organizačných faktorov [**2.1.1 (c)**].*
- *Vzťah medzi systémom riadenia bezpečnosti a inou obchodnou činnosťou je jasne stanovený v postupe alebo organizačnej schéme [**2.1.1 písm. e) a i)**].*
- *V bezpečnostnej politike alebo iných procesoch sú k dispozícii informácie, ktoré naznačujú, že manažment sa zaviazal poskytovať a udržiavať dostatočné zdroje na to, aby mohol systém riadenia bezpečnosti účinne fungovať a časom sa zlepšovať [**2.1.1 písm. e) a h)**].*
- *Existuje dôkaz o tom, že vodcovstvo propaguje pozitívnu kultúru bezpečnosti [**2.1.1 písm. j) a h)**].*
- *Z dôkazov vyplýva, ako je zabezpečené, aby zamestnanci pochopili svoju úlohu a povinnosti v oblasti bezpečnosti a ako vplyvajú na schopnosť organizácie riadiť riziko prostredníctvom systému riadenia bezpečnosti [**2.1.1 písm. d), f), i)**].*

- V rámci bezpečnostnej politiky alebo inej dokumentácie existujú dôkazy, že organizácia sa snaží informovať svojich zamestnancov o dôležitej úlohe, ktorú zohrávajú pri zabezpečovaní toho, aby systém riadenia bezpečnosti fungoval v praxi a poskytoval zmysluplné riadenie rizika **[2.1.1 písm. e)]**.
- Existujú procesy, ktoré určujú, ako by sa ľudské a organizačné faktory mali riešiť a oznamovať v rámci organizácie v súvislosti s obchodnými cieľmi organizácie a organizačnými procesmi, napr. projektmi, vyšetrovaniami incidentov a nehôd, analýzami rizika a inými činnosťami - súvisiacimi s bezpečnosťou pre personál samotnej organizácie, zmluvné strany, partnerov a dodávateľov **[2.2.1 písm. c), d) a e)]**.
- Existujú dôkazy, že vodcovstvo je zavedené do procesov s cieľom uistiť sa, že ľudské a organizačné faktory sú správne oznámené subdodávateľom organizácie **[2.1.1 (c), (d) a (e)]**.

### 2.1.5 Príklady dôkazov

Bezpečnostnú politiku podpisuje a označuje dátumom generálny riaditeľ, čo jasne odráža záväzok manažmentu v oblasti bezpečnosti a zlepšovania bezpečnosti a spôsob, akým sa zamestnanci podieľajú na riadení bezpečnostného rizika. V bezpečnostnej politike sa tiež uvádza, ako sa bude preskúmavať.

Zohľadnenie ľudských a organizačných faktorov a zlepšenie kultúry bezpečnosti bude mať pozitívny vplyv na dodržiavanie príslušnej požiadavky SMS a dôkazy o tom sa nachádzajú v:

Jasne stanovený súbor bezpečnostných cieľov pre organizáciu, ktoré sú špecifické, merateľné, dosiahnuteľné, realistické a časovo ohraničené (SMART), pričom v postupe na ich vytvorenie a na analýzu úspechu alebo zlyhania v súvislosti s ich dosiahnutím je stanovená jasná metodika. Systém riadenia bezpečnosti obsahuje dôkazy o tom, že manažment stanovil ciele spojené s prevádzkovou bezpečnosťou (okrem cieľov súvisiacich s bezpečnosťou a ochranou zdravia pri práci).

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

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

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

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

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

Odborná príprava v oblasti riadenia bezpečnosti organizovaná pre manažérov na pozíciách v oblasti bezpečnosti. Existuje dôkaz o pravidelnej odbornej príprave manažmentu. Existujú dôkazy, že v odbornej príprave manažmentu sa zohľadňuje vízia v oblasti bezpečnosti, spôsob jej začlenenia do bezpečnostnej politiky, ako aj spôsob jej komunikácie a uplatňovania.

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



### 2.1.6 Odkazy a normy

- [Kultúra bezpečnosti](#) (webová stránka ERA)

### 2.1.7 Otázky dohľadu

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

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

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

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

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

## 2.2 Bezpečnostná politika

### 2.2.1 Regulačná požiadavka

<p>2.2.1. Dokument opisujúci pravidlá bezpečnosti organizácie je vytvorený vrcholovým manažmentom a je:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(a) zodpovedajúci k typu, <b>charakteru</b> organizácie a rozsahu železničnej prevádzky;</li><li>(b) schválený výkonným riaditeľom organizácie (alebo členmi vrcholového manažmentu);</li><li>(c) (aktívne zavádzaný, komunikovaný a sprístupňovaný všetkým zamestnancom.</li></ul> <p>2.2.2. Bezpečnostná politika by mala:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(a) obsahovať záväzok byť v zhode so všetkými právnymi a ostatnými požiadavkami vo vzťahu k bezpečnosti;</li><li>(b) poskytnúť rámec na vytvorenie bezpečnostných cieľov a vyhodnocovanie bezpečnostnej výkonnosti organizácie voči týmto cieľom;</li><li>(c) obsahovať záväzok kontrolovať bezpečnostné riziká, ktoré vznikajú z vlastnej činnosti organizácie a s tými, ktoré sú spôsobované inými;</li><li>(d) obsahovať záväzok na trvalé zlepšovanie systému riadenia bezpečnosti;</li><li>(e) byť udržiavaná v zhode s obchodnou stratégiou a s vyhodnocovaním bezpečnostnej výkonnosti organizácie.</li></ul>
---

### 2.2.2 Účel

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

### 2.2.3 Vysvetlivky

Bezpečnostná politika je vyjadrením filozofie vedenia, a preto je tento oddiel úzko prepojený s oddielom 3.1. V bode 2.2.1 (a) právneho textu vyššie sa požiadavka „typ“ týkajúca sa manažéra infraštruktúry zamieňa za „charakter“.

### **Ako sú integrované ľudské a organizačné faktory a kultúra bezpečnosti?**

V bezpečnostnej politike sa vyjadruje vízia v oblasti, aj keď sa v uvedenej regulačnej požiadavke priamo neuvádzajú ľudské a organizačné faktory, v rámci organizácie existuje jasné zameranie na otázky ľudských faktorov a uznáva sa dôležitá úloha, ktorú ľudia zohrávajú pri zabezpečovaní bezpečnej a efektívnej organizácie a dosahovaní obchodných cieľov. Úloha človeka sa zohľadňuje pri každom preskúmaní prevádzkového a podnikateľského rozvoja.

### 2.2.4 Dôkazy

- *V prípade železničného podniku: písomná bezpečnostná politika podpísaná výkonným riaditeľom, ktorá odráža typ a rozsah činnosti, podporuje dodržiavanie právnych predpisov a iných požiadaviek,*

*priebežné zlepšovanie bezpečnosti a poskytuje rámec pre stanovenie bezpečnostných cieľov [2.2.1 písm. a), b)], [2.2.2 písm. a) – c)].*

- *V prípade manažéra infraštruktúry: písomná bezpečnostná politika podpísaná výkonným riaditeľom, ktorá odráža charakter a rozsah prevádzky železničnej dopravy a rozvoj infraštruktúry, podporuje dodržiavanie právnych predpisov a iných požiadaviek, priebežné zlepšovanie bezpečnosti a používa sa na stanovenie bezpečnostných cieľov [2.2.2 písm. a) – c)].*
- *V prípade oboch: informácie o tom, že všetci zamestnanci boli informovaní o bezpečnostnej politike [2.2.1 písm. c)].*
- *Informácie o udržiavaní bezpečnostnej politiky, aby bola vždy v súlade s obchodnou stratégiou organizácie a vyhodnocovaním bezpečnostnej výkonnosti organizácie [2.2.2 písm. d) a e)].*
- *Dôkaz, že bezpečnostná politika má záväzok monitorovať výkonnosť v oblasti bezpečnosti a že je pravidelne preskúmaná analýzou bezpečnostnej výkonnosti, ktorá sa zmení po preskúmaní výkonnosti organizácie v oblasti bezpečnosti na základe stanovených cieľov [2.2.2 písm. b), d) a e)].*

### 2.2.5 Príklady dôkazov

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

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

Bezpečnostná politika, ktorá obsahuje informácie alebo odkazy, v rámci ktorých je stanovený postup jej revízie. Cieľom je zistiť, či je potrebná zmena v nadväznosti na monitorovanie výkonnosti organizácie v oblasti bezpečnosti v porovnaní so stanovenými cieľmi.

Bezpečnostná politika a iné súvisiace politiky sa používajú ako ťažisko pre manažérov, výsledkom čoho je, že sú vykladané všetkými zamestnancami rovnakým spôsobom.

Zamestnanci sa aktívne zapájajú do preskúmania a revízie bezpečnostnej politiky a spôsobu jej uplatňovania.

Bezpečnostná politika, ktorá odkazuje na proces/metodológiu hodnotenia navrhovaných rozhodnutí na základe rizika (v súlade s víziou v oblasti bezpečnosti). Tento proces vysvetľuje, ako sa bezpečnosť zohľadňuje ako hlavný cieľ.

Bezpečnostnú politiku alebo iné ustanovenia v rámci systému riadenia bezpečnosti, ktorými sa každému zamestnancovi ukladá povinnosť prestať vykonávať činnosť, keď sa pracovné podmienky stanú nebezpečnými.

Vykonalo sa základné hodnotenie organizácie z hľadiska kultúry bezpečnosti. Organizácia identifikovala slabé miesta, oznámila ich zamestnancom a opatrenia na zlepšenie sú uvedené v bezpečnostnej politike.

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

Organizácia je prezieravá a hľadá vonkajšie príležitosti na učenie a rozvoj svojej efektívnosti a účinnosti a pritom zohľadňuje problémy týkajúce sa ľudských faktorov.

### 2.2.6 Otázky dohľadu

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

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

Skontrolujte, či bezpečnostná politika odzrkadľuje skutočnú organizáciu.

## 2.3 Organizačné úlohy, povinnosti, zodpovednosti a oprávnenia

### 2.3.1 Regulačná požiadavka

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

### 2.3.2 Účel

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

### 2.3.3 Vysvetlivky

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

„Delegovanie“ (**2.3.3**) znamená prenesenie zodpovednosti z vyššej úrovne oprávnenia na nižšiu úroveň oprávnenia, spravidla na účel urýchlenia reakcie organizácie na vznikajúce problémy. Zodpovednosť v oblasti bezpečnosti možno preniesť, t. j. presunúť na nižšiu úroveň v rozsahu vymedzených pracovných zodpovedností za predpokladu, že je tento prenos zodpovedností zaznamenaný. Zodpovednosť v oblasti bezpečnosti nemožno delegovať, z právneho hľadiska prináleží vrcholovému manažmentu. Vymedzuje povinnosť osoby, ktorá sa zodpovedá za to, že niečo nie je urobené, nefunguje alebo neplní svoj cieľ, pričom má preukázať uspokojivé plnenie svojich povinností v oblasti bezpečnosti.

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

### **Ako sú integrované ľudské a organizačné faktory a kultúra bezpečnosti?**

Medzi úlohy, povinnosti, zodpovednosť a oprávnenia, ktoré sa majú vymedziť, (2.3.1) by mala patriť aj výmena informácií o bezpečnosti. Napr. informácie o tom, kto je zodpovedný za neskoré vydávanie záznamov o zmenách pre rušňovodičov. **(pozri tiež body 4.4.1 a 4.4.2).**

Systém riadenia bezpečnosti by mal byť v súlade s požiadavkami na posúdenie spoločnej bezpečnostnej metódy pre systém riadenia bezpečnosti **[1.1 písm. d)]** a vrcholový manažment je zodpovedný za zabezpečenie toho, aby ich systém riadenia bezpečnosti spĺňal. Vrcholový manažment môže niektoré zo svojich povinností preniesť na príslušných zamestnancov. Vykazovanie výkonnosti sa vykonáva v súlade s požiadavkami na preskúvanie manažmentom (6.3), v rámci ktorého sú príslušní zamestnanci zodpovední za podávanie správ o výkonnosti systému riadenia bezpečnosti vrcholovému manažmentu.

„Úlohy súvisiace s bezpečnosťou“ **(2.3.1)** sa neobmedzujú iba na tie úlohy, ktorými sa priamo riadi bezpečnosť (t. j. rozhodujúce úlohy z hľadiska bezpečnosti, ktoré vykonávajú zamestnanci pri kontrole alebo ovplyvňovaní pohybu vlaku, ktoré by mohli mať vplyv na zdravie a bezpečnosť osôb, ako sa uvádza v TSI OPE). Patria sem aj iné ako prevádzkové úlohy, ktoré majú vplyv na bezpečnosť, spojené s posudzovaním rizík (napr. plánovacie činnosti, rozpisy personálu, pridelenie vozidiel). Ak sa uvažuje o nových alebo zmenených úlohách a povinnostiach, existuje analýza problémov ľudských faktorov vo vzťahu ku zmene a spôsobu, ktorým sa povinnosti skutočne vykonávajú v rámci organizácie.

Existujú kritériá postupovania a pridelenia povinností a úloh v prípadoch, keď je identifikovaná potrebná spôsobilosť a zručnosti. Tieto kritériá sa uplatňujú, a preto sú bezpečnostné úlohy jasne pridelené a zamestnanci, ktorí ich vykonávajú, majú náležitú spôsobilosť, oprávnenie a zdroje na ich vykonávanie, pričom sú si vedomí rizík, ktoré s ich úlohami súvisia.

Komunikácia a prijímanie úloh **(2.3.3)** vrátane úloh spojených s bezpečnosťou je súčasťou bežného pracovného procesu, pokiaľ ide o spôsob, akým sú zamestnanci pridelení do funkcií, pričom táto skutočnosť by mala byť kontrolovateľná. Ak dochádza k postúpeniu povinností, existuje systémový prístup k spôsobu postupovania.

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

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

#### *2.3.4 Dôkazy*

- *Organizačné schéma a príslušný vysvetľujúci text, v ktorom sa uvádza štruktúra organizácie, relevantné povinnosti v oblasti bezpečnosti, spôsob vymedzenia systému riadenia bezpečnosti, a spôsob, ako súvisí s kontextom organizácie **(2.3.1), (2.3.4).***
- *Zoznam ďalších informácií, v ktorých sa podrobne uvádzajú povinnosti v oblasti bezpečnosti v rámci štruktúry organizácie **(2.3.1), (2.3.3).***
- *Dôkaz o zavedení systému riadenia kompetencií a jeho udržiavaní pre všetkých zamestnancov, v rámci ktorého sa posudzuje vhodnosť úloh na základe pridelenej zodpovednosti, kompetencií a zdrojov **(2.3.2).***

- *Dôkazy zo systému riadenia kompetencií alebo iných postupov z oblasti ľudských zdrojov ako je riadenie výkonnosti, o tom, že organizácia zabezpečuje, aby boli zamestnancom oznamované úlohy a povinnosti a aby boli z ich strany prijaté a jasne pochopené, ako aj to, že budú niesť zodpovednosť za ich vykonávanie (2.3.3).*
- *Opis povinností týkajúcich sa prevádzky a údržby vrátane vymedzenia požiadaviek, ktoré by zamestnanci, resp. dodávatelia mali dodržiavať (2.3.4).*
- *V stratégii pre ľudské a organizačné faktory by sa mali preukázať požiadavky týkajúce sa toho, kedy a ako sa zapájajú odborné znalosti o ľudských a organizačných faktoroch a aké sú ich úlohy a povinnosti. (2.3.1), (pozri tiež 4.6).*

### 2.3.5 Príklady dôkazov

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

Odkaz na systém riadenia kompetencií (CMS) vrátane informácií o jeho štruktúre a odkazov na to, kde sa nachádzajú podrobné informácie, vrátane opisov postupov v oblasti ľudských zdrojov, ktoré ho podporujú, ako napr. riadenie výkonnosti.

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

Zohľadnenie ľudských a organizačných faktorov a zlepšenie kultúry bezpečnosti bude mať pozitívny vplyv na dodržiavanie príslušnej požiadavky systému riadenia bezpečnosti a dôkazy o tom sa nachádzajú v:

Organizačná štruktúra je v súlade so zodpovednosťami jasne rozdelenými v rámci celej organizácie.

Všeobecné politiky a postupy týkajúce sa úloh a zodpovedností sú konzistentné v rámci celej organizácie.

Tento proces zahŕňa spôsob pridelovania zodpovedností v oblasti bezpečnosti, v ktorom je povolené delegovať právomoci, s niekoľkými príkladmi toho, ako tento proces funguje a s jednoznačnou súvislosťou s opatreniami na posudzovanie rizika.

Príklady náplní práce súvisiacich s bezpečnosťou a tých, ktoré sa priamo nezúčastňujú na činnostiach a ktoré nepriamo ovplyvňujú vykonávanie činnosti (t. j. pridelovanie pracovných miest, plánovanie činnosti a poskytovanie prevádzkových informácií zamestnancom, dohľad nad prevádzkou) sú k dispozícii a v prípade potreby sa preskúmajú (napríklad v prípade zmeny harmonogramov).

Systém riadenia bezpečnosti, ktorý obsahuje dôkaz o tom, že zodpovednosti a riziká spojené s úlohami sú zahrnuté do systému riadenia kompetencií a do programov odbornej prípravy. Existujú dôkazy (napríklad osoba, na ktorú bola delegovaná zodpovednosť, to písomne potvrdila) o tom, že povinnosti boli formálne akceptované.

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

V stratégii pre ľudské a organizačné faktory sa uvádza, ako sú ľudské a organizačné faktory neoddeliteľnou súčasťou procesov a projektov. Odborné znalosti a činnosti súvisiace s ľudskými a organizačnými faktormi sú vhodné pre veľkosť procesu alebo projektu. Úlohy, povinnosti a zodpovednosti, ako aj fázy, v ktorých je potrebné zapojiť odborníka na ľudské faktory, sú vymedzené v procese alebo v projektovom pláne.

### 2.3.6 Odkazy a normy

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

### 2.3.7 Otázky dohľadu

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

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



## 2.4 Konzultácie so zamestnancami a inými stranami

### 2.4.1 Regulačná požiadavka

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

### 2.4.2 Účel

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

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

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

### 2.4.3 Vysvetlivky

Externé strany (**2.4.1**) sú organizácie, ktoré majú rozhrania so žiadateľom, ako sú dodávatelia, partneri, poskytovatelia, príslušné vládne agentúry, miestne orgány alebo záchranné služby.

#### **Ako sú integrované ľudské a organizačné faktory a kultúra bezpečnosti?**

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

Odborné znalosti koncových používateľov sú dôležité na zabezpečenie dobrého pochopenia pracovných podmienok a postupov, procesov, nástrojov a dokumentácie, ktoré zodpovedajú ich účelom. Konzultácie s pracovníkmi v prvej línii od posúdenia rizika až po výber a testovanie dokumentácie alebo vybavenia pomôžu dosiahnuť udržateľný a bezpečný výkon (s lepším dodržiavaním zo strany zamestnancov).

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

#### 2.4.4 Dôkazy

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

#### 2.4.5 Príklady dôkazov

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

Zohľadnenie ľudských a organizačných faktorov a zlepšenie kultúry bezpečnosti bude mať pozitívny vplyv na dodržiavanie príslušnej požiadavky SMS a dôkazy o tom sa nachádzajú v:

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

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

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

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

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

#### 2.4.6 Otázky dohľadu

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

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

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

Železničný systém,  
ktorý je pre spoločnosť lepší.

### 3 Plánovanie

#### 3.1 Opatrenia na riešenie rizík

##### 3.1.1 Regulačná požiadavka

###### 3.1.1. Posúdenie rizika

###### 3.1.1.1. Organizácia by mala:

- (a) identifikovať a analyzovať všetky prevádzkové (vrátane ľudskej výkonnosti), organizačné a technické riziká príslušné k typu (**charakteru**), rozsahu a oblasti prevádzky vykonávanej zo strany organizácie. Tie by mali obsahovať riziká vyplývajúce z ľudských a organizačných faktorov ako napr. pracovné zaťaženie, opis práce, únava alebo vhodnosť postupov vrátane činností ostatných dotknutých strán (pozri oddiel 1. Kontext organizácie);
- (b) vyhodnocovať riziká uvedené v bode (a) použitím príslušných metód na posúdenie rizika;
- (c) (vyvinúť a zaviesť bezpečnostné opatrenia s identifikáciou dotknutých zodpovedností (pozri oddiel 2.3. úlohy, povinnosti, zodpovednosť, oprávnenia a právomoci v organizácii);
- (d) vyvinúť systém na dohľad nad efektívnosťou bezpečnostných opatrení (pozri oddiel 6.1. Monitorovanie);
- (e) uznať potrebu spolupracovať s ostatnými zainteresovanými stranami (ako napr. železničné podniky, manažéri infraštruktúry, výrobcovia, poskytovatelia údržby, subjekty zodpovedné za údržbu, držiteľia železničných vozidiel, poskytovatelia služieb a právnicki na spoločných rizikách), ak sa uplatňujú, a zavádzať potrebné bezpečnostné opatrenia;
- (f) personálu a dotknutým externým stranám odkomunikovať riziká (pozri oddiel 4.4. Informácie a komunikácia).

3.1.1.2 Ak dochádza k posudzovaniu rizika, organizácia by mala zobrať do úvahy potrebu vytvoriť, poskytnúť a udržiavať bezpečné pracovné prostredie v zhode s príslušnou legislatívou, ako napríklad podľa smernice Rady 89/391/EHS.

###### 3.1.2. Plánovanie zmeny

3.1.2.1. Organizácia by mala identifikovať potenciálne bezpečnostné riziká a príslušné bezpečnostné opatrenia (pozri oddiel 3.1.1. Hodnotenie rizika) predtým, než zavedie zmenu (pozri oddiel 5.4. Riadenie zmeny) v súlade s procesom riadenia rizík vymedzeným v nariadení (EÚ) č. 402/2013 vrátane zváženia bezpečnostných rizík, ktoré proces zmeny sám prinesie.

##### 3.1.2 Účel

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

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

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

### 3.1.3 Vysvetlivky

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

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

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

Výraz „iné zainteresované strany“ označuje organizácie aj jednotlivcov. Tieto strany môžu byť mimo železničného systému [1.1. písm. c)].

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

Spoločná bezpečnostná metóda hodnotenia a posudzovania rizík sa vzťahuje na všetky technické, prevádzkové alebo organizačné zmeny (posledne menované, ktoré majú dôsledok v prevádzke alebo v údržbe). V prípade každej zmeny – týkajúcej sa bezpečnosti sa žiadateľ/navrhovateľ musí najprv rozhodnúť, či je táto zmena významná (alebo nie). Ak sa považuje za významnú, musí preukázať, že riziká súvisiace so zmenou sú prijateľné, a to použitím zásad opísaných v spoločnej bezpečnostnej metóde, a že požiadavky

vyplývajúce z tohto preukazovania boli do tohto meniaceho sa systému účinne zavedené. Vykonané posúdenie rizika následne vyhodnotí nezávislý hodnotiaci alebo uznaný orgán, ktorý vypracuje správu o prijateľnosti alebo neprijateľnosti analýzy. Vnútroštátne bezpečnostné orgány tieto správy zohľadnia pri svojich činnostiach dohľadu, ale nemôžu spochybníť výsledky správy, pokiaľ nemajú dôvod domnievať sa, že proces hodnotenia posúdenia rizika nebol správne vykonaný. Ak zmena súvisí s bezpečnosťou, ale nie je významná, žiadateľ/navrhovateľ musí zdokumentovať svoje rozhodnutie a ešte bude musieť posúdiť riziko zmeny v rámci procesu riadenia rizika systému riadenia bezpečnosti. V takomto prípade je žiadateľ zodpovedný za to, aby vybral vhodné metódy posúdenia rizika na zdôvodnenie toho, že opatrenia na riadenie rizík, ktoré zavádza, sú vhodné na riadenie súvisiacich rizík v prijateľnej miere. Treba poznamenať, že zatiaľ čo spúšťačom uplatňovania hodnotenia a posúdenia rizika v rámci spoločnej bezpečnostnej metódy je to, či zmena je alebo nie je významná, organizácia by sa mohla rozhodnúť uplatňovať spoločnú bezpečnostnú metódu v každom prípade, napríklad ak by sa domnievala, že z komerčných alebo spoločenských dôvodov si táto zmena zaslúži nezávislé posúdenie práce, ktorú organizácia odvieďa. Ďalšie informácie o tom, ako riadiť významné zmeny, možno nájsť v príručke ERA o spoločnej bezpečnostnej metóde pre hodnotenie a posudzovanie rizika.

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

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

Tieto prvky by sa mali použiť na posúdenie toho, ako organizácie dospeli k rozhodnutiam o „významnosti“ v rámci CSM hodnotenia a posudzovania rizík.

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

### **Ako sú integrované ľudské a organizačné faktory a kultúra bezpečnosti?**

Ľudské a organizačné faktory sa od začiatku dôsledne uplatňujú pri navrhovaní (nových) systémov. Všetky úrovne organizácie vrátane subjektov v prvej línii sú aktívne zapojené do posudzovania rizík, pričom predvídajú výskyt chýb prostredníctvom prístupu zameraného na používateľa, pri ktorom sa pri posúdení bezpečnostných rizík a určovaní bezpečnostných opatrení zvažuje organizačná štruktúra spoločnosti, dostupnosť/používanie vybavenia, návrh bezpečnostných úloh, systém riadenia kompetencií a postupy.

Postup posudzovania rizika bude obsahovať prístupy alebo metódy na systematické zohľadňovanie ľudských a organizačných faktorov a bude zameraný na odstránenie rizík pri zdroji vo všetkých procesoch a postupoch v rámci systému riadenia bezpečnosti, ak je to možné. Ak to nie je možné, stratégia ľudských a organizačných faktorov by sa mala zamerať na minimalizáciu dôsledkov rizík.

Existuje systematický prístup k identifikácii pracovných úloh a procesov súvisiacich s bezpečnosťou, a metódy z oblasti ľudských a organizačných faktorov sa používajú na analýzu rozhodujúcich pracovných úloh v oblasti

bezpečnosti, napr. analýza úloh, hierarchická analýza úloh, tabuľková analýza úloh. Na výber a uplatňovanie vhodných metód by sa mali používať odborné znalosti o ľudských a organizačných faktoroch.

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

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

### 3.1.4 Dôkazy

- Žiadateľ by mal predložiť dôkaz o tom, že zaviedol proces posúdenia rizika (vrátane opisu použitých metód, zapojeného personálu a každej vykonanej validácie alebo overenia), ktorý zahŕňa riziká označené ako významné zmeny v rámci spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík, [vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 402/2013] ako aj riziká, ktoré nie sú považované za významné a ktoré by napriek tomu mali byť riadené, pričom tento proces zahŕňa všetky prevádzkové, organizačné a technické riziká **[3.1.1.1 písm. a), písm. b)]**.
- Dôkaz o tom, že riziká spojené s problémami týkajúcimi sa ľudských a organizačných faktorov boli v posúdeniach rizík zohľadnené. V stratégii pre ľudské a organizačné faktory sa musí preukázať, ako a kedy sú ľudské a organizačné faktory neoddeliteľnou súčasťou procesu posudzovania rizík a preukázať použitie primeraných metód a odborných znalostí **[3.1.1.1 písm. a)]**.
- Ak je to vhodné, dôkaz o spôsoboch zapojenia tretích strán do procesu posudzovania rizík vrátane toho, ako sú riadené riziká z tretích strán, ktoré ovplyvňujú prevádzku železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry **[3.1.1.1 písm. a)], [3.1.1.1 písm. e)], [3.1.1.1 písm. f)]**.
- Dôkaz o tom, že žiadateľ zaviedol proces na rozvoj a zavádzanie opatrení na kontrolu rizík vrátane toho, kto je zodpovedný za zabezpečenie ich dokončenia **[3.1.1.1 písm. c)]**.
- Žiadateľ by mal uviesť, ako zapája príslušných zamestnancov a ako im oznamuje výsledky posúdenia rizika a súvisiacich kontrolných opatrení **[3.1.1.1 písm. f)]**.
- Žiadateľ by mal preukázať, ako monitoruje účinnosť svojich opatrení na riadenie rizík vrátane toho, ako sa procesy alebo postupy podľa potreby aktualizujú **[3.1.1.1 písm. d)]**.
- V poskytnutých dôkazoch by žiadatelia mali uviesť, ako zohľadňujú potrebu dodržiavať iné platné právne predpisy, napríklad smernicu Rady 89/391/EHS **(3.1.1.2)**.
- Žiadateľ poskytne dôkazy, aby v rámci svojho procesu riadenia zmeny preukázal, že vplyv každej zmeny sa systematicky hodnotí. Bude to znamenať použitie posúdenia rizika vrátane použitia spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík s cieľom identifikovať riziká a potrebné kontrolné opatrenia. Žiadateľ tiež poskytne dôkaz o tom, že boli zavedené kontrolné opatrenia zistené počas procesu riadenia zmeny **(3.1.2.1)**.

### 3.1.5 Príklady dôkazov

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

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

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

Zohľadnenie ľudských a organizačných faktorov a zlepšenie kultúry bezpečnosti bude mať pozitívny vplyv na dodržiavanie príslušnej požiadavky SMS a dôkazy o tom sa nachádzajú v:

Prehľad procesných prvkov o tom, ako sa ľudské a organizačné faktory zohľadňujú v procese posudzovania rizík a ako a kde sa v prípade potreby zapájajú tretie strany. Zo zápisníc zo zasadnutí vyplýva, že sa ich zúčastnili koncoví používatelia a odborníci na ľudské a organizačné faktory a že ich názory boli zohľadnené.

Príklady vykonaných analýz, v ktorých sa zohľadňuje počet a povaha úloh, ktoré sa majú vykonať, ich zložitost', opakovateľnosť, delegovanie povinností, pracovné zaťaženie (vrátane harmonogramu, zmien, používania strojových zariadení a príslušných pokynov atď.), jasnosť a úplnosť pravidiel a pracovných pokynov, spätná väzba od zamestnancov a spôsob, akým sa prijímajú nápravné opatrenia.

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

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

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

Stratégia pre ľudské a organizačné faktory, ktorá súvisí s procesom posudzovania rizík. Preukazuje sa ňou používanie výsledkov z analýz rizík a vykonávanie a vyhodnocovanie opatrení na zvýšenie bezpečnosti.

Niektoré ľudské a organizačné faktory, ktorými sa zaoberá právny rámec v oblasti bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci, a dôležité témy, ako sú únava, pracovný stres a fyzické pracovné prostredie (napr. čistota, teplota, svetlo), by sa v tomto prípade mali riadiť prostredníctvom systému riadenia bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci.

### 3.1.6 Odkazy a normy

- [Príručka agentúry na uplatňovanie spoločnej bezpečnostnej metódy posudzovania rizík](#)
- [Kritériá prijateľnosti rizika pre technické systémy a prevádzkové postupy používané v rôznych priemyselných odvetviach](#)
- [Usmernenie na podporu vykonávania nariadenia \(EÚ\) 2015/1136 o harmonizovaných konštrukčných cieľoch \(CSM DT\) v rozsahu pôsobnosti CSM posudzovania rizík](#)
- *ISO 31000:2018 Riadenie rizík*
- *ISO 31010:2019 Riadenie rizík – Technika posudzovania rizík*
- *ISO 45001:2018 Systémy riadenia bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci – Praktická príručka pre malé organizácie*
- *CENELEC – EN50126 Dráhové aplikácie – Stanovenie a preukázanie bezporuchovosti, pohotovosti, udržiavateľnosti a bezpečnosti (RAMS). Časť 1: Základné požiadavky a zovšeobecný proces*
- [Úrad národného regulačného orgánu bezpečnosti železníc – Príručka o správe aktív \(2019\).](#)

### 3.1.7 Otázky dohľadu

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

Nasledujúce informácie môžu slúžiť ako vstupné materiály pre neskorší dohľad:

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

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

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



## 3.2 Bezpečnostné ciele a plánovanie

### 3.2.1 Regulačná požiadavka

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

### 3.2.2 Účel

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

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

### 3.2.3 Vysvetlivky

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

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

Pri používaní prístupu naplánovania, realizácie, overenia a vykonania by sa ciele mali pravidelne prehodnocovať a pri stanovovaní priorít by sa mali zväžiť výsledky posúdenia rizika, predchádzajúce monitorovanie a vyšetrovanie nehôd a incidentov s cieľom udržať, a ak je to možné, zlepšiť výkonnosť v oblasti bezpečnosti.

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

### **Ako sú integrované ľudské a organizačné faktory a kultúra bezpečnosti?**

Bezpečnostné ciele súvisia s rizikami, pretože riziká ovplyvnia výkonnosť organizácie v oblasti bezpečnosti (t. j. plánované výsledky systému riadenia bezpečnosti a teda úspech v plnení cieľov). Bezpečnostné ciele môžu byť kvantitatívne, znázornené ako zníženie počtu udalostí ako absolútna hodnota alebo v percentách. Bezpečnostné ciele môžu byť tiež kvalitatívne, vyjadrené ako všeobecná hodnota, napríklad „zlepší sa bezpečnosť na pricestiacich“ alebo „udrží sa súčasná úroveň bezpečnosti“. V tomto prípade sa však úroveň zlepšenia alebo úroveň, na ktorej bezpečnosť zostane zachovaná, bude musieť definovať a monitorovať podľa niektorých vymedzených kritérií, aby sa určilo, či sa plnia bezpečnostné ciele.

Organizácia vymedzuje ciele SMART a oznamuje ich zamestnancom, aby zvyšovala ich povedomie o relevantnosti a dôležitosti ich činností a o tom, ako prispievajú k dosahovaniu bezpečnostných cieľov a plánovaniu riadenia bezpečnostných rizík. Zamestnanci si takisto uvedomujú, že dosahovanie cieľov sa monitoruje a v prípade potreby preskúmava.

Ciele majú prioritu podľa posúdenia rizika, vo vzájomnom súlade a v súlade s bezpečnostnou politikou.

#### *3.2.4 Dôkazy*

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

#### *3.2.5 Príklady dôkazov*

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

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

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

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

Zohľadnenie ľudských a organizačných faktorov a zlepšenie kultúry bezpečnosti bude mať pozitívny vplyv na dodržiavanie príslušnej požiadavky SMS a dôkazy o tom sa nachádzajú v:

Strategický plán organizácie, v ktorom sa bezpečnosť uvádza ako hlavný cieľ.

Ustanovenia obsiahnuté v systéme riadenia bezpečnosti (proces riadenia rizík), v ktorých sa vysvetľuje, ako by sa mali riešiť konflikty medzi cieľmi.

Proces konzultácií s personálom o bezpečnostných cieľoch a proces definovania a oznamovania jednotlivých bezpečnostných cieľov a o tom, ako ich zamestnanci formálne akceptujú. Je potrebný proces, v rámci ktorého

sa vysvetľuje, kde môžu zamestnanci nájsť ciele, ako zistia očakávanú úroveň ich príspevku k dosiahnutiu týchto cieľov a ako prebieha ich preskúmanie/meranie z hľadiska úspešnosti, ich vytváranie a plánovanie ich dosiahnutia.

Z postupu oznamovania cieľov zamestnancom vyplýva, ako sa rozvíja informovanosť a kontroluje porozumenie.

V rámci postupu podávania správ, pri ktorom zamestnanci uvádzajú dosiahnutie bezpečnostných cieľov.

### 3.2.6 *Otázky dohľadu*

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

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

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

Ako organizácia účinne monitoruje svoju výkonnosť v oblasti bezpečnosti a využíva tak spoločnú bezpečnostnú metódu na monitorovanie s cieľom posúdiť výkonnosť podľa bezpečnostných cieľov a súvisiacich ukazovateľov výkonnosti v oblasti bezpečnosti.

Ako sa ciele (napr. vymedzené pred niekoľkými rokmi) vyvíjajú od vytvorenia po konečné splnenie (alebo nesplnenie).

Železničný systém,  
ktorý je pre spoločnosť lepší.

## 4 Podpora

### 4.1 Zdroje

#### 4.1.1 Regulačná požiadavka

4.1.1. Organizácia zabezpečí zdroje vrátane príslušného personálu a efektívneho a použiteľného vybavenia potrebné na vytvorenie, implementáciu, údržbu a neustále zlepšovanie systému riadenia bezpečnosti.

#### 4.1.2 Účel

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

#### 4.1.3 Vysvetlivky

Zabezpečovanie primeraných zdrojov je predpokladom na dosiahnutie požadovanej úrovne bezpečnosti.

#### **Ako sú integrované ľudské a organizačné faktory a kultúra bezpečnosti?**

Spoločnosť zabezpečuje, aby sa zamestnancom poskytli potrebné zdroje na bezpečné vykonávanie ich úloh. Patrí tu personál, vybavenie a dokumentácia. Táto požiadavka súvisí aj s posúdením rizika a identifikovanými bezpečnostnými opatreniami.

#### 4.1.4 Dôkazy

- Informácie týkajúce sa systému riadenia kompetencií (CMS) alebo v prípade, že tento systém neexistuje, dôkaz o tom, ako organizácia zabezpečuje dostatok kompetentných zamestnancov (4.1.1).
- Informácie týkajúce sa toho, ako sa organizácia chystá zabezpečiť dostatok účinného a použiteľného vybavenia na to, aby mohla plniť svoje záväzky v oblasti služieb a udržiavať účinný systém riadenia bezpečnosti, ktorým sa riadi riziko (4.1.1).
- Informácie týkajúce sa organizácie funkcií údržby (pozri aj prílohu II k nariadeniu o ECM 2019/779) a toho, ako to súvisí s poskytovaním dostatočných zdrojov, ktoré organizácii umožnia plniť svoje záväzky v oblasti služieb (4.1.1).

#### 4.1.5 Príklady dôkazov

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

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

Zohľadnenie ľudských a organizačných faktorov a zlepšenie kultúry bezpečnosti bude mať pozitívny vplyv na dodržiavanie príslušnej požiadavky SMS a dôkazy o tom sa nachádzajú v:

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

Proces, v rámci ktorého sa vysvetľuje, ako sa zdroje pridelujú na vykonanie úlohy na základe posúdenia rizika a bezpečnostných opatrení, o ktorých sa rozhodlo: vrátane času, personálu, kompetencií (vrátane netechnických zručností), postupov, nástrojov a vybavenia.

Výsledky analýz úloh, z ktorých vyplýva, že vzhľadom na pracovné zaťaženie je vymedzený primeraný čas a počet zamestnancov. Tento proces sa podobne vykonáva pri všetkých bezpečnostných úlohách vo všetkých obchodných jednotkách (dopravné služby na dlhé vzdialenosti/krátke vzdialenosti, rušňovodiči, posunovanie, údržba atď.).

Dokument, v ktorom sa stanovuje pridelovanie zdrojov na plánované zmeny v organizácii (vrátane personálneho obsadenia a dodávky potrebného vybavenia).

#### 4.1.6 Otázky dohľadu

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

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

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

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

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

## 4.2 Kompetencie

### 4.2.1 Regulačná požiadavka

- 4.2.1. Systém riadenia spôsobilosti organizácie zabezpečí, aby zamestnanci, ktorí majú úlohu, ktorá ovplyvňuje bezpečnosť, boli kompetentní v úlohách súvisiacich s bezpečnosťou, za ktoré sú zodpovední (pozri oddiel 2.3 Úlohy, povinnosti, zodpovednosť, oprávnenia a právomoci v organizácii), a to minimálne:
- (a) určenie kompetencií (vrátane vedomostí, zručností, netechnického správania a postojov) požadovaných pre úlohy súvisiace s bezpečnosťou;
  - (b) princípy výberu (základná úroveň vzdelania, psychologická a fyzická zdatnosť);
  - (c) počítačové vzdelávanie, skúsenosti a kvalifikáciu;
  - (d) nepretržitú odbornú prípravu a pravidelnú aktualizáciu existujúcich kompetencií;
  - (e) pravidelné posudzovanie kompetencií, kontroly psychologickú a telesnú spôsobilosť, aby sa zabezpečilo, že sa v priebehu času zachovávajú kvalifikácie a zručnosti.
  - (f) špecifické školenie v príslušných častiach systému riadenia bezpečnosti s cieľom zabezpečiť úlohy vzťahujúce sa na bezpečnosť.
- 4.2.2. Organizácia musí poskytnúť program odbornej prípravy pre zamestnancov vykonávajúcich úlohy súvisiace s bezpečnosťou, ako sa uvádza v (c), (d) a (f) odseku 4.2.1, ktoré zabezpečia, že:
- (a) program odbornej prípravy sa vykonáva podľa určených požiadaviek na spôsobilosť a individuálnych potrieb zamestnancov;
  - (b) ak je to vhodné, školenie zabezpečí, že personál môže pracovať za všetkých prevádzkových podmienok (normálne, mimoriadne a núdzové);
  - (c) trvanie odbornej prípravy a frekvencia opakovaného výcviku sú vhodné pre ciele odbornej prípravy;
  - (d) záznamy sa uchovávajú pre všetkých zamestnancov (pozri 4.5.3 Kontrola zdokumentovaných informácií);
  - (e) program odbornej prípravy sa pravidelne reviduje a overuje (pozri oddiel 6.2 Vnútorý audit) a v prípade potreby sa vykonávajú zmeny (pozri oddiel 5.4 Manažment zmien).
- 4.2.3. Musia sa zaviesť mechanizmy pre návrat zamestnancov späť do zamestnania po nehodách alebo dlhých neprítomnostiach z práce, vrátane poskytovania dodatočnej odbornej prípravy, ak je táto potreba identifikovaná.

### 4.2.2 Účel

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

Kompetencia zohráva kľúčovú úlohu pri zabezpečovaní toho, aby boli činnosti vykonávané uspokojivým spôsobom. Potreba kompetentných zamestnancov sa vzťahuje na podporu v prvej línii (vrátane dodávateľov, konzultantov a poskytovateľov služieb súvisiacich s bezpečnosťou) a riadiacich pracovníkov. Požiadavky na kompetencie manažmentu sú často prehliadané. Manažéri prijímajú dôležité rozhodnutia, ktoré môžu mať zásadný a rozsiahly vplyv na zdravie a bezpečnosť. Tieto požiadavky by obsahovať ustanovenia týkajúce sa

odbornej prípravy všetkých zamestnancov v súvislosti s požadovanými bezpečnostnými normami v záujme zachovania kompetencií bez ohľadu na okolnosti, vrátane otázok, ako je dostupnosť zamestnancov a monitorovanie úrovni kompetencií vo vzťahu k požadovaným normám.

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

#### 4.2.3 Vysvetlivky

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

#### **Ako sú integrované ľudské a organizačné faktory a kultúra bezpečnosti?**

Kompetencie sú neoddeliteľnou súčasťou systému riadenia kompetencií vrátane netechnických zručností, postojov a správania. Potrebné úrovne požadovaných kompetencií na vykonávanie úlohy sú vymedzené v súvislosti s posúdením rizika a analýzami úloh.

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

Existuje systematický prístup, ktorý zabezpečuje dostupnosť kompetencií v oblasti ľudských a organizačných faktorov v príslušných úlohách na základe posúdenia rizík a analýzy úloh.

Kompetencie v oblasti ľudských a organizačných faktorov sa môžu napríklad využívať v projektoch súvisiacich s novými alebo upravenými návrhmi, pri hodnotení výkonnosti a zlepšovaní s cieľom poskytnúť netechnickú perspektívu alebo v súvislosti s otázkami ľudskej výkonnosti. Vedeniu a zamestnancom vykonávajúcim bezpečnostné úlohy sa poskytuje odborná príprava zameraná na osobitné ľudské a organizačné faktory s cieľom zvýšiť ich informovanosť.

#### 4.2.4 Dôkazy

- Žiadateľ by mal poskytnúť informácie o svojom systéme riadenia kompetencií a o tom, ako pracuje na splnení záležitostí stanovených v požiadavkách (4.2.1), [4.2.2 písm. a) – e)].
- Dôkazy majú obsahovať podrobné informácie o programoch odbornej prípravy, ktoré sú zavedené pre zamestnancov (vrátane potrebných informácií týkajúcich sa požiadaviek kompetencie školiťelov), a o tom, ako sa aktualizujú a revidujú [vrátane bezpečnostných poradcov podľa RID alebo v prípade potreby pre kompetencie personálu údržby v súlade s požiadavkami prílohy I a prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2019/779 o ECM] [4.2.2 písm. a) – e)];

- *Dôkazy majú obsahovať podmienky týkajúce sa opätovného nástupu zamestnancov do práce po nehodách a incidentoch alebo po dlhodobej neprítomnosti vrátane toho, ako sú identifikované ďalšie potreby v oblasti odbornej prípravy(4.2.3).*
- *Ak žiadateľ používa uznané stredisko odbornej prípravy, ktoré bolo certifikované podľa predpisov EÚ, kópia príslušného certifikátu poskytne predpoklad zhody s uvedenými prvkami v rozsahu, v akom sa na ne tento certifikačný proces vzťahuje (4.2.1 písm. a), c ) – f), (4.2.2).*
- *Žiadateľ by mal uviesť, ako zabezpečuje, aby pri tých istých úlohách neexistovali rozdiely medzi kompetentnosťou jeho vlastných zamestnancov a kompetentnosťou zmluvných strán, dodávateľov a konzultantov, ktorých zamestnáva [4.2.1 písm. a) – f)].*
- *Primerané ľudské a organizačné faktory a odborná príprava na zvyšovanie informovanosti sa poskytuje vedeniu a zamestnancom vykonávajúcim bezpečnostné úlohy; (4.2.1), (4.2.2)*
- *Žiadateľ by mal uviesť, ako sa posudzujú potreby spôsobilosti v oblasti ľudských a organizačných faktorov, čo zahŕňa vymedzenie toho, v ktorých úlohách a procesoch sú potrebné kompetencie v oblasti ľudských a organizačných faktorov, a aká úroveň kompetencie sa požaduje. Dostupné schopnosti týkajúce sa ľudských faktorov (napr. formálne kvalifikácie ľudských faktorov, t. j. akademický titul, interné/externé uznané kompetencie a skúsenosti) sú prispôbené a primerané vyspelosti a zložitosti spoločnosti [4.2.1 písm. a) – f)].*
- *Žiadateľ by mal uviesť informáciu o procese schvaľovania pracovníkov, ktorí vykonávajú kľúčové úlohy vrátane priebežného riadenia kompetencií personálu [4.2.1 písm. a) – f), 4.2.2 písm. d)].*

#### 4.2.5 Príklady dôkazov

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

Poskytnutie zmluvných dojednaní (vrátane referenčného rámca) s akýmikoľvek certifikovanými strediskami odbornej prípravy spolu s dôkazom o ich certifikácii.

Príklady programov odbornej prípravy pre skupiny zamestnancov.

Zohľadnenie ľudských a organizačných faktorov a zlepšenie kultúry bezpečnosti bude mať pozitívny vplyv na dodržiavanie príslušnej požiadavky SMS a dôkazy o tom sa nachádzajú v:

Proces, z ktorého vyplýva, ako sa riadia a dodržiavajú požiadavky a kvalifikácie vrátane psychologickej alebo fyzickej spôsobilosti, ktoré sa považujú za potrebné pre konkrétne úlohy súvisiace s bezpečnosťou, vrátane súvislosti s posúdením rizika a analýzami úloh.

Proces, z ktorého vyplýva, ako sa riadia požiadavky na zamestnancov a kvalifikácie, a to z hľadiska:

- *splnenia príslušných požiadaviek týkajúcich sa fyzickej a psychologickej spôsobilosti;*
- *vymedzenia odborných spôsobilostí, ktoré sa považujú za potrebné pre každú úlohu súvisiacu s bezpečnosťou.*

Procesy pravidelného prehodnocovania požiadaviek a programov odbornej prípravy odrážajú aktuálnu situáciu a sú neustále zosúlaďované s technickými, prevádzkovými a organizačnými zmenami.

V rámci procesu alebo postupu zabezpečenia toho, aby zamestnanci mali špecifickú a rekvalifikačnú odbornú prípravu pre tieto situácie:

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



Systém riadenia bezpečnosti, v ktorom sa opisuje, ako boli identifikované potreby odbornej prípravy týkajúcej sa bezpečnostných úloh a ako boli vykonávané podľa konkrétnych úloh. Informácie súvisiace s procesom sa používajú na vytvorenie školiaceho materiálu, pričom ustanoveniami sa zaručuje, že zainteresovaní zamestnanci sa oboznámia s rizikami spojenými s ich činnosťami.

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

Postup umožňujúci zamestnancom spochybňovať postupy a rozhodnutia a hlásiť bežné a mimoriadne odchýlky.

Systém riadenia bezpečnosti, v ktorom sa opisuje, aké mechanizmy výmeny poznatkov existujú v rámci organizácie.

Proces na zabezpečenie toho, aby:

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

Systém riadenia bezpečnosti, v ktorom sa vysvetľuje, ako je manažment vyškolený na to, aby mohol vykonávať posúdenia rizík pred prijatím rozhodnutia, pri zahrnutí ľudských a organizačných faktorov do každodenných činností (posúdenie rizika, hodnotenie výkonu, zlepšenie...)

Proces na zabezpečenie kontinuity činností a mechanizmy pre návrat zamestnancov späť do zamestnania s prepojením na systém riadenia kompetencií.

Program odbornej prípravy, z ktorého vyplýva, že špecifické metódy odbornej prípravy sú identifikované podľa cieľov odbornej prípravy a kritérií odbornej prípravy:

- *mentorstvo;*
- *odborná príprava na pracovisku;*
- *simulátory;*
- *nácvik núdzových situácií;*
- *odborná príprava v oblasti riadenia zdrojov tímu.*

Proces, v rámci ktorého sa zabezpečuje, aby zamestnanci mali primerané kompetencie vrátane identifikácie potrebných kompetencií, je spojený s posúdením rizika. Z tohto zavedeného procesu vyplýva, že existuje systematický prístup, v rámci ktorého sa využívajú kompetencie týkajúce sa ľudských a organizačných faktorov pre zamestnancov, ktorí vykonávajú posudzovanie rizík, a určujú sa z toho vyplývajúce bezpečnostné úlohy a kompetencie s cieľom zabezpečiť pridelenie potrebných zdrojov a kompetencií.

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

Proces na zabezpečenie toho, aby dodávatelia, partneri a poskytovatelia spĺňali rovnaké požiadavky na kompetencie. Zmluvné dojednania (alebo partnerské zmluvy) týkajúce sa týchto požiadaviek a monitorovanie plnenia zmluvy (alebo partnerského vzťahu).

#### 4.2.6 Odkazy a normy

- *ISO10015:2019 „Usmernenia pre riadenie kvality v oblasti riadenia kompetencií a rozvoja ľudí“*
- *ISO10018:2020 „Riadenie kvality – usmernenia pre riadenie ľudí“*

#### 4.2.7 Otázky dohľadu

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

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

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

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

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

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

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

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

## 4.3 Informovanosť

### 4.3.1 Regulačná požiadavka

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

### 4.3.2 Účel

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

### 4.3.3 Vysvetlivky

Táto požiadavka súvisí s ľudskými a organizačnými faktormi. Ďalšie informácie o ľudských a organizačných faktoroch sa nachádzajú v prílohe 5.

### 4.3.4 Dôkazy

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

### 4.3.5 Príklady dôkazov

Zohľadnenie ľudských a organizačných faktorov a zlepšenie kultúry bezpečnosti bude mať pozitívny vplyv na dodržiavanie príslušnej požiadavky SMS a dôkazy o tom sa nachádzajú v:

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

Proces monitorovania zahŕňa časť týkajúcu sa pochopenia v rámci organizácie, pokiaľ ide o systém riadenia bezpečnosti a význam a informovanosť o rizikách pri každej jednotlivej úlohe.

Uskutočňujú sa pravidelné prieskumy zapojenia zamestnancov so zameraním na bezpečnosť, z ktorých vyplýva, že zamestnanci chápu, ako ich úloha zapadá do celkových bezpečnostných cieľov organizácie.

Programy odbornej prípravy, ktoré obsahujú vysvetlenia rizík, bezpečnostných opatrení a bezpečnostných cieľov v súvislosti s vykonávaním úloh a čiastkových úloh.

V rámci postupu, ktorý môžu zamestnanci, dodávatelia alebo iné zainteresované strany využiť pri oznamovaní rizík, ktorým čelia.

Vyhlasenie obsahuje informácie o tom, ako organizácia propaguje svoj prístup k informáciám o bezpečnosti, ľudským a organizačným faktorom a kultúre bezpečnosti voči jej zmluvným stranám, partnerom a dodávateľom.

Oznámenia od vrcholového manažmentu týkajúce sa cieľov, a to buď v zmysle povzbudenia všetkých zamestnancov, aby prispeli k dosiahnutiu cieľov, alebo napríklad formou gratulácií za lepší výkon.

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

Opis komunikačných kanálov a použitých kanálov a spôsobu, akým začleňujú ľudské a organizačné faktory.

V rámci postupu navrhovania postupov, v ktorom sa vysvetľuje, ako sú dotknutí zamestnanci zapojení a ako sa zohľadňujú riziká a bezpečnostné opatrenia, ako aj možný vplyv nedodržovania predpisov na prevádzkové činnosti.

#### 4.3.6 Otázky dohľadu

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

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

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

## 4.4 Informácie a komunikácia

### 4.4.1 Regulačná požiadavka

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

### 4.4.2 Účel

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

### 4.4.3 Vysvetlivky

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

Rozlišujeme rôzne druhy informácií:

- *dokumentácia systému riadenia bezpečnosti (pozri tiež bod 4.5),*
- *statické informácie požadované manažérom infraštruktúry s cieľom navrhnúť železničnú prevádzku, ako sú prevádzkové predpisy a charakteristiky železničnej infraštruktúry (napr. rozchod, dĺžka vlaku, gradienty a zaťaženie nápravy),*
- *informácie požadované na plánovanie železničnej prevádzky, ako sú cestovné poriadky vlakov, zoznamy trás, dočasné obmedzenia rýchlostí, zmeny železničnej infraštruktúry, prebiehajúce práce na*

*tratiach, obmedzenia v železničnom rozchode, vlaky, ktoré sa majú odkloniť od plánovanej trasy, traťové úseky, na ktorých sa bude pracovať ako na jednokoľajovej trati, prognózy jazdy vlaku (vrátane akýchkoľvek zmien vlakových trás a/alebo služby pre ľudí, ktorí dochádzajú),*

- *informácie o riadení vlakovej premávky (medzi železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry, a podľa potreby medzi manažérmi infraštruktúry) vrátane identifikácie kompetentných zamestnancov v každej organizácii, na ktorých sa možno obrátiť v prípade prevádzky za mimoriadnych okolností alebo v núdzových situáciách (**pozri tiež bod 5.5**), počas hlavného pracovného času a mimo neho.*

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

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

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

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

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

Táto požiadavka súvisí s ľudskými a organizačnými faktormi. Viac informácií o ľudských a organizačných faktoroch sa nachádza v prílohe 5.

#### 4.4.4 Dôkazy

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

#### 4.4.5 Príklady dôkazov

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

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

V prípade úloh s poverením riadiť rozhrania: dôkazy o tom, komu sa bezpečnostná výstraha posiela, v závislosti od oblasti činnosti (napr. bezpečnostné výstrahy sa objavujú v tabuľke traťových pomerov alebo informáciách o neskorých oznámeniach).

Zohľadnenie ľudských a organizačných faktorov a zlepšenie kultúry bezpečnosti bude mať pozitívny vplyv na dodržiavanie príslušnej požiadavky SMS a dôkazy o tom sa nachádzajú v:

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

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

Proces alebo postup, ktorým sa každému zamestnancovi, ktorý sa podieľa na úlohách súvisiacich s bezpečnosťou poskytne správna verzia dokumentov v správnom čase, aby sa zabezpečila účasť a schopnosť okamžite konať alebo reagovať v bežných, mimoriadnych a núdzových situáciách.

TSI OPE obsahuje požiadavky týkajúce sa rôznych dokumentov vrátane tých, ktoré sa týkajú komunikácie medzi personálom železničných podnikov a personálom manažérov infraštruktúry. Všetky tieto dokumenty sú známe (pravidlá, tabuľka traťových pomerov, cestovné poriadky, knihy formulárov...) a obsahujú súbor komunikačných protokolov alebo médií na jasnú a pohotovú výmenu formalizovaných informácií ovplyvňujúcich prevádzku, najmä pokiaľ ide o pohyb vlakov v mimoriadnom režime.

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

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

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

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

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

Postup zaznamenávania informácií je stanovený v príslušných interných predpisoch, pri použití vhodného komunikačného kanála.

V rámci programov odbornej prípravy sa identifikuje, ako sa riadi komunikácia a ako sa komunikačné zručnosti začleňujú do systému riadenia kompetencií.

V rámci postupu nahlasovania, ktorý umožňuje zamestnancom nahlasovať bezpečnostné problémy v oblasti politiky spravodlivej kultúry, sa vysvetľuje, ako sa táto spätná väzba analyzuje a oceňuje tak, aby bolo možné

zistiť a zohľadniť skryté zlyhania systému v rámci procesu riadenia rizík. Tento postup zahŕňa aj spôsob, akým sa spätná väzba týkajúca sa nahlasovania poskytuje zamestnancom.

Z postupu vysvetľujúceho rôzne typy zasadnutí a príslušné výsledky (napr. zápisnice zo zasadnutí, poznámky atď.) vyplýva, ako sa bezpečnostná komunikácia riadi smerom nahor aj smerom nadol v celej spoločnosti.

#### 4.4.6 Otázky dohľadu

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

Skontrolujte, či existuje proces na monitorovanie používania formalizovaných informácií.

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



## 4.5 Zdokumentované informácie

### 4.5.1 Regulačná požiadavka

#### 4.5.1. Dokumentácia k systému riadenia bezpečnosti

##### 4.5.1.1. Opis systému riadenia bezpečnosti vrátane:

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

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

- (a) syntézy rozhodnutí o úrovni významnosti zmien súvisiacich s bezpečnosťou vrátane prehľadu významných zmien v súlade s článkom 18 ods. 1 pri uplatňovaní článku 18 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 402/2013;
- (b) bezpečnostných cieľov organizácie na nasledujúci rok (roky) a ako vážne bezpečnostné riziká ovplyvňujú stanovenie týchto bezpečnostných cieľov;
- (c) výsledkov interného vyšetřovania nehôd / incidentov (pozri oddiel 7.1 Poučenie z nehôd a incidentov) a ostatné monitorovacie činnosti (pozri oddiel 6.1 Monitorovanie, oddiel 6.2 Vnútorňý audit a oddiel 6.3 Preskúvanie manažmentu) v súlade s článkom 5 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 1078/2012;
- (d) podrobností o pokroku pri riešení nevyriešených odporúčaní vnútroštátnych vyšetřovacích orgánov (pozri oddiel 7.1 Poučenie z nehôd a incidentov);
- (e) ukazovateľov bezpečnosti organizácie stanovených na vyhodnotenie výkonnosti organizácie v oblasti bezpečnosti (pozri oddiel 6. 1 Monitorovanie);
- (f) záverov výročnej správy bezpečnostného poradcu podľa RID o činnosti organizácie týkajúcej sa prepravy nebezpečného tovaru, v prípade potreby.

#### 4.5.2. Vytváranie a aktualizácia

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

#### 4.5.3. Kontrola zdokumentovaných informácií

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

#### 4.5.2 Účel

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

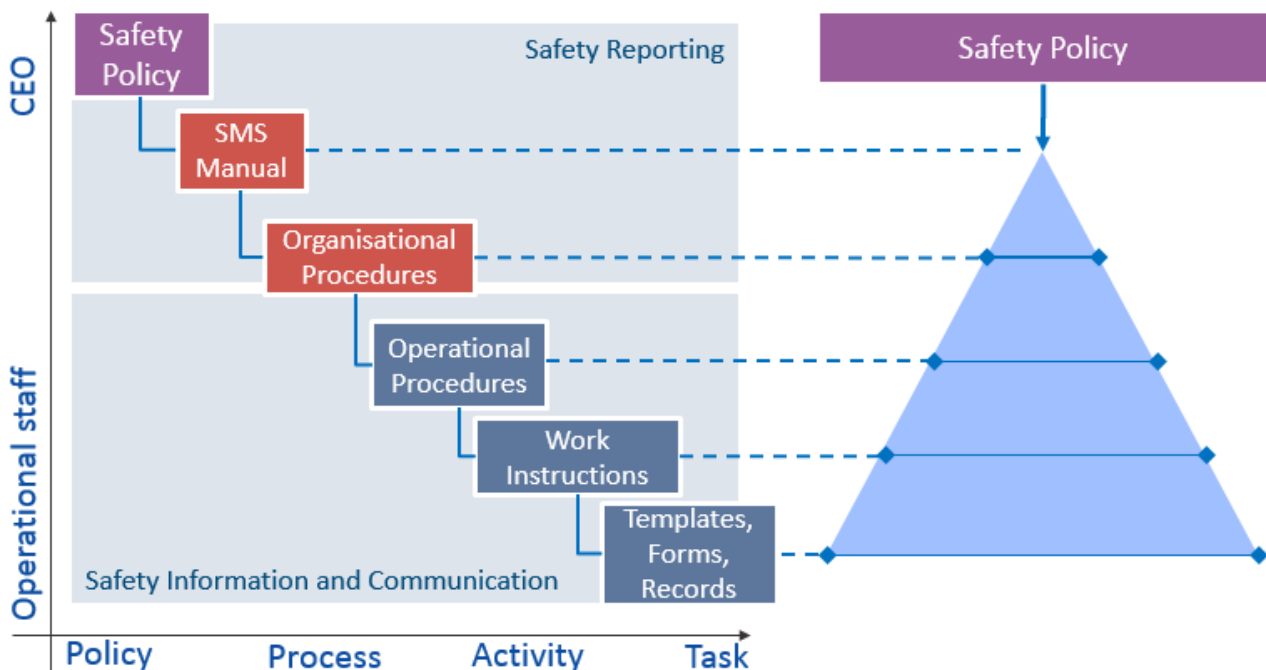
- vysvetlenie bezpečnostnej politiky žiadateľa, organizácie a opatrenia systému riadenia bezpečnosti na vysokej úrovni a
- podrobnejšie opatrenia stanovené v požiadavkách uvedených v bode 4.5.1.1 písm. a) – f) a v bode 4.5.1.2 písm. a) – f).

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

#### 4.5.3 Vysvetlivky

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

Nasledujúci Obrázok 3 znázorňuje typickú štruktúru dokumentácie:



Obrázok 3: Typická štruktúra dokumentácie

V závislosti od oblasti činnosti môžu železničné podniky predkladať vnútroštátnym bezpečnostným orgánom členských štátov, v ktorých pôsobia, rôzne správy (4.5.1.2). Vo všeobecnosti sa rozsah správy vzťahuje iba na časť prevádzky v príslušnom členskom štáte. Agentúra však odporúča, aby tá istá správa zahŕňala celú oblasť činnosti, čo by uľahčilo výmenu informácií medzi vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi vykonávajúcimi dohľad nad tým istým železničným podnikom.

Výročná správa bezpečnostného poradcu [4.5.1.2 písm. f)] v prípade prepravy nebezpečného tovaru v súlade s požiadavkami smernice 2008/68/ES v znení zmien a Poriadku pre medzinárodnú železničnú prepravu

nebezpečného tovaru, výročná správa bezpečnostného poradcu pre nebezpečný tovar je tiež príspevkom pre výročnú správu o bezpečnosti. Bezpečnostný poradca je povinný vykonávať špecifikované funkcie vrátane poskytovania poradenstva podniku, ktorý ho určil, pokiaľ ide o otázky zdravia, bezpečnosti a životného prostredia v súvislosti s prepravou nebezpečného tovaru a prípravou potrebných správ.

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

### **Ako sú integrované ľudské a organizačné faktory a kultúra bezpečnosti?**

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

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

#### 4.5.4 Dôkazy

- *Žiadateľ by mal poskytnúť opis systému riadenia bezpečnosti a toho, ako v prípade potreby funguje s príslušnými odkazmi na relevantné postupy **[4.5.1.1 písm. a) – c)]**.*
- *Žiadateľ by mal uviesť, kto sú jeho dodávatelia, poskytovatelia a partneri a ako sa tieto vzťahy kontrolujú a monitorujú s cieľom zabezpečiť, aby sa bezpečnostné riziká žiadateľa, ako aj osôb, s ktorými má zmluvné vzťahy, riadne riadili s cieľom zaistiť bezpečnosť **[4.5.1.1 písm. d), e)]**.*
- *Žiadateľ by mal poskytnúť príslušný(-é) postup(-y), ktorý(-é) preukáže(-jú), že môže kontrolovať zdokumentované informácie **[bod 4.5.1.1 písm. f)]**.*
- *Žiadateľ by mal určiť úlohy a povinnosti, ktoré existujú vo vzťahu k úlohám súvisiacim s bezpečnosťou, a to, ako sa riadia riziká vyplývajúce z činností žiadateľa a iných osôb **[4.5.1.1 písm. a)]**.*
- *Žiadateľ poskytne dôkaz o tom, že disponuje výročnou správou o bezpečnosti (alebo má zavedené opatrenia na jej vypracovanie), ktorá sa vzťahuje na položky uvedené v bode 4.5.1.2 **[4.5.1.2 písm. a) – f)]**.*
- *Žiadateľ by mal uviesť, ako funguje systém správy dokumentov vrátane toho, ako sa informácie sprístupňujú a ako sú vhodné na použitie, tam a vtedy, keď je to potrebné, ako sa v rámci tohto systému kontrolovaným spôsobom menia a ako sa ukladajú a uchovávajú tak, aby boli ľahko vyhľadateľné. Systém správy dokumentov by mal umožniť uchovávanie informácií v zariadeniach, ktoré poskytujú vhodné prostredie s cieľom minimalizovať zhoršenie ich stavu alebo poškodenie a zabrániť ich strate **(4.5.2.1), (4.5.3.1)**.*

#### 4.5.5 Príklady dôkazov

Opis systému riadenia bezpečnosti, jeho celkovej štruktúry a odkazov na dokumenty, ktoré podporujú procesy v rámci tohto systému (napr. manuálne, organizačné a prevádzkové postupy, pracovné pokyny). Bez

ohľadu na novú koncepciu zdokumentovaných informácií, ktorú zaviedla organizácia ISO, si organizácia môže zachovať tradičnú štruktúru dokumentácie, ak je vhodná na daný účel.

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

Postup na vypracúvanie výročnej správy spolu s kópiou predchádzajúcej verzie, ak je žiadateľ nový, postup obsahuje navrhovanú štruktúru správy.

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

Zohľadnenie ľudských a organizačných faktorov a zlepšenie kultúry bezpečnosti bude mať pozitívny vplyv na dodržiavanie príslušnej požiadavky SMS a dôkazy o tom sa nachádzajú v:

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

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

Ak je to možné, charakter zmien sa určí v dokumente alebo príslušných prílohách, aby sa uľahčilo ich preskúmanie a schválenie, ako aj ich porozumenie zo strany zamestnancov.

V rámci procesu navrhovania postupov sa vysvetľuje, ako sa zohľadňujú ľudské a organizačné faktory, napríklad:

- *Obsah a relevantnosť: relevantnosť z hľadiska úlohy vykonávanej osobou/osobami vrátane spôsobu, akým je personál v prvej línii aktívne zapojený do navrhovania týchto postupov;*
- *Tok: ako sa definuje elektronický opis procesov a príslušných zodpovedností (kto robí čo) za pomoci vývojových diagramov;*
- *Rozsah: integrovanie širšieho prevádzkového scenára s cieľom zabezpečiť pochopenie vstupov a výstupov pre úlohu, ktorá sa má vykonať;*
- *Rozhrania: obsahuje vyčerpávajúcu identifikáciu a opis rozhraní. Je jasné, kedy by sa mal postup použiť a kedy už nie je uplatniteľný z dôvodu zmien úlohy alebo pracovnej situácie. Jasné pravidlá týkajúce sa účelu a rozsahu uplatňovania postupu;*
- *Platnosť aktualizované a poskytnuté včas na vykonávanie;*
- *Primeranosť a komplexnosť: primerané tomu, ako by sa malo pracovať, a komplexné vzhľadom na všetky potrebné podrobnosti;*
- *Informovanosť: zamestnanci dobre chápu existujúce postupy/pravidlá/požiadavky, zamestnanci poznajú bezpečnostné dôvody postupov a možný vplyv ich nedodržiavania na prevádzkové činnosti.*
- *Príslušné konanie/Reakcia: z postupov jasne vyplýva, ktoré kroky vyplývajú z každého oznámenia a aká je očakávaná reakcia;*
- *Výkon pod tlakom/v núdzovej situácii: postupy sa dajú ľahko vykonávať pod tlakom v núdzovej situácii;*
- *Flexibilita: postupy umožňujú zamestnancom flexibilitu pri reagovaní v núdzovej situácii s cieľom minimalizovať negatívne dôsledky;*
- *Konzultácia so zamestnancami: počas vývoja postupov sú konzultovaní zamestnanci – najlepšie vedľa, ako sa práca vykonáva – a môžu poskytnúť pripomienky alebo alternatívne riešenia;*
- *Testovacie obdobie: postup prešiel testovacím obdobím a výsledok bol preskúmaný pred nadobudnutím účinnosti;*
- *Revízia: účinnosť postupu podlieha pravidelnému preskúmaniu a pri preskúmaní sa zohľadňujú výsledky monitorovania, audity a poznatky získané z minulých udalostí. Zamieriava sa na neustále zlepšovanie a organizačné vzdelávanie;*

- *Riadenie zmien: postupy sa prehodnocujú ak sa objavia nové zariadenia alebo procesy. Riadenie zmien postupov je dôležité, pretože umožňuje ich zosúladiť s cieľmi a opatreniami spoločností a zabezpečenie riadenia príslušných rizík.*

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

#### 4.5.6 Odkazy a normy

- [Usmernenie o požiadavkách na zdokumentované informácie sformulované v normách ISO 9001:2015, ISO/TC 176/SC2/N1286](#)

#### 4.5.7 Otázky dohľadu

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

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

Možnosť prístupu zamestnancov k aktuálnym informáciám/dokumentácii.

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

## 4.6 Integrácia ľudských a organizačných faktorov

### 4.6.1 Regulačná požiadavka

4.6.1. Organizácia musí preukázať systematický prístup k integrácii ľudských a organizačných faktorov do systému riadenia bezpečnosti. Tento prístup zahŕňa:

- (a) vypracovanie stratégie a využívania odborných znalostí a uznávaných metód z oblasti ľudských a organizačných faktorov;
- (b) opísanie rizík spojených s navrhovaním a používaním zariadení, úlohami pracovných podmienok a organizačnými opatreniami s prihliadnutím na ľudské schopnosti ako obmedzenia a vplyv na výkonnosť človeka.

### 4.6.2 Účel

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

### 4.6.3 Vysvetlivky

Ľudské a organizačné faktory zahŕňajú aj systémovú perspektívu, v ktorej sa zvažujú interakcie medzi ľudskými, technologickými a organizačnými faktormi. Organizácia by mala zväziť ľudské a organizačné faktory na základe životného cyklu. To znamená určenie a riešenie ľudských a organizačných faktorov pri činnostiach v oblasti riadenia bezpečnosti, ktoré súvisia s obchodnými cieľmi, riadením, prevádzkou, ľudskou výkonnosťou, návrhom úloh a pracovísk vo všetkých fázach systému životného cyklu, napr. od uvedenia do prevádzky po vyradenie z prevádzky. V stratégii pre ľudské a organizačné faktory sa špecifikuje systematický prístup k integrácii ľudských a organizačných faktorov pri činnostiach v oblasti riadenia bezpečnosti.

Organizácia by mala rozvíjať potrebné kompetencie, pokiaľ ide o ľudské a organizačné faktory, ktoré potrebuje na podporu svojich obchodných činností, najmä pokiaľ ide o úlohy v oblasti bezpečnosti. Týka sa to aj zamestnancov zodpovedných za začleňovanie ľudských a organizačných faktorov do posudzovania rizika. Odborné znalosti v oblasti ľudských a organizačných faktorov znamenajú, že predmetní zamestnanci absolvovali špecializovanú odbornú prípravu podľa definície v systéme riadenia kompetencií. Profesionálne odborné znalosti v oblasti ľudských a organizačných faktorov znamenajú buď odbornú prípravu personálu na primeranej úrovni na splnenie tejto požiadavky, alebo prístup k osobe kvalifikovanej na určitej vymedzenej vnútroštátnej/medzinárodnej úrovni v danej oblasti. Veľké organizácie môžu disponovať oddelením pre ľudské faktory s profesionálnymi odborníkmi na ľudské faktory, ktorí podporujú organizáciu. Malá organizácia môže manažérom na všetkých úrovniach uložiť, že ponese zodpovednosť za zisťovanie potreby externých odborných znalostí o ľudských faktoroch, ak je to potrebné.

Táto požiadavka súvisí s ľudskými a organizačnými faktormi. Viac informácií k stratégii pre ľudské a organizačné faktory sa nachádza v prílohe 5.

### 4.6.4 Dôkazy

- Žiadateľ v stratégii podrobne opisuje systematické začlenenie ľudských a organizačných faktorov tak, aby riziká spojené s interakciou medzi ľudským správaním, organizačnými podmienkami a technológiou boli náležite zohľadnené v rámci procesov systému riadenia bezpečnosti. Žiadateľ by

prítom mal jasne uviesť, kde možno nájsť ďalšie podrobnosti o príslušných postupoch alebo akčných plánoch pre postupnú integráciu/rozvoj, pričom uvedie činnosti, kto bude za ne zodpovedať, a časový rámec; **(4.6.1)**

- Používajú sa dostupné normy navrhovania ľudských a organizačných faktorov a najlepšie postupy. Príslušné normy sú napríklad ISO skupiny 11064 Ergonomický návrh riadiacich centier a ISO skupiny 9241 Ergonómia interakcie človek-systém;
- Návrhový proces zameraný na používateľa, založený na ľudských a organizačných princípoch a metódach, ako aj na zapájaní používateľov, sa uplatňuje vo vzťahu napríklad k novým alebo upraveným návrhom, postupom, školeniam, pracovným zaťažením a pracovnému prostrediu s cieľom zabezpečiť celoživotnú bezpečnosť a efektívnosti systému. Koncoví používatelia sa podieľajú na procese návrhu, napríklad v definícii požiadaviek, následnom vývoji a testovaní. Návrhový proces zameraný na používateľa je iteračný proces, ktorý zahŕňa niekoľko fáz. Vykonáva sa analýza s cieľom pochopiť a špecifikovať kontext používania (napríklad analýza zamestnancov a kompetencií, analýza úloh a analýza rizík). Požiadavky používateľa sú definované na základe týchto analýz. Navrhované riešenia vrátane návrhu rozhrania, pracovísk, školení, postupov a organizácie sa vytvárajú tak, aby spĺňali požiadavky používateľov. Hodnotenia návrhov sa robia pomocou formálnych metód, ako napríklad analýza úloh, simulácia, hodnotenie rizík, odborné hodnotenia, hodnotenia používateľov, overovanie a schvaľovanie. Konkrétnejšie to zahŕňa začlenenie ľudských a organizačných faktorov do posudzovania rizík, informácií a komunikácie a zdokumentovaných informácií **(3.1, 4.4 a 4.5)**.
- Výrobcovia a dodávatelia sú zapojení do navrhovania vozidiel, vybavenia (rozhranie človek-stroj) a informačných systémov a sú o nich informovaní a potrebné požiadavky vyplývajúce z procesu podrobne opísaného v predchádzajúcej zarážke sú zahrnuté v špecifikáciách a zmluvách; **(5.2)**
- Partneri, poskytovatelia a dodávatelia sú zapojení do podpory a integrácie ľudských a organizačných faktorov; **(5.3)**
- Procesy hodnotenia výkonu zahŕňajú zásady a metódy na základe ľudských a organizačných faktorov, postupne vyplývajúce z posúdenia rizika; **(6)**
- Procesy zlepšovania vrátane vyšetrovania nehôd zahŕňajú analýzu ľudských a organizačných faktorov. **(7)**

#### 4.6.5 Príklady dôkazov

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

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

V stratégii pre ľudské a organizačné faktory sa preukazuje zavedenie činností v oblasti riadenia bezpečnosti, ako aj prístup k a zlepšovaniu účinnosti stratégie. Táto stratégia je založená na aktívnom prístupe, ale v prípade potreby zahŕňa aj reaktívne činnosti.

Metódy na základe ľudských faktorov, napr. analýzy úloh a analýza použiteľnosti, sa používajú ako vstupy do návrhu, štruktúry a obsahu postupov a celoplošné simulácie zahŕňajú pri optimalizácii postupov súčasne prevádzkové postupy. Činnosti riadenia bezpečnosti súvisiace s podpornými funkciami, návrhom úloh, počtami zamestnancov, odbornou prípravou, navrhovaním a používaním vybavenia, postupmi a komunikačnými protokolmi sú identifikované a prepojené s výsledkami posúdenia rizika.

Stratégia zahŕňa spôsob, akým sa ľudské a organizačné faktory začleňujú do procesu riadenia zmien. Integrácia ľudských faktorov je proces integrácie ľudských faktorov a ergonómie do procesu systémového

inžinierstva. Plán integrácie ľudských faktorov poskytuje systematický prístup k vymedzeniu vzťahu medzi všetkými činnosťami projektu a doménou ľudských faktorov. Inžinierstvo ľudských faktorov znamená integráciu ľudských charakteristík do definície, návrhu, vývoja a hodnotenia systému s cieľom optimalizovať výkon človek-stroj v prevádzkových podmienkach.

Ak prevádzkové procesy zahŕňajú zložité modely práce, stratégie pre ľudské a organizačné faktory zahŕňa program riadenia rizík spojených s únavou.

Existuje jasná súvislosť medzi výsledkami posúdenia rizika, stratégiou ľudských a organizačných faktorov a bezpečnostnými cieľmi. Tie zahŕňajú postupnú integráciu ľudských a organizačných faktorov, napr.: mapovanie skutočnej situácie spoločnosti, identifikovanie nedostatkov, vypracovanie plánov na integráciu alebo zlepšenie ľudských a organizačných faktorov v systéme riadenia bezpečnosti tak, aby sa proces a príslušná dokumentácia priebežne kontrolovali.

Uvedené je aj vysvetlenie, ako sa stratégie alebo jej časť oznamuje zamestnancom prostredníctvom rôznych procesov, ako je komunikácia o bezpečnostnej politike, zvyšovanie informovanosti alebo bezpečnostné ciele.

#### 4.6.6 Odkazy a normy

- *Wickens, C.D., Lee, J.D., Liu, Y a Gordon Becker, S.E (2004). An Introduction to Human Factors Engineering (Úvod do inžinierstva ľudských faktorov). New Jersey: Pearson Education. ISBN-13: 978-0131837362*
- *Série noriem ISO, napr.*
- *Série ISO 6385:2004 Ergonomické zásady navrhovania pracovných systémov*
- *Série ISO 11064 Ergonomické navrhovanie riadiacich stredísk*
- *Série ISO 9241 Ergonómia. Interakcia človek-systém*
- *Série ISO 10075 Ergonomické zásady vo vzťahu k psychickému pracovnému zaťaženiu.*
- *CENELEC – EN 50126 – 1 Dráhové aplikácie – Stanovenie a preukázanie bezporuchovosti, pohotovosti, udržiavateľnosti a bezpečnosti (RAMS) – Časť 1: Generický proces RAMS, kapitola 5.6 (najmä § 5.6.4)*
- *EEMUA 191. Alarmové systémy: sprievodca návrhom, riadením a obstarávaním*
- *UIC 651 Návrh stanovišť rušňovodičov v lokomotívach, koľajových vozidlách, viacerých motorových jednotkách a riadiacich vozňoch*
- *Rada pre bezpečnosť železníc a normy (2008). Pochopenie ľudských faktorov, príručka pre železničný priemysel*

#### 4.6.7 Otázky dohľadu

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

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

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

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



Železničný systém,  
ktorý je pre spoločnosť lepší.

## 5 Prevádzka

### 5.1 Plánovanie a riadenie prevádzkových činností

#### 5.1.1 Regulačná požiadavka

- 5.1.1. Pri plánovaní, vývoji, implementácii a revízii prevádzkových procesov musí organizácia zabezpečiť, aby sa počas prevádzky:
- (a) uplatňovali kritériá akceptovania rizika a opatrenia na kontrolu rizika (pozri oddiel 3.1.1 Posúdenie rizika);
  - (b) vypracovávali plány na dosiahnutie bezpečnostných cieľov (pozri oddiel 3.2 Bezpečnostné ciele a plánovanie);
  - (c) zhromažďovali informácie na meranie správneho uplatňovania a účinnosti prevádzkových opatrení (pozri oddiel 6.1 Monitorovanie).
- 5.1.2. Organizácia musí zabezpečiť, aby jej prevádzkové opatrenia boli v súlade s bezpečnostnými požiadavkami príslušných technických špecifikácií pre interoperabilitu a príslušnými vnútroštátnymi pravidlami a akýmikoľvek inými príslušnými požiadavkami (pozri oddiel 1 Kontext organizácie).
- 5.1.3. Na kontrolu rizík, ak je to potrebné z hľadiska bezpečnosti prevádzkových činností (pozri oddiel 3.1.1 Hodnotenie rizika), sa musí brať do úvahy prinajmenšom:
- (a) plánovanie existujúcich alebo nových vlakových trás a nových vlakových služieb vrátane zavedenia nových typov vozidiel, potreba prenajímať vozidlá a / alebo prijímať pracovníkov od externých strán a výmenu informácií o údržbe na prevádzkové účely so subjektami zodpovednými za údržbu;
  - (b) vývoj a realizáciu grafikonu dopravy;
  - (c) prípravu vlakov alebo vozidiel pred jazdou, vrátane kontrol pred odchodom a zloženia vlaku;
  - (d) prevádzku vlakov alebo jazdu vozidiel v rôznych prevádzkových podmienkach (bežné, zhoršené a núdzové);
  - (e) prispôsobenie prevádzky žiadostiam o vyradenie z prevádzky a oznámenie o návrate do prevádzky vydané subjektami zodpovednými za údržbu;
  - (f) povolenia na uvedenie vozidiel do prevádzky;
  - (g) použiteľnosť rozhraní v kabíne vodiča vlaku a strediskách riadenia vlakov a so zariadením používaným personálom údržby.
- 5.1.3 Na kontrolu rizík, ak sú potrebné pre bezpečnosť prevádzkových činností (pozri oddiel 3.1.1 Posúdenie rizík), sa zohľadnia prinajmenšom tieto skutočnosti:
- (a) identifikácia bezpečných hraníc dopravy na plánovanie a riadenie dopravy na základe konštrukčných charakteristík infraštruktúry;
  - (b) plánovanie premávky vrátane časového plánu a pridelovania vlakovej trasy;

- (c) riadenie premávky v reálnom čase v normálnom režime a pri zhoršených podmienkach s uplatňovaním dopravných obmedzení používania a riadenia výlukovej premávky;
- (d) stanovenie podmienok pre prepravu mimoriadnych zásielok.

5.1.4. Na kontrolu pridelovania zodpovedností, ak je to potrebné pre bezpečnosť prevádzkových činností, organizácia musí určiť zodpovednosť za koordináciu a riadenie bezpečného chodu vlakov a jazdy vozidiel a určiť, ako sú pridelené príslušné úlohy, ktoré majú vplyv na bezpečnosť poskytovania všetkých služieb príslušným pracovníkom v rámci organizácie (pozri oddiel 2.3 Úlohy, povinnosti, zodpovednosť, oprávnenia a právomoci v organizácii) a ostatným externým kvalifikovaným stranám, ak je to potrebné (pozri oddiel 5.3 Odberatelia, partneri a dodávatelia).

5.1.4. Na kontrolu pridelovania zodpovedností, ak je to potrebné pre bezpečnosť prevádzkových činností, organizácia musí určiť zodpovednosť za plánovanie a riadenie bezpečného chodu vlakov a určiť, ako sú pridelené príslušné úlohy, ktoré majú vplyv na bezpečnosť poskytovania všetkých služieb príslušným pracovníkom v rámci organizácie (pozri oddiel 2.3 Úlohy, povinnosti, zodpovednosť, oprávnenia a právomoci v organizácii) a ostatným externým kvalifikovaným stranám, ak je to potrebné (pozri oddiel 5.3 Dodávatelia, partneri a poskytovatelia).

5.1.5. Na riadenie informácií a komunikáciu, ak je to potrebné z hľadiska bezpečnosti prevádzkových činností (pozri oddiel 4.4 Informácie a komunikácia), sa príslušný personál (napr. vlakový personál) informuje o podrobnostiach o akýchkoľvek špecifických podmienkach cesty vrátane príslušných zmien, nebezpečenstva, dočasných alebo trvalých prevádzkových obmedzeniach (napr. v dôsledku špecifického typu vozidiel alebo na konkrétnej trase) a podmienkach pre mimoriadne zásielky, ak sa vyžadujú.

5.1.5. Na riadenie informácií a komunikáciu, ak je to potrebné z hľadiska bezpečnosti prevádzkových činností (pozri oddiel 4.4 Informácie a komunikácia), sa príslušný personál (napr. signalisti) informuje o podrobnostiach o akýchkoľvek špecifických podmienkach cesty a o jazde vozidiel vrátane príslušných zmien, ktoré by mohli viesť k vzniku nebezpečenstva, dočasným alebo trvalým prevádzkovým obmedzeniam (napr. v dôsledku údržby infraštruktúry) a o podmienkach pre mimoriadne zásielky.

5.1.6. V záujme kontroly kompetencií, ak je to potrebné z hľadiska bezpečnosti prevádzkových činností (pozri oddiel 4.2 Kompetencie), organizácia v súlade s príslušnými právnymi predpismi (pozri oddiel 1 Kontext organizácie) pre svojich zamestnancov:

- (a) zabezpečí súlad s ich výcvikovými a pracovnými postupmi a ak je to potrebné, vykonajú sa nápravné opatrenia;
- (b) zabezpečí špecifické školenie v prípade očakávaných zmien ovplyvňujúcich priebeh prevádzky alebo ich priradenie úloh;
- (c) zabezpečí prijatie primeraných opatrení po nehodách a mimoriadnych udalostiach.

### 5.1.2 Účel

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

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

za výnimočných okolností (napr. neobvyklé zásielky, ako je preprava veľkých nedeliteľných častí, ktoré nemôžu byť prepravené inými dopravnými prostriedkami, ako sú betónové nosníky/nosníky pre mosty atď.).

### 5.1.3 Vysvetlivky

V bodoch 5.1.3, 5.1.4 a 5.1.5 uvedeného právneho textu, kde sa požiadavka týka manažérov infraštruktúry sa ustanovenia v čiernej farbe nahrádzajú ustanoveniami **modrej** farby.

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

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

Medzi prevádzkové požiadavky a iné požiadavky na systém riadenia boli doplnené jednoznačné prepojenia [podobné prístupu prijatému v prílohe II k [nariadeniu \(EÚ\) 2019/779](#)] s cieľom objasniť, že je potrebné vziať do úvahy osobitné prevádzkové požiadavky vzhľadom na príslušné požiadavky systému riadenia (napr. plánovanie trás pre železničné podniky je činnosť, ktorá by mala podliehať posúdeniu rizika). Tento prístup nie je vyčerpávajúci, ale má za cieľ identifikovať konkrétne otázky, ktoré orgány považujú za dôležité (na základe svojich skúseností) a ktoré by preto mali byť preskúmané počas ich posudzovania alebo činností dohľadu. Železničné podniky a manažéri infraštruktúry by sa pri rozvoji a vykonávaní svojich opatrení systému riadenia bezpečnosti nemali zameriavať iba na tieto špecifické požiadavky (napríklad bez ohľadu na iné bezpečnostné riziká). Železničné podniky a manažéri infraštruktúry musia v každom prípade uplatňovať požiadavky na systém riadenia bezpečnosti (napr. posúdenie rizika, monitorovanie, kompetencie, informácie a komunikáciu) na všetky svoje relevantné pracovné procesy, aby preukázali, že ich bezpečnostné riziká sú primerane riadené.

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

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

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

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

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

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

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

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

„Bezpečné hranice“ **[5.1.3 písm. a)]** pre manažérov infraštruktúry sú bezpečné hranice fyzickej infraštruktúry tam, kde je to potrebné, ako aj bezpečnostné limity pre infraštruktúru a riadenie a kontrolu, ak si to vyžadujú konštrukčné limity danej infraštruktúry.

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

V súlade s vyhláškou UIC 502-1 sa v článku 1.1 navrhuje toto vymedzenie pojmu „mimoriadne zásielky“ **(5.1.5)**: „Zásielka sa považuje za mimoriadnu, ak jej vonkajšie rozmery, jej hmotnosť alebo jej vlastnosti vo vzťahu k pevnému vybaveniu alebo vozňu železničného podniku, ktorý sa podieľa na preprave, spôsobujú osobitné ťažkosti, a preto ju možno akceptovať iba za osobitných technických alebo prevádzkových podmienok“. V TSI OPE sa vymedzuje mimoriadna doprava ako: „Vozidlo a/alebo prepravovaný náklad, ktoré z dôvodu konštrukcie/návrhu, rozmerov alebo hmotnosti nespĺňajú parametre trasy a vyžadujú si osobitné oprávnenie na pohyb a môžu si vyžadovať osobitné podmienky počas časti alebo celej jeho trasy.“

### **Ako sú integrované ľudské a organizačné faktory a kultúra bezpečnosti?**

Výmena informácií na účely prevádzky údržby vozidla **[5.1.3 písm. a)]** so subjektmi zodpovednými za údržbu a držiteľmi je stanovená v článku 5 ods. 3) [nariadenia \(EÚ\) 2019/779](#). Patrí sem plán údržby a obmedzenia, ktoré vydal subjekt zodpovedný za údržbu počas údržby (krátkodobé plánovanie).

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

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

Organizácia uplatňuje proaktívny proces posudzovania rizík, ktorý umožňuje identifikáciu rizík vzťahujúcich sa na jej železničnú prevádzku vrátane rizík spoločného rozhrania a rizík vyplývajúcich z ľudských a organizačných faktorov (pozri aj 3.1). Znižuje sa tým aj riziko nadmerného spoliehania sa na zdedené postupy alebo pravidlá.

Organizácia uplatňuje kritériá prijateľnosti rizika s cieľom určiť, či sú existujúce opatrenia dostatočné na udržanie rizík na prijateľnej úrovni alebo ich zníženie rizík na príslušnú úroveň alebo či sa majú určiť nové

opatrenia. Organizácia potom integruje svoje prevádzkové činnosti a súlad s TSI, pokiaľ sa týkajú prevádzky, do svojho procesu monitorovania (pozri oddiel **6 Hodnotenie výkonu**).

Ľudské a organizačné faktory by sa mali vziať do úvahy pri prevádzkovom plánovaní pri neustálom zlepšovaní kultúry bezpečnosti v súvislosti napríklad s pracovnými časmi, riadením únavy, pracovným prostredím (fyzickým a psychosociálnym), pracovnými procesmi atď. To má zabezpečiť, aby následky zmien alebo opatrení nemali negatívny vplyv na výkonnosť človeka alebo organizačnú bezpečnosť..

#### 5.1.4 Dôkazy

- *Informácie, ktoré naznačujú, že pri plánovaní, rozvíjaní, vykonávaní a preskúmaní svojich prevádzkových procesov plánuje dosiahnuť bezpečnostné ciele, uplatňuje opatrenia na posúdenie rizika a monitoruje výsledky vrátane príslušných odkazov na to, kde možno nájsť dodatočné informácie o postupoch [5.1.1 písm. a) – c)].*
- *Dôkazy, že organizácia si je vedomá všetkých kategórií povinných bezpečnostných požiadaviek, ktoré sa vzťahujú na jej prevádzku, a skutočne ich vykonáva, a uvádza, ako sa systémom riadenia bezpečnosti zabezpečuje ich dodržiavanie.*
- *Informácie o tom, že žiadateľ sa ubezpečil, že jeho prevádzkové opatrenia sú v súlade s platnými požiadavkami (právnymi predpismi, normami atď.) (5.1.2).*
- *V rámci povoľovania typu vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh je manažér infraštruktúry schopný identifikovať a predložiť (5.1.2):*
  - *prevádzkové podmienky, ktoré sa majú uplatňovať pri používaní vozidla na testovanie v sieti na základe informácií poskytnutých žiadateľom o povolenie,*
  - *všetky potrebné opatrenia, ktoré sa majú prijať na strane infraštruktúry s cieľom zaistiť bezpečnú a spoľahlivú prevádzku počas testovania v sieti, a/alebo*
  - *všetky potrebné opatrenia v zariadeniach infraštruktúry na vykonávanie testov v sieti.*
- *Pre kontrolu pred použitím povolených vozidiel [článok 23 ods. 1 [smernice \(EÚ\) 2016/797](#)] a najmä pre kontrolu kompatibility trasy [článok 23 ods. 1 písm. a) [smernice \(EÚ\) 2016/797](#)] železničný podnik v rámci svojho systému riadenia bezpečnosti vie identifikovať a poskytnúť [5.1.3 písm. a)] postupy a záznamy zo svojej evidencie, ktoré dokazujú, že vozidlo je kompatibilné s trasou, v ktorej je určené na prevádzku a je riadne integrované do zloženia vlaku (pozri tiež TSI OPE bod 4.2.2.5).*
- *Dôkaz o súlade prevádzkovej dokumentácie s požiadavkami na riadenie (a údržbu) prevádzky na organizačných a fyzických hraniciach, napr. organizačné, technické a prevádzkové rozhrania so susednou infraštruktúrou, hraničné stanice, interakcie s inými železničnými podnikmi alebo manažérmi infraštruktúry atď. (5.1.2).*
- *Informácie o tom, ako sa riadia riziká prevádzkových činností prostredníctvom procesu posudzovania rizík a ako zahŕňajú prvky stanovené v uvedených požiadavkách vrátane ľudských a organizačných faktorov [5.1.3 písm. a) – g)]*
- *Dôkaz o tom, že orgán zodpovedný za údržbu dodržiava článok 14 ods. 2 [smernice \(EÚ\) 2016/798](#) [5.1.3 písm. f)].*
- *Informácie o tom, ako sa v záujme bezpečnosti prevádzkových činností riadia povinnosti vrátane zodpovednosti za riadenie rizika únavy (5.1.4).*
- *Informácie o tom, ako organizácia riadi informácie a komunikáciu v záujme bezpečnosti prevádzkových činností (5.1.5).*
- *Informácie týkajúce sa systému riadenia kompetencií a súvisiacich postupov a toho, ako súvisia s konkrétnymi pokynmi týkajúcimi sa práce alebo úlohy na zachovanie bezpečnosti prevádzkových činností (5.1.6).*
- *Dôkaz o tom, že prevádzková dokumentácia (postupy, pracovné pokyny atď.) sa v prípade potreby aktualizuje (pozri tiež bod 4.5.3).*

### 5.1.5 Príklady dôkazov

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

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

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

Podrobnosti o systéme údržby pre železničné koľajové vozidlá:

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

- *brzdiaceho účinku (príprava brzdového obloženia),*
- *zostavy vlaku,*
- *predných a koncových návěstidiel,*
- *stavu ťahaného a ťažného vozidla.*

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

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

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

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

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

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

Existuje dôkaz o tom, že:

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

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

Zohľadnenie ľudských a organizačných faktorov a zlepšenie kultúry bezpečnosti bude mať pozitívny vplyv na dodržiavanie príslušnej požiadavky SMS a dôkazy o tom sa nachádzajú v:

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

Osoby zodpovedné za plánovanie a vykonávanie prevádzkových činností sú vyškolené na zohľadňovanie ľudských a organizačných faktorov tak, aby zahŕňali schopnosti a obmedzenia ľudskej výkonnosti vrátane identifikovaných rizík a bezpečnostných opatrení.

Identifikovanie bezpečnostných informácií a dodržiavanie zásad ľudských a organizačných faktorov (pozri oddiel **4.4 Informácie a komunikácia**).

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

#### 5.1.6 Odkazy a normy

- *ISO N360 JTCG koncepčný dokument na podporu prílohy SL*
- [Vyhláška UIC 502-1](#)
- [Príloha II k smernici 2008/68/ES \(RID\)](#)
- [Usmernenie k TSI OPE](#)

#### 5.1.7 Otázky dohľadu

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

V rámci dohľadu by sa konkrétne malo kontrolovať:

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

## 5.2 Správa aktív

### 5.2.1 Regulačná požiadavka

- 5.2.1. Organizácia musí riadiť bezpečnostné riziká spojené s hmotnými aktívami počas ich životného cyklu (pozri oddiel 3.1.1 Hodnotenie rizika) od návrhu po ich likvidáciu a spĺňať požiadavky na používanie ľudských faktorov.
- 5.2.2. Organizácia musí:
- (a) zabezpečiť, aby sa aktíva používali na účely, na ktoré sú určené, na zachovanie ich bezpečného prevádzkového stavu v súlade s článkom 14 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/798, ak je to potrebné, a na ich očakávanú úroveň výkonnosti;
  - (b) spravovať aktíva v bežných a zhoršených podmienkach prevádzky;
  - (c) čo najskôr zistiť prípady nedodržania prevádzkových požiadaviek pred alebo počas prevádzky aktív vrátane uplatnenia obmedzenia ich použitia, ak je to potrebné, aby sa zabezpečil bezpečný prevádzkový stav aktív (pozri oddiel 6.1 Monitorovanie).
- 5.2.3. Organizácia musí zabezpečiť, aby jej dojednania o správe aktív podľa potreby spĺňali všetky základné požiadavky stanovené v príslušných technických špecifikáciách pre interoperabilitu (pozri oddiel 1.1 Kontext organizácie).
- 5.2.4. Na kontrolu rizík, kde je to dôležité pre poskytovanie údržby (pozri oddiel 3.1.1. Hodnotenie rizika), sa musí brať do úvahy prinajmenšom:
- (a) identifikácia potreby údržby na udržanie aktív v bezpečnom prevádzkovom stave na základe plánovaného a skutočného používania aktív a ich konštrukčných charakteristík;
  - (b) riadenie vyradenia aktív z prevádzky do údržby, ak boli zistené nedostatky alebo keď stav aktív degraduje mimo hraníc bezpečného prevádzkového stavu, ako sa uvádza v písm. (a);
  - (c) riadenie návratu k prevádzke aktív s prípadnými obmedzeniami použitia po dodaní z údržby, aby sa zabezpečilo, že sú v bezpečnom prevádzkovom stave;
  - (d) riadenie zariadení pre meranie a dohľad, aby sa zabezpečilo, že sú vhodné pre svoj zamýšľaný účel.
- 5.2.5. Na riadenie informácií a komunikácie, ak je to potrebné z hľadiska bezpečnosti správy aktív (pozri oddiel 4.4. Informácie a komunikácia), organizácia zohľadní:
- (a) výmenu potrebných informácií v rámci organizácie alebo s externými subjektmi zodpovednými za údržbu (pozri oddiel 5.3 Odberatelia, partneri a dodávatelia), najmä pokiaľ ide o poruchy súvisiace s bezpečnosťou, nehody, incidenty, ako aj prípadné obmedzenia používania aktív;
  - (b) vysledovateľnosť všetkých potrebných informácií vrátane informácií týkajúcich sa bodu (a) (pozri oddiel 4.4 Informovanie a komunikácia a 4.5.3. Kontrola zdokumentovaných informácií);
  - (c) zriadenie a vedenie záznamov o všetkých aktívach vrátane riadenia všetkých zmien ovplyvňujúcich bezpečnosť aktív (pozri 5.4. Riadenie zmeny).

### 5.2.2 Účel

Žiadateľ by mal preukázať, ako riadi životný cyklus svojich aktív od návrhu až po likvidáciu prostredníctvom postupov a mechanizmov stanovených v systéme riadenia bezpečnosti. Žiadateľ by mal preukázať, že v každej fáze životného cyklu uplatnil prístup zameraný na ľudí. Mal by podrobne uviesť, kde je riadenie jeho aktív



prepojené s rôznymi prvkami jeho systému riadenia bezpečnosti, ako je riadenie kompetencií, prevádzkové plánovanie a monitorovanie. Cieľom žiadateľa by malo byť preukázanie, že má zavedený spoľahlivý systém na riadenie aktív zohľadňujúci riziká, ktoré sú spojené s typom a rozsahom jeho činností.

### 5.2.3 Vysvetlivky

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

Životný cyklus aktíva zahŕňa tieto fázy:

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

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

Ak je údržbou poverená tretia strana, je povinnosťou organizácie špecifikovať a monitorovať, aby výkonnosť aktív spĺňala stanovené normy organizácie.

Organizácia by po zavedení procesov na riadenie rizík spojených s aktívami dôležitými pre bezpečnosť mala monitorovať výkonnosť aktív na základe týchto rizík a vlastných očakávaní.

V prípade, že aktíva budú pravdepodobne obnovené, vyradené z prevádzky alebo likvidované, organizácia zavedie a zdokumentuje procesy na riadenie všetkých rizík spojených s týmito činnosťami.

Tieto procesy sú relevantné iba pre organizácie, ktoré vykonávajú tieto činnosti alebo ich pravdepodobne budú vykonávať.

V prípade obnovy aktíva, ktoré sa blíži ku koncu životnosti, organizácia zabezpečí, aby náhradné aktívum spĺňalo stanovené kritériá výkonnosti v oblasti bezpečnosti. V rámci tohto procesu sa preskúmajú všetky analýzy bezpečnosti.

Požiadavky týkajúce sa údržby (**5.2.4**) vyplývajú z nariadenia o subjektoch zodpovedných za údržbu, pričom železničné koľajové vozidlá sú aktívom, ktoré by železničný podnik a prípadne manažér infraštruktúry mali spravovať. Tieto požiadavky v prílohe II k [nariadeniu \(EÚ\) 2019/779](#) o subjektoch zodpovedných za údržbu sú špecifickejšie a normatívnejšie, zatiaľ čo uvedené požiadavky sa týkajú najmä rozhrania medzi systémom riadenia bezpečnosti železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry a systémom údržby subjektu zodpovedného za údržbu s cieľom zabezpečiť, aby bola prevádzka a údržba aktív bezpečná. Ďalšie podrobnosti možno nájsť v nariadení o subjektoch zodpovedných za údržbu a sprievodnej príručke. Posúdenie rizika by sa malo zameriavať aj na potenciálny vplyv akejkoľvek náhrady na bezpečnosť v priebehu údržby (ktorá je súčasťou životného cyklu aktíva) v súlade s požiadavkami [smernice \(EÚ\) 2016/797](#) a príslušnými technickými špecifikáciami interoperability.

Všetky aktíva nie sú regulované technickými špecifikáciami interoperability (**5.2.3**) a aj keď sa uplatňuje technická špecifikácia interoperability (napr. TSI INF), reguluje sa iba to, čo je nevyhnutné pre

interoperabilitu, čo znamená, že by ešte mohli byť potrebné ďalšie bezpečnostné požiadavky. Dodržiavanie základných požiadaviek príslušných technických špecifikácií interoperability (nielen základných požiadaviek na bezpečnosť) sa musí zachovať v prípade náhrady, obnovy alebo modernizácie.

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

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

Subjekt zodpovedný za údržbu má byť vymenovaný v súlade s článkom 14 ods. 1 [smernice \(EÚ\) 2016/798](#), aby sa zabezpečilo, že vozidlá, ktorých údržbou je poverený, sa nachádzajú v bezpečnom prevádzkovom stave. Nie je potrebné podrobne opisovať činnosti, ktoré vykonáva subjekt zodpovedný za údržbu a ktoré boli certifikované v súlade s [nariadením \(EÚ\) 2019/779](#). Na druhej strane treba uviesť, na ktoré prvky a aspekty sa osvedčenie subjektu zodpovedného za údržbu vzťahuje a ako sa riadi rozhranie so subjektom zodpovedným za údržbu, a najmä ktoré informácie sa vymieňajú medzi žiadateľom a subjektom zodpovedným za údržbu a akým spôsobom. Ak subjekt zodpovedný za údržbu nie je priamo zmluvne viazaný železničným podnikom, ale je treťou stranou zmluvy medzi vlastníkom (alebo držiteľom) vozidla a železničným podnikom, výmena informácií sa môže uskutočniť cez sprostredkovateľa, musí však byť stále účinná a včasná v oboch smeroch.

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

### ***Ako sú integrované ľudské a organizačné faktory a kultúra bezpečnosti?***

Ľudské faktory sú integrované do životného cyklu všetkých systémov a podsystémov na základe výsledkov posúdenia rizika, ktoré už zahŕňa ľudské a organizačné faktory a vymedzené bezpečnostné opatrenia.

To zahŕňa prístup zameraný na používateľa vo fáze návrhu systému, ktorý môže pozostávať z pridelovania funkcií (človek/stroj), rozhovorov a analýz úloh (pre každú čiastkovú úlohu). Špecifikácie prostriedkov vychádzajú z potrieb používateľov vrátane výkonnosti a obmedzení používateľov.

Bezpečnostné opatrenia sa vymedzujú s prihliadnutím na pracovné prostredie, organizáciu a personál, tímy a komunikáciu, navrhovanie postupov (vrátane prevádzky a údržby zariadenia) a primerané zdroje vo vzťahu k prostriedkom, pričom sa zabezpečí zohľadnenie a primerané riešenie ľudských a organizačných faktorov. Môžu sem patriť špecifikácie týkajúce sa napr. usporiadania pracoviska, ergonomického návrhu zariadenia (nástrojov, strojov, materiálov), použiteľnosti zariadenia, očakávanej spätnej väzby, kvality vybavenia, harmonogramu kontrol/údržby a tolerancie chýb.

#### 5.2.4 Dôkazy

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

##### **Fáza návrhu**

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

##### **Fáza zavedenia**

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

##### **Fáza prevádzky a údržby**

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

##### **Obnova, vyradenie a likvidácia**

- *dôkaz o procesoch riadenia rizík súvisiacich s obnovou, vyradením alebo likvidáciou aktív v závislosti od rozsahu a charakteru organizácie.*
- *Dôkaz o systematickom prístupe k riešeniu ľudských a organizačných faktorov vo všetkých fázach životného cyklu správy aktív (5.2.1).*
- *Dôkaz o súlade prevádzkovej dokumentácie s požiadavkami na riadenie (prevádzku) a údržbu na organizačných a fyzických hraniciach, napr. organizačné, technické a prevádzkové rozhrania so susednou infraštruktúrou, pohraničné stanice, interakcie s inými železničnými podnikmi alebo manažérmi infraštruktúry (5.2.3).*
- *Informácie o tom, že žiadateľ preukázal, že jeho opatrenia týkajúce sa údržby sú v súlade s príslušnými požiadavkami (právnymi predpismi, normami atď.) (5.2.3).*
- *V prípade vozidiel kópiu osvedčenia subjektu zodpovedného za údržbu (ktoré by mohol mať železničný podnik alebo subjekt, na ktorý sa železničný podnik spolieha pri poskytovaní údržby vozidla alebo ktorý dokonca externe poveril zabezpečovaním funkcie údržby) alebo (do 16. júna 2022) dôkaz, že*

subjekt zodpovedný za údržbu dodržiava článok 14 ods. 2, článok 14 ods. 3 a prílohu III k [smernici \(EÚ\) 2016/798](#); [5.2.4 písm. a) až d)]

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

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

- výmeny informácií, ako sú opísané v článku 5 [nariadenia \(EÚ\) 2019/779](#),
- technickej podpory, ak je to vhodné, najmä pre existujúce riadiace-zabezpečovacie systémy a návstenie (CCS),
- kontroly kapacít zmluvných údržbárskych dielní na poskytovanie údržby,
- monitorovania vozidiel a výmeny príslušných informácií vyplývajúcich z tohto monitorovania **(pozri tiež bod 6.1)**.
- V prípade aktív, pre ktoré sa podľa právnych predpisov EÚ alebo vnútroštátnych právnych predpisov požaduje osvedčenie o zhode, kópia takéhoto osvedčenia s vysvetlením rozsahu, v akom sa naň odvoláva ako súčasť systému riadenia bezpečnosti [5.2.4 písm. a) – d)].
- Informácie o tom, ako časť správy dokumentov systému riadenia bezpečnosti funguje vo vzťahu k správe aktív vrátane dôkazov o tom, že dokumentácia o údržbe (postupy, pracovné pokyny atď.) sa v prípade potreby aktualizuje [5.2.5 písm. a) – c)].
- Dôkaz o správe konfigurácií aktív počas ich životného cyklu vrátane akýchkoľvek postupov riadenia zmeny, ktoré sú zavedené na riešenie základných rekonfigurácií [5.2.5 písm. c)].

#### 5.2.5 Príklady dôkazov

##### Fáza návrhu

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

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

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

Zahŕňajú analýzy nebezpečenstiev pre bezpečnosť s cieľom určiť oblasti, ktoré sú najviac ohrozené poruchami a ktoré boli preskúmané na základe záznamu nebezpečenstiev organizácie. To sa dosahuje identifikáciou systémov dôležitých pre bezpečnosť a stanovením kľúčových cieľov výkonnosti prostredníctvom používania vhodných techník na identifikáciu rizika, napríklad:

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

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

- systémy dôležité pre bezpečnosť boli navrhnuté pre funkčné špecifikácie,

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

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

### **Fáza zavedenia**

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

Vykonáva aj proces na riadenie:

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

### **Fáza prevádzky a údržby**

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

Touto dokumentáciou:

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

Proces konfigurácie návrhu a dodávky navrhnutých aktív (opísaný vo fáze návrhu) je rozšírený tak, aby zahŕňal celý ich životný cyklus, a to:

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

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

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

- boli aktíva prevádzkované a udržiavané v súlade s príslušnými príručkami,
- bol stav aktív monitorovaný,

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

Organizácia preukáže, že vykonáva plánovanie údržby aktív na:

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

Môže to konkrétne zahŕňať:

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

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

Organizácia má zavedené procesy, ktoré zaisťujú toto:

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

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

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

Organizácia preukazuje, že:

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

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

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

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

Organizácia:

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

Dosahuje sa to použitím hlásenia chýb, analýzou a nápravnými opatreniami (FRACAS), ktoré:

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

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

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

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

### **Fáza obnovy, vyradenia z prevádzky a likvidácie**

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

Organizácia zaviedla plán testovania validácie a uvedenia do prevádzky, ktorým sa potvrdzuje, že nové aktívum je vhodné na daný účel a jeho prevádzka a údržba sú bezpečné. Ak organizácia predĺži životnosť

existujúceho aktíva, vyhľadá vhodné informácie o bezpečnosti, napríklad historické údaje, aby zabezpečila, že sa bude naďalej bezpečne používať.

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

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

### **Riadenie zmien aktív dôležitých pre bezpečnosť**

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

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

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

### **Uplatňovanie spoločných bezpečnostných metód**

Existuje proces/postup na monitorovanie, ktorý subjekty zodpovedné za údržbu (napr. ECM) používajú pri kontrole uplatňovania spoločných bezpečnostných metód pri hodnotení a posudzovaní rizík a spoločných bezpečnostných metód monitorovania v prípade potreby (t. j. buď zo zákona a/alebo na základe zmluvných dojednaní).

Zohľadnenie ľudských a organizačných faktorov a zlepšenie kultúry bezpečnosti bude mať pozitívny vplyv na dodržiavanie príslušnej požiadavky SMS a dôkazy o tom sa nachádzajú v:

Register rizík organizácie, ktorý obsahuje bezpečnostné riziká spojené so všetkými fázami, ktoré sú súčasťou životného cyklu správy aktív, a identifikuje základné príčiny súvisiace s ľudskými a organizačnými faktormi pre každý rizikový scenár týkajúci sa riadenia životného cyklu aktív.

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

Napríklad:

- *Koncoví používatelia sú súčasťou analýzy potrieb, ktorá môže zahŕňať analýzy úloh a rozhovory, niektorí zástupcovia zamestnancov sú zapojení od fázy návrhu až po fázu testovania;*
- *Existujú postupy a vyhradené prostriedky na zabezpečenie jasnej komunikácie medzi prevádzkovými tímami a tímami údržby, ako aj so subjektami zodpovednými za údržbu;*
- *Koncoví používatelia sú zapojení aj do procesov riadenia zmien vrátane automatizácie. Zamestnanci môžu projektovému tímu poskytnúť spätnú väzbu a táto spätná väzba sa analyzuje a prijímajú sa opatrenia na zlepšenie. Zo zápisníc zo zasadnutí a zo správ o riadení zmien jasne vyplýva ich zapojenie a zohľadnenie ich obáv;*
- *Všetci dotknutí používatelia sú identifikovaní v rámci posudzovania rizík a poskytuje sa im odborná príprava ako súčasť systému riadenia kompetencií s cieľom zabezpečiť, aby zamestnanci boli spôsobilí;*



- *Výrobcovia a dodávatelia sú zapojení do procesu projektovania a riadenia zmien s cieľom zabezpečiť primerané zohľadnenie ľudských faktorov.*

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

#### 5.2.6 Odkazy a normy

- [Usmernenia o subjektoch zodpovedných za údržbu](#)
- [Objasňujúca poznámka ERA o bezpečnej integrácii](#)
- *CENELEC – EN50126 Dráhové aplikácie – Stanovenie a preukázanie bezporuchovosti, pohotovosti, udržiavateľnosti a bezpečnosti (RAMS). Časť 1: Základné požiadavky a zovšeobecnený proces*
- [Úrad národného regulačného orgánu bezpečnosti železníc – Príručka o správe aktív \(2019\)](#)
- *ISO 55000:2014 Správa aktív – Prehľad, zásady a terminológia*
- *ISO 55001:2014 Správa aktív – Systémy správy – Požiadavky*

#### 5.2.7 Otázky dohľadu

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

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

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

## 5.3 Dodávatelia, partneri a poskytovatelia

### 5.3.1 Regulačná požiadavka

<p>5.3.1. Organizácia musí identifikovať a kontrolovať bezpečnostné riziká vyplývajúce z externých činností vrátane operácií alebo spolupráce s Odberateľmi, partnermi a dodávateľmi.</p> <p>5.3.2. Na kontrolu bezpečnostných rizík uvedených v bode 5.3.1 musí organizácia definovať kritériá pre výber odberateľov, partnerov a dodávateľov a zmluvné požiadavky, ktoré musia spĺňať, vrátane:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) právne a iné požiadavky týkajúce sa bezpečnosti (pozri oddiel 1. Kontext organizácie);</li> <li>(b) úrovne spôsobilosti požadovanej na vykonávanie úloh vymedzených v zmluve (pozri oddiel 4.2 Kompetencie);</li> <li>(c) zodpovednosti za úlohy, ktoré majú byť vykonané;</li> <li>(d) očakávanej bezpečnostnej výkonnosti, ktorá musí byť dodržaná počas trvania zmluvy;</li> <li>(e) povinnosti týkajúcej sa výmeny informácií súvisiacich s bezpečnosťou (pozri oddiel 4.4 Informácie a komunikácia);</li> <li>(f) vysledovateľnosti dokumentov týkajúcich sa bezpečnosti (pozri oddiel 4.5 Zdokumentované informácie).</li> </ul> <p>5.3.3. 5.3.3 V súlade s postupom stanoveným v článku 3 nariadenia (EÚ) č. 1078/2012 organizácia musí monitorovať:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) výkonnosť a výsledky bezpečnosti všetkých činností a činností odberateľov, partnerov a dodávateľov, aby sa zabezpečilo, že spĺňajú požiadavky stanovené v zmluve;</li> <li>(b) informovanosť odberateľov, partnerov a dodávateľov bezpečnostných rizík, ktoré prinášajú do prevádzky organizácie.</li> </ul>
--

### 5.3.2 Účel

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

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

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

### 5.3.3 Vysvetlivky

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

#### **Ako sú integrované ľudské a organizačné faktory a kultúra bezpečnosti?**

Dodávateľa, partneri a poskytovatelia sú zapojení do procesu projektovania a riadenia zmien s cieľom zabezpečiť primerané zohľadnenie ľudských faktorov. Riziká a bezpečnostné opatrenia vymedzené spoločnosťou sa oznámia dodávateľom, partnerom a poskytovateľom a zahrnú sa do špecifikácií pre každý druh externe zabezpečovanej činnosti. To môže zahŕňať aj monitorovanie výkonu externe zabezpečovanej činnosti (pozri oddiel **6.1 Monitorovanie**).

Stratégia ľudských a organizačných faktorov sa môže vzťahovať na relevantné otázky týkajúce sa dodávateľov, partnerov a poskytovateľov.

Úlohy, povinnosti a kompetencie potrebné na vykonávanie externe zabezpečovaných úloh sú jasne vymedzené v zmluvách. Tieto kompetencie sú rovnaké ako tie, ktoré sú opísané v systéme riadenia kompetencií interných zamestnancov.

Zmluvy obsahujú ustanovenia o tom, ako sa riadia bezpečnostné informácie a komunikácia s cieľom zabezpečiť rovnakú úroveň bezpečnosti ako v prípade interných informácií a komunikácie. Vzťahuje sa to aj na výmenu poznatkov.

### 5.3.4 Dôkazy

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

### 5.3.5 Príklady dôkazov

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

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

Zoznam/prehľad dodávateľov, partnerov a poskytovateľov na interné alebo externé použitie so špecifikáciou výrobkov a/alebo služieb, ktoré poskytujú **[pozri tiež bod 4.5.1.1 písm. d) a e)]** a uvedenie vplyvov na bezpečnosť, spolu s opatreniami na riadenie identifikovaných rizík (napr. výmena informácií, vysvetlenie zodpovedností, odborná príprava) **[pozri tiež bod 3.1.1.1 písm. a)]**.

Zohľadnenie ľudských a organizačných faktorov a zlepšenie kultúry bezpečnosti bude mať pozitívny vplyv na dodržiavanie príslušnej požiadavky SMS a dôkazy o tom sa nachádzajú v:

Príslušný proces plánovania auditu/kontroly pre svojich dodávateľov, partnerov a poskytovateľov s niektorými príkladmi záznamov o týchto činnostiach, ako sú správy alebo zistenia o audite/kontrola a súvisiace akčné plány.

V stratégii ľudských a organizačných faktorov sa podrobne opisuje ako sú tieto otázky vyriešené u dodávateľov, partnerov a poskytovateľov.

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

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

Proces/postup pre riadenie dodávateľov, partnerov a poskytovateľov vrátane spôsobu riadenia rizík rozhrania vyplývajúcich z činností dodávateľov, partnerov a poskytovateľov, a výmeny medzi nimi, ak je to relevantné, a spôsob ich zahrnutia do zmluvných dojednaní, a ako je výmena informácií integrovaná do systému riadenia bezpečnosti.

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

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

### 5.3.6 Otázky dohľadu

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

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

## 5.4 Riadenie zmien

### 5.4.1 Regulačná požiadavka

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

### 5.4.2 Účel

Je dôležité, aby žiadateľ dokázal identifikovať nové riziká, ktoré môžu vzniknúť pri jeho činnosti, uplatňovaním spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík [[nariadenie Komisie \(EÚ\) 402/2013](#)] ak je to vhodné. Systém riadenia bezpečnosti by mal preukázať postupy na hodnotenie týchto rizík a v prípade potreby vykonávanie nových opatrení na riadenie rizika. Mali by sa tým zaistiť všetky typy a úrovne zmien – významné a nevýznamné, trvalé a dočasné, okamžité a dlhodobé. Malo by sa to vzťahovať na zmeny technickej, prevádzkovej alebo organizačnej povahy.

### 5.4.3 Vysvetlivky

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

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

### **Ako sú integrované ľudské a organizačné faktory a kultúra bezpečnosti?**

Tento proces riadenia zmeny umožňuje posudzovanie rizík primeraným a spoľahlivým, spôsobom vrátane ľudských a organizačných faktorov, ak je to vhodné, a prijatie primeraných kontrolných opatrení.

Počas procesu riadenia zmeny prebiehajú konzultácie so zamestnancami **(pozri tiež bod 2.4)**.

Bezpečnostné riziká vyplývajúce zo znižovania počtu alebo externého zabezpečovania činností vrátane prevádzky alebo spolupráce s dodávateľmi, partnermi a poskytovateľmi, sa riadia a uprednostňujú rovnako ako v prípade vnútorných rizík.

### 5.4.4 Dôkazy

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

#### 5.4.5 Príklady dôkazov

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

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

Zohľadnenie ľudských a organizačných faktorov a zlepšenie kultúry bezpečnosti bude mať pozitívny vplyv na dodržiavanie príslušnej požiadavky SMS a dôkazy o tom sa nachádzajú v:

Zmeny úloh, povinností, nástrojov a vybavenia, pracovného prostredia, procesov a postupov sú podporené analýzou ľudských a organizačných faktorov, v ktorej sa identifikujú možné bezpečnostné riziká súvisiace so zmenou. Použité metódy zahŕňajú napríklad analýzu úloh, analýzu použiteľnosti, simuláciu, posúdenie rizika, HAZOP a bezpečnostný prieskum. Existujú príklady zmien, ktorým má predchádzať posúdenie rizika s uplatnením prístupu založeného na ľudských a organizačných faktoroch. Týka sa to najmä zmeny pracovných postupov v dôsledku zmeny vybavenia, zmien pracovných harmonogramov alebo prerozdelenia povinností.

V príkladoch projektov, ktoré ukazujú, ako boli ľudské a organizačné faktory zohľadnené ako súčasť procesu riadenia zmien, od začiatku prostredníctvom analýzy potrieb spoločnosti: technické zmeny, ako sú nové zariadenia alebo modernizácia, organizačné alebo prevádzkové zmeny s očakávaným vplyvom na existujúcu situáciu atď., čím sa zabráni zlému konštrukčnému návrhu, ktorý by narušil výkonnosť spoločnosti. Existujú zápisnice zo zasadnutí, v ktorých sa analyzuje vplyv zmeny na kultúru organizácie a spôsob, akým sa to komunikovalo vedeniu.

Úlohy a zodpovednosti za riadenie zmien a súvisiace bezpečnostné riziká sú dostatočne vymedzené a zo systému riadenia kompetencií vyplýva, že zodpovední ľudia boli vyškolení na integráciu ľudských a organizačných faktorov.

Projektový záznam nebezpečenstiev vytvorený počas každého projektu, v ktorom sa identifikujú základné príčiny súvisiace s ľudskými a organizačnými faktormi pre každý scenár rizík súvisiacich s bezpečnosťou. Zahŕňa aj potenciálne vplyvy na dodávateľov, partnerov a poskytovateľov, ktorí sa v prípade potreby zapájajú.

Posúdenia rizík projektov, ktoré sa vykonávajú v počiatočných fázach projektu a ktoré zahŕňajú koncových používateľov. Posudzovanie rizík sa považuje za prebiehajúci proces, ktorý rieši pretrvávajúce problémy počas procesu zmeny (napr. vyvíjajúce sa predpoklady a aktualizácia nových identifikovaných rizík).

V rámci administratívnych postupov/dojednaní medzi rôznymi organizáciami, poskytovanie plánov a údajov o projektoch atď. rôznym stranám. Odborové zväzy a iné zainteresované strany sa v rannom štádiu zapájajú do procesu prijímania akýchkoľvek veľkých rozhodnutí alebo zmien.

Použité nástroje sú rovnaké ako nástroje uvedené v kapitole o posúdení rizika, t. j. analýza úloh, analýza použiteľnosti, simulácia, posúdenie rizika, HAZOP, bezpečnostný prieskum.

#### 5.4.6 Otázky dohľadu

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

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

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

## 5.5 Riadenie núdzových situácií

### 5.5.1 Regulačná požiadavka

- 5.5.1. Organizácia musí určiť núdzové situácie a súvisiace včasné opatrenia, ktoré sa majú prijať na ich riadenie (pozri oddiel 3.1.1 Hodnotenie rizika) a obnoviť normálne prevádzkové podmienky v súlade s nariadením (EÚ) č. 2015/995.
- 5.5.2. Organizácia zabezpečí, aby pre každý identifikovaný typ núdze:
- (a) bolo možné okamžite kontaktovať tiesňové služby;
  - (b) mali pohotovostné služby k dispozícii všetky dôležité informácie vopred na prípravu svojej núdzovej reakcie a v čase núdze;
  - (c) bola prvá pomoc poskytovaná interne.
- 5.5.3. Organizácia identifikuje a zdokumentuje úlohy a povinnosti všetkých strán v súlade s nariadením (EÚ) č. 2015/995.
- 5.5.4. Organizácia má plány na konanie, varovania a informácie v prípade núdze a obsahuje opatrenia na:
- (a) upozornenie všetkých pracovníkov zodpovedných za riadenie núdzových situácií;
  - (b) poskytnutie informácií všetkým stranám (napríklad manažérovi infraštruktúry, [železničným podnikom](#), dodávateľom, úradom, pohotovostným službám) vrátane núdzových pokynov pre cestujúcich;
  - (c) prijatie všetkých potrebných rozhodnutí v súlade s druhom núdze.
- 5.5.5. Organizácia musí opísať, ako boli pridelené zdroje a prostriedky na riadenie núdzových situácií (pozri oddiel 4.1 Zdroje) a ako boli identifikované požiadavky na odbornú prípravu (pozri oddiel 4.2 Kompetencie).
- 5.5.6. Núdzové opatrenia sa pravidelne testujú v spolupráci s ostatnými zainteresovanými stranami a podľa potreby sa aktualizujú.
- 5.5.7. Organizácia zabezpečí, aby manažér infraštruktúry mohol jednoducho a bezodkladne kontaktovať príslušných zodpovedných zamestnancov s primeranými jazykovými zručnosťami, ktorí mu poskytnú dostatočné informácie.
- 5.5.7. [Organizácia koordinuje núdzové plány so všetkými železničnými podnikmi, ktoré prevádzkujú infraštruktúru organizácie, s tiesňovými službami s cieľom uľahčiť ich rýchly zásah a so všetkými ostatnými stranami, ktoré by sa mohli zapojiť do núdzovej situácie.](#)
- 5.5.8. Existuje postup na kontaktovanie subjektu zodpovedného za údržbu alebo držiteľa železničného vozidla v prípade núdze.
- 5.5.8. [Organizácia musí v prípade potreby ihneď zastaviť prevádzku a železničnú dopravu a informovať všetky zainteresované strany.](#)
- 5.5.9. [Pokiaľ ide o cezhraničnú infraštruktúru, spolupráca medzi príslušnými manažérmi infraštruktúry uľahčí potrebnú koordináciu a pripravenosť príslušných pohotovostných služieb na oboch stranách hranice.](#)

### 5.5.2 Účel

Spôľahlivé systémy pre plánovanie núdzových situácií sú pre každého nositeľa povinnosti nevyhnutné a mali by zahŕňať informácie, ktoré sa majú poskytnúť pohotovostným službám, aby mohli vypracovať hlavné plány



reakcie na incidenty. Dôležité sú aj tie aspekty systému riadenia bezpečnosti, ktoré sú priamo relevantné pre opatrenia reakcie na núdzovú situáciu, napr. odborná príprava zameraná na núdzové situácie a testovanie núdzových plánov.

### 5.5.3 Vysvetlivky

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

Prvá pomoc poskytnutá interne **[5.5.4 písm. c)]** znamená, že spoločnosť je schopná riadiť poskytovanie prvej pomoci v núdzových situáciách uvedených v ustanovení 5.5.1.

**Body 5.5.7 a 5.5.8** vyššie uvedeného právneho textu sa nahrádzajú bodmi v **modrej** farbe, v ktorých sa posúdenie týka manažéra infraštruktúry. **Bod 5.5.9 modrej** farby sa vzťahuje len na manažéra infraštruktúry.

### **Ako sú integrované ľudské a organizačné faktory a kultúra bezpečnosti?**

Riadenie núdzových situácií je spojené s riadením zdrojov, úlohami a zodpovednosťami a so systémom riadenia kompetencií s cieľom zabezpečiť informovanosť a odbornú prípravu zamestnancov (vrátane zachovania kompetencií). To zahŕňa rozvoj kompetencií (vrátane netechnických zručností, ako je odolávanie stresu, odolnosť...) pre aktérov, ktorých sa týkajú núdzové plány a postupy.

### 5.5.4 Dôkazy

Očakáva sa, že žiadateľ poskytne prehľad o:

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

### 5.5.5 Príklady dôkazov

Kópia postupu(-ov) a súvisiacich plánov riadenia núdzových situácií (napr. postupy obnovy). Tento postup sa vzťahuje na celú prevádzkovanú sieť s osobitnými opatreniami podľa potreby pre tunely alebo iné miesta s vysokým rizikom a pre cezhraničnú spoluprácu, personálne obsadenie a úlohy a povinnosti, a zahŕňa prepojenia na núdzové opatrenia manažéra infraštruktúry a na to, ako nadviazať kontakt s inými príslušnými stranami, napríklad subjektom zodpovedným za údržbu, ak je to relevantné. Ak oblasť prevádzky železničných podnikov obsahuje niekoľko manažérov infraštruktúry, železničný podnik by mal vziať do úvahy rozdiely medzi núdzovými opatreniami (a užívateľskými dohodami) s týmito manažérmi infraštruktúry.

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

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

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

Zohľadnenie ľudských a organizačných faktorov a zlepšenie kultúry bezpečnosti bude mať pozitívny vplyv na dodržiavanie príslušnej požiadavky SMS a dôkazy o tom obsahuje:

Postup, ktorým sa stanovujú scenáre identifikovaných potenciálnych núdzových situácií, pričom sa posudzujú riziká spojené s rôznymi situáciami (s identifikovanými rozhraniami) vrátane rizík vyplývajúcich z ľudských a organizačných faktorov. Bezpečnostné opatrenia určené na zmiernenie týchto rizík sú začlenené do príslušných plánov, procesov a postupov (vrátane prevádzkových postupov).

Postupy opisujúce prepojenie medzi núdzovým plánovaním a riadením rizík.

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

Existuje postup, v rámci ktorého sa opisuje riadenie pravidelných núdzových nácvikov (teoretické a praktické) so všetkými zainteresovanými stranami (internými aj externými), získavanie spätnej väzby z núdzových nácvikov prostredníctvom monitorovacích činností (pozri oddiel **6.1 Monitorovanie**) s cieľom vykonať činnosti/prijať opatrenia na zlepšenie núdzových plánov a postupov a kompetencií všetkých dotknutých aktérov (pozri 7.2. **Sústavné zlepšovanie**).

Existuje postup, ktorý obsahuje informácie o tom, ako sa núdzové nácviky používajú na riadenie kompetencií a na zlepšenie procesu.

Existuje postup opisujúci riadenie kontinuity činností, ktoré sa má zaviesť s cieľom zabrániť odchýlkam od noriem/postupov, v prípade vystavenia neočakávanému vplyvu na prevádzku.

Existuje postup, v ktorom sa opisuje, ako sa zavádzajú núdzové plány s cieľom zaručiť účinný a rýchly zásah na záchranu životov po nehode.

Ustanovenia zaručujúce, že zamestnanci organizácie a pohotovostné služby majú jednoduchý prístup k dokumentácii týkajúcej sa núdzových plánov a plánov na zabezpečenie continuity činností, aby sa zabránilo ďalšiemu zhoršeniu situácie.

Existuje postup, v ktorom sa opisuje, ako sa pri preskúmaní núdzových plánov a postupov zohľadňujú odporúčania iných strán (orgány, záchranné služby) a najlepšie postupy.

#### 5.5.6 Otázky dohľadu

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

Skontrolujte, či pre všetky predvídateľné núdzové situácie existujú plány.

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

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

Železničný systém,  
ktorý je pre spoločnosť lepší.

## 6 Hodnotenie výkonnosti

### 6.1 Monitorovanie

#### 6.1.1 Regulačná požiadavka

- 6.1.1. Organizácia vykonáva monitorovanie v súlade s nariadením (EÚ) č. 1078/2012:
- (a) skontroluje správne uplatňovanie a účinnosť všetkých postupov a krokov v systéme riadenia bezpečnosti vrátane prevádzkových, organizačných a technických bezpečnostných opatrení;
  - (b) skontroluje správne uplatňovanie systému riadenia bezpečnosti ako celku a či dosahuje očakávané výsledky;
  - (c) preskúma, či systém riadenia bezpečnosti spĺňa požiadavky v nariadení;
  - (d) identifikuje, implementuje a hodnotí účinnosť nápravných opatrení (pozri oddiel 7.2 Trvalý rozvoj), ak je to potrebné, ak je zistený akýkoľvek určitý prípad nesúladu s písmenami (a), (b) a (c).
- 6.1.2. Organizácia pravidelne monitoruje na všetkých svojich úrovniach plnenie úloh súvisiacich s bezpečnosťou a zasahuje, ak tieto úlohy nie sú riadne vykonávané.

#### 6.1.2 Účel

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

#### 6.1.3 Vysvetlivky

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

#### **Ako sú integrované ľudské a organizačné faktory a kultúra bezpečnosti?**

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

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

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

#### 6.1.4 Dôkazy

- *Informácie o tom, ako žiadateľ zaviedol spoločnú bezpečnostnú metódu monitorovania ([nariadenie \(EÚ\) 1078/2012](#) [6.1.1 písm. a]).*
- *Informácie o tom, ako sa v procese monitorovania určuje úspešnosť alebo splnenie očakávaných bezpečnostných výsledkov [6.1.1 písm. b]).*
- *Dôkaz o tom, že systém riadenia bezpečnosti bol zmenený v dôsledku nápravy chýb v procesoch systému riadenia bezpečnosti, ktoré boli zistené v priebehu monitorovania [6.1.1 písm. c]).*
- *Dôkaz o preskúmaní účinnosti nápravných opatrení zavedených na základe dôkazov o nesúlade s postupmi systému riadenia bezpečnosti [6.1.1 písm. d]).*
- *Organizácia by mala mať postup na stanovenie výkonnostných noriem a ukazovateľov monitorovania v súvislosti s prevádzkovými procesmi, ako aj pre vykonané zmeny. Mal by existovať program na priebežné posudzovanie výkonnosti procesov súvisiacich s ľudskými a organizačnými faktormi, ako aj výsledku týchto procesov, napr. dodržiavanie zavedených postupov zamestnancami, ako aj využívanie nových zariadení (6.1.2).*
- *Výkonnosť v oblasti bezpečnosti sa posudzuje systematicky so zreteľom na stratégiu pre zlepšenie kultúry bezpečnosti. Znamená to, že organizácia by sa mala snažiť zistiť, ako sa zlepšila bezpečnostná kultúra a táto je súčasťou cieľa zlepšovania bezpečnosti. (6.1.2).*

#### 6.1.5 Príklady dôkazov

Vyhlasenie, že sa uplatňuje spoločná bezpečnostná metóda monitorovania [[nariadenie \(EÚ\) 1078/2012](#)] a že je zavedený postup, ktorý zahŕňa túto činnosť. V tomto postupe sa podrobne opisuje, ako sa meria výkonnosť podľa bezpečnostných cieľov a opravuje prostredníctvom procesu riadenia zmeny a posudzovania rizík a ako sa odstraňujú nedostatky v systéme riadenia bezpečnosti.

Zohľadnenie ľudských a organizačných faktorov a zlepšenie kultúry bezpečnosti bude mať pozitívny vplyv na dodržiavanie príslušnej požiadavky SMS a dôkazy o tom sa nachádzajú v:

Organizácia, ktorá má procesy a postupy na systematické hodnotenie toho, či sú mechanizmy na zahrnutie ľudských a organizačných faktorov primerané a či sú dosiahnuté výsledky v súlade s výkonnosťnými normami.

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

Proces monitorovania zahŕňa ustanovenia o pridelených zdrojoch vrátane personálneho obsadenia a kompetencií zamestnancov zapojených do monitorovacích činností.

Do monitorovania sa integrovala kontrola vykonávania a účinnosti procesov a postupov, ktorá zahŕňa ľudské a organizačné faktory, bezpečnostné opatrenia odvodené z procesu posudzovania rizika. Monitorovanie preto zahŕňa osobitné prvky týkajúce sa ľudských a organizačných faktorov, a to aj v rámci prevádzkových činností. Zahŕňa aj posudzovanie a udržiavanie kompetencií (technické a netechnické zručnosti, postoje, správanie...) v prípade personálu (vnútorný alebo externý), ktorý vykonáva bezpečnostné úlohy (pozri oddiel **4.2 Kompetencie**).

Vykonávané monitorovanie zahŕňa analýzu úspechu stratégie pre ľudské a organizačné faktory.

Proces monitorovania zahŕňa analýzu nahlasovania zamestnancami. Systém riadenia bezpečnosti obsahuje proces na základe spravodlivej kultúry, v rámci ktorého sa trestá hrubá nedbanlivosť, úmyselné porušenia a deštruktívne činy. Cieľom je vytvoriť kultúru podávania správ, v ktorej sa zamestnanci nemajú problém podávať hlásenia, pretože nebudú obviňovaní z neúmyselných chýb alebo opomenutí. Vysvetľuje sa aj to, ako môžu zamestnanci, dodávatelia alebo iné príslušné zainteresované strany nahlasovať problémy/nehody súvisiace s bezpečnosťou.

Proces monitorovania je prvkom na zlepšenie organizačného učenia. Analýza nahlasovania zamestnancami sa analyzuje v rámci procesu monitorovania s cieľom zlepšiť bezpečnostné opatrenia a procesy a postupy v rámci systému riadenia bezpečnosti.

Výsledky monitorovania sa analyzujú z hľadiska kultúry bezpečnosti a sú zahrnuté do procesu posudzovania kultúry bezpečnosti.

#### 6.1.6 Odkazy a normy

- [Praktická príručka o spoločnej bezpečnostnej metóde monitorovania](#)

#### 6.1.7 Otázky dohľadu

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

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

## 6.2 Vnútorový audit

### 6.2.1 Regulačná požiadavka

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

### 6.2.2 Účel

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

### 6.2.3 Vysvetlivky

Vnútorové audity (**6.2.1**) sú monitorovací nástroj v zmysle spoločnej bezpečnostnej metódy monitorovania [[nariadenie \(EÚ\) 1078/2012](#)]. Aj keď ide o samostatnú požiadavku, jej účelom je prispieť k dosiahnutiu cieľov monitorovania v súlade so spoločnou bezpečnostnou metódou monitorovania.

Cieľom vnútorných auditov (**6.2.1**) je poskytovať informácie o tom, či systém riadenia bezpečnosti zodpovedá platným požiadavkám [**6.1.1 písm. c)**] a či je účinne vykonávaný a udržiavaný [**6.1.1 písm. a), b) a d)**]. Platné požiadavky sa týkajú požiadaviek uvedených v prílohe I (alebo prílohe II) k [nariadeniu \(EÚ\) 2018/762](#), a tým akýchkoľvek iných platných požiadaviek, ktoré sa organizácia zaviazala plniť (**pozri tiež 1.1**).

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

### 6.2.4 Dôkazy

- *Dôkaz, že existuje proces alebo rámec vnútorného auditu, ktorým sa zabezpečujú plánované audity a ďalšie ciele auditu v nadväznosti na údaje o výkonnosti v oblasti bezpečnosti [**6.2.1 písm. a)**].*
- *Dôkaz o systéme riadenia kompetencií, ktorý obsahuje prvky zaoberajúce sa kompetentnosťou vnútorných audítorov [**6.2.1 písm. b)**].*
- *Dôkaz o zisteniach interných aj externých auditov, na základe ktorých sa konalo [**6.2.1 písm. c), d), e), f)**].*
- *Dôkaz, že o výsledkoch auditov sa diskutovalo na úrovni vrcholového manažmentu a že výsledkom bolo prijatie príslušných opatrení [**6.2.1 písm. g)**].*

### 6.2.5 Príklady dôkazov

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

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

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

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

Zohľadnenie ľudských a organizačných faktorov a zlepšenie kultúry bezpečnosti bude mať pozitívny vplyv na dodržiavanie príslušnej požiadavky SMS a dôkazy o tom sa nachádzajú v:

Proces vnútorného auditu zahŕňa ustanovenia o pridelených zdrojoch vrátane personálneho obsadenia a kompetencií zapojených zamestnancov. Požiadavky na kompetencie zamestnancov vykonávajúcich vnútorné audity sú začlenené do systému riadenia kompetencií, a to aj pokiaľ ide o kompetencie týkajúce sa konkrétnych ľudských a organizačných faktorov. Z príkladov z oblasti odbornej prípravy vyplýva, že boli zahrnuté ľudské a organizačné faktory.

Vnútorný audit zahŕňajúci kontrolu vykonávania a účinnosti procesov a postupov, ktorá zahŕňa ľudské a organizačné faktory, bezpečnostné opatrenia odvodené z procesu posudzovania rizika. (pozri **6.1 Monitorovanie**)

Organizácia, ktorá má procesy a postupy na systematické začleňovanie ľudských a organizačných faktorov do svojich vnútorných auditov. Cieľom je skontrolovať účinnosť bezpečnostných opatrení týkajúcich sa ľudských a organizačných faktorov a vyhodnotiť dosahovanie bezpečnostných cieľov vrátane ľudských a organizačných faktorov.

Príklady vnútorných auditov, z ktorých vyplýva, že ľudské a organizačné faktory sa zohľadňujú pri analýze výsledkov auditov, identifikovaní potreby nápravných alebo zlepšovacích opatrení a ich komunikácii vrcholovému manažmentu.

Organizácia, ktorá má procesy a postupy na systematické začleňovanie hodnotenia výkonnosti zamestnancov vykonávajúcich pracovné úlohy dôležité pre bezpečnosť a prevádzkové činnosti.

Proces opisujúci riadenie komunikácie týkajúcej sa výsledkov, odporúčaní/opatrení, ktorý poukazuje na spoločný a transparentný prístup.

### 6.2.6 Odkazy a normy

- *ISO 19011:2018 – Usmernenia pre auditovanie systémov manažérstva*
- [Praktická príručka o spoločnej bezpečnostnej metóde monitorovania](#)

### 6.2.7 Otázky dohľadu

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

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

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



## 6.3 Preskúmanie manažmentom

### 6.3.1 Regulačná požiadavka

- 6.3.1. Vrcholový manažment pravidelne prehodnocuje sústavnú primeranosť a účinnosť systému riadenia bezpečnosti vrátane zohľadnenia minimálne:
- (a) podrobností o pokroku pri riešení nevyriešených opatrení z predchádzajúcich kontrol manažmentu;
  - (b) meniacich sa vnútorných a vonkajších okolností (pozri oddiel 1 Kontext organizácie);
  - (c) výkonnosti organizácie v oblasti bezpečnosti súvisiacou s:
    - (i.) dosiahnutím svojich bezpečnostných cieľov;
    - (ii.) výsledkami monitorovacích činností vrátane zistení vnútorného auditu a vnútorných vyšetrovaní nehôd / incidentov a stavu ich príslušných činností;
    - (iii.) príslušnými výstupmi z činností dohľadu vykonávaných vnútroštátnym bezpečnostným orgánom;
  - (d) odporúčaní na zlepšenie.
- 6.3.2. Na základe výstupov z preskúmania manažmentu nesie vrcholový manažment celkovú zodpovednosť za plánovanie a implementáciu potrebných zmien v systéme riadenia bezpečnosti.

### 6.3.2 Účel

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

### **Ako sú integrované ľudské a organizačné faktory a kultúra bezpečnosti?**

Preskúmanie manažmentom je spojené so všetkými procesmi a postupmi systému riadenia bezpečnosti, pričom môže zahŕňať ľudské a organizačné faktory s cieľom ich zlepšenia.

### 6.3.3 Dôkazy

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

*a analýzu toho, čo sa uvádza z hľadiska ľudských a organizačných faktorov, aby bolo možné nájsť základné príčiny a účinné opatrenia;*

- *Ľudské a organizačné faktory sa používajú v procese vyšetrovania nehôd.*
- *Existujú systematické procesy na spätné získanie ponaučení z ľudských a organizačných faktorov do oblasti odbornej prípravy a návrhu.*
- *Skúsenosti získané pri vyšetrovaní nehôd a incidentov sa oznamujú zamestnancom v organizácii a využívajú sa pri odbornej príprave, návrhu a v ďalších oblastiach, aby sa znížila pravdepodobnosť opätovného výskytu.*
- *Výsledky z vyšetrovania nehôd sa oznamujú na schôdzach manažmentu a považujú sa za dôležitý nástroj vzdelávania a zlepšovania;*
- *Existuje proces zabezpečenia pre vyšetrovanie nehôd.*

#### 6.3.4 Príklady dôkazov

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

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

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

Poskytujú sa informácie o tom, ktoré ukazovatele sú sledované vrcholovým manažmentom a v akej frekvencii.

Uvedené príklady dôkazov by mali preukázať, ako sa ľudské a organizačné faktory začleňujú do preskúmania manažmentom.

#### 6.3.5 Otázky dohľadu

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

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

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

Železničný systém,  
ktorý je pre spoločnosť lepší.

## 7 Zlepšovanie

### 7.1 Poučenie z nehôd a incidentov

#### 7.1.1 Regulačná požiadavka

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

#### 7.1.2 Účel

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

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

#### 7.1.3 Vysvetlivky

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

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

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

### **Ako sú integrované ľudské a organizačné faktory a kultúra bezpečnosti?**

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

Spoločnosť môže použiť štruktúru podávania správ stanovenú v článku 4 [nariadenia \(EÚ\) 2020/572](#) „o štruktúre, ktorá sa má dodržiavať pri vypracúvaní správ o vyšetrovaní nehôd a incidentov v železničnej doprave“, s cieľom identifikovať prvky týkajúce sa ľudských a organizačných faktorov, ktoré sa majú preskúmať, a začleniť ich do svojich správ. Poznámka: ide však len o jeden z existujúcich referenčných modelov, ktoré možno použiť.

Podporuje sa a zjednodušuje sa nahlasovanie nebezpečných situácií a incidentov s „vysokým potenciálom“. V prípade potreby existujú mechanizmy na zabezpečenie anonymity nahlasovania. Ak je nahlasovanie nominatívne, zamestnanci a tímy, ktoré zaslali správy, pomáhajú s analýzou a hľadaním krátkodobých odpovedí. Organizujú sa tímové diskusie a prijaté opatrenia sa oznamujú príslušným zamestnancom a v prípade potreby v rámci celej organizácie.

#### **7.1.4 Dôkazy**

- *Informácie týkajúce sa procesu hlásenia nehôd/incidentov vrátane toho, ako sú identifikované a analyzované hlavné príčiny vrátane podávania správ v rámci organizácie a iným príslušným orgánom a ďalším stranám (7.1.1).*
- *Informácie o metóde, ktorú organizácia používa v súvislosti s vyšetrovaním vrátane prvku ľudských a organizačných faktorov s cieľom preskúmať analýzu rizík a proces hodnotenia po udalosti (7.1.3).*
- *Dôkaz, že sa postupovalo podľa odporúčaní príslušných orgánov na základe správ z nehôd a incidentov, a že sa vykonali všetky potrebné stanovené zmeny [7.1.2 písm. a), b)].*
- *Preskúmanie predchádzajúcich incidentov s cieľom určiť príslušné faktory pre aktuálny incident(-y). Existujú dôkazy o širšom organizačnom učení na základe nehôd a skúseností na vnútroštátnej a medzinárodnej úrovni (7.1.3).*
- *Existuje metodika na vykonávanie vyšetrovaní založených na znalostiach ľudských a organizačných faktorov a najmodernejších metódach.*
- *Pre vyšetrovateľov nehôd a incidentov existuje program odbornej prípravy, v ktorom sa uplatňuje hľadisko ľudských a organizačných faktorov.*
- *Podporuje sa „spravodlivá kultúra“, v rámci ktorej sa uznávajú a posilňujú pozitívne iniciatívy v oblasti bezpečnosti (nahlasovanie incidentov, zapojenie zamestnancov do analýzy a priebežného zlepšovania, podpora kolegov atď.). Touto „spravodlivou kultúrou“ by mal odstrániť strach z obvinenia tým, že sa vymedzí všeobecne akceptovaná hranica medzi tým, čo je, a tým, čo nie je akceptované. Právo urobiť chybu je akceptované.*

### 7.1.5 Príklady dôkazov

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

Vzorka správ o nehodách a incidentoch rôznych typov, z ktorej vyplýva, že vyšetrovanie viedla kompetentná osoba, že zistenia vychádzajú z dôkazov a že sa konalo na základe odporúčaní.

Kópia postupu/procesu, ktorým sa sledujú nápravné/zmierňujúce opatrenia stanovené v dôsledku nehody/incidentu.

Poskytujú sa informácie o používaní informačného nástroja pre bezpečnostné výstrahy (SAIT) s cieľom byť vždy informovaný a poskytuje sa poradenstvo iným organizáciám v záležitostiach, ktoré sa týkajú konkrétnych aktív.

K dispozícii sú vyškolení vyšetrovatelia.

Zohľadnenie ľudských a organizačných faktorov a zlepšenie kultúry bezpečnosti bude mať pozitívny vplyv na dodržiavanie príslušnej požiadavky SMS a dôkazy o tom sa nachádzajú v:

Požiadavky na kompetencie zamestnancov vykonávajúcich vyšetrovania sú zahrnuté do systému riadenia kompetencií spoločnosti. Pre vyšetrovateľov nehôd a incidentov existuje program odbornej prípravy, zahŕňajúci systematickú integráciu ľudských a organizačných faktorov.

Správy, v ktorých sa uvádza hĺbková analýza udalostí, ktoré vedú ku konzistentným akčným plánom na akejkoľvek úrovni systému riadenia bezpečnosti, čím sa podporuje ochota poučiť sa z incidentov prostredníctvom zmien správania v rámci celého podniku. Zo zápisníc zo stretnutí a komunikácie vyplýva, že ak incidenty zahŕňajú externé strany, existujú dôkazy o tom, že výsledky analýz a opatrení sa im otvorene poskytujú.

Manažment, ktorý uznáva, že incidenty a nehody sú spôsobené viacerými faktormi, pričom niektoré vyplývajú z rozhodnutí manažmentu, a zápisnica zo zasadnutí rady, ktorou sa preukazuje, že výsledky vyšetrovania nehôd/incidentov a súvisiace odporúčania (t. j. nápravné a/alebo zlepšovacie opatrenia) sa nahlasujú späť manažmentu, a ako dopĺňajú preskúmanie systému riadenia bezpečnosti (**pozri tiež bod 6.3**).

Prístup založený na ľudských a organizačných faktoroch sa používa pri vyšetrovaní incidentov a nehôd, a ktorý sa uvádza v ľudských a organizačných faktoroch a stratégiách kultúry bezpečnosti a vo všetkých súvisiacich procesoch (posúdenie rizika, hodnotenie výkonu, sústavné zlepšovanie...)

Programy úvodnej a priebežnej odbornej prípravy zamestnancov, z ktorých je zrejmé, že obsahujú opatrenia vyplývajúce zo získaných skúseností, s osobitným zameraním na riziká súvisiace s ľudskými a organizačnými faktormi a na to, ako ich zmierniť.

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

Analýza nebezpečných udalostí sa vykonáva prierezovým spôsobom, pričom sa používa rozmanitý súbor zručností a zohľadňujú sa názory všetkých zainteresovaných strán (podľa potreby vrátane externých strán).

Politika „spravodlivej kultúry“ a existujúce nástroje podávania správ, ktoré podporujú kultúru podávania správ a spochybňujúci postoj zamestnancov. Všetky bežné a mimoriadne odchýlky, ktoré nahlásili

zamestnanci, sa analyzujú a vedú k vykonávaniu opatrení na zlepšenie tam, kde je to potrebné. Systematicky prebieha informovanie príslušných zamestnancov o tom, aké opatrenia boli prijaté.

#### 7.1.6 Odkazy a normy

- [Webová stránka ERA o kultúre bezpečnosti](#)
- [Webová stránka ERA o ľudských a organizačných faktoroch](#)
- [Vykonávacie nariadenie Komisie \(EÚ\) 2020/572 z 24. apríla 2020 o štruktúre, ktorá sa má dodržiavať pri vypracúvaní správ o vyšetrowaní nehôd a incidentov v železničnej doprave](#)
- IAEA (2002) – *Safety culture in nuclear installations: Guidance for use in the enhancement of safety culture (Kultúra bezpečnosti v jadrových zariadeniach: usmernenia pre používanie pri posilňovaní kultúry bezpečnosti)*. IAEA TECDOC-1529. Medzinárodná agentúra pre atómovú energiu, Viedeň (2002).
- Mathis, T.L. a Galloway, S.M. (2013) - *Steps to safety culture excellence*.
- Kecklund, L., Lavin, M. a Lindvall, J. (2016) – *Safety culture: A requirement for new business models. Lessons learned from other High-Risk Industries. n proceeding presented of The International Conference on Human and Organisational Aspects of Assuring Nuclear Safety – Exploring 30 Years of Safety Culture (Kultúra bezpečnosti: požiadavka nových obchodných modelov. Ponaučenie z iných vysoko rizikových odvetví. Prezentované na Medzinárodnej konferencii o ľudských a organizačných aspektoch zaistenia jadrovej bezpečnosti – skúmanie 30 rokov kultúry bezpečnosti)*, Viedeň, 22. – 26. februára 2016.
- RSSB (2015) - *Safety Culture and behavioural development: Common factors for creating a culture of continuous development* ([www.sparkrail.org](http://www.sparkrail.org)).

#### 7.1.7 Otázky dohľadu

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

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

Organizačná kultúra týkajúca sa nahlasovania incidentov a situácií, keď takmer došlo k havárii (tzv. close call).

## 7.2 Sústavné zlepšovanie

### 7.2.1 Regulačná požiadavka

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

### 7.2.2 Účel

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

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

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

### 7.2.3 Vysvetlivky

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

#### **Ako sú integrované ľudské a organizačné faktory a kultúra bezpečnosti?**

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

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

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

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

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

Existuje mnoho spôsobov na zlepšenie kultúry bezpečnosti:

- *Vytvorenie systému na výmenu informácií o obavách. Môže to byť v závislosti od zrelosti organizácie anonymné, ale s rastúcou dôverou môže byť otvorený a prístupný pre všetkých. Je dôležité, aby bola do systému zahrnutá spätná väzba, aby mali zamestnanci pocit angažovanosti a spolupatričnosti.*
- *Zmena podmienok obstarávania a zmluvných podmienok s cieľom podporiť dobrú kultúru bezpečnosti pre poskytovateľov. Kultúra bezpečnosti by mohla byť kritériom pre výber poskytovateľov.*
- *Viditeľné odmeňovanie bezpečného správania. Odmeňovanie môže mať mnoho foriem, a to od zvýšenia ročnej odmeny cez bonusy až po týždenné odmeny za mimoriadny výkon v oblasti bezpečnosti.*
- *Vytvorenie konkrétnych cieľov pre manažérov, pokiaľ ide o vedenie v oblasti bezpečnosti, napríklad povzbudením manažmentu, aby prevzal viditeľnejšiu úlohu v oblasti stanovovania noriem na základe príkladu,*
- *atď.*

Výsledky posúdení by sa mali oznamovať na všetkých úrovniach organizácie. Malo by sa podľa nich postupovať s cieľom podporiť a udržať pozitívnu kultúru bezpečnosti, zlepšiť vedenie v oblasti bezpečnosti a podporovať vzdelávací prístup v rámci organizácie.

Identifikácia a výber príslušných kultúrnych črt je často zložitou úlohou<sup>1</sup>, ktorú treba starostlivo vykonať.

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

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

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

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

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

V niekoľkých vysokorizikových odvetviach sa tento nález často vykonáva v rámci *hodnotenia kultúry bezpečnosti*. Posudzovanie kultúry bezpečnosti sa môže vykonávať nezávisle alebo samohodnotením.

---

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



Výhodou nezávislého posúdenia je, že organizácia získa objektívnejší obraz o kultúre bezpečnosti, ale s rizikom, že organizácia môže byť nesprávne pochopená alebo môže mať ťažkosti s prijatím záverov. Výhodou samohodnotenia je to, že sa uskutočňuje interne s vlastným personálom organizácie, ktorý má dôkladnú znalosť organizácie. Nevýhodou je, že stav organizácie a jej hierarchia môžu byť kontraproduktívne. Niektoré charakteristiky hodnotenia kultúry bezpečnosti:

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

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

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

Viac informácií o kultúre bezpečnosti a ľudských a organizačných faktoroch možno nájsť v Príloha 4 a Príloha 5.

#### 7.2.4 Dôkazy

- Informácie o procese zhromažďovania dôkazov s cieľom preukázať sústavné zlepšovanie systému riadenia bezpečnosti **(7.2.1)**.
- Postupy, v ktorých je podrobne opísané, ako organizácia zohľadňuje výsledky monitorovania, vnútorného auditu, preskúmanie manažmentom a poučenia z nehôd a incidentov s cieľom zlepšiť systém riadenia bezpečnosti **(7.2.1)**.
- Informácie o tom, ako sa organizácia snaží zapojiť zamestnancov a iné subjekty do zlepšovania systému riadenia bezpečnosti **(7.2.2)**.
- Žiadateľ by mal v stratégii podrobne opísať, ako sa vytvára kultúra bezpečnosti, aby sa riziká spojené s kultúrou bezpečnosti náležite zohľadňovali v rámci príslušných procesov systému riadenia bezpečnosti. Žiadateľ by mal pritom objasniť, kde je možné nájsť ďalšie podrobné informácie o príslušných postupoch **(7.2.3)**.
- Kultúra bezpečnosti sa priebežne posudzuje s cieľom určiť zlepšenia; **(7.2.3)**
- Zlepšenie kultúry bezpečnosti sa uskutočňuje pomocou cyklu PDCA, aby sa zabezpečil vplyv opatrení. Získané ponaučenia sa zavádzajú a systematicky vyhodnocujú z hľadiska dosahovania vplyvu. **(7.2.3)**.

#### 7.2.5 Príklady dôkazov

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

Iniciatíva „Close Call“ v [sieti britských železníc](#), v ktorej sú zamestnanci nabádaní, aby aktívne oznamovali organizácii nedostatky/medzery alebo situácie, v ktorých existuje bezpečnostné alebo zdravotné riziko.

Zohľadnenie ľudských a organizačných faktorov a zlepšenie kultúry bezpečnosti bude mať pozitívny vplyv na dodržiavanie príslušnej požiadavky SMS a dôkazy o tom sa nachádzajú v:

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

Výsledky z vyšetrovania nehôd sa oznamujú na schôdzach manažmentu a považujú sa za dôležitý nástroj vzdelávania a zlepšovania, pričom sa systémovo a systematicky zohľadňujú ľudské a organizačné faktory.

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

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

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

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

Zo zápisníc z preskúmania manažmentom vyplýva, že manažment uznáva, že incidenty, nehody a odchýlky sú spôsobené viacerými faktormi, ktoré vyplývajú z postupov a rozhodnutí manažmentu.

V zápisniciach zo zasadnutí týkajúcich sa preskúmania manažmentom sa uvádza, ako nápravné opatrenia vyplývajúce z monitorovacích činností, vnútorných auditov a procesu vyšetrovania incidentov a nehôd zohľadňujú ľudské a organizačné faktory a sú vymedzené na akejkoľvek úrovni systému riadenia bezpečnosti a organizácie. Takisto sa v nich uvádza, ako sa výsledky využívajú na zlepšenie posudzovania rizika (**pozri 3.1**).

Postupy, ktoré zahŕňajú monitorovanie, vnútorný audit, preskúmanie manažmentom a vyšetrovanie nehôd a incidentov, sú prepojené s procesom zvyšovania informovanosti (**pozri 4.3**) a systémom riadenia kompetencií (**pozri 4.2**).

### 7.2.6 Otázky dohľadu

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

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

**Príloha 1 – Tabuľky zhody**

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

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

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

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

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

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

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

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

<i>Nariadenia (EÚ) 1158/2010 a 1169/2010 č. kritéria</i>	<i>Nariadenie (EÚ) 2018/762 č. požiadavky</i>	<i>ISO HLS Ustanovenie č.</i>	<i>Poznámka</i>
F.1.	4.5.1.1 písm. a)	4.4	
F.2.	2,3 4.5.1.1 písm. a)	5.3 4.4	
F.3.	2.3.1 2.3.4	neuplatňuje sa	
F.4	4.5.1.1 písm. a) 4.2.1 2.3.1 2.3.2 2.3.3	4.4 5.3	Vymedzenie úloh súvisiacich s bezpečnosťou je súčasťou opisu systému riadenia bezpečnosti vrátane rozdelenia povinností. Povinnosti sú vymedzené pre každú relevantnú úlohu v systéme riadenia bezpečnosti.
G.1.	4.5.1.1 písm. a) 2.3.1	4.4 5.3	Vymedzenie úloh súvisiacich s bezpečnosťou je súčasťou opisu systému riadenia bezpečnosti vrátane rozdelenia povinností. Povinnosti sú vymedzené pre každú relevantnú úlohu v systéme riadenia bezpečnosti.
G.2.	6.1.1 6.2.1	9.1 9.2	Cieľom vnútorného auditu je overiť, či organizácia spĺňa platné požiadavky.
G.3.	2.1.1 písm. d ) bod i) 2.3.2	neuplatňuje sa	
G.4	2.3.1	5.3	
G.5.	4.1.1	7.1	Upozorňujeme na odkaz na kritérium v 1158/2010 N2 (d)
H.1.	2.4.1	neuplatňuje sa	
H.2	(odstránené)	neuplatňuje sa	Zamestnanci vykonávajúci úlohy súvisiace s bezpečnosťou by sa mali podieľať na vývoji, údržbe a zlepšovaní systému riadenia bezpečnosti. Úlohou organizácie je vykonávať požiadavku 2.4.1 tak, aby bol súlad s ňou výsledovateľný.
I	7.2.1	10.1 10.2	
J	2.2.1	5.2	
K.1	3.2.1 3.2.2 písm. d)	6.2	
K.2.	3.2.2 písm. a)	6,2	Bezpečnostné ciele by mali byť v súlade s bezpečnostnou politikou, ktorá by mala zodpovedať typu a rozsahu prevádzky železničnej dopravy.
K.3.	3.2.4.	6.2	Bezpečnostné ciele nie sú obmedzené na spoločné bezpečnostné ciele stanovené na úrovni členských štátov.

<i>Nariadenia (EÚ) 1158/2010 a 1169/2010 č. kritéria</i>	<i>Nariadenie (EÚ) 2018/762 č. požiadavky</i>	<i>ISO HLS Ustanovenie č.</i>	<i>Poznámka</i>
K.4.	6.1.1 5.4	9.1 8.1	
K.5.	3.2.4 (prispôsobené)	9.1	Odkaz na stratégiu a plán(-y) monitorovania v súlade so spoločnou bezpečnostnou metódou monitorovania.
L.1.	6.1.1 5.4	9.1 8.1	
L.2.	4.2 4.4 4.5 5.2.2 písm. a)	neuplatňuje sa	Využívanie kompetentných zamestnancov, postupov, osobitných dokumentov a železničných koľajových vozidiel sa príslušným spôsobom riadi v častiach kompetencií, informácií a komunikácie, a zdokumentovaných informácií a správy aktív.
L.3.	1.1.1 písm. e) 6.1.1 6.1.2	4.3 9.2	Dodržiavanie platných požiadaviek je z veľkej časti zakotvené v bode 3.1.2.2 (nie je špecifické pre údržbu). Monitorovanie zabezpečuje správne uplatňovanie postupov. Vnútorný audit zabezpečuje súlad postupov s platnými požiadavkami.
M.1.	3.1.2.1 5.4.1	6.1 8.1	V súlade s normou ISO sa najprv plánuje zmena vrátane identifikácie a posúdenia rizika, a následne vykonanie zmeny.
M.2.	3.1.2.1	neuplatňuje sa	
M.3	5.4.1	8.1	
N.1.	4.2.1 4.2.3	7.2	
N.2.	4.5.1.1 písm. a) 2.3.1 2.3.2 2.3.4 6.1.1	neuplatňuje sa	
O.1	4.4.1 4.4.2 4.4.3	7.4	
O.2.	4.4.3	7.4	
O.3.	4.4.1	neuplatňuje sa	
P.1	4.4.3	neuplatňuje sa	
P.2	4.5.2 4.5.3	7.5.2 7.5.3	
P.3	4.5.3	7.5.3	

<i>Nariadenia (EÚ) 1158/2010 a 1169/2010 č. kritéria</i>	<i>Nariadenie (EÚ) 2018/762 č. požiadavky</i>	<i>ISO HLS Ustanovenie č.</i>	<i>Poznámka</i>
Q.1	7.1.1	10.1	
Q.2	7.1.2	neuplatňuje sa	
Q.3	7.1.3	10.2	
R.1	5.5.1	neuplatňuje sa	
R.2	5.5.2	neuplatňuje sa	
R.3	5.5.3	neuplatňuje sa	
R.4	5.5.4	neuplatňuje sa	
R.5	5.5.5	neuplatňuje sa	
R.6	5.5.1	neuplatňuje sa	
R.7	5.5.6	neuplatňuje sa	
S.1	6.2.1	9.2	
S.2	6.2.1 písm. a)	9.2	
S.3	6.2.1 písm. b)	9.2	
S.4	6.2.1 písm. c) až f)	9.2	
S.5	6.2.1 písm. g) 6.3.1	9.3	
S.6	6.2.1	9.2	

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

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

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

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

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

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



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

Tabuľka 4: Paralelné porovnanie – Štruktúra na vysokej úrovni ISO

ISO HLS Ustanovenie č.	Nariadenie (EÚ) 2018/762 č. požiadavky	Poznámka
4.1	1.1.1 písm. a) 1.1.1 písm. b)	
4.2	1.1.1 písm. c) 1.1.1 písm. d)	
4.3	1.1.1 písm. e) 1.1.1 písm. f)	
4.4	4.5.1.1 písm. a)	
5.1	2.1	
5.2	2.2	
5.3	2,3	
6.1	3.1.1 3.1.2	Spoločná bezpečnostná metóda hodnotenia a posudzovania rizík sa používa na určenie toho, či zmena súvisí (alebo nesúvisí) s bezpečnosťou, a či je (alebo nie je) významná. „Virtuálne“ oddelenie vykonané ISO medzi strategickou úrovňou (ustanovenie 6 ISO HLS) a taktickou úrovňou (ustanovenie 8 ISO HLS) plánovania sa prehodnocuje vzhľadom na regulačný rámec EÚ a najmä uplatňovanie uvedenej spoločnej bezpečnostnej metódy (bez ohľadu na charakter zmien).
6.2	3.2.1. 3.2.2 písm. a) 3.2.2 písm. 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 Ustanovenie č.</i>	<i>Nariadenie (EÚ) 2018/762 č. požiadavky</i>	<i>Poznámka</i>
8.1	5.1 5.2 5.3 5.4 5.5	V súlade s usmerňovacím dokumentom ISO (N360) je zámerom ustanovenia 8 ISO HLS špecifikovať požiadavky, ktoré je potrebné zaviesť v rámci prevádzky organizácie, aby sa zabezpečilo splnenie požiadaviek systému riadenia, ako aj riešenie prioritných rizík a príležitostí. Okrem toho uvádza, že je možné predpísať dodatočné požiadavky (špecifické pre disciplínu) týkajúce sa plánovania a riadenia prevádzkových činností. V tomto zmysle sú požiadavky v bode 5.X v súlade s prístupom ISO. Predovšetkým nie sú rušivé pre obchodovanie spoločnosti, ale poskytujú dostatočný rámec pre kontrolu toho, ako budú kľúčové otázky bezpečnosti riadené v pracovných procesoch organizácie.
9.1	6.1	Pojem „monitorovanie“ sa vzťahuje na monitorovací rámec vymedzený v spoločnej bezpečnostnej metóde monitorovania, a preto má širší význam ako pojmy monitorovanie, meranie, analýza a hodnotenie, ktoré sú vymedzené v ustanovení 9.1 ISO HLS.
9.2	6,2	Vnútorne audity sú monitorovací nástroj v zmysle spoločnej bezpečnostnej metódy monitorovania. Aj keď ide o samostatnú požiadavku, jej účelom je dosiahnuť ciele monitorovania v súlade so spoločnou bezpečnostnou metódou monitorovania.
9.3	6.3	
10.1	7.1	
10.2	7.2	

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

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

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

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

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

<i>Vec</i>	<i>Typ výrobkov alebo služieb</i>	<i>Uplatniteľné právo Únie</i>	<i>Nariadenie (EÚ) 2018/762 č. požiadavky</i>	<i>Poznámka</i>
Osvedčenie subjektu zodpovedného za údržbu	Údržba vozidiel	článok 14 ods. 4 smernice (EÚ) 2016/798 nariadenie (EÚ) 2019/779	5.2 5.3	V prípadoch stanovených v článku 14 ods. 4 smernice (EÚ) 2016/798 certifikácia subjektov zodpovedných za údržbu poskytuje dostatočné dôkazy o tom, že železničné podniky a manažéri infraštruktúry sú prostredníctvom svojho systému riadenia bezpečnosti schopní riadiť riziká súvisiace s údržbou vozidiel vrátane využívania služieb dodávateľov.

<i>Vec</i>	<i>Typ výrobkov alebo služieb</i>	<i>Uplatniteľné právo Únie</i>	<i>Nariadenie (EÚ) 2018/762 č. požiadavky</i>	<i>Poznámka</i>
Uznanie	Odborná príprava rušňovodičov	smernica 2007/59/ES  rozhodnutie 2011/765/EÚ	4.2.2	Strediská odbornej prípravy by mali byť uznané príslušným orgánom za to, že poskytujú odborné kurzy pre rušňovodičov a uchádzačov o pozíciu rušňovodiča v súlade so smernicou 2007/59/ES. Strediská odbornej prípravy zohrávajú dôležitú úlohu pri zabezpečovaní toho, aby boli rušňovodiči kompetentní vykonávať úlohy súvisiace s bezpečnosťou, ktoré im boli pridelené. V tejto súvislosti by strediská odbornej prípravy mali byť kompetentné, pokiaľ ide o odbornú prípravu, ktorú vykonávajú, a ich uznanie kompetentným orgánom by v prípade potreby mal zohľadniť orgán bezpečnostnej certifikácie a vnútroštátny bezpečnostný orgán pri vykonávaní posúdenia systému riadenia kompetencií.
Preukaz a osvedčenie rušňovodiča	Spôsobilosť a vhodnosť rušňovodičov	smernica 2007/59/ES	4.2.1	Preukazy a osvedčenia vydané v súlade so smernicou 2007/59/ES poskytujú dostatočné dôkazy o vhodnosti a spôsobilosti rušňovodičov. To nebráni organizácii v tom, aby preukázala, že jej opatrenia týkajúce sa spôsobilosti a vhodnosti sú primerané.
Jednotné bezpečnostné osvedčenie	Údržba a kontrola infraštruktúry Posunovanie Testovanie železničných koľajových vozidiel	článok 10 smernice (EÚ) 2016/798	5.3	Manažéri infraštruktúry môžu údržbou alebo kontrolou svojej infraštruktúry externe poveriť spoločnosti, ktoré na trati prevádzkujú špeciálne vozidlá. Rovnako môžu byť prevádzkovatelia posunovania alebo testovania požiadaní, aby mali bezpečnostné osvedčenie. V uvedených prípadoch poskytuje jednotné bezpečnostné osvedčenie dostatočný dôkaz o tom, že železničné podniky a manažéri infraštruktúry sú prostredníctvom svojho systému riadenia bezpečnosti schopní riadiť riziká súvisiace s využívaním dodávateľov a poskytovateľov.

Vec	Typ výrobkov alebo služieb	Uplatniteľné právo Únie	Nariadenie (EÚ) 2018/762 č. požiadavky	Poznámka
Povolenie na uvedenie na trh/povolenie typu vozidla	Povolenie (typu) vozidla	smernica (EÚ) 2016/797	5.2	Povolenie (typu) vozidla zabezpečuje prostredníctvom jeho návrhu, výroby, overenia a schválenia zhodu so základnými požiadavkami všetkých platných právnych predpisov (vrátane bezpečnosti), aby sa mohlo bezpečne používať v železničných sieťach, pre ktoré je určené na použitie v súlade s obmedzeniami a podmienkami používania špecifikovanými v technickom spise pre vozidlo/typ vozidla.

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

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

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

1. Medzi partnerskými železničnými podnikmi musia byť uzatvorené platné zmluvné dojednania, ktoré zahŕňajú aspekty týkajúce sa údržby vozidiel, napríklad:
  - a) výmena informácií opísaná v článku 5 [nariadenia \(EÚ\) 2019/779](#),
  - b) technická podpora, ak je to vhodné, najmä pre platné systémy riadenia/zabezpečenia,
  - c) kontrola kapacít zmluvných údržbárskych dielní na poskytovanie údržby,
  - d) účinné monitorovanie vozidiel a výmena informácií vyplývajúcich z tohto monitorovania.
2. Tieto zmluvné dojednania sú vypracované ako výsledok posúdenia rizika a každý železničný podnik ich musí pravidelne monitorovať na základe spoločnej bezpečnostnej metódy monitorovania [[nariadenie \(EÚ\) 1078/2012](#)]. Výsledok tohto monitorovania si následne oba partnerské železničné podniky medzi sebou formálne vymieňajú.
3. Systém riadenia bezpečnosti oboch partnerov obsahuje vhodné procesy a postupy na splnenie podmienok 1 a 2.

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

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

### Činnosti na vedľajších koľajach

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

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

Týmito vedľajšími koľajami môžu byť (nie však výlučne):

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

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

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

#### **Prípad 1: Prevádzkovateľom vedľajších koľají je železničný podnik „Y“**

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

V praxi je niekedy ťažké určiť zodpovedný železničný podnik. Napríklad vlak železničného podniku „X“ prichádza na vedľajšiu koľaj (rušňovodič a lokomotíva sú prenájaté) a železničný podnik „Y“, ktorý pôsobí na vedľajšej koľaji, ho prevezme ako nový vlak (rušňovodič a lokomotíva sú prenájaté) a medzitým je potrebné vykonať činnosti na vedľajších koľajach. V takomto prípade sa uplatňuje uvedená zásada bezpečnosti. Existujú spoločné riziká rozhrania, ktoré je potrebné zohľadniť v systéme riadenia bezpečnosti železničného podniku „Y“ (napr. poškodenie vozidiel spôsobené činnosťami na vedľajších koľajach, ako je nakládka). Okrem toho sa musí zväziť aj prenos informácií o vozidlách zo železničného podniku „X“ do železničného podniku „Y“. Patrí

sem aj uistenie, že vozidlo je v bezpečnom prevádzkovom stave, keď ho železničný podnik „X“ prevedie prevádzkovateľovi vedľajších koľají, a podobne, keď sa prevádza ďalej prostredníctvom železničného podniku „Y“. Železničný podnik „Y“ zodpovedný za činnosti na vedľajších koľajach je naďalej plne zodpovedný za riadenie rizík spojených s údržbárskymi činnosťami, ktoré sa na ňom vykonali.

### **Prípád 2: Prevádzkovateľom vedľajších koľají nie je železničný podnik**

Možno vziať do úvahy štyri čiastkové prípady:

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

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

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

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

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

Týmito zmluvnými dojednaniami sa riadi systém riadenia bezpečnosti železničného podniku.

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

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

Po zostavení vlaku sa tento prevedie do jedného železničného podniku.

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

Týmito zmluvnými dojednaniami sa riadi systém riadenia bezpečnosti železničného podniku.

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

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

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

Napríklad:



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

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

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

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

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

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

### **Zmluvné dojednania a partnerstvá**

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

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

Železničné podniky nemôžu svojou zodpovednosťou za bezpečnosť v oblasti koordinácie a riadenia bezpečnej jazdy vlakov externe poveriť iný subjekt. To však nepoškodzuje existenciu režimov spolupráce medzi železničnými podnikmi. Uvedené základné zásady sa vzťahujú aj na spoluprácu medzi železničnými podnikmi. Železničný podnik zodpovedný za zaistenie bezpečnej jazdy vlakov musí byť jasne identifikovaný vo všetkých dohodách medzi zainteresovanými stranami a musí vlastniť jednotné bezpečnostné osvedčenie. Tento železničný podnik buď priamo riadi zdroje (personál, vozidlá) prostredníctvom svojho systému riadenia bezpečnosti, alebo môže rozhodnúť o zadaní (čiastočne alebo úplne) využívania zdrojov (napr. lízing vozidiel,

najímanie rušňovodičov) inej strane. V takom prípade je železničný podnik naďalej zodpovedný za riadenie rizík spojených s využívaním (sub)dodávateľov, a to monitorovaním plnenia zmluvy prostredníctvom svojho systému riadenia bezpečnosti v súlade s [nariadením \(EÚ\) 1078/2012](#), a preto musí overiť, či sú tieto zdroje v súlade s právnymi a inými platnými bezpečnostnými požiadavkami (napr. či sú vozidlá v bezpečnom prevádzkovom stave, zlučiteľnosť trás, odborná príprava zamestnancov, či majú rušňovodiči platný preukaz a osvedčenie pre konkrétnu trasu).

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

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

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

## Príloha 4 – Kultúra bezpečnosti

### Úvod do kultúry bezpečnosti a stratégie na zlepšenie kultúry bezpečnosti

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

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

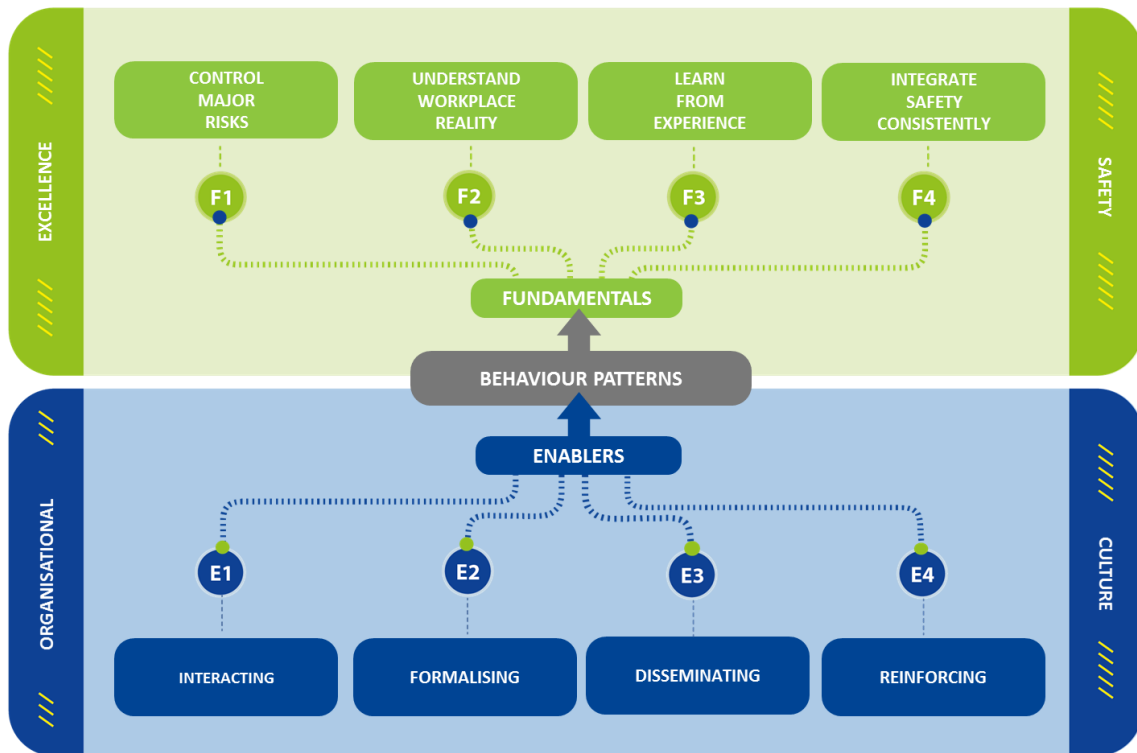
Kultúra bezpečnosti je zavedený pojem. Chýba mu však odsúhlasené vymedzenie pojmu. V tejto súvislosti agentúra spolu so zástupcami odvetvia vypracovala toto vymedzenie uplatniteľné na každú železničnú organizáciu: „Kultúra bezpečnosti znamená interakciu medzi požiadavkami systému riadenia bezpečnosti, ako ich ľudia vnímajú na základe svojich postojov, hodnôt a presvedčení a tým, čo skutočne robia, ako vidieť z jednotlivých rozhodnutí a správania“.

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

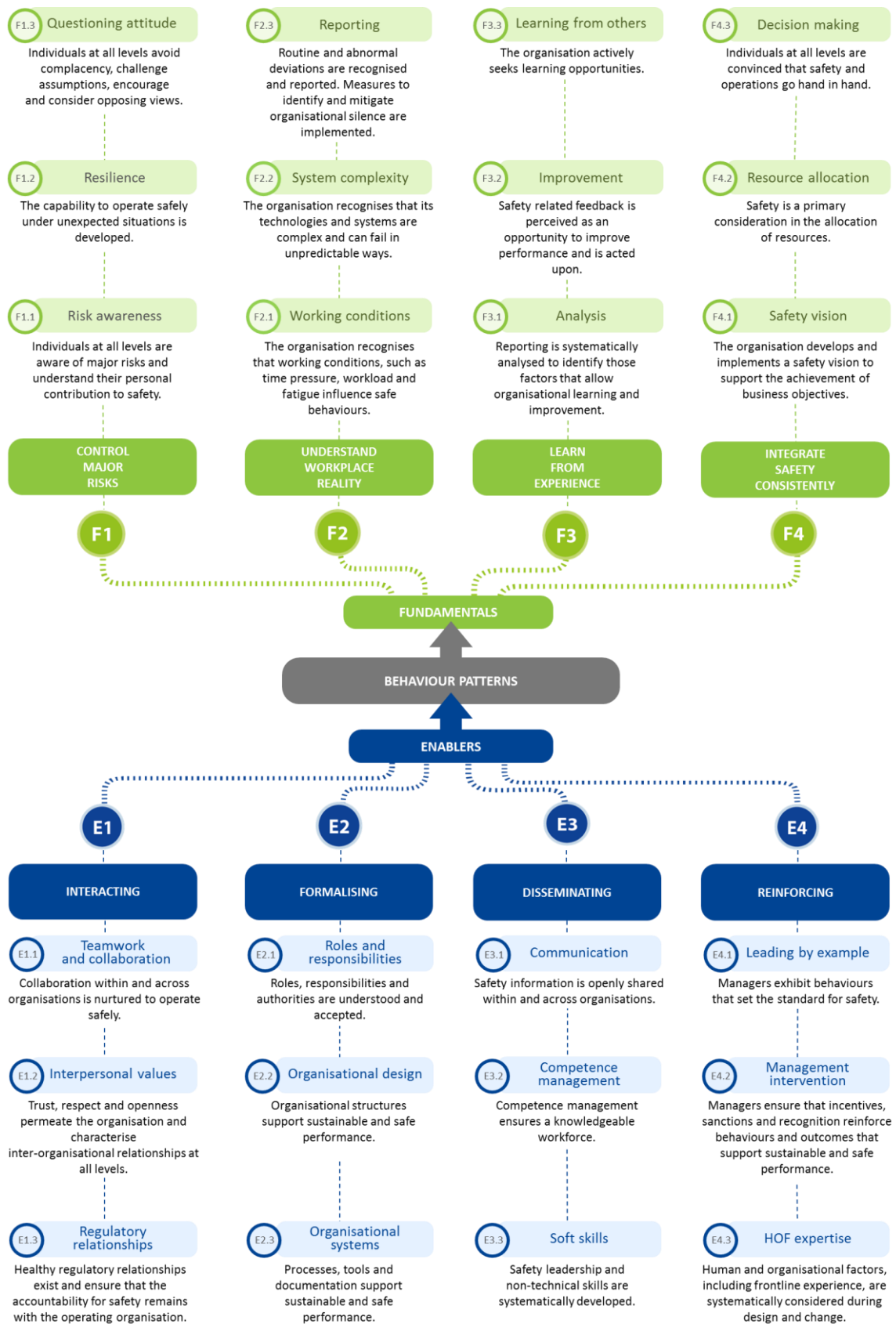
Posudzovanie kultúry bezpečnosti si vyžaduje náhľad do troch faktorov a ich vzájomnú závislosť. Ako už bolo uvedené, neexistuje žiadne jednotné objektívne vedecké meranie kultúry bezpečnosti. Namiesto toho sa môžu analyzovať charakteristiky, ktoré majú vplyv na vývoj kultúry bezpečnosti so zreteľom na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

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

Európsky model kultúry železničnej bezpečnosti (pozri Obrázok 4) bol vyvinutý ako koncepčný a hodnotiaci rámec, ktorý možno použiť na lepšie pochopenie koncepcie kultúry bezpečnosti a na posúdenie a zlepšenie kultúry bezpečnosti každej železničnej organizácie.



Obrázok 4: Európsky model kultúry železničnej bezpečnosti



Obrázok 5: Atribúty európskeho modelu kultúry železničnej bezpečnosti

**Paralelné porovnania požiadaviek systému riadenia bezpečnosti s európskym modelom kultúry železničnej bezpečnosti**

V nasledujúcich tabuľkách sa paralelne uvádza porovnanie medzi základnými a podpornými prvkami európskeho modelu kultúry bezpečnosti a požiadavkami systému riadenia bezpečnosti stanovenými v [nariadení \(EÚ\) 2018/762](#).

Starostlivé používanie tabuliek spolu s [usmerneniami k európskemu modelu kultúry bezpečnosti](#) by malo umožniť organizácii zistiť, ktorá z požiadaviek systému riadenia bezpečnosti má silné prepojenie s atribútmi európskeho modelu kultúry bezpečnosti, a umožniť tak navrhnuť procesy a postupy, ktoré lepšie zohľadňujú želané organizačné správanie.

*Tabuľka 6: Paralelné porovnanie – požiadavky systému riadenia bezpečnosti/európsky model kultúry železničnej bezpečnosti*

<i>Požiadavka týkajúca sa systému riadenia bezpečnosti</i>	<i>Odkaz na atribúty európskeho modelu kultúry železničnej bezpečnosti</i>
1. Súvislosti organizácie	F1.1, F2.2, F3.3 F4.1 E1.1, E2.1, E2.2, E3.1, E4.3
2.1 Vodcovstvo a záväzok	F1.1, F2.1, F2.2, F4.1 E1.1, E2.1, E3.1
2.2 Bezpečnostná politika	F1.1, F2.1, F2.2, F4.1 E1.1, E3.1
2.3 Organizačné úlohy, zodpovednosti, povinnosť zodpovedať sa a oprávnenia	F1.1, F2.1, F2.2, F2.3, F3.1, F 3.2, F4.1, F4.2 E1.1, E2.1, E2.2, E3.1, E3.2, E4.3
2.4 Konzultácie so zamestnancami a inými stranami	F1.1, F2.1, F2.2, F2.3, F3.1, F3.2, F4.1, F4.2, E1.1, E2.2, E2.3, E3.1, E4.3
3.1 Opatrenia na riešenie rizík	F1.1, F2.1, F2.2, F2.3, F3.1, F3.2 F3.3, F4.1, F4.3 E1.1, E2.1, E2.2, E2.3, E3.1, E3.2, E4.3
3.2 Bezpečnostné ciele a plánovanie	F1.1, F2.1, F2.2, F2.3, F3.1, F 3.2, F4.1, F4.2 E1.1, E2.2, E2.3, E3.1, E4.3
4.1 Zdroje	F1.1, F2.1, F2.2, F4.1, F4.2, E1.1, E1.2, E2.1, E2.2, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.3
4.2 Kompetencie	F1.1, F1.2, F1.3, F2.1, F2.2, F2.3, F3.1, F3.2, F4.1, F4.2, F4.3 E1.1, E2.1, E2.2, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.1, E4.2, E4.3
4.3 Povedomie	F1.1, F1.2, F2.2, F2.3, F3.1, F3.2, F4.1, F4.3 E1.1, E1.2, E2.1, E3.1, E3.2, E3.3, E4.1, E4.2
4.4 Informácie a komunikácia	F1.1, F1.2, F2.2, F2.3, F3.1, F3.2, F4.1, F4.3 E2.1, E3.1, E3.2, E3.3, E4.2
4.5 Zdokumentované informácie	F1.1, F1.2, F2.2, F2.3, F3.1, F3.2, F4.1, F4.3 E2.1, E2.2, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.2
4.6 Integrácia ľudských a organizačných faktorov	F1.1, F1.2, F2.2, F2.3, F3.1, F3.2, F4.1, F4.3 E2.1, E2.2, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.3
5.1 Plánovanie a riadenie prevádzkových činností	F1.1, F2.1, F2.2, F3.1, F3.2, F4.1, F4.2 E2.1, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.3
5.2 Správa aktív	F2.1, F2.2, F4.1, F4.2, F4.3, E1.1, E2.3, E3.1, E3.2, E4.3
5.3 Dodávatelia, partneri a poskytovatelia	F1.1, F2.1, F2.2, F4.1, F4.2, F4.3 E1.1, E2.3, E3.1, E3.2, E4.3

<i>Požiadavka týkajúca sa systému riadenia bezpečnosti</i>	<i>Odkaz na atribúty európskeho modelu kultúry železničnej bezpečnosti</i>
5.4 Riadenie zmien	F1.1, F2.1, F2.2, F4.1, F4.2, F4.3 E1.1, E2.3, E3.1, E3.2, E4.3
5.5 Riadenie núdzových situácií	F1.1, F1.2, F1.3, F2.1, F2.2, F3.1, F3.2, F3.3, F4.1, F4.2, F4.3 E1.1, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.1, E4.2, E4.3
6.1. Monitorovanie	F1.1, F1.2, F1.3, F2.1, F2.2, F3.1, F3.2, F4.1, F4.2, F4.3 E1.1, E1.2, E2.1, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.1, E4.2, E4.3
6.2 Vnútorň audit	F1.1, F1.2, F1.3, F2.1, F2.2, F3.1, F3.2, F4.1, F4.2, F4.3 E1.1, E2.1, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.1, E4.2, E4.3
6.3. Preskúvanie manažmentom	F1.1, F1.2, F1.3, F2.1, F2.2, F3.1, F3.2, F4.1, F4.2, F4.3 E1.1, E2.1, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.1, E4.2, E4.3
7.1. Poučenie sa z nehôd a incidentov	F1.1, F1.3, F2.1, F2.2, F2.3, F3.1, F3.2, F4.1, F4.3 E1.3, E2.1, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.2, E4.3
7.2. Sústavné zlepšovanie	F1.1, F1.3, F2.1, F2.2, F2.3, F3.1, F3.2, F4.1, F4.3 E2.1, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.2, E4.3

*Tabuľka 7: Paralelné porovnanie – európsky model kultúry železničnej bezpečnosti/požiadavky systému riadenia bezpečnosti*

<i>Atribút európskeho železničného modelu kultúry bezpečnosti</i>	<i>Odkaz na požiadavku systému riadenia bezpečnosti</i>
F 1.1 Informovanosť o rizikách	1, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
F1.2 Odolnosť	4.1, 4.2, 4.3, 4.5, 4.6, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3
F1.3 Kritický postoj	5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
F2.1 Pracovné podmienky	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
F2.2 Zložitosť systému	1, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
F2.3 Podávanie správ	2.3, 2.4, 3.2, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 7.1, 7.2
F3.1 Analýza	2.3, 2.4, 3.2, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.1, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
F3.2 Zlepšovanie	2.3, 2.4, 3.2, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.1, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
F3.3 Učenie sa od druhých	3.1, 5.5
F4.1 Vízia v oblasti bezpečnosti	1, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
F4.2 Pridelovanie zdrojov	2.3, 2.4, 3.2, 4.1, 4.2, 5.1, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3
F4.3 Rozhodovanie	3.1, 3.2, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2, 7.3
E1.1 Tímová práca a spolupráca	1, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
E1.2 Interpersonálna hodnota	4.1, 4.3, 6.1
E1.3 Regulačný vzťah	7.1
E2.1 Úlohy a povinnosti	1, 2.1, 2.3, 3.1, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.1, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
E2.2 Organizačná štruktúra	1, 2.1, 2.3, 2.4, 2.4, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 4.4, 4.5
E2.3 Organizačné systémy	2.4, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 4.5, 4.6, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
E3.1 Komunikácia	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2

<i>Atribút európskeho železničného modelu kultúry bezpečnosti</i>	<i>Odkaz na požiadavku systému riadenia bezpečnosti</i>
E3.2 Riadenie kompetencií	3.1, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
E3.3 Mäkké zručnosti	4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.1, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
E4.1 Vedenie príkladom	4.2, 4.3, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3
E4.2 Zásah manažmentu	4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
E4.3 Odborné poznatky o ľudských a organizačných faktoroch	1, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 4.6, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2

Ďalšie informácie o kultúre bezpečnosti sa nachádzajú na [webovej stránke ERA](#)



## Príloha 5 – Ľudské a organizačné faktory

### Úvod do ľudských a organizačných faktorov

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

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

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

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

Metódy sa získavajú z mnohých rôznych oblastí, napríklad experimentálnej psychológie, priemyselného inžinierstva, organizačnej psychológie, sociológie, manažmentu, kognitívneho inžinierstva, ergonómiky, informatiky a bezpečnostného inžinierstva.

Keďže ťažisko ľudských a organizačných faktorov je na používateľovi, bežne používanou metódou je analýza úloh. Projektant na základe analýzy úloh pochopí úlohy, ktoré majú byť vykonané, a to, ako súvisia so systémami, s ktorými používateľ prichádza do styku, a organizačnými podmienkami, ktoré ovplyvňujú výkonnosť. Na základe analýzy úloh možno vykonať ďalšiu analýzu, napríklad interakciu medzi človekom a systémom, pracovného zaťaženia, ľudskej spoľahlivosti/rizika, antropometriu a biometrickú analýzu. Kľúčom je zabezpečiť, aby používateľ mal čo najlepšiu pracovnú situáciu pre bezpečný a efektívny výkon.

Ďalšie informácie o ľudských a organizačných faktoroch sa nachádzajú [na webovej stránke ERA](#).

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

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

Stratégia v oblasti ľudských a organizačných faktorov môže obsahovať prvky odkazujúce na:

### **Vodcovstvo**

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

### **Plánovanie**

- **Opatrenia na riešenie rizík**
  - *opis toho, ako sa hľadisko ľudských a organizačných faktorov zohľadňuje v analýzach rizík,*
  - *účasť špecialistov na ľudské a organizačné faktory a pracovníkov v prvej línii vrátane tých, ktorí majú rozhrania, na analýzach rizika.*

### **Podpora**

- **Zdroje a kompetencie**
  - *systematický prístup využívania kompetencií v oblasti ľudských a organizačných faktorov na zabezpečenie toho, aby úlohy relevantné z hľadiska bezpečnosti mali na základe posúdenia rizika dostatočné zdroje.*
  - *súvislosť medzi posúdením rizika, úlohami súvisiacimi s bezpečnosťou a systémom riadenia kompetencií s cieľom zabezpečiť, aby zamestnanci neustále preukazovali identifikované kompetencie;*
  - *čas a zdroje sú vyčleňované na zabezpečenie splnenia požiadaviek týkajúcich sa ľudských a organizačných faktorov.*
- **Informovanosť**
  - *systematické využívanie kompetencií v oblasti ľudských a organizačných faktorov v organizácii na zabezpečenie toho, aby si zamestnanci v príslušných úlohách uvedomovali úlohu, ktorú zohrávajú v oblasti bezpečnosti.*

### **Prevádzka**

- **Plánovanie a riadenie prevádzkových činností**

- *pri plánovaní prevádzky sa posudzujú ľudské a organizačné faktory.*
- *Správa aktív*
  - *organizácia má usmernenia pre uplatňovanie prístupu zameraného na človeka v každej fáze životného cyklu.*
- *Riadenie zmien*
  - *ľudské a organizačné faktory sa vždy musia posudzovať ako súčasť riadenia procesu zmien.*

### **Hodnotenie výkonnosti**

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

### **Zlepšovanie**

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

**Príloha 6 – Vymedzenie pojmov**

Používanie slov alebo pojmov v celom dokumente, ako sú „musí“, „mal by“ alebo indikatívu v prítomnom čase znamená, že existuje zákonná požiadavka, ktorú je potrebné dodržiavať. Vymedzenia pojmov uvedené v súvisiacich právnych predpisoch o bezpečnosti železníc, ako je smernica o bezpečnosti železníc (EÚ) 2016/798, o spoločnej bezpečnostnej metóde pre hodnotenie a posudzovanie rizík (EÚ) 402/2013 a v príslušných technických špecifikáciách interoperability, sa vzťahujú na tento dokument, ale nie sú uvedené ďalej.

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

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

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