

Kritéria pro posuzování shody - společná část příloh II. nařízení 1158/2010 a 1169/2010

Společná část Příloh II nařízení 1158/2010 a 1169/2010 o společné metodě pro posuzování shody s požadavky pro získání osvědčení o bezpečnosti železnic respektive schválení z hlediska bezpečnosti - **kritéria** pro posuzování shody s požadavky pro získání osvědčení o bezpečnosti respektive schválení z hlediska bezpečnosti.

OPATŘENÍ K USMĚŘŇOVÁNÍ RIZIK PRO VŠECHNA RIZIKA SPOJENÁ S ČINNOSTÍ ŽELEZNIČNÍHO PODNIKU / PROVOZOVATELE INFRASTRUKTURY

A1. Jsou zavedeny postupy zjišťování rizik spojených s provozem železnic, včetně těch, která přímo vyplývají z pracovních činností, uspořádání pracoviště nebo pracovního zatížení a z činností jiných organizací / osob.

Provozovatel dráhy i drážní dopravy by měl být schopen identifikovat všechna rizika související s jeho činností a zavést adekvátní opatření na jejich zvládnutí a zmírňování. Patří sem:

- o *rizika, která existují jako přímý důsledek činností vykonávaných provozovatelem dráhy případně dopravcem nebo jinými organizacemi a pro která je možné zavést opatření na zvládnutí rizik, jež jsou pod jejich přímou a výhradní kontrolou;*
- o *sdílená rizika, což jsou zbytková rizika rozhraní vyplývající z rozdělení činností nebo funkcí mezi různé aktéry, kteří se podílejí na provozu železničního systému (například provozovatele dráhy, případně dopravce, subdávatele), jež vyžadují spolupráci mezi aktéry, aby se zajistilo, že jsou rizika rozhraní řešena koherentně. Klíčovou úlohu v tomto procesu hraje zejména provozovatel dráhy, jelikož řídí prostředí, ve kterém působí vlaky.*

Jako podklad pro získání osvědčení o bezpečnosti má být předložen seznam rizik. Systém zajišťování bezpečnosti by měl stanovovat povinnost provádět aktualizaci seznamu rizik na základě nově získaných zkušeností. Podkladem pro zjištění nových rizik může být zejména stanovení rizik na základě každé mimořádné události (závažná nehoda, nehoda, ohrožení, srážka) nebo úraz. Pro analýzu rizik je třeba zjistit skutečné příčiny. Jde-li o nové riziko, je nutno jej přidat do seznamu.

A2. Jsou zavedeny postupy pro vytvoření a zavedení opatření k usměrňování rizik.

Na základě identifikace nového rizika systém zajišťování bezpečnosti definuje povinnost stanovit opatření pro předcházení rizik. Podle četnosti a možných následků lze rozdělit opatření do následujících skupin:

- o *v určitých případech není třeba vyžadovat žádná opatření;*
- o *výhledová (nové zabezpečovací zařízení, modernizace ve výhledovém plánu);*
- o *systémová (změna předpisu, změna zabezpečovacího zařízení);*
- o *personální (školení, přezkoušení, represe);*
- o *kontrola.*

A3. Jsou zavedeny postupy pro sledování účinnosti opatření k usměrňování rizik a v případě potřeby k provedení změn,

Příkladem sledování účinnosti mechanismů může být:

- o *statistika;*
- o *následná kontrola;*
- o *vyhodnocení opatření – některá se projeví jako neúčinná.*

A4. Jsou zavedeny postupy pro rozpoznání potřeby případné spolupráce s jinými subjekty (jako jsou provozovatel infrastruktury, železniční podniky, výrobce, opravárenský podnik, subjekt odpovědný za údržbu, držitel železničních vozidel poskytovatel služeb a zprostředkovatel) v oblastech, ve kterých sdílejí rozhraní a které by mohly ovlivnit zavádění příslušných opatření k usměrňování rizik v souladu s čl. 4 odst. 3 směrnice 2004/49/ES.

Příkladem spolupráce může být :

- o *smlouva dopravce s provozovatelem infrastruktury podle § 35 odst.1 písm. a) zákona o drahách a práva a povinnosti z ní plynoucí;*
- o *smlouva s provozovateli (držiteli) privátních vozů , (vozů, jejichž provozovatelé nejsou dopravci);*
- o *všeobecná smlouva o používání nákladních vozů (VSP);*

- *smlouva s ostatními dopravci, pokud dopravce používá jejich vozidla, předávání na státních hranicích;*
- *smlouvy s výrobcí, opravci a jinými dodavateli (úklidové firmy apod.);*
- *příhraniční ujednání;*
- *spolupráce při styku drah ve smyslu § 20 odst. 4 zákona o drahách a § 70 vyhlášky 173/1995 Sb.;*
- *smlouvy by měly obsahovat rizika včetně vymezení odpovědnosti.*

A5. Existují postupy pro sjednanou dokumentaci a komunikaci s příslušnými subjekty, včetně vymezení úloh a povinností každé zúčastněné organizace a specifikace výměny informací.

Příkladem dokumentace a komunikace může být :

- *informování prostřednictvím serveru provozovatele dráhy;*
- *kontaktní údaje uvedené ve smlouvách a na vozidlech;*
- *poskytování a projednávání novel předpisů;*
- *způsob výměny informací ohledně stavu nákladních vozů, vyřazení z provozu, provedení opravy;*
- *knihy oprav osobních vozů, kniha předávky na hnacích vozidlech;*
- *smlouvy o vzájemném styku drah.*

A6. Existují postupy pro sledování účinnosti těchto opatření a v případě potřeby pro provedení změn,

Důvodem ke změnám může být :

- *novelizace předpisů provozovatele dráhy z důvodů změny vybavení dráhy (vybavení GSM – R),*
- *změny technologií z důvodů organizačních změn;*
- *změny předpisů jako opatření předcházení mimořádné události;*
- *změny požadavků z důvodů sledování kvality a spolehlivosti vozidel;*
- *vyhodnocování kvality provozu vlaků na důvěru.*

USMĚRŇOVÁNÍ RIZIKA SPOJENÉHO SE ZAJIŠŤOVÁNÍM ÚDRŽBY A DODÁVKOU MATERIÁLU.

B1. Existují postupy, na jejichž základě je možné z bezpečnostních údajů a z přidělení kolejových vozidel odvodit požadavky /normy/procesy v oblasti údržby.

Rozsah údržby je stanoven schválenou dokumentací výrobce, která může být součástí souboru technické dokumentace.

- *vyhláška č. 173/1995 stanovuje lhůty a rozsahy technických kontrol drážních vozidel;*
- *předpisy pro údržbu určených technických zařízení musí být v souladu s vyhláškou č. 100/1995.*

U nových vozidel či zabezpečovacího zařízení je může být požadavky na údržbu předmětem zadávací dokumentace. Posouzení správnosti rozsahu údržby se pak stává úkolem výrobce, akreditované laboratoře, notifikované osoby, případně schvalovacího orgánu. Dalším příkladem je zapracování údržby vozidel do povinností obsluhy, jako je např. vizuální kontrola pojezdu, stavu provozních hmot atd. Požadavky na údržbu infrastruktury jsou dány vyhláškou 177/1995 případně součástí schvalovací dokumentace podle TSI.

Za splnění tohoto bodu se v oblasti údržby nákladních vozů uznává Osvědčení subjektů odpovědných za údržbu vydané podle nařízení 445/2011.

B2. Existují postupy umožňující přizpůsobit intervaly údržby typu a rozsahu poskytovaných služeb a/nebo údajům o kolejových vozidlech.

Doprovce je povinen předložit údržbový řád pro všechna provozovaná vozidla. Systém rozděluje opravy a údržbu na plánovanou a neplánovanou. Pokud se ukazuje údržba jako zbytečně nákladná, systém zajišťování bezpečnosti by měl stanovit postup prodloužení lhůt, případně upravení rozsahu. Postup by měl zahrnovat:

- *vyhodnocení poruch provozu;*
- *změnu předpisu;*
- *statistiku závad zjištěných při opravách po demontáži;*
- *analýzu rizik ;*
- *zkušební období;*
- *vyjádření výrobce – pokud existuje, to však nemusí být striktně respektováno.*

Změna údržby drážního vozidla je změnou technických podmínek vozidla. V případě, že se naopak vyskytují časté závady zejména na součástech s vlivem na bezpečnost provozu, systém zajišťování

bezpečnosti by měl stanovit povinnost nařídit zpřísnění kontrol. Systém zajišťování bezpečnosti by měl definovat, jak se postupuje v případě zjištění závad na součástech s přímým vlivem na bezpečnost (trhliny na rámu podvozku, dvojkolí, pružnicích nákladních vozů apod.). Příkladem postupu může být:

- o odstavení příslušných vozidel z provozu;
- o nařízení okamžitých vizuálních kontrol nebo defektoskopických zkoušek.

Postup může být prověřován v rámci auditu.

Rovněž je třeba zajistit informovanost všech zodpovědných osob, což je předmětem bodu B.4 systému zajišťování bezpečnosti.

Za splnění tohoto bodu se v oblasti údržby nákladních vozů uznává Osvědčení subjektů odpovědných za údržbu vydané podle nařízení 445/2011.

B3. Existují postupy pro jasné vymezení odpovědnosti za údržbu, aby pro pracovní místa údržby mohla být stanovena nezbytná kvalifikace a mohla jim být přidělena příslušná míra odpovědnosti.

Odpovědnost za údržbu bývá definována v rámci organizace vnitřními předpisy, organizačním řádem, případně pracovními náplněmi. Příkladem zajišťování bezpečnosti může být:

- o předpisy pro lokomotivní čety, kontrolory vozby;
- o předpisy pro údržbu hnacích vozidel, tažených vozidel;
- o stanovení zodpovědnosti za údržbu v udržovacích dílnách, sborníky opravárenských úkonů;
- o stanovení kvalifikačních požadavků pro zaměstnance údržby;
- o provádění technických kontrol, kvalifikační předpisy pro pověřené osoby k provádění technických kontrol;
- o předpisy pro vozmistrovskou službu;
- o delegování zodpovědnosti, pokud se údržba provádí dodavatelsky;
- o předpisy pro údržbu dopravní cest;
- o smlouvy o dodavatelské zajištění údržby;

Za splnění tohoto bodu se v oblasti údržby nákladních vozů uznává Osvědčení subjektů odpovědných za údržbu vydané podle nařízení 445/2011.

B4. Existují postupy pro sběr informací o selhání a závadách plynoucích z každodenního provozu a jejich hlášení osobám odpovědným za údržbu.

Jedná se informace v knihách oprav hnacích vozidel a osobních vozů, informace ukládané do vnitřních diagnostik, informace poskytované pomocí dálkového přístupu k diagnosticce. Dalším způsobem může být přenos informací od vozmistrů ze stanic technických prohlídek včetně systému nálepek.. Jedná se rovněž o hlášení dopravců provozovatelům drah a naopak (hlášení strojvedoucích, závady zjištěné indikátory horkoběžnosti). Jedná se i o závady zjištěné při pravidelných kontrolách dopravní cesty nebo zjištěné stavebním dozorem.

B5. Existují postupy pro zjišťování rizik a jejich hlášení ze závad a selhání konstrukčních nesouladů či selhání a jejich hlášení zainteresovaným stranám po celou dobu životnosti.

Pokud se závady projevují u nových vozidel a staveb, ty bývají v záruce dodavatele. Ten by měl být povinen je nejen odstranit, ale i zajistit, aby se neopakovaly. Systém zajišťování bezpečnosti by měl ukládat zodpovědnost za ukládání těchto povinností do smluv. U vozidel, která nejsou v garanci, je třeba zajistit předcházení závad rekonstrukcí. Pro rekonstrukci je nutno zpracovat dokumentaci a následně ji schválit. Zpětná vazba bývá zajištěna tím, že výrobci včetně výrobců náhradních dílů, většinou bývají zpracovatelé dokumentace změn. Pokud neexistuje výrobce, jeho roli přebírá opravce. Rovněž je možno změnit rozsah údržby podle bodu B.2.

Postup v praxi bývá následující:

- o závadu zjistí dílna, strojvedoucí nebo vozmistr; pokud jde o všeobecnou závadu údržba má povinnost závadu hlásit (uvést čím je to dáno) na příslušný technický odbor;
- o opatření zahrnuje preventivní opatření pro ostatní vozidla, principiální závada – nutná rekonstrukce, dokumentace, schvalování, rekonstrukce – vazba k výrobcí - vazba k ostatním provozovatelům stejné řady vozidla.

B6. Existují postupy pro ověření a kontrolu provádění a výsledků údržby, aby se zajistilo, že odpovídají podnikovým normám.

Procesy zahrnují většinou níže uvedené postupy u údržby vykonávané :

a) dodavatelsky

- o splnění norem by mělo být požadováno již v zadání, které je definováno v samotné smlouvě o dílo.

- kontrolu ve výrobě zajišťuje dodavatel, v některých případech i odběratel pomocí svého zástupce – příjemce. Dodržení zadání a postupů rovněž garantuje certifikát pro systém řízení jakosti podle norem ČSN EN ISO 9000, 9001;
 - předmětem smlouvy bývá i sjednaná garance na dodávky, před ukončením garance se provádí kontrolní prohlídka za účelem zjištění případných závad;
 - dodavatel zpravidla poskytuje doklady o provedených úkonech a měřeních na součástech a přístrojích které mají přímý vliv na bezpečnost. Jde například o výsledky zkoušek komponentů brzdových zařízení, výsledky defektoskopických zkoušek, protokoly o opravách rychloměrů apod.;
 - objednavatel zpracovává předpisy pro údržbu; jejich závaznost bývá zpracována do smlouvy o dílo;
 - předmětem dodávky bývají i zprávy o revizi elektrického, případně zabezpečovacího zařízení;
 - součástí organizační struktury dodavatele bývá i odbor řízení jakosti;
 - požadavkem na dodavatele bývá evropský certifikát pro systém řízení jakosti při svařování.
- b) vlastními zaměstnanci
- opravy zpravidla vykonává jiný útvar než přejímku díla. Přejímka pak probíhá dle technologických postupů stanovených například provozním řádem, předpisy pro opravy, předpisy pro obsluh,
 - pro jednotlivé zaměstnance stanovují povinnosti rovněž pracovní náplně. Systém zajišťování bezpečnosti by měl také stanovit zajištění školení zaměstnanců údržby, zajištění dokumentace, případně zácvik zaměstnanců údržby u výrobce,
 - převzetí může provést i obsluha vozidla

USMĚRŇOVÁNÍ RIZIKA SPOJENÉHO S VYUŽÍVÁNÍM SMLUVNÍCH SUBJEKTŮ A KONTROLA DODAVATELŮ

C1. Existují postupy pro ověřování kvalifikace smluvních subjektů (včetně subdodavatelů) a dodavatelů.

Výběr dodavatele probíhá dle referencí a zkušeností, certifikace dodavatelů, požadavek na vybavení dodavatele dokumentací, požadavek na certifikaci systému řízení jakosti dodavatele podle norem ČSN EN ISO 9000, 9001. Odběratel zajišťuje přejímku materiálu od výrobců, pro subdodavatele, opravy u podniků, které certifikuje jiný odběratel, opravy u podniků s dlouhodobou tradicí, dodávky materiálu od původního výrobce. Dodavatel doloží, že má k dispozici dokumentaci potřebnou pro provedení díla.

Dopravce je povinen doložit, že je schopen stanovit kritéria pro výběr dodavatele. Za splnění tohoto bodu se v oblasti údržby nákladních vozů uznává Osvědčení subjektů odpovědných za údržbu vydané podle nařízení 445/2011.

C2. Existují postupy pro ověřování a kontrolu výkonu v oblasti bezpečnosti u všech smluvních služeb a výrobků dodaných buď smluvním subjektem, nebo dodavatelem, aby bylo zajištěno, že odpovídají požadavkům stanoveným ve smlouvě.

Jedná se převzetí díla dle postupu v B.6, pokud se jedná o údržbu. V tomto bodě se pouze nejedná jen o dodavatelské zajištění údržby vozidel či infrastruktury, ale obecně všech dodávek (čištění vozidel, zhotovení staveb, pronájmy vozidel). Odběratel by měl navíc delegovat zodpovědnost na dodavatele ve smlouvě. Odběratel stanoví, kdo zodpovídá za delegování zodpovědnosti do smlouvy v rámci své vnitřní struktury, (např. právní oddělení) apod. U staveb plní tuto úlohu také stavební dozor, kontrola investorem, projektantem, certifikace notifikovanou osobou, schvalovací proces, přejímka, závěrečné zkoušky (TBZ). Mezioperační kontrolu ve výrobě zajišťují také zástupci objednatele (přijímači).

Přejímka nemusí být vždy, např. pokud má výrobce certifikát pro systém řízení jakosti podle norem ČSN EN ISO 9000, 9001. Tyto postupy se týkají i pronájmu vozidel od jiného držitele případně dopravce včetně zahraničního.

C3. Odpovědnost a úkoly související s otázkami bezpečnosti železnic jsou jasně definovány, známy a rozděleny mezi smluvní partnery a všechny další zúčastněné strany.

Smlouvy by měly obsahovat rozsah díla a zodpovědnost za jeho provedení. Bezpečnost bývá řešena vzorovými či rámcovými smlouvami.

C4. Existují postupy pro zajištění zpětného vysledování dokumentů a smluv souvisejících s bezpečností.

Obsahem smlouvy by mělo být, jaká dokumentace by měla být předána. Jedná se o výsledky defektoskopií, výsledky zkoušek jednotlivých komponentů, ES prohlášení spojená s novými výrobky, čísla jednotlivých komponentů, doklady o provedených prohlídkách, zkouškách, realizovaných svařovacích pracích, stavební deníky, soubor technické dokumentace apod.

- C5. Existují postupy pro zajištění toho, aby smluvní subjekty nebo dodavatelé plnili bezpečnostní úkoly, včetně výměny informací souvisejících s bezpečností, v souladu s příslušnými požadavky stanovenými ve smlouvě.

Jedná se o smluvní umožnění dohledu odběratele na pracovišti dodavatele, aby docházelo k výměně informací o garančních i negarančních závadách, dodavatel by měl poskytovat informace o zjištěních při demontáži.

Problematika se rovněž týká činnosti dodavatele na pracovišti odběratele. Jde například o smluvní čištění, smluvní údržbu vozidel a infrastruktury za provozu, realizaci stavby v obvodu dráhy, odstraňování garančních závad. Systém zajišťování bezpečnosti musí garantovat, aby byla smluvně zajištěna povinnost plnění některých předpisů a požadavků ze strany dodavatele. Ve smlouvě je nutno dojednat vzájemné postupy, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti.

RIZIKA VYPLÝVAJÍCÍ Z ČINNOSTI JINÝCH STRAN, KTERÉ NEJSOU SOUČÁSTÍ ŽELEZNIČNÍHO SYSTÉMU

- D1. Existují postupy, kterými lze, je-li to vhodné a přiměřené, zjišťovat možná rizika hrožících od stran, které nejsou součástí železničního systému.

Systém zajišťování bezpečnosti musí určit možná rizika z třetích stran. Jako příklady by mohla být rizika z následujících činností:

- o pohyb cestujících v kolejišti, dovolený a nedovolený vstup do kolejí, neexistence či nevyužívání podchodů;*
- o pohyb cizích osob;*
- o rizika střetnutí na přejezdech;*
- o úmyslné poškození dráhy, odcizování částí dráhy a vozidel;*
- o pády stromů.*

D2.

D.2 Pokud jde o odpovědnost žadatele, existují postupy pro zavedení kontrolních opatření ke zmírnění rizik stanovených v bodě D.1.

Opatření pro zmírnění rizik:

- o kontrola vstupu do a odchodu z kolejiště, pokyny pro cestující;*
- o konstrukce vozidel, která by eliminovala následky střetnutí na přejezdech, zajištění kvality skel drážních vozidel;*
- o zajištění vozidel proti nedovolenému přístupu;*
- o provozní opatření pro případy rizika pádů stromů;*
- o detekce volnosti přejezdů;*
- o návěst použití zvukové signalizace;*
- o budování ostrovních nástupišť, kontrola vstupu do a odchodu z kolejiště, pokyny pro cestující;*
- o oplocení, výstražné tabule, střežení policí, výchovné akce, ochrana trakčního vedení;*
- o budování mimoúrovňových přejezdů, výchova, kontrola, kamerový systém, zabezpečovací zařízení;*
- o střežení, zajištění částí dráhy, konstrukce zařízení dráhy a vozidla, aby při poškození přešlo do bezpečného stavu.*

- D3. Existují postupy pro sledování účinnosti opatření uvedených v bodě D.2 a provedení případných změn.

- o v rámci vyhodnocování příčin a následků mimořádných událostí zaviněných třetími stranami je možné sledovat účinnost přijatých opatření;*
- o povinnost nerespektování signalizace a zákazů vstupu hlásit policii.*

DOKUMENTACE SYSTÉMU ZAJIŠŤOVÁNÍ BEZPEČNOSTI

- E1. Existuje popis činnosti, který upřesňuje typ, rozsah a rizika provozu.

Systém zajišťování bezpečnosti se především odvíjí od rozsahu provozované dráhy a drážní dopravy, druhu provozované dopravy, rozsahu sítě na níž je drážní doprava provozována. Tyto údaje jsou součástí žádosti o vydání osvědčení. Základními činnostmi dopravce bývají zpravidla: provozování osobní a nákladní dopravy, zkušební jízdy, posun, opravy drážních vozidel apod.. Rizika jsou uvedena v rámci bodu A.1.

E2. Existuje popis struktury systému zajišťování bezpečnosti, včetně přidělení úloh a povinností.

Provozovatelé dráhy a provozovatelé drážní dopravy, kteří žádají o část A osvědčení dopravce, a provozovatelé dráhy předkládají formální dokument o systému zajišťování bezpečnosti: „Shrnutí manuálu systému zajišťování bezpečnosti (SMS)“. Tento dokument popisuje strukturu systému zajišťování bezpečnosti u tohoto podniku. Drážní úřad na základě článku 3 přílohy č. I nařízení 1158/2010 a článku 2 přílohy č. I nařízení 1169/2010 posoudí, zda přiložené Shrnutí manuálu k systému zajišťování bezpečnosti dráhy a drážní dopravy umožní počáteční posouzení kvality a vhodnosti systému zajišťování bezpečnosti.

E3. Existuje popis postupů pro zajišťování bezpečnosti požadovaný v článku 9 a příloze III směrnice 2004/49/ES, které odpovídá typu a rozsahu provozovaných služeb.

„Shrnutí manuálu systému zajišťování bezpečnosti (SMS)“ se může odkazovat na vnitřní předpisy, pokyny dopravce a provozovatele dráhy. Mělo by podrobně uvádět, a to včetně podkladů a dokladů, různé procesy nebo podnikové normy či pravidla zavedené (nebo zaváděné) ve společnosti spolu s odkazem nebo vazbou na položky uvedené v nařízeních 1158/2010 a 1169/2010. Budou li body tohoto pokynu řádně doloženy, bude se jednat o splnění článku 9 a přílohy III směrnice 2004/49/ES.

E4. Procesy významné pro bezpečnost a úkoly příslušné pro určitý druh činnosti/služby jsou zaznamenány a stručně popsány.

Nejvýznamnější otázky v oblasti bezpečnosti musejí být písemně popsány nejlépe v materiálu „Shrnutí manuálu systému zajišťování bezpečnosti (SMS)“.

ROZDĚLENÍ ODPOVĚDNOSTÍ

F1. Na základě ověřených poznatků a vedoucí odpovědnosti na úrovni řízení existuje popis toho, jak je zajištěna koordinace činností systému zajišťování bezpečnosti v organizaci.

Rozdělení zodpovědnosti v rámci systému zajišťování bezpečnosti včetně přidělování úloh a povinností vyplývá z organizační struktury podniku, pracovních smluv a náplní. Organizační struktura podniku musí být k žádosti doložena. Vnitřní předpisy, výnosy, technologické postupy a pracovní náplně zpravidla určují zodpovědnost jednotlivých zaměstnanců. Hranice zodpovědnosti by měly být jednoznačné.

F2. Existují postupy pro zajištění toho, aby zaměstnanci, na které byly v rámci organizace přeneseny povinnosti, měli pravomoci, kvalifikaci a příslušné zdroje k plnění svých povinností.

Podnik musí jmenovat zodpovědnou osobu za systém zajišťování bezpečnosti. Současně musí stanovit kvalifikační předpoklady pro funkce na jednotlivých stupních řízení. Navíc pro zaměstnance musí stanovit rozhodovací pravomoci. Pravomocí může být rozhodnutí o odstavení vozidla z provozu, nebo zaměstnance ze služby, zavedení pomalé jízdy či vyloučení koleje z provozu. Kompetence jsou dány organizačním řádem, vnitřními předpisy, pracovní náplní, kontrolním řádem.

F3. Odpovědnost v oblastech souvisejících s bezpečností a rozdělení odpovědností mezi příslušné funkce, jež jsou s touto oblastí spojeny, spolu s jejich rozhraními, jsou jasně vymezeny.

Podmínky pro vedoucí zaměstnance včetně zastupování stanovují organizační řád, systemizace, kvalifikační řád, rozsahy znalostí předpisů, systémy školení, katalog funkcí, pravidla obsazování funkcí, pracovní náplně, plány pohotovostí, pravidelná hodnocení činnosti a kontrola přijímaných opatření a jejich termínová plnění. Součástí kompetencí je i zastupování v nepřítomnosti, v nočních hodinách.

F4. Existuje postup pro zajištění toho, aby bezpečnostní úkoly byly jasně vymezeny a přeneseny na zaměstnance s odpovídající kvalifikací.

Je nutno zajistit, aby korespondovala kompetence, zodpovědnost a kvalifikace. Kvalifikace se týká jak vedoucích zaměstnanců, provozních zaměstnanců tak technických specialistů (revizní technici, svářečské inženýři, defektoskopie, provádění technických kontrol). Musí být zajištěno, aby vedoucí respektovali i případná negativní rozhodnutí ze strany těchto specialistů.

ZABEZPEČENÍ ŘÍZENÍ VEDENÍM PODNIKU NA RŮZNÝCH ÚROVNÍCH

G1. Existuje popis rozdělení odpovědnosti pro jednotlivé procesy v rámci organizace související s bezpečností.

Větší podniky bývají členěny na organizační jednotky. Jim může být přidělena zodpovědnost za jednotlivé procesy (údržba trakčního vedení, zabezpečovacího zařízení, údržba osobních vozů).

G2. Existuje postup pro pravidelné sledování úkolů, které je zajišťováno liniovým vedením, jež musí zasáhnout, pokud úkoly nejsou řádně plněny.

Součástí systému zajišťování bezpečnosti je soustavná kontrola plnění úkolů na všech stupních, pravidelná hodnocení činnosti a kontrola přijímaných opatření a jejich termínová plnění. Ukazatelé bezpečnosti bývají hodnocením práce kontrolorů, vedoucích zaměstnanců, kontrolních orgánů. Plnění úkolů se hodnotí v rámci pravidelných porad, o plnění úkolů se podávají hlášení.

G3. Existují postupy pro zjištění a řízení dopadu jiných řídicích činností na systém zajišťování bezpečnosti.

Úkolem všech vedoucích zaměstnanců je sledování nehodovosti, výkon a pravidelné vyhodnocování kontrolní činnosti, řízení práce podřízených zaměstnanců a zjednávání náprav. Nápomocní jsou jim útvary kontroly. Je nutno sledovat, zda vydaná rozhodnutí nemají negativní vliv na bezpečnost, přestože přímo s bezpečností nesouvisejí.

G4. Existují postupy, na jejichž základě je možné osoby zastávající některou úlohu při zajišťování bezpečnosti učinit odpovědnými za jejich konání.

Stanovení zodpovědnosti je dáno organizační strukturou a pracovní náplní jednotlivých funkcí a tedy i konkrétních osob, které vždy nesou za svěřený úsek zajišťování systému bezpečnosti plnou odpovědnost. O všech rozhodnutích, na nichž závisí bezpečnost, je třeba vést dokumentaci. Pro zajištění zodpovědnosti je nutno uložení povinnosti delegovat písemně proti podpisu. Taková dokumentace musí být dostatečně archivována.

G5. Existují postupy pro přidělování zdrojů, které umožňují plnění úkolů v rámci systému zajišťování bezpečnosti.

Pro každý úkol musejí být jak personální zdroje tak dostatek finančních prostředků. Nedostatek prostředků nesmí být důvodem k neplnění stanovených úkolů v oblasti bezpečnosti.

ZAPOJENÍ ZAMĚSTNANCŮ A JEJICH ZÁSTUPCŮ NA VŠECH ÚROVNÍCH

H1. Jsou zavedeny postupy pro zajištění toho, aby zaměstnanci a jejich zástupci byli odpovídajícím způsobem zastoupeny a konzultováni při definování, přezkumu a vývoji bezpečnostních aspektů provozních postupů, do nichž mohou být zaměstnanci zapojeni.

Zástupci zaměstnanců, většinou odborářů, se zúčastňují při rozhodovacích procesech, zejména při změnách organizační struktury, obecně platných předpisů či výnosů. Zaměstnavatel má povinnost informovat celou zaměstnaneckou základnu o příčinách vzniku mimořádných událostí, o následcích a přijatých opatřeních o vývoji v nehodovosti. Povinnost je dána zákoníkem práce, popř. kolektivní smlouvou.

H2. Opatření týkající se zapojení a konzultace zaměstnanců se dokumentují.

Z akcí dle bodu H.1 se pořizují zápisy z jednání.

ZAJIŠTĚNÍ SOUSTAVNÉHO ZLEPŠOVÁNÍ

Jsou zavedeny postupy pro zajištění soustavného zlepšování systému zajišťování bezpečnosti, je-li to přiměřeně proveditelné. K nim patří:

- postupy pro pravidelné přezkumy systému zajišťování bezpečnosti, jsou – li shledány nezbytnými;
- postupy pro popis opatření ke sledování a analyzování příslušných bezpečnostních údajů;
- postupy pro popis způsobu odstraňování zjištěných nedostatků;
- postupy pro popis zavádění nových pravidel zajišťování bezpečnosti na základě vývoje a získaných zkušeností;
- postupy pro popis využívání závěrů interních auditů ke zlepšení systému zajišťování bezpečnosti.

Systém zajišťování bezpečnosti by měl procházet neustálým vývojem s ohledem na rozvoj techniky, novou legislativu, případně vzniklou bezpečnostní situaci rozsah provozované dopravy a provozované dráhy. Systém zajišťování bezpečnosti je třeba podřídit vývoji bezpečnostních indikátorů. Zvyšování úrovně bezpečnosti rovněž garantují přísné standardy pro nová zařízení, bezpečnost zvyšuje vyšší úroveň techniky a náhrada lidského faktoru technikou. Systém by měl umožnit vyhodnotit opatření a rušit taková opatření, jež nejsou přínosná stávají se zbytečnou zátěží. Jednotlivé předpisy a postupy by měly procházet pravidelně revizemi a aktualizacemi.

BEZPEČNOSTNÍ POLITIKA SCHVÁLENÁ VÝKONNÝM ŘEDITELM ORGANIZACE A SDĚLENÁ VŠEM ZAMĚŠTNANCŮM.

Existuje dokument popisující bezpečnostní politiku organizace, který je:

- a) sdělen a zpřístupněn všem zaměstnancům, např. přes intranetovou síť organizace;
- b) přiměřený z hlediska typu a rozsahu služby;
- c) schválen výkonným ředitelem organizace.

Dopravce nebo provozovatel dráhy musí zpracovat dokument „Bezpečnostní politika organizace“. Tento dokument musí být schválen statutárním orgánem a seznámení musejí být všichni zaměstnanci. Obsah bezpečnostní politiky organizace je součástí vstupního proškolení pro nové zaměstnance i cyklického povinného školení zaměstnanců stávajících. Způsob předávání informací je závislý na velikosti podniku, rozsahu a typu služby a k tomu účelu jsou používány přístupy na intranetovou síť, knihy vyhlášek a provozních příkazů apod. Bezpečnostní politika vyjadřuje a odráží závazek, povinnost (poslání) a strategický pohled (vizi) organizace v oblasti bezpečnosti železnic. Bezpečnostní politika uvádí povinnosti pro jednatele, vedoucí zaměstnance a zaměstnance. Nastihuje základní hodnoty, podle nichž probíhá provoz organizace a činnost zaměstnanců.

KVALITATIVNÍ A KVANTITATIVNÍ CÍLE ORGANIZACE V OBLASTI ZACHOVÁNÍ A ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI A PLÁNY A POSTUPY PRO DOSAŽENÍ TĚCHTO CÍLŮ

K1. Existují postupy pro určení příslušných bezpečnostních cílů v souladu s právním rámcem a existuje dokument, v němž jsou cíle uvedeny.

Podnik by měl především stanovit indikátory, které bude sledovat. Indikátory mohou být jednak společné bezpečnostní indikátory stanovené vyhláškou 376/2006, jednak si může podnik stanovit i indikátory vlastní (kategorie mimořádných událostí A1, A2...C 6). Indikátory mohou být absolutní (počty mimořádných událostí) či relativní (počty mimořádných událostí na vlakkkm).

K2. Existují postupy pro vymezení příslušných bezpečnostních cílů, které odpovídají typu a rozsahu příslušného železničního provozu a příslušných rizik.

Na základě indikátorů se stanoví bezpečnostní cíle. Ty musejí být v souladu s Rozhodnutím Komise o společných bezpečnostních cílech podle článku 7 směrnice 2004/49/ES číslo (2010/409/EU). V souladu musejí být jednak národní referenční hodnoty (NRV) a jednak společné bezpečnostní cíle (CST).

K3. Existují postupy pro pravidelné posuzování celkového výkonu v oblasti bezpečnosti v souladu s bezpečnostními cíli organizace a cíli stanovenými na úrovni členských států.

Všichni provozovatelé dráhy a drážní dopravy předkládají na základě § 22 odst. 2 písm. e) a § 35 odst. 2 písm. g) zákona o drahách každoročně do 30. června Drážnímu úřadu výroční zprávu o bezpečnosti za předcházející kalendářní rok. Zpráva o bezpečnosti obsahuje:

- informace o tom, jak jsou plněny bezpečnostní cíle organizace, a výsledky plánů v oblasti bezpečnosti;
- vývoj vnitrostátních bezpečnostních ukazatelů a CSI stanovených ve vyhlášce 376/2006 příloze 4, pokud je to pro dotyčnou organizaci významné;
- výsledky vnitřního bezpečnostního auditu; údaje o nedostacích a selháních v železničním provozu a provozování infrastruktury, které by mohly být pro bezpečnostní orgán důležité.

K4. Jsou zavedeny postupy pro pravidelné sledování a přezkum provozních opatření pomocí:

- a) shromažďování příslušných bezpečnostních údajů, aby mohly být odvozeny trendy související s výkonem v oblasti bezpečnosti a posouzeno dodržování cílů,
- b) výkladů příslušných údajů a provádění nezbytných změn.

Zdrojem údajů pro přezkum provozních opatření by měly být výsledky a zkušenosti z provozních závad a ohrožení, které nevedly k nehodě. Tyto údaje by měly být v zřetel uvažování při novelizaci provozních předpisů.

K5. Železničním podnikem / provozovatelem infrastruktury - jsou zavedeny postupy pro vytvoření plánů a postupů pro dosažení cílů.

Dosavadní úroveň bezpečnosti lze považovat za dostatečnou, což je důkazem, že požadavky na bezpečnost jsou řádně realizovány. Příčinami nehod bývá porušení předpisů; nutno zabránit jejich vědomému přerušování a minimalizovat selhávání lidského činitele.

Podnik musí mít stanovené postupy, kterými by udržoval případně zvyšoval bezpečnost. Ty se uplatní zejména, pokud dojde nežádoucímú snížování bezpečnosti. Mohou to být investiční akce, provozní opatření, kontrolní opatření.

POSTUPY ZAJIŠŤUJÍCÍ DODRŽOVÁNÍ EXISTUJÍCÍCH, NOVÝCH A ZMĚNĚNÝCH TECHNICKÝCH A PROVOZNÍCH NOREM NEBO JINÝCH ZÁVAZNÝCH PODMÍNEK

- L1. U požadavků souvisejících s bezpečností a odpovídajících typu a rozsahu provozu existují postupy pro:
- vymezení těchto požadavků a aktualizaci příslušných postupů tak, aby odrážely změny v nich provedené (řízení kontroly změn)
 - jejich zavádění;
 - sledování jejich dodržování;
 - přijetí opatření v případě, že je zjištěno jejich nedodržení.

Jedná se o postupy zajišťující dodržování existujících, nových a změněných technických a provozních norem nebo jiných závazných podmínek stanovených v :

- *v technických specifikacích interoperability (TSI) nebo v jiných přímo použitelných předpisech EU;*
- *ve vnitrostátních bezpečnostních předpisech, (zákonech, vyhláškách, nařízeních);*
- *v jiných příslušných předpisech nebo rozhodnutích orgánů;*
- *ČSN, EN normách, předpisech provozovatele dráhy.*

Musí existovat systém sledování vydávání těchto technických a provozních norem a jiných závazných podmínek. Novinky těchto předpisů a norem je možno sledovat na WEB Ministerstva dopravy, UNMZ, novinky na internetovém portále SŽDC a na EUR-LEXu. Vnitřní předpisy musejí být v souladu s těmito předpisy.

- L2. Jsou zavedeny postupy pro zajištění toho, aby pro zamýšlený účel byli využiti vhodní zaměstnanci, vhodné postupy, vhodné dokumenty, vhodná zařízení a kolejová vozidla.

- *Měli by být určeni kvalifikovaní zaměstnanci, kteří budou sledovat novely právních předpisů. Pomůckou mohou být i programy pro evidenci právních předpisů. Zadáání pro nová vozidla případně provoz stávajících vozidel je nutno přizpůsobit novelám předpisů. Příkladem mohou být povinné rekonstrukce podle předpisu RID, aktuální verze ETCS apod.*
- *Měla by být stanovena odpovědnost i za sledování nově vydaných norem, předpisů provozovatele dráhy a pod.*

- L3. V rámci zajišťování bezpečnosti jsou zavedeny postupy pro zajištění toho, aby byla prováděna údržba v souladu s příslušnými požadavky.

Vnitřní předpisy a požadavky na údržbu je nutno aktualizovat souladu se změnami předpisů. Například dopravce by měl zapracovat povinnosti osoby zodpovědné za údržbu do vnitřních předpisů.

POSTUPY A METODY POSUZOVÁNÍ RIZIKA A ZAVÁDĚNÍ OPATŘENÍ PRO USMŘŇOVÁNÍ RIZIKA V PŘÍPADĚ, ŽE ZMĚNA PROVNÍCH PODMÍNEK NEBO NOVÉ MATERIÁLY PŘEDSTAVUJÍ NOVÁ RIZIKA PRO INFRASTRUKTURU NEBO PROVOZ

- M1. Existují postupy pro řízení změn týkajících se zařízení, postupů, organizace, počtu zaměstnanců nebo rozhraní.

Každé změně před zavedením do provozu nových zařízení, drážních vozidel, technologických postupů, změn v organizaci práce nebo počtu zaměstnanců apod. by mělo předcházet podrobné seznámení, proškolení, případně přezkoušení dotčených zaměstnanců dle dispozic dodavatele, nebo interního příkazu vedoucího příslušného podniku. Rušení míst zaměstnanců nebo funkcí, by měla předcházet analýza jejich práce a vliv opatření na bezpečnost. Cílem je zjistit, zda se uvedenými zásahy nenavýší rizika.

- M2. Je-li to požadováno, existují v oblasti posuzování rizika postupy pro řízení změn a uplatňování společné bezpečnostní metody na hodnocení a posuzování rizik, jak stanoví Nařízení Komise (ES) č.352/2009.

Podnik zajišťuje posuzování rizik podle nařízení Komise (ES) č. 352/2009. Systém zajišťování bezpečnosti musí definovat, při jakých změnách je nutno analýzu provádět. Před organizační změnou nutno předem stanovit rizika, po organizační změně udělat vyhodnocení, stanovit dobu sledování.

M3. Železniční podnik / provozovatel infrastruktury- má zavedeny postupy umožňující využít výsledky posuzování rizika v dalších procesech v rámci organizace a zpřístupnit je příslušným zaměstnancům.

Analýza rizik musí být součástí zaváděcího rozkazu, rozkazu o organizační změně apod. a musí být zpřístupněna všem dotčeným zaměstnancům. V systému zajišťování bezpečnosti musí být zakotvena povinnost vedoucích zaměstnanců se všemi změnami v oblasti bezpečnosti seznamovat všechny dotčené zaměstnance. Současně je nutno zajistit evidenci rizik.

OPATŘENÍ PROGRAMŮ PRO ŠKOLENÍ ZAMĚSTNANCŮ A PRO SYSTÉMY ZA ÚČELEM ZAJIŠTĚNÍ KVALIFIKACE ZAMĚSTNANCŮ A ODPOVÍDAJÍCÍ ÚROVNĚ PLNĚNÍ ÚKOLŮ.

N1. Existuje systém řízení kvalifikace, který zahrnuje přinejmenším:

- a) vymezení znalostí a dovedností nezbytných pro úkoly související s bezpečností;
 - b) zásady výběru (je požadována minimální úroveň vzdělání, duševní schopnosti a fyzická způsobilost);
 - c) počáteční školení a vystavení osvědčení o dosažené kvalifikaci a dovednostech;
 - d) průběžné školení a pravidelné prohlubování stávajících znalostí a dovedností;
 - e) pravidelné kontroly kvalifikace, je-li to vhodné;
 - f) zvláštní opatření pro případ nehody/mimořádné události nebo dlouhodobé absence v zaměstnání, je-li to požadováno/je-li to vhodné;
 - g) zvláštní školení o systému zajišťování bezpečnosti pro zaměstnance, kteří se přímo podílejí na zabezpečování funkčnosti systému zajišťování bezpečnosti.
- **kvalifikace u provozních profesí je řešena kvalifikačním řádem, katalogem funkcí, vyhláškou č. 101/1995 Sb., vyhláškou č. 16/2012 Sb., opatřeními vedoucích zaměstnanců;**
 - **požadavky na obsluhu, údržbu a opravy určených technických zařízení stanoví rámcově vyhláška č. 100/1994 Sb.; požadavky na kvalifikaci zaměstnanců nutno podrobně rozpracovat;**
 - **nutno stanovit kvalifikační požadavky pro technickohospodářské pracovníky;**
 - **přidělování úkolů je dáno provozními předpisy a pracovními náplněmi;**
 - **systém zajišťování bezpečnosti musí stanovit periodické prověřování kvalifikace;**
 - **kvalifikační řád by měl zahrnovat požadavky i na vedoucí zaměstnance (vzdělání, praxe, odborné zkoušky, způsob posuzování při výběru, způsob školení, závěru, zkoušek);**
 - **součástí kvalifikačního řádu musí být stanoveno, které předpisy a součásti systému bezpečnosti má zaměstnanec v rozsahu znalosti;**
 - **kvalifikační řád by měl uvádět, postup a rozsah mimořádných zkoušek a školení v případě nehod nebo dlouhodobých absencí.**

N2. V rámci systému řízení kvalifikace existují postupy, které stanoví:

- a) vymezení pracovních míst pro plnění bezpečnostních úkolů;
- b) vymezení pracovních míst, s nimiž je v rámci systému zajišťování bezpečnosti spojena odpovědnost za rozhodování v provozních záležitostech;
- c) aby zaměstnanci měli potřebné znalosti, dovednosti a schopnosti (zdravotní a duševní) odpovídající jejich úkolům a aby byly pravidelně přeškolení;
- d) přidělení zaměstnanců, jejichž kvalifikace je vhodná pro plnění příslušného úkolu;
- e) sledování plnění úkolů a uplatňování nápravných opatření, je-li to požadováno.

Na základě § 34h odst. 2 písm. a) zákona o drahách je dopravce povinen doložit seznam pracovních činností zajišťovaných dopravcem, pro které je vyžadována odborná způsobilost a popis systému jejího zajištění. Na základě § 34h odst. 2 písm. d) zákona o drahách je dopravce povinen doložit vnitřní předpisy o požadavcích na odbornou způsobilost a znalosti osob zajišťujících provozování drážní dopravy a o způsobu jejich ověřování včetně systému pravidelného školení. Tyto předpisy musí zajišťovat bezpečné provozování drážní dopravy a být v souladu s platnými právními předpisy zejména se zákonem o drahách, vyhláškou 100/1995, vyhláškou 101/1995 a 16/2012 Sb. .Kvalifikační řád by měl obsahovat kvalifikační požadavky na všechny profese, na nichž přímo závisí bezpečnost. Měl by rovněž požadovat přezkušování z předpisů, obnovování časově omezené znalosti místních poměrů, opakované posuzování zdravotní způsobilosti a opakované ověřování odborné způsobilosti atestační zkouškou podle vyhlášky č. 101/1995 Sb a č. 16/2012 Sb. Kvalifikace může být rovněž dána požadovaným školením např. u výrobce pro údržbu některých komponentů, kvalifikace v oblasti svařování, defektoskopie. Dopravce je rovněž povinen

stanovit kvalifikační požadavky pro osoby pověřené prováděním technických kontrol podle vyhlášky 173/1995.

Dopravce je povinen stanovit dobu platnosti osvědčení strojvedoucího v na základě § 46i odst. 2 zákona o drahách. Dále dopravce stanoví způsob jmenování komise pro prokázání zvláštní odborné způsobilosti úspěšným složením teoretické a praktické zkoušky podle § 46j odst. 1 a lhůty pro pravidelné přezkoušení odborné způsobilosti podle § 46k odst. 1 zákona o drahách. Dále každý železniční podnik a provozovatel infrastruktury vypracuje v rámci svého systému zajišťování bezpečnosti vlastní postupy pro vydávání nebo aktualizaci osvědčení v souladu s článkem 15 směrnice 2007/59/ES, jakož i postupy pro odvolání, které strojvedoucím umožní žádat o přezkum rozhodnutí týkajícího se vydání, aktualizace, pozastavení nebo odebrání osvědčení.

OPATŘENÍ ZAJIŠŤUJÍCÍ POSKYTOVÁNÍ NEZBYTNÝCH INFORMACÍ V RÁMCI ORGANIZACE A PODLE POTŘEBY MEZI ORGANIZACEMI POUŽÍVAJÍCÍ TUTÉŽ INFRASTRUKTURU.

O1. Existují postupy pro zajištění toho, aby:

- a) zaměstnanci měli znalosti o systému zajišťování bezpečnosti rozuměli mu a aby informace byly snadno dostupné;
- b) příslušným bezpečnostním pracovníkům byla o systému zajišťování bezpečnosti předána příslušná dokumentace.

Systém zajišťování bezpečnosti by měl uvádět, kterými předpisy je poskytování informací nařízeno. Přístup k informacím je zajištěn tím, že dokumenty jsou k dispozici na všech pracovištích, v pracovní době je uvažován čas na seznámení se s dokumenty. Informace jsou uvedeny ve vnitřních předpisech, které jsou rovněž k dispozici příslušným zaměstnancům.

O2. Existují postupy pro zajištění toho, aby:

- a) klíčové provozní informace byly relevantní a platné;
- b) zaměstnanci věděli o jejich existenci dříve, než jsou uplatněny;
- c) byly zaměstnancům k dispozici a aby jim v případě nutnosti byly předány formálně potřebné kopie.

Poskytování informací provozním zaměstnancům definují předpisy. Jedná se například o informování zaměstnanců před směnou, mimořádnosti, výluky, změny trvalého charakteru – nové zabezpečovací zařízení, změny trvalých rychlostí, informování během směny – rozkazy. V praxi se poskytují informace v takovém rozsahu a s takovým časovým předstihem, aby se v nich zaměstnanci zorientovali, popř. dotazem upřesnili podrobnosti. Pokud vzniknou náhle nová provozní rizika (poruchy zabezpečovacího zařízení, omezení rychlosti apod.) jsou i nich dotčeným zaměstnancům předávány informace v tištěné podobě a jejich převzetí a potvrzení o seznámení s obsahem je potvrzeno podpisem. Přístup k informacím je rovněž možno zajistit prostřednictvím elektronického portálu.

O3. Jsou zavedena opatření pro sdílení informací mezi železničními organizacemi/provozovatelem infrastruktury a jinými železničními podniky.

Jde např. o informace o možných mimořádných událostech, jimž by se mohl jiný dopravce vyvarovat (např. trhliny na určité řadě vozidla). Poskytnutí informací je možno realizovat elektronicky, dopisem. Nejzávažnější informace je možno ve výjimečných případech sdílet prostřednictvím národního bezpečnostního orgánu – Drážního úřadu. Dále je dopravce povinen zajistit, aby provozovatel dráhy mohl splnit požadavky podle předpisu RID oddílu 1.4.3.6, podle kterého „má provozovatel železniční infrastruktury zejména následující povinnosti -

b) musí zajistit, že se kdykoliv během přepravy dostane rychle a bez omezení nejméně k následujícím informacím:

- sestava vlaku s uvedením čísla každého vozu a typu vozu, pokud tento není již obsažen v čísle vozu,
- UN čísla nebezpečných věcí přepravovaných v nebo na každém voze nebo, jestliže se přepravují jen nebezpečné věci balené v omezených množstvích podle kapitoly 3.4 Řádu, informace ukazující na jejich přítomnost, pokud je vyžadováno označení vozu nebo velkého kontejneru podle kapitoly 3.4 Řádu,
- pozice každého vozu ve vlaku (řazení vozů).

Tyto údaje se smí poskytnout pouze těm místům, které je potřebují za účelem bezpečnosti, prevence a pro potřebu zásahových složek“.

POSTUPY A VZORY PRO DOKUMENTOVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍCH INFORMACÍ A STANOVENÍ POSTUPU PRO KONTROLU NASTAVENÍ NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH BEZPEČNOSTNÍCH INFORMACÍ.

P1. Existují postupy pro zajištění toho, aby všechny příslušné bezpečnostní informace byly přesné, úplné, jednotné, snadno srozumitelné, odpovídajícím způsobem aktualizované a řádně zdokumentované.

Bezpečnostní informace se předávají písemně, proti podpisu. Zaměstnanci se podepisují až po přečtení, čímž potvrzují, že informaci rozumějí. Provádějí se kontroly, zda přečtení dokumentů je řádně podepsáno. Bezpečnostní informace bývají rovněž náplní pravidelných školení.

P2. Existují postupy pro:

- formátování, vytváření, šíření a řízení kontroly změn veškeré příslušné bezpečnostní dokumentace;
- přijímání shromažďování a uschovávání veškeré příslušné dokumentace/ informací v papírové formě či v jiném registračním systému.

V tomto bodě je třeba uvést, jak probíhá archivace bezpečnostní dokumentace. Jejím příkladem může být dopravní dokumentace, rozkazy a pod. Systém zajišťování bezpečnosti by měl obsahovat popis, kdo tyto informace zpracovává, jak se šíří, jak se aktualizují. Systém zajišťování bezpečnosti by měl uvést popis archivace záznamů z radiostanic, záznamů z rychloměrů a palubní diagnostiky a zabezpečovacího zařízení.

P3. Existuje postup pro kontrolu nastavení nejdůležitějších bezpečnostních informací.

Příkladem splnění tohoto bodu mohou být kontrola záznamů z rychloměrů a jiné palubní diagnostiky, kontrola dodržování hovorové kázně, kontrola záznamů ze zabezpečovacího zařízení.

POSTUPY ZAJIŠŤUJÍCÍ, ŽE JSOU NEHODY, MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI, NEBEZPEČNÉ SITUACE A JINÉ NEBEZPEČNÉ JEVY OZNAMOVÁNY, VYŠETŘOVÁNY A ANALYZOVÁNY A ŽE JSOU PŘIJÍMÁNA NEZBYTNÁ PREVENTIVNÍ OPATŘENÍ.

Q1. Existují postupy pro zajištění toho, aby nehody, mimořádné události, nebezpečné situace a jiné nebezpečné jevy:

- byly nahlášeny, zaznamenány, vyšetřeny a analyzovány;
- byly nahlášeny vnitrostátním orgánům podle požadavků příslušných právních předpisů.

Ohlašování, šetření mimořádných událostí nařizuje vyhláška 376/2006. Povinnosti stanovené vyhláškou bývají v rámci organizace rozpracovány vnitřním předpisem. Ten určuje povinnost nahlášení nehod, definuje kdo nehody šetří, stanovuje příčiny a odpovědnosti, včetně přijímání účinných opatření (sankce, proškolení, poučné listy, změny technologických postupů apod.)

Q2. Existují postupy pro zajištění toho, aby:

- doporučení od vnitrostátního orgánu a od vnitrostátního inspekčního orgánu a doporučení na základě vyšetřování v rámci odvětví / vnitřního vyšetřování byla vyhodnocena a provedena, je-li to vhodné nebo existuje-li k tomu pověření;
- příslušné zprávy, informace od jiných železničních podniků, provozovatelů infrastruktury, subjektů odpovědných za údržbu a držitelů byly zváženy a vzaty v úvahu.

Dopravce a provozovatel dráhy je podle § 49 odst. 3 a § 53b odst. 5 zákona o drahách přijímat opatření k předcházení mimořádných událostí a zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy. Podkladem jsou bezpečnostní doporučení vydaná Drážní inspekcí a zprávy o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události. Vnitřní předpis by měl stanovit, jakým způsobem se realizují bezpečnostní doporučení vydávaná Drážní inspekcí.

Q3. Existují postupy, které umožňují, aby příslušné informace týkající se vyšetřování a příčin nehod, mimořádných událostí, nebezpečných situací a jiných nebezpečných jevů sloužily k poučení a v případě potřeby k přijetí preventivních opatření.

Pro účel sdílení informací se v praxi vydávají poučné listy. Systém zajišťování bezpečnosti by měl stanovit, kdo a kdy je bude vydávat, jakým způsobem jsou příčiny nehod proškoleny, projednávány na poradách vedení.

OPATŘENÍ ZÁSAHOVÝCH, VAROVNÝCH A INFORMAČNÍCH PLÁNŮ V PŘÍPADĚ MIMOŘÁDNÉ SITUACE, JEŽ JSOU DOHODNUTY S PŘÍSLUŠNÝMI ORGÁNY VEŘEJNÉ SPRÁVY.

R1. Dokument vymezuje všechny typy mimořádných situací, včetně zhoršeného provozu a jsou zavedeny postupy pro vymezení nových mimořádných situací.

Povinnosti jsou stanoveny vnitřním předpisem, požárními poplachovými směrnicemi, smlouvami na aktivaci záchranných prostředků. Postupy stanovují vnitřní předpisy, havarijní plány, opatření ředitele, opatření při zhoršených provozních podmínkách apod..

R2. Jsou zavedeny postupy, které u jednotlivých vymezených typů mimořádností zajišťují:

- a) možnost neprodleně kontaktovat záchranné služby;
- b) aby záchranné služby dostaly všechny příslušné informace jak s předstihem, aby se mohly na mimořádnou situaci připravit, tak i v okamžiku, kdy taková situace nastane.

Záchranné akce zajišťuje IZS (integrovaný záchranný systém) a dále pak záchranné jednotky HZS specializované přímo na problematiku nehod a mimořádnosti drážní dopravy. Každý provozovatel dráhy i dopravce musí mít v rámci ohlašovacího rozvrhu kontakt na tyto složky zpřístupněný formou vývěsky na ohlašovacím pracovišti v souladu s vyhláškou 376/2006 Sb. Pro všechny nebezpečné situace (únik nebezpečných látek, požáry apod.) musí být vypracovány havarijní plány. Záchranné jednotky jsou proškoleny o možných mimořádných událostech (školení nakolejování vozidel, možnosti likvidace požáru).

R3. Úkoly a povinnosti všech stran jsou vymezeny a stanoveny v dokumentu.

Podle RID oddílu 1.4.3.6 písm. a) „provozovatel železniční infrastruktury: a) se musí postarat o to, aby byly vypracovány interní nouzové plány pro seřad'ovací nádraží podle kapitoly 1.11 Řádu; “Podle článku 1.10.3.2.1 předpisu RID dopravci, odesílatelé a ostatní účastníci přepravy uvedení v oddílech 1.4.2 a 1.4.3 Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí, dále jen („Řád“), podílející se na přepravě vysoce rizikových nebezpečných věcí (viz tabulka 1.10.5 Řádu), musí přijmout, aplikovat a dodržet bezpečnostní plán, který musí obsahovat alespoň součásti uvedené v odstavci 1.10.3.2.2 Řádu.

Podle článku 1.10.3.2.2 předpisu RID bezpečnostní plán musí obsahovat alespoň následující součásti:

- a) *specifické stanovení odpovědností za bezpečnost způsobilým a kvalifikovaným osobám, s odpovídající pravomocí k uplatnění svých odpovědností;*
- b) *seznamy dotčených nebezpečných věcí nebo skupin nebezpečných věcí;*
- c) *přehled běžných činností a rozbor bezpečnostních rizik, které z nich vyplývají, včetně všech zastávek nutných při přepravě, přítomnosti nebezpečných věcí ve voze, cisterně nebo kontejneru před zahájením dopravy, během ní a po jejím ukončení a dočasném skladování nebezpečných věcí za účelem jejich intermodální překládky nebo překládky na jiný dopravní prostředek;*
- d) *jasná specifikace opatření, která je třeba učinit ke snížení bezpečnostních rizik, přiměřených k odpovědnostem a povinnostem účastníka, včetně:*
 - o *školení;*
 - o *bezpečnostní politiky (např. reakce na podmínky velkého ohrožení, prověření nově přijímaných zaměstnanců nebo zaměstnanců přidělovaných na některá místa atd.);*
 - o *provozní praxe (např. volba nebo používání známých tras, přístup k nebezpečným věcem při jejich dočasném skladování (jak je definováno pod písmenem (c)), blízkost ohrožitelné infrastruktury atd.);*
 - o *zařízení a zdroje, které je nutno použít ke snížení bezpečnostních rizik;*
- e) *účinné a moderní postupy pro ohlašování ohrožení, narušení bezpečnosti nebo případů s takovými situacemi souvisejících, a pro jednání v takových situacích;*
- f) *postupy pro posuzování a testování bezpečnostních plánů a postupy pro periodickou revizi a aktualizaci těchto plánů;*
- g) *opatření pro zajištění fyzické bezpečnosti dopravních informací obsažených v bezpečnostním plánu a*
- h) *opatření pro zajištění toho, aby šíření informací týkajících se přepravy, obsažených v bezpečnostním plánu, bylo omezeno na ty osoby, které je potřebují mít. Tato opatření nesmějí být přitom překážkou sdělování informací vyžadovaných v jiných ustanoveních Řádu.*

Dokument musí obsahovat systém aktivace záchranných prostředků, kompetence ohledně rozhodování k použití nehodových prostředků a způsob jejich objednávání. Příkladem může být rovněž

zodpovědnost, kdo zajistí bezpečný stav trolejového případně jiných vysokonapěťových vedení pro provádění záchranných prací.

- R4. Existují zásahové, varovné a informační plány, které zahrnují:
- postupy varující všechny zaměstnance, kteří jsou odpovědní za řízení mimořádných situací;
 - opatření ke sdělení těchto informací všem stranám, včetně pokynů určených cestujícím pro případ mimořádné situace;
 - opatření k okamžitému kontaktování kompetentních zaměstnanců, aby mohli podniknout rozhodnutí, která jsou vyžadována.

Jedná se o svolávací plán zaměstnancům a způsob podávání informací provozovateli dráhy, dopravcům případně držiteli vozidla ve věci postupu odklízovacích prací.

- R5. Existuje dokument, který popisuje rozdělení zdrojů a prostředků způsob, jakým byly stanoveny požadavky na školení.

Pro splnění tohoto bodu nutno doložit v rámci auditu, že školení probíhá. Jedná se o školení v souvislosti s mimořádnými událostmi, zdravotní školení, požární školení, školení zaměstnanců nehodových prostředků, školení hasičského sboru.

- R6. Jsou zavedeny postupy pro obnovení běžných provozních podmínek v co nejkratší době.

Odstraňování následků mimořádných událostí provádějí specializované hasičské záchranné sbory, nehodové vlaky. Letitá praxe prokázala, že nehodové vlaky jsou dostatečně vybavené, k dispozici je stálý zkušený personál. Postupy pro nakolejování vozidel bývají součástí návodu k obsluze.

Pokud podnik nemá vlastní nehodové prostředky, nutno doložit smlouvy o použití nehodových prostředků dodavatelsky. Odstraňování následků MU je povinností provozovatele dráhy celostátní a regionální i dopravce. Dopravce nebo provozovatel dráhy je povinen doložit způsob odstraňování následků mimořádných událostí včetně případných smluv o odstraňování dodavatelsky. Smlouvy by měly řešit financování nehodových vlaků, hasičských záchranných sborů provozovatele dráhy.

- R7. Jsou zavedeny postupy pro testování plánů pro případ mimořádné situace ve spolupráci s jinými stranami s cílem vyškolit zaměstnance, testovat postupy, zjistit slabá místa a ověřit, jak jsou případné mimořádné situace řízeny.

Podnik by měl doložit, že existují pravidelná školení a cvičení záchranných jednotek včetně koordinace s veřejným záchranným systémem. Ověřování fakticky probíhá při každé mimořádné události, v případě závad se přijímají opatření. V případě provozování nového drážního vozidla je např. nutno zajistit proškolení záchranných jednotek z nakolejování.

- R8. Jsou zavedeny postupy pro zajištění toho, aby provozovatel infrastruktury mohl snadno a neprodleně kontaktovat kompetentní odpovědné zaměstnance (zejména v souvislosti se službami, které se týkají nebezpečných věcí), kteří mají odpovídající jazykové znalosti, / pro provozovatele infrastruktury jsou zavedeny postupy pro koordinaci plánů pro případ mimořádné situace s železničními podniky, které k provozu využívají infrastrukturu organizace a jakoukoli jinou infrastrukturu, s níž sdílí rozhraní.

Provozovatel dráhy by měl mít k dispozici kontakt na zaměstnance dopravce (nepřetržitou službu), aby byl schopen řešit problematiku spojenou s mimořádnou událostí. Problém se týká především dopravců, zajišťujících přepravu nebezpečných věcí. Ti jsou povinni zpracovat havarijní plán. Problematiku řeší svolávací plány, přehledy pohotovostí, zimní opatření, předpisy či výnosy představenstva. Danou problematiku řeší ohlašovací rozvrh, dále pak „Havarijní plán“ a „Bezpečnostní plán“ konkrétního dopravce, dostupnost jeho bezpečnostního poradce. Současně musí mít provozovatel dráhy informace o přepravovaném nebezpečném zboží.

- R9. Existuje postup umožňující v případě mimořádné situace kontaktovat subjekt odpovědný za údržbu nebo držitele. / Jsou zavedena opatření pro rychlé zastavení provozu a železniční dopravy, je-li to nutné, a informování zúčastněných stran o přijatých opatřeních.

Dopravce by měl být schopen kontaktovat osobu zodpovědnou za údržbu všech vozidel, které přepravuje. Dále by měl kontaktovat držitele případně přepravce. Pokud jde o zahraniční osobu, musí zajistit i jazykové schopnosti. Systém zajišťování bezpečnosti by měl obsahovat, jak se řeší pohotovosti bezpečnostních poradců, pohotovosti zástupců přepravců nebezpečného zboží, jak se identifikují přepravci v případě nehod. Dopravce rovněž by měl doložit, že provozovatel dráhy je řádně informován o přepravovaném zboží.

USTANOVENÍ O PROVÁDĚNÍ PRAVIDELNÝCH VNITŘNÍCH AUDITŮ SYSTÉMU ZAJIŠŤOVÁNÍ BEZPEČNOSTI.

S1. Existuje systém vnitřních auditů, který je nezávislý a nestranný a který funguje transparentním způsobem.

Metody vnitřního auditu bývají být definovány kontrolním řádem, plány kontrolní činnosti vedoucích zaměstnanců. Součástí organizační struktury je dle okolností i útvar pověřený kontrolou.

S2. Existuje harmonogram plánovaných vnitřních auditů, který je možné revidovat na základě výsledků předchozích auditů a sledování výkonu.

Dopravce nebo provozovatel dráhy by měl v systému zajišťování bezpečnosti stanovit periodicitu a rozsah provádění auditu za účelem prověření funkčnosti managementu bezpečnosti. Do systému vnitřních auditů by měli být zahrnuti všichni vedoucí zaměstnanci odpovědní za příslušný řízený úsek. Plány kontrolní činnosti by měly obsahovat četnost kontrol, zaměření kontrolní činnosti, způsob projednání zjištěných závad, včetně kontroly účinnosti přijatých opatření.

S3. Jsou zavedeny postupy pro určení a výběr auditorů s vhodnou kvalifikací.

Dopravce nebo provozovatel dráhy by měl v systému zajišťování bezpečnosti stanovit kvalifikační předpoklady včetně předchozí praxe, nejlépe zvlášť pro různá odvětví, pokud bude audit prováděn komisionálně. Postupy pro výběr zaměstnanců musí zohledňovat kromě kvalifikace nezávislost a bezúhonnost zaměstnance.

S4. Jsou zavedeny postupy pro:

- a) analyzování a hodnocení výsledků;
- b) doporučování následných opatření;
- c) následné sledování účinnosti opatření;
- d) dokumentování provedených auditů a výsledků auditů.

Systém zajišťování bezpečnosti stanovuje obsah zprávy o auditu včetně povinnosti vyhodnocení funkčnosti systému zajišťování bezpečnosti, předchozích opatření a stanovení nových opatření. Dopravce nebo provozovatel dráhy musí doložit, že je schopen sledovat výsledky auditů, navrhopvat přijímat a hodnotit opatření přijatá na základě auditů.

S5. Existují postupy pro zajištění toho, aby vyšší úrovně vedení byly informovány o výsledcích auditů a převzaly odpovědnost za provádění změn v systému zajištění bezpečnosti.

Systém zajišťování bezpečnosti stanovuje, komu se zpráva o auditu předkládá k seznámení s výsledky auditů v rámci představenstva, vedoucích zaměstnanců, případně seznámení vedoucích organizačních celků s dílčími protokoly.

S6. Existuje dokument, v němž je uvedeno, jak se plánují audity ve vztahu k běžným monitorovacím opatřením, aby byl zajištěn soulad s vnitřními postupy a normami.

Plán auditů by měl vycházet z výsledků běžných kontrol, mimořádných událostí a zjištění dříve provedených auditů.