

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1158/2010

ze dne 9. prosince 2010

o společné bezpečnostní metodě pro posuzování shody s požadavky pro získání osvědčení o bezpečnosti železnic

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (směrnice o bezpečnosti železnic) ⁽¹⁾, a zejména na čl. 6 odst. 1 uvedené směrnice,

s ohledem na doporučení Evropské agentury pro železnice ERA/REC/SAF/09-2009 o společné bezpečnostní metodě pro posuzování shody doručené Komisi dne 18. září 2009,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice 2004/49/ES stanoví rámec pro vytvoření rovných podmínek pro všechny železniční podniky uplatňováním stejných požadavků v oblasti udělování osvědčení o bezpečnosti v celé Unii uplatňovány. Účelem této společné bezpečnostní metody (CSM) je vytvořit rámec pro vnitrostátní bezpečnostní orgány s cílem harmonizovat jejich rozhodovací kritéria v celé Unii v souladu s čl. 17 odst. 4 směrnice 2004/49/ES.
- (2) Je nezbytné stanovit pro vnitrostátní bezpečnostní orgány metodu posuzování přiměřenosti procesů vytvořených železničními podniky s cílem splnit harmonizované požadavky pro získání části A osvědčení o bezpečnosti vydávaných podle čl. 10 odst. 2 písm. a) a části B osvědčení o bezpečnosti vydávaných podle čl. 10 odst. 2 písm. b) část B osvědčení o bezpečnosti směrnice 2004/49/ES. Měla by být definována kritéria, na jejichž základě budou vnitrostátní bezpečnostní orgány posuzování provádět, a měly by být stanoveny postupy, kterými se budou řídit.
- (3) Pokud jde o shodu s požadavkem na bezpečnost, aby byla jasně vymezena odpovědnost za údržbu železničních vozidel, železniční podnik, který není subjektem odpovědným za údržbu všech vozidel používaných v jeho provozu, by měl na základě vhodných smluvních

ujednání, jako je všeobecná dohoda o používání (GCU), zajistit, aby byl ke každému vozidlu přidělen subjekt odpovědný za údržbu, který přijme odpovědnost za údržbu vozidla v souladu s článkem 14a směrnice 2004/49/ES. V rámci smlouvy by měla být upřesněna výměna informací mezi oběma podniky nutná k zaručení bezpečného provozu vozidel.

- (4) Při posuzování shody s bezpečnostními požadavky na výrobky a služby poskytované železničním podnikům smluvními subjekty nebo dodavateli, jako je poskytování služeb školicími středisky uznávanými v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES ze dne 23. října 2007 o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství ⁽²⁾, lze za platný doklad považovat schválení nebo osvědčení udělená smluvním subjektům či dodavatelům v souladu s příslušným právem Unie. Za platný doklad lze rovněž považovat osvědčení udělené subjektům odpovědným za údržbu v souladu s článkem 14a směrnice 2004/49/ES. Dokud nevstoupí v platnost evropský systém udělování osvědčení, lze za platný doklad při posuzování shody s příslušnými bezpečnostními požadavky považovat i osvědčení vydaná na základě memoranda o porozumění ⁽³⁾, kterým se stanoví základní zásady společného systému osvědčení subjektů odpovědných za údržbu nákladních vagonů, podepsaného dne 14. května 2009.
- (5) Vnitrostátní bezpečnostní orgány posuzují schopnost železničních podniků dodržet veškeré požadavky nezbytné pro provoz obecně či pro provoz v konkrétní síti, na kterou se jím požadované osvědčení vztahuje, posouzením jejich systému zajišťování bezpečnosti na globální úrovni.
- (6) Jednotlivé vnitrostátní bezpečnostní orgány musí zavést opatření, aby mohly přezkoumat, zda výsledky popsané v žádosti o osvědčení o bezpečnosti jsou v praxi plněny i po udělení osvědčení a zda jsou průběžně dodržovány všechny nezbytné požadavky, jak je stanoveno v čl. 16 odst. 2 písm. f) a čl. 17 odst. 2 směrnice 2004/49/ES. Aby byl zaručen harmonizovaný přístup vnitrostátních bezpečnostních orgánů v jednotlivých členských státech, je třeba vytvořit režim dozoru po udělení osvědčení založený na základních klíčových zásadách.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44.

⁽²⁾ Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 51.

⁽³⁾ http://ec.europa.eu/transport/rail/interoperability/doc/signed_mou_on_ecm.pdf

- (7) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle čl. 27 odst. 1 směrnice 2004/49/ES,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví společnou bezpečnostní metodu (CSM) pro posuzování shody s požadavky pro získání osvědčení o bezpečnosti podle čl. 6 odst. 3 písm. b) směrnice 2004/49/ES.

Metoda CSM zahrnuje:

- a) postupy a kritéria pro posuzování žádostí o osvědčení o bezpečnosti podaných železničními podniky podle čl. 10 odst. 2 směrnice 2004/49/ES, jež jsou stanoveny v příloze I, II a III tohoto nařízení;
- b) zásady pro dozor nad dodržováním požadavků směrnice 2004/49/ES poté, co vnitrostátní bezpečnostní orgán udělí osvědčení, jež jsou stanoveny v příloze IV tohoto nařízení.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí tyto definice: „dozorem“ se rozumí opatření zavedená vnitrostátním bezpečnostním orgánem za účelem kontroly výkonu v oblasti bezpečnosti poté, co udělil osvědčení o bezpečnosti.

Článek 3

Postupy pro posuzování žádostí

1. Při zkoumání žádostí o část A a část B osvědčení o bezpečnosti podaných po vstupu tohoto nařízení v platnost vnitrostátní bezpečnostní orgány uplatní pro posouzení shody

s požadavky stanovenými ve směrnici 2004/49/ES postup stanovený v příloze I tohoto nařízení. Pro osvědčení o bezpečnosti vydaná v souladu s čl. 10 odst. 3 směrnice 2004/49/ES vnitrostátní bezpečnostní orgány použijí kritéria pro posuzování shody stanovená v příloze II tohoto nařízení a pro osvědčení o bezpečnosti vydaná v souladu s čl. 10 odst. 4 směrnice 2004/49/ES kritéria stanovená v příloze III tohoto nařízení. Tato kritéria se rovněž použijí v případě obnovení osvědčení o bezpečnosti v souladu s čl. 10 odst. 5 směrnice 2004/49/ES.

2. Při posuzování žádosti mohou vnitrostátní bezpečnostní orgány přijímat závazky žadatelů k řízení rizik na základě smluv uzavřených s třetími stranami. Ve smlouvách musí být rovněž upřesněn způsob výměny informací potřebných k zajištění bezpečného provozu vozidel, zejména v oblastech týkajících se zajišťování údržby.

3. Má se za to, že výrobky či služby poskytované železničním podnikům smluvními subjekty či dodavateli odpovídají bezpečnostním požadavkům, mají-li tyto smluvní subjekty, dodavatelé či výrobky k poskytování uvedených výrobků a služeb osvědčení vydaná v souladu s příslušnými systémy udělování osvědčení vytvořenými v souladu s právními předpisy Unie.

Článek 4

Dozor

Po udělení osvědčení o bezpečnosti dohlíží vnitrostátní bezpečnostní orgány jak v případě části A, tak v případě části B osvědčení o bezpečnosti na to, aby železniční podniky průběžně uplatňovaly svůj systém zajišťování bezpečnosti, a uplatňují zásady dozoru stanovené v příloze IV.

Článek 5

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 9. prosince 2010.

Za Komisi

José Manuel BARROSO

předseda

PŘÍLOHA I

Postup pro posuzování shody s požadavky pro získání osvědčení o bezpečnosti, která se vydávají v souladu s čl. 10 odst. 2 písm. a) a b) směrnice 2004/49/ES

1. Postupy, které vnitrostátní bezpečnostní orgán zavede pro přijímání a posuzování žádostí o osvědčení o bezpečnosti a udělování těchto osvědčení, se zakládají na níže uvedených rámcových zásadách.

a) Vytvoření a přezkoumávání procesu posuzování

Vnitrostátní bezpečnostní orgány vytvoří strukturované a kontrolovatelné procesy, které budou provádět osoby s odpovídající kvalifikací. Tyto osoby zkoumají žádosti na základě kritérií pro posuzování shody systémů zajišťování bezpečnosti, která jsou stanovena v přílohách II a III. Veškerá svá rozhodnutí zaznamenávají a zdůvodňují. Celý proces posuzování prováděný vnitrostátním bezpečnostním orgánem je pravidelně vnitřně přezkoumán a průběžně zlepšován, aby byla zajištěna jeho stálá účinnost a efektivnost.

b) Kvalita procesu posuzování

Vnitrostátní bezpečnostní orgány sledují kvalitu své činnosti v klíčových fázích procesu zpracování žádostí o osvědčení o bezpečnosti.

c) Rozsah posuzování

Posuzování probíhá na úrovni systému řízení a vychází z procesu. V případě, že jsou při zkoumání žádosti zjištěny nedostatky, vnitrostátní bezpečnostní orgán může postupovat dle vlastního uvážení a v závislosti na povaze a závažnosti neshody navrhnout, které body je třeba zlepšit. Vnitrostátní bezpečnostní orgán může v konečném důsledku uplatnit svou pravomoc žádost zamítnout.

Posuzování:

— je přiměřené rizikům, druhu a rozsahu činností žadatele;

— je založeno na posouzení celkové schopnosti železničního podniku zajistit bezpečný provoz, jak je popsán v jeho systému zajišťování bezpečnosti.

d) Lhůta pro posouzení

Vnitrostátní bezpečnostní orgány dokončí posouzení ve lhůtě stanovené v článku 12 směrnice 2004/49/ES a zároveň zajistí, aby podklady poskytnuté žadatelem byly dostatečně přezkoumány. Ve fázi posuzování informuje vnitrostátní bezpečnostní orgán železniční podniky co nejdříve o záležitostech závažné povahy.

e) Rozhodování v procesu posuzování

Rozhodnutí o přijetí či zamítnutí žádosti o osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti se zakládá na podkladech předložených žadatelem a na tom, zda bylo či nebylo prokázáno dodržení příslušných požadavků.

2. Vnitrostátní bezpečnostní orgán posoudí, zda je žádost o osvědčení o bezpečnosti v souladu s nařízením Komise (ES) č. 653/2007⁽¹⁾.

3. Vnitrostátní bezpečnostní orgán především posoudí, zda přiložené shrnutí příručky k systému zajišťování bezpečnosti umožní počáteční posouzení kvality a vhodnosti systému zajišťování bezpečnosti, a rozhodne, v kterých oblastech je třeba informace doplnit. Vnitrostátní bezpečnostní orgán může v rámci své žádosti o poskytnutí dalších informací žádat o informace tak drobné, jak pro potřeby posouzení žádosti považuje za přiměřené nezbytné.

4. Při udělování osvědčení o bezpečnosti musí být doloženo, že žadatelův systém zajišťování bezpečnosti splňuje kritéria pro posuzování shody, a to ve vztahu ke každému z těchto kritérií.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 153, 14.6.2007, s. 9.

5. Je-li zjištěna jakákoli pochybnost či případný nesoulad, vnitrostátní bezpečnostní orgán musí být konkrétní a pomoci žadateli pochopit, jak podrobnou odpověď od něj očekává. Za tímto účelem:
- a) přesně odkáže na příslušná kritéria a zajistí, aby žadatel jasně pochopil zjištěné oblasti nesouladu;
 - b) vymezí příslušnou část souvisejících předpisů, pravidel a norem;
 - c) uvede, proč kritérium pro posuzování shody nebylo splněno;
 - d) se dohodne na dalších závazcích, informacích a jakékoli podpůrných dokladech, které musí být poskytnuty, aby se vyhovělo míře podrobnosti daného kritéria, a upřesní jak opatření, která musí žadatel přijmout k nápravě nedostatku, tak časový rámec pro dosažení shody;
 - e) upřesní oblasti, které by mohly být předmětem dalšího zkoumání v rámci dozoru po udělení osvědčení.
6. Pokud železniční podnik zažádá zároveň o část A i část B osvědčení o bezpečnosti, vnitrostátní bezpečnostní orgán zajistí, aby byla nejdříve udělena část A osvědčení, nebo aby obě osvědčení byla udělena současně, jak je stanoveno v nařízení (ES) č. 653/2007. Vnitrostátní bezpečnostní orgány však stanoví postup, jak pracovat s formulářem žádosti (zejména první stránkou pro přílohy), pokud je podána nová žádost o vydání obou osvědčení současně.
7. Obecné rámcové postupy zavedené pro posuzování žádostí o osvědčení o bezpečnosti se rovněž vztahují na žádosti o osvědčení o bezpečnosti podle čl. 10 odst. 2 písm. b) směrnice 2004/49/ES.
8. Posouzení žádosti o osvědčení o bezpečnosti podle čl. 10 odst. 2 písm. b) směrnice 2004/49/ES vnitrostátním bezpečnostním orgánem se vztahuje pouze na schopnost železničního podniku splnit požadavky nezbytné pro provoz v konkrétní síti, na kterou se požadované osvědčení vztahuje, a to na základě postupů, které stanoví pro získání části A osvědčení.
9. Smyslem těchto kritérií pro posuzování shody je prokázat, že výsledky uplatnění postupů nebo procesů k řízení provozu v konkrétní síti byly zdokumentovány a byl přijat závazek k jejich provedení. Aby vnitrostátní bezpečnostní orgán zkontroloval, zda kritéria byla dodržena, může požadovat předložení vzorku dokumentace, kterou má železniční podnik v úmyslu použít.
10. Vnitrostátní bezpečnostní orgány spolupracují při řešení případů nedodržení kritérií pro posuzování shody vztahujících se k části B a při vyřizování dotazů týkajících se žádosti o část B osvědčení. Vnitrostátní bezpečnostní orgán posuzující žádost o část B osvědčení je ve spojení s vnitrostátním bezpečnostním orgánem, který vydal část A osvědčení, aby projednal a dohodl případná opatření, která každý z nich přijme k zajištění souladu s kritérii pro posuzování shody vztahujícími se k části B osvědčení.
-

PŘÍLOHA II

Kritéria pro posuzování shody s požadavky pro získání osvědčení o bezpečnosti, která se vydávají v souladu s čl. 10 odst. 2 písm. a) směrnice 2004/49/ES v souvislosti se systémem zajišťování bezpečnosti železničního podniku popsáním v článku 9 a příloze III uvedené směrnice**A. OPATŘENÍ K USMĚRŇOVÁNÍ RIZIK PRO VŠECHNA RIZIKA SPOJENÁ S ČINNOSTÍ ŽELEZNIČNÍHO PODNIKU ⁽¹⁾**

A.1 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.

A.2 Jsou zavedeny postupy pro vytvoření a zavedení opatření k usměrňování rizik.

A.3 Jsou zavedeny postupy pro sledování účinnosti opatření k usměrňování rizik a v případě potřeby k provedení změn.

A.4 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.

A.5 Existují postupy pro sjednanou dokumentaci a komunikaci s příslušnými subjekty, včetně vymezení úloh a povinností každé zúčastněné organizace a specifikace výměny informací.

A.6 Existují postupy pro sledování účinnosti těchto opatření a v případě potřeby pro provedení změn.

B. USMĚRŇOVÁNÍ RIZIKA SPOJENÉHO SE ZAJIŠŤOVÁNÍM ÚDRŽBY A DODÁVKOU MATERIÁLU ⁽²⁾

B.1 Existují postupy, na jejichž základě je možné z bezpečnostních údajů a z přidělení kolejových vozidel odvodit požadavky/normy/procesy v oblasti údržby.

B.2 Existují postupy umožňující přizpůsobit intervaly údržby typu a rozsahu poskytovaných služeb a/nebo údajům o kolejových vozidlech.

B.3 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.

B.4 Existují postupy pro sběr informací o selhání a závadách plynoucích z každodenního provozu a jejich hlášení osobám odpovědným za údržbu.

B.5 Existují postupy pro zjišťování rizik plynoucích ze závad a konstrukčních nesouladů či selhání a jejich hlášení zainteresovaným stranám po celou dobu životnosti.

B.6 Existují postupy pro ověření a kontrolu provádění a výsledků údržby, aby se zajistilo, že odpovídají podnikovým normám.

C. USMĚRŇOVÁNÍ RIZIKA SPOJENÉHO S VYUŽÍVÁNÍM SMLUVNÍCH SUBJEKTŮ A KONTROLA DODAVATELŮ ⁽³⁾

C.1 Existují postupy pro ověřování kvalifikace smluvních subjektů (včetně subdodavatelů) a dodavatelů.

C.2 Existují postupy pro ověřování a kontrolu výkonu a výsledků v oblasti bezpečnosti u všech smluvních služeb a výrobků dodaných buď smluvním subjektem, nebo dodavatelem, aby bylo zajištěno, že odpovídají požadavkům stanoveným ve smlouvě.

⁽¹⁾ Čl. 9 odst. 2 směrnice 2004/49/ES.

⁽²⁾ Čl. 9 odst. 2 směrnice 2004/49/ES.

⁽³⁾ Čl. 9 odst. 2 směrnice 2004/49/ES.

- C.3 Odpovědnost a úkoly související s otázkami bezpečnosti železnic jsou jasně definovány, známy a rozděleny mezi smluvní partnery a mezi všechny další zúčastněné strany.
- C.4 Existují postupy pro zajištění zpětného vysledování dokumentů a smluv souvisejících s bezpečností.
- C.5 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.
- D. RIZIKA VYPLÝVAJÍCÍ Z ČINNOSTÍ JINÝCH STRAN, KTERÉ NEJSOU SOUČÁSTÍ ŽELEZNIČNÍHO SYSTÉMU ⁽¹⁾
- D.1 Existují postupy, kterými lze, je-li to vhodné a přiměřené, zjišťovat možná rizika hrožících od stran, které nejsou součástí železničního systému.
- D.2 Pokud jde o odpovědnost žadatele, existují postupy pro zavedení kontrolních opatření ke zmírnění rizik stanovených v bodě D1.
- D.3 Existují postupy pro sledování účinnosti opatření uvedených v bodě D2 a provedení případných změn.
- E. DOKUMENTACE SYSTÉMU ZAJIŠŤOVÁNÍ BEZPEČNOSTI
- E.1 Existuje popis činnosti, který upřesňuje typ, rozsah a rizika provozu.
- E.2 Existuje popis struktury systému zajišťování bezpečnosti, včetně přidělení úloh a povinností.
- E.3 Existuje popis postupů pro systém zajišťování bezpečnosti požadovaný v článku 9 a příloze III směrnice 2004/49/ES, které odpovídá typu a rozsahu provozovaných služeb.
- E.4 Procesy významné pro bezpečnost a úkoly příslušné pro určitý druh činnosti/služby jsou zaznamenány a stručně popsány.
- F. ROZDĚLENÍ ODPOVĚDNOSTÍ ⁽²⁾
- F.1 Na základě ověřených poznatků a vedoucí odpovědnosti na úrovni řízení existuje popis toho, jak je zajištěna koordinace činností systému zajišťování bezpečnosti v organizaci.
- F.2 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.
- F.3 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.
- F.4 Existuje postup pro zajištění toho, aby bezpečnostní úkoly byly jasně vymezeny a přeneseny na zaměstnance s odpovídající kvalifikací.
- G. ZABEZPEČENÍ ŘÍZENÍ VEDENÍM PODNIKU NA RŮZNÝCH ÚROVNÍCH ⁽³⁾
- G.1 Existuje popis rozdělení odpovědnosti pro jednotlivé procesy v rámci organizace související s bezpečností.
- G.2 Existuje postup pro pravidelné sledování plnění úkolů, které je zajišťováno liniovým vedením, jež musí zasáhnout, pokud úkoly nejsou řádně plněny.
- G.3 Existují postupy pro zjištění a řízení dopadu jiných řídicích činností na systém zajišťování bezpečnosti.

⁽¹⁾ Čl. 9 odst. 2 směrnice 2004/49/ES.

⁽²⁾ Bod 1 přílohy III směrnice 2004/49/ES.

⁽³⁾ Bod 1 přílohy III směrnice 2004/49/ES.

G.4 Existují postupy, na jejichž základě je možné osoby zastávající některou úlohu při zajišťování bezpečnosti učinit odpovědnými za jejich konání.

G.5 Existují postupy pro přidělování zdrojů, které umožňují plnění úkolů v rámci systému zajišťování bezpečnosti.

H. ZAPOJENÍ ZAMĚSTNANCŮ A JEJICH ZÁSTUPCŮ NA VŠECH ÚROVNÍCH ⁽¹⁾

H.1 Jsou zavedeny postupy pro zajištění toho, aby zaměstnanci a jejich zástupci byli odpovídajícím způsobem zastoupeni a konzultováni při definování, navrhování, přezkumu a vývoji bezpečnostních aspektů provozních postupů, do nichž mohou být zaměstnanci zapojeni.

H.2 Opatření týkající se zapojení a konzultace zaměstnanců se dokumentují.

I. ZAJIŠTĚNÍ SOUSTAVNÉHO ZLEPŠOVÁNÍ ⁽²⁾

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

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

J. BEZPEČNOSTNÍ POLITIKA SCHVÁLENÁ VÝKONNÝM ŘEDITELEM ORGANIZACE A SDĚLENÁ VŠEM ZAMĚSTNANCŮM ⁽³⁾

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.

K. KVALITATIVNÍ A KVANTATIVNÍ CÍLE ORGANIZACE V OBLASTI ZACHOVÁNÍ A ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI A PLÁNY A POSTUPY PRO DOSAŽENÍ TĚCHTO CÍLŮ ⁽⁴⁾

K.1 Existují postupy pro určení příslušných bezpečnostních cílů v souladu s právním rámcem a existuje dokument, v němž jsou tyto cíle uvedeny.

K.2 Existují postupy pro vymezení příslušných bezpečnostních cílů, které odpovídají typu a rozsahu příslušného železničního provozu a příslušných rizik.

K.3 Existují postupy pro pravidelné posuzování celkového výkonu v oblasti bezpečnosti v souvislosti s bezpečnostními cíli organizace a cíli stanovenými na úrovni členských států.

⁽¹⁾ Bod 1 přílohy III směrnice 2004/49/ES.

⁽²⁾ Bod 1 přílohy III směrnice 2004/49/ES.

⁽³⁾ Bod 2 písm. a) přílohy III směrnice 2004/49/ES.

⁽⁴⁾ Bod 2 písm. b) přílohy III směrnice 2004/49/ES.

- K.4 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) výkladu příslušných údajů a provádění nezbytných změn.
- K.5 Železničním podnikem jsou zavedeny postupy pro vytvoření plánů a postupů pro dosažení jeho cílů.
- L. POSTUPY ZAJIŠŤUJÍCÍ DODRŽOVÁNÍ EXISTUJÍCÍCH, NOVÝCH A ZMĚNĚNÝCH TECHNICKÝCH A PROVOZNÍCH NOREM NEBO JINÝCH ZÁVAZNÝCH PODMÍNEK ⁽¹⁾
- L.1 U požadavků souvisejících s bezpečností a odpovídajících typu a rozsahu provozu existují postupy pro:
- a) vymezení těchto požadavků a aktualizaci příslušných postupů tak, aby odrážely změny v nich provedené (řízení kontroly změn);
 - b) jejich zavádění;
 - c) sledování jejich dodržování;
 - d) přijetí opatření v případě, že je zjištěno jejich nedodržení.
- L.2 Jsou zavedeny postupy pro zajištění toho, aby pro zamýšlený účel byli využiti vhodní zaměstnanci, vhodné postupy, konkrétní dokumenty, vhodná zařízení a kolejová vozidla.
- L.3 V rámci systému zajišťování bezpečnosti jsou zavedeny postupy pro zajištění toho, aby byla prováděna údržba v souladu s příslušnými požadavky.
- M. POSTUPY A METODY POSUZOVÁNÍ RIZIKA A ZAVÁDĚNÍ OPATŘENÍ PRO USMĚRŇOVÁNÍ RIZIKA V PŘÍPADĚ, ŽE ZMĚNA PROVOZNÍCH PODMÍNEK NEBO NOVÉ MATERIÁLY PŘEDSTAVUJÍ NOVÁ RIZIKA PRO INFRASTRUKTURU NEBO PROVOZ ⁽²⁾
- M.1 Existují postupy pro řízení změn týkajících se zařízení, postupů, organizace, počtu zaměstnanců nebo rozhraní.
- M.2 Je-li to požadováno, existují v oblasti posuzování rizika existují postupy pro řízení změn a uplatňování společné bezpečnostní metody na hodnocení a posuzování rizik, jak stanoví nařízení Komise (ES) č. 352/2009 ⁽³⁾.
- M.3 Železniční podnik má zavedeny postupy umožňující využít výsledky posouzení rizika v dalších procesech v rámci organizace a zpřístupnit je příslušným zaměstnancům.
- N. OPATŘENÍ PROGRAMŮ PRO ŠKOLENÍ ZAMĚSTNANCŮ A PRO SYSTÉMY ZA ÚČELEM ZAJIŠTĚNÍ KVALIFIKACE ZAMĚSTNANCŮ A ODPOVÍDAJÍCÍ ÚROVNĚ PLNĚNÍ ÚKOLŮ ⁽⁴⁾
- N.1 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;

⁽¹⁾ Bod 2 písm. c) přílohy III směrnice 2004/49/ES.

⁽²⁾ Bod 2 písm. d) přílohy III směrnice 2004/49/ES.

⁽³⁾ Úř. věst. L 108, 29.4.2009, s. 4.

⁽⁴⁾ Bod 2 písm. e) přílohy III směrnice 2004/49/ES.

f) zvláštní opatření pro případ nehody/mimořádné události nebo dlouhodobé absence v zaměstnání, jak je 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.

N.2 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 byli 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.

O. OPATŘENÍ ZAJIŠŤUJÍCÍ POSKYTOVÁNÍ NEZBYTNÝCH INFORMACÍ V RÁMCI ORGANIZACE A PODLE POTŘEBY MEZI ORGANIZACEMI POUŽÍVAJÍCÍMI TUTÉŽ INFRASTRUKTURU ⁽¹⁾

O.1 Existují postupy pro zajištění toho, aby:

a) zaměstnanci měli znalosti o systému zajišťování bezpečnosti a rozuměli mu a aby informace byly snadno dostupné; a

b) příslušným bezpečnostním pracovníkům byla o systému zajišťování bezpečnosti předána příslušná dokumentace.

O.2 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 formálně předány potřebné kopie.

O.3 Jsou zavedena opatření pro sdílení informací mezi železničními organizacemi.

P. POSTUPY A VZORY PRO DOKUMENTOVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍCH INFORMACÍ A STANOVENÍ POSTUPU PRO KONTROLU NASTAVENÍ NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH BEZPEČNOSTNÍCH INFORMACÍ ⁽²⁾

P.1 Existují postupy pro zajištění toho, aby všechny příslušné bezpečnostní informace byly přesné, úplné, jednotné, snadno srozumitelné, odpovídajícím způsobem aktualizované a řádně zdokumentované.

P.2 Existují postupy pro:

a) formátování, vytváření, šíření a řízení kontroly změn veškeré příslušné bezpečnostní dokumentace;

b) přijímání, shromažďování a uchovávání veškeré příslušné dokumentace/ informací v papírové formě či v jiném registračním systému.

P.3 Existuje postup pro kontrolu nastavení nejdůležitějších bezpečnostních informací.

⁽¹⁾ Bod 2 písm. f) přílohy III směrnice 2004/49/ES.

⁽²⁾ Bod 2 písm. g) přílohy III směrnice 2004/49/ES.

- Q. POSTUPY ZAJIŠŤUJÍCÍ, ŽE JSOU NEHODY, MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI, NEBEZPEČNÉ SITUACE A JINÉ NEBEZPEČNÉ JEVY OZNAMOVÁNY, VYŠETŘOVÁNY A ANALYZOVÁNY A ŽE JSOU PŘIJÍMÁNA NEZBYTNÁ PREVENTIVNÍ OPATŘENÍ ⁽¹⁾
- Q.1 Existují postupy pro zajištění toho, aby nehody, mimořádné události, nebezpečné situace a jiné nebezpečné jevy:
- a) byly nahlášeny, zaznamenány, vyšetřeny a analyzovány;
 - b) byly nahlášeny vnitrostátním orgánům podle požadavků příslušných právních předpisů.
- Q.2 Existují postupy pro zajištění toho, aby:
- a) doporučení od vnitrostátního bezpečnostního 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;
 - b) příslušné zprávy/informace od jiných železničních podniků, provozovatelů infrastruktury, subjektů odpovědných za údržbu a držitelů byly zváženy a vzaty v úvahu.
- Q.3 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.
- R. OPATŘENÍ ZÁSAHOVÝCH, VAROVNÝCH A INFORMAČNÍCH PLÁNŮ V PŘÍPADĚ MIMOŘÁDNÉ SITUACE, JEŽ JSOU DOHODNUTY S PŘÍSLUŠNÝMI ORGÁNY VEŘEJNÉ SPRÁVY ⁽²⁾
- R.1 Dokument vymezuje všechny typy mimořádných situací, včetně zhoršeného provozu, a jsou zavedeny postupy pro vymezení nových mimořádných situací.
- R.2 Jsou zavedeny postupy, které u jednotlivých vymezených typů mimořádných situací 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 mimořádná situace nastane.
- R.3 Úlohy a povinnosti všech stran jsou vymezeny a stanoveny v dokumentu.
- R.4 Existují zásahové, varovné a informační plány, které zahrnují:
- a) postupy varující všechny zaměstnance, kteří jsou odpovědní za řízení mimořádných situací;
 - b) opatření ke sdělení těchto informací všem stranám, včetně pokynů určených cestujícím pro případ mimořádné situace;
 - c) opatření k okamžitému kontaktování kompetentních zaměstnanců, aby mohli podniknout rozhodnutí, která jsou vyžadována.
- R.5 Existuje dokument, který popisuje rozdělení zdrojů a prostředků způsob, jakým byly stanoveny požadavky na školení.
- R.6 Jsou zavedeny postupy pro obnovení běžných provozních podmínek v co nejkratší možné době.
- R.7 Existují postupy pro testování plánů pro případ mimořádné situace ve spolupráci s jinými stranami s cílem vyškolení zaměstnance, testovat postupy, zjistit slabá místa a ověřit, jak jsou případné mimořádné situace řízeny.
- R.8 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.

⁽¹⁾ Bod 2 písm. h) přílohy III směrnice 2004/49/ES.

⁽²⁾ Bod 2 písm. i) přílohy III směrnice 2004/49/ES.

- R.9 Existuje postup umožňující v případě mimořádné situace kontaktovat subjekt odpovědný za údržbu nebo držitele.
- S. USTANOVENÍ O PROVÁDĚNÍ PRAVIDELNÝCH VNITŘNÍCH AUDITŮ SYSTÉMU ZAJIŠŤOVÁNÍ BEZPEČNOSTI ⁽¹⁾
- S.1 Existuje systém vnitřních auditů, který je nezávislý a nestranný a který funguje transparentním způsobem.
- S.2 Existuje harmonogram plánovaných vnitřních auditů, který je možné revidovat na základě výsledků předchozích auditů a sledování výkonu.
- S.3 Jsou zavedeny postupy pro určení a výběr auditorů s vhodnou kvalifikací.
- S.4 Jsou zavedeny postupy pro:
- a) analyzování a hodnocení výsledků auditů;
 - b) doporučování následných opatření;
 - c) následné sledování účinnosti opatření;
 - d) dokumentování provedených auditů a výsledků auditů.
- S.5 Existují postupy pro zajištění toho, aby vyšší úrovně vedení byly informovány o výsledcích auditů a převzaly celkovou odpovědnost za provádění změn v systému zajišťování bezpečnosti.
- S.6 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.

⁽¹⁾ Bod 2 písm. j) přílohy III směrnice 2004/49/ES.

PŘÍLOHA III

Kritéria pro posuzování shody s požadavky pro získání osvědčení o bezpečnosti, která se vydávají v souladu s čl. 10 odst. 2 písm. b) směrnice 2004/49/ES**OBECNÉ**

Existuje stručný popis služby, na kterou se vztahuje žádost o část B osvědčení, a popis toho, jak železniční podnik uplatňuje obecné postupy, které slouží jako podklad pro osvědčení vydávané podle čl. 10 odst. 2 písm. a) směrnice 2004/49/ES, k vytvoření veškerých opatření (včetně přidělení zdrojů), jež se zavádějí za účelem poskytování služby.

A. SOULAD S PŘEDPISY PRO SÍŤ ⁽¹⁾

A.1 Existují dokumenty s výsledky, ze kterých je zřejmé, že byly zváženy konkrétní předpisy a konkrétní rizika spojená s provozem na síti, jež je předmětem žádosti o část B osvědčení, a že železniční podnik dokáže splnit veškeré předpisy pro síť a jakékoli výjimky z těchto předpisů či odchylky od těchto předpisů.

A.2 Jsou vymezena síťová rozhraní s jinými stranami zapojenými do železničního provozu na příslušné síti.

A.3 Existují dokumenty, ze kterých je zřejmé, jak železniční podnik bude v souvislosti s danou sítí spolupracovat s provozovatelem infrastruktury (IM) a jinými železničními podniky zajišťujícími provoz na dané síti, včetně podrobných údajů o způsobu sdílení informací.

A.4 Existují dokumenty, ze kterých je zřejmé, jak železniční podnik bude řešit mimořádné situace, včetně koordinace postupů s provozovatelem infrastruktury a příslušnými orgány veřejné správy.

A.5 Existují dokumenty, které vymezují pravidla vyšetřování nehod/mimořádných událostí a ze kterých je zřejmé, že žadatel je schopen je splnit.

B. DODRŽOVÁNÍ POŽADAVKŮ NA SÍŤ TÝKAJÍCÍCH SE KVALIFIKACE ZAMĚSTNANCŮ ⁽²⁾

B.1 Dokumentace dokládá, že žadatelův systém zajišťování bezpečnosti obsahuje systém řízení kvalifikace, který:

a) určuje kategorie pracovníků (zaměstnaných či najatých), kteří se podílejí na poskytování služby; a který

b) zajišťuje pro příslušnou síť kvalifikované pracovníky, zejména pokud jde o ty, kteří mají plnit různé úkoly a případně zajišťovat udělování osvědčení.

B.2 Dokumentace dokládá, že jsou zavedena opatření k organizaci každodenní práce zaměstnanců, aby se zajistilo, že jsou plněny úkoly související s bezpečností a zaměstnancům jsou přidělovány vhodné úkoly.

B.3 Dokumentace dokládá, že žadatel je schopen vytvořit dokumenty, které budou využity při školení příslušných zaměstnanců, a že je schopen zajistit, aby tyto dokumenty byly přesné, aktualizované a v jazyce a s terminologií, jimž zaměstnanci, kteří je musí používat, rozumějí.

C. DODRŽOVÁNÍ POŽADAVKŮ NA SÍŤ TÝKAJÍCÍCH SE ŘÍZENÍ KOLEJOVÝCH VOZIDEL ⁽³⁾

C.1 V dokumentaci jsou jasně vymezeny typy kolejových vozidel, která budou používána na konkrétní síti, a typ prováděných provozních činností.

C.2 V dokumentaci je nastíněno, jakým způsobem železniční podnik dodrží provozní omezení vztahující se na typ kolejových vozidel požívaných na síti.

⁽¹⁾ První odrážka přílohy IV směrnice 2004/49/ES.

⁽²⁾ Druhá odrážka přílohy IV směrnice 2004/49/ES.

⁽³⁾ Třetí odrážka přílohy IV směrnice 2004/49/ES.

C.3 V dokumentaci jsou uvedeny dodatečné požadavky na údržbu pro příslušnou síť a jsou stanovena vhodná opatření v oblasti údržby.

C.4 V dokumentaci jsou stanoveny dodatečné požadavky na řízení mimořádných situací týkajících se kolejových vozidel na příslušné síti a jsou stanovena vhodná opatření.

PŘÍLOHA IV

Zásady Pro Dozor Po Udělení Části A Nebo Části B Osvědčení

1. Přístup vnitrostátních bezpečnostních orgánů k doзору nad dodržováním předpisů podle čl. 4 odst. 1 a čl. 16 odst. 2 písm. e) směrnice 2004/49/ES ze strany železničních podniků se zakládá na níže uvedených zásadách. Tyto zásady se vztahují na celý rámec dozorcích činností a na jednotlivé případy v tomto rámci.
2. Vnitrostátní bezpečnostní orgány uplatňují zásadu proporcionality mezi prosazováním a rizikem. Opatření, která vnitrostátní bezpečnostní orgán přijme k dosažení shody nebo k tomu, aby železniční podniky přivedl k odpovědnosti za neplnění právních závazků, jsou úměrná rizikům v oblasti bezpečnosti či možné závažnosti nesouladu, včetně skutečné nebo možné škody.
3. Vnitrostátní bezpečnostní orgány uplatňují zásadu jednotného přístupu s cílem zajistit, aby jakýkoliv vnitrostátní bezpečnostní orgán zvolil k dosažení podobných cílů za podobných okolností podobný přístup.
4. Dozorčí činnost vnitrostátních bezpečnostních orgánů je zaměřena především na ty činnosti, které podle názoru vnitrostátního bezpečnostního orgánu představují největší riziko nebo v jejichž případě jsou nebezpečí nejhůře kontrolována. Za tímto účelem má vnitrostátní bezpečnostní orgán k dispozici metody a pravomoc k posuzování každodenního výkonu železničního podniku v oblasti bezpečnosti.
5. Vnitrostátní bezpečnostní orgány rozhodují o prioritách, aby své zdroje využívaly efektivně, a v kompetenci jednotlivých vnitrostátních bezpečnostních orgánů by mělo zůstat i rozhodnutí o tom, jak toho nejlépe docílit. Opatření se zaměřují na ty, kteří nesou odpovědnost za riziko a kteří jsou nejzpůsobilejší toto riziko kontrolovat.
6. Vnitrostátní bezpečnostní orgány uplatňují zásadu transparentnosti s cílem pomoci železničním podnikům porozumět tomu, co se od nich očekává (včetně toho, co by měly či neměly dělat) a co by měly očekávat od vnitrostátního bezpečnostního orgánu.
7. Vnitrostátní bezpečnostní orgány jsou v souladu s čl. 17 odst. 3 směrnice 2004/49/ES odpovědné za svá rozhodnutí. Vnitrostátní bezpečnostní orgány proto disponují politikami a zásadami, na jejichž základě mohou být posuzovány. Vnitrostátní bezpečnostní orgány rovněž disponují postupem pro vyřizování stížností.
8. Vnitrostátní bezpečnostní orgány mezi sebou vypracují ujednání o spolupráci, aby mohly vzájemně sdílet informace a koordinovat své reakce na jakékoli porušení bezpečnosti. To je obzvláště důležité pro část B osvědčení o bezpečnosti. Vnitrostátní bezpečnostní orgány kromě toho vypracují ujednání o spolupráci s dalšími příslušnými orgány, aby mohly sdílet informace a vytvořit jednotné přístupy k otázkám, které mají dopad na bezpečnost železnic.