

# Vydávání osvědčení dopravce (jednotné osvědčení o bezpečnosti)

**Krzysztof Zubilewicz, ERA**

Setkání železničních dopravců

Praha, 29. 11. 2022



- **Postup posuzování žádostí - obecné připomínky**
- **Lidské a organizační faktory**
- **Kultura bezpečnosti**

### **POČÁTEČNÍ KONTAKT:**

- vyjasnit oblast působnosti
- plánovat proces
- odpovídat na otázky



Obrátte se na náš [formulář](#)

**KDY?**  
**Co nejdříve**

### **PŘÍPRAVNÁ KOMUNIKACE:**

- zodpovědět vaše otázky
- diskutovat o procesu posuzování
- provést přezkum žádosti na vysoké úrovni
- poznat vaší společnost



prostřednictvím [one-stop shop](#)

**KDY?**  
**2-3 měsíce před podáním žádosti**

### **ŽÁDOST**

- Kontrola souladu s požadavky na SMS
- Kontrola souladu s požadavky TSI OPE
- Kontrola souladu s vnitrostátními předpisy



prostřednictvím [one-stop shop](#)

**KDY?**

- > 5+ měsíců před:**
- datum skončení platnosti stávajícího osvědčení
- zahájení (nových) operací

## 1. PRVOTNÍ KONTROLA

- **1 měsíc**
- Možnost rozšíření v případě neúplnosti podle rozhodnutí agentury nebo vnitrostátního bezpečnostního orgánu.



- Lhůta jednoho měsíce se počítá od prvního pracovního dne společného pro všechny zúčastněné strany.

## 2. PODROBNÉ POSOUZENÍ

- **4 měsíce**
- Možnost prodloužení v případě nevyřešených problémů s blokováním zjištěných agenturou nebo vnitrostátním bezpečnostním orgánem.



- Čtyřměsíční lhůta běží od data potvrzení úplnosti žádosti.

- **Rozhodnutí :**

<b>Kladné</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Jednotné osvědčení o bezpečnosti</li><li>- Závěrečná posuzovací zpráva</li><li>- Průvodní dopis</li></ul>
<b>Zamítavé</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Zpráva o procesu posuzování</li><li>- Průvodní dopis</li></ul>

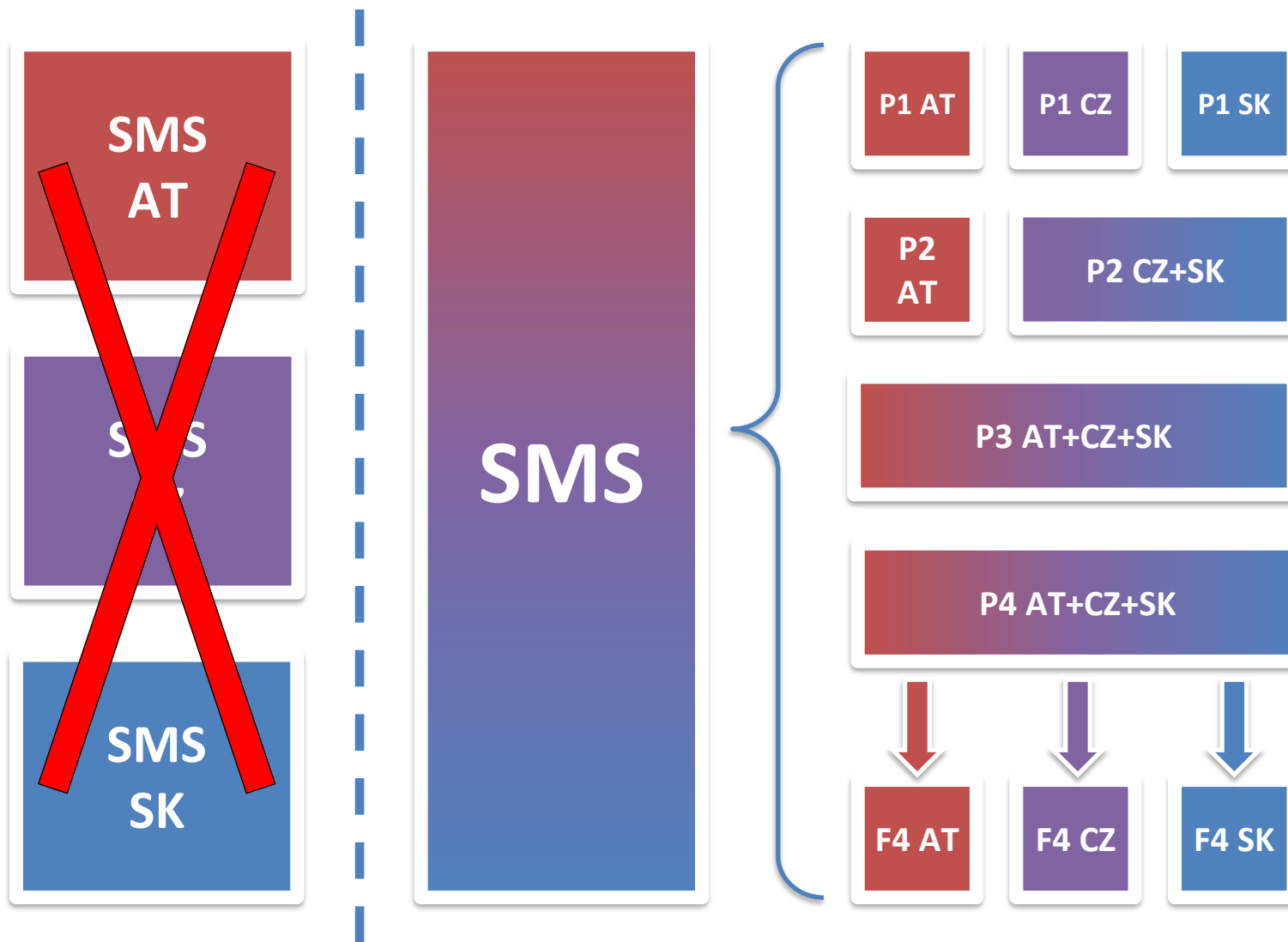
- **Doba platnosti osvědčení:**

- Maximálně 5 let (přibližně 20 % s kratší dobou platnosti)
- Datum vydání je datem počátku platnosti osvědčení.

- **Povinnosti po vydání osvědčení**

- Akční plán (lhůty pro provedení nápravných opatření)
- Otázky, které má sledovat příslušný vnitrostátní bezpečnostní orgán

## Struktura SMS v ŽP působícím ve více členských státech



- Ujistěte se, že jste správně popsali druh činnosti:
  - Uveďte druh provozu, který zahrnuje osobní dopravu (s vysokou rychlostí nebo bez ní) a nebo nákladní dopravu (s nebezpečným zbožím nebo bez něj).
- Ujistěte se, že jste správně popsali oblast provozu
  - Uveďte definici oblasti působnosti pro každý členský stát
- Zaškrtněte, zda chcete do žádosti zahrnout i pohraniční stanice
  - Důrazně doporučujeme kontaktovat všechny příslušné vnitrostátní bezpečnostní orgány a zjistit, jaké jsou požadavky na podání žádosti o pohraniční stanice (podrobnosti by měly být vysvětleny v národních příručkách pro podávání žádostí).
  - Ujistěte se, že jste je do žádosti zahrnuli
  - Neuvádějte pohraniční stanice, pro které jste nesplnili zákonem stanovené požadavky
- Zajistěte, aby byly poskytnuty veškeré údaje o společnosti a další administrativní dokumenty
  - **Kontaktní údaje** - ujistěte se, že aplikace je v rámci vaší organizace sdílena s několika uživateli!
  - **Finanční/účetní informace** (např. kontaktní osoba, objednávka)
  - **Formulář právního subjektu** (LEF) ([https://ec.europa.eu/info/publications/legal-entities\\_en](https://ec.europa.eu/info/publications/legal-entities_en)) se všemi požadovanými dokumenty

- Ujistěte se, že vaše žádost je úplná a shromážděné důkazy pokrývají všechny požadavky:
  - **Požadavky na SMS, jak jsou popsány v příloze I nařízení 2018/762 (CSM pro SMS)**
    - U každého z požadavků musí být předložen důkaz, jak železniční podnik skutečně dělá to, co je požadováno
    - Důkazy musí zahrnovat skutečné pracovní dokumenty (postupy, pokyny, šablony), které se používají, nikoli pouze popis procesu
  - **Použitelné požadavky nařízení 2019/773 (TSI OPE) a nařízení 2019/779 (ECM), jakož i jakékoli jiné evropské právní předpisy**
    - *Důkaz musí prokázat, jak byly všechny použitelné požadavky TSI OPE implementovány do provozních pravidel a předpisů*
    - *Důkazy musí prokázat jak zajistit, aby po 16. června 2022 byla údržba všech vozidel, které jsou provozované ŽP, v souladu s požadavky nařízení 2019/779 o subjektech odpovědných za údržbu*
  - **Vnitrostátní pravidla pro každý členský stát zvolený jako oblast působnosti**
    - Důkazy je třeba poskytnout v souladu s požadavky vnitrostátního práva v souladu s vnitrostátními aplikačními pokyny
    - Zejména musí být poskytnuto v jazyce uvedeném členským státem
    - V některých případech NSA vyžadují použití seznamu nebo formuláře k mapování poskytnutých důkazů



*Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/762 kterým se stanoví společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti*

## **4.6. Integrace lidských a organizačních faktorů**

**4.6.1. Organizace musí prokázat systematický přístup k integraci lidských a organizačních faktorů v rámci systému zajišťování bezpečnosti. Tento přístup**

- a) musí zahrnovat vypracování strategie a využívání odborných znalostí a uznávaných metod z oboru lidských a organizačních faktorů;**
- b) se musí zabývat riziky souvisejícími s návrhem a využíváním vybavení, jakož i s úkoly, pracovními podmínkami a organizačními opatřeními a zohledňovat přitom lidské schopnosti i omezení a faktory ovlivňující lidskou výkonnost.**

- Lidské a organizační faktory zahrnují systémový pohled, v němž jsou brány v potaz **interakce mezi lidskými, technologickými a organizačními faktory**
- **Organizace by měla zohlednit lidské a organizační faktory prostřednictvím zohledňování životního cyklu** – to znamená identifikaci a řešení lidských a organizačních faktorů při činnostech zajišťování bezpečnosti souvisejících s podnikatelskými cíli, vedením organizace, činnostmi, lidskou výkonností, návrhem úkolů a pracoviště ve všech stádiích životního cyklu systému, např. od uvedení do provozu po odstavení z provozu
- **Strategie pro lidské a organizační faktory** specifikuje systémový přístup k integraci lidských a organizačních faktorů v rámci činností zajišťování bezpečnosti
- **Odborné znalosti v oblasti lidských a organizačních faktorů** znamenají, že zaměstnanci absolvovali specializované školení stanovené v systému řízení kompetencí
- **Profesní odborné znalosti v oblasti lidských a organizačních faktorů** znamenají, že jsou zaměstnanci buď zaškoleni na odpovídající úrovni, aby splňovali daný požadavek, nebo že se mohou obrátit na osobu kvalifikovanou podle určitého vnitrostátního a/nebo mezinárodního standardu v dané oblasti

Typické důkazy pro tento požadavek by měly zahrnovat:

- **Strategie** pro implementaci lidských a organizačních faktorů
  - vysvětlení porozumění konceptu
  - metodiku a odborné znalosti použité při implementaci HOF
- **Praktické důkazy** prokazující implementaci strategie a koncepce v systému řízení bezpečnosti práce, zejména v:
  - řízení rizik
  - vyšetřování nehod
  - řízení změn
  - navrhování a provádění provozních opatření
  - řízení kompetencí
  - atd.

## *Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/762 kterým se stanoví společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti*

### **2.1 Vedení a závazek**

2.1.1. Vrcholné vedení musí prokázat svou vůdčí roli a závazek **vypracovat, zavést, udržovat a soustavně zlepšovat systém zajišťování bezpečnosti** tím, že:

(...)

j) podporuje **pozitivní kulturu bezpečnosti**

### **7.2. Soustavné zlepšování**

7.2.3. Organizace stanoví **strategii pro průběžné zlepšování své kultury bezpečnosti**, přičemž využívá odborných znalostí a uznávaných metod k identifikaci problematického chování, které ovlivňuje různé části systému zajišťování bezpečnosti, a k zavedení opatření na jeho řešení.

- **Kultura bezpečnosti** spočívá v interakci mezi požadavky systému řízení bezpečnosti, jak si je lidé vykládají v závislosti na svých postojích, hodnotách a přesvědčeních a jak skutečně jednají, což se projevuje v jejich rozhodování a chování
- **Pozitivní kultura bezpečnosti** motivuje a umožňuje organizacím a jednotlivcům usilovat o zlepšení bezpečnosti a výkonnosti.
- Konkrétněji řečeno, pozitivní kultura bezpečnosti může vést ke:
  - snížení provozních rizik prostřednictvím komplexnějšího posuzování rizik a lepšího pochopení rizik mezi pracovníky
  - snížení počtů pracovních úrazů odstraněním rizik zjištěných prostřednictvím posíleného hlášení nebezpečných situací,
  - omezení nebezpečného jednání a podmínek lepším zapojením pracovníků a rozvojem vedoucí úlohy,
  - snížení nákladů v souvislosti s pracovními úrazy, nebezpečným jednáním a podmínkami,
  - zlepšené výkonnosti zdokonalením školení zaměstnanců, jejich zapojením a snížením množství úrazů, nebezpečného jednání a podmínek,
  - lepší a účinnější systém SMS, jehož postupy a pravidla jsou lépe uzpůsobeny realitě.

Typické důkazy pro tento požadavek by měly zahrnovat:

- **Strategie rozvoje kultury bezpečnosti**, která zahrnuje:
  - teoretický rámec / model / metodiku používanou pro práci s kulturou bezpečnosti
  - posouzení kultury bezpečnosti společnosti s uvedením jejích silných a slabých stránek
  - vysvětlení, jakým způsobem chce dopravce strategii provádět a rozvíjet kulturu bezpečnosti
- **praktické důkazy** prokazující provádění strategie a koncepce v systému řízení bezpečnosti, včetně:
  - dokumenty o školení
  - příklady komunikace
  - zapojení vedení
  - budování povědomí
  - opatření k posouzení účinnosti strategie a prováděných činností
  - atd.

## Lidské a organizační faktory:

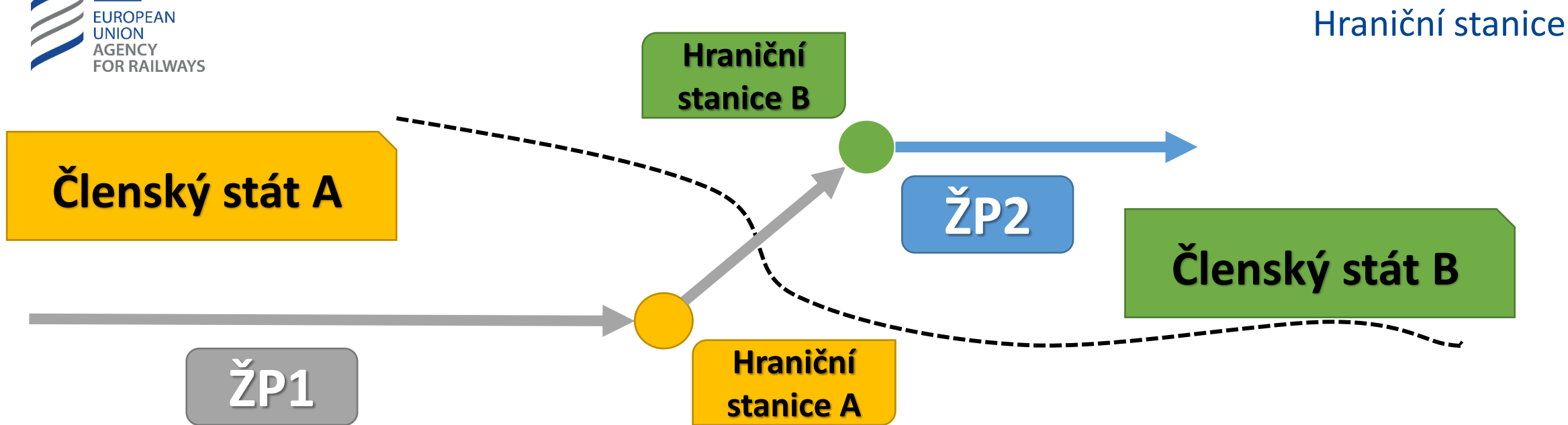
- Příručka CSM pro požadavky na SMS - Příloha 5  
[https://www.era.europa.eu/sites/default/files/activities/docs/guide\\_sms\\_requirements\\_cs.pdf](https://www.era.europa.eu/sites/default/files/activities/docs/guide_sms_requirements_cs.pdf) (CZ)
- Pokyny týkající se lidských a organizačních faktorů (Webové stránky ERA)  
[https://www.era.europa.eu/activities/safety-management-system/human-and-organisational-factors-hof\\_en](https://www.era.europa.eu/activities/safety-management-system/human-and-organisational-factors-hof_en)
- RailHOF - digitální platforma spravovaná UIC a ERA  
<https://railhof.org/>

## Kultura bezpečnosti:

- Příručka CSM pro požadavky na SMS - Příloha 4  
[https://www.era.europa.eu/sites/default/files/activities/docs/guide\\_sms\\_requirements\\_cs.pdf](https://www.era.europa.eu/sites/default/files/activities/docs/guide_sms_requirements_cs.pdf) (CZ)
- Pokyny a informace o kultuře bezpečnosti (Webové stránky ERA)  
[https://www.era.europa.eu/activities/safety-culture\\_en](https://www.era.europa.eu/activities/safety-culture_en)

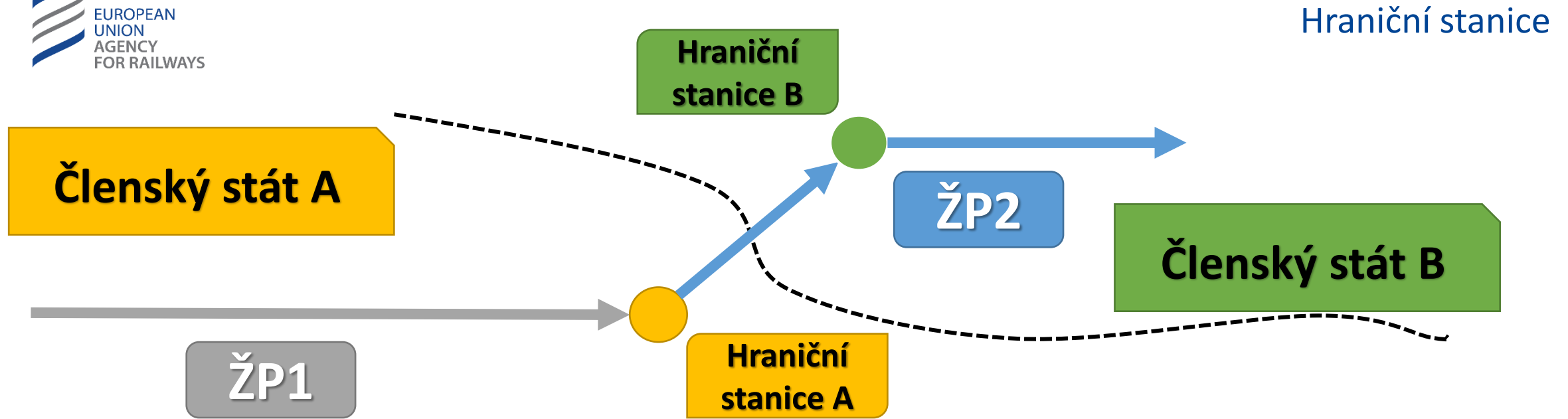
- Podle stávajícího právního rámce musí žadatelé rozhodnout o svém přístupu k přeshraničnímu provozu.
- Žadatelé si mohou zvolit pohraniční stanice mimo členské státy, které si zvolili jako oblast provozu.
  - To žadateli umožňuje vstoupit do sousedního členského státu, aniž by jej zahrnul do oblasti provozu (což vyžaduje úpravu SMS a splnění všech vnitrostátních požadavků).
- Požadavky na pohraniční stanice závisí na rozhodnutí vnitrostátních bezpečnostních orgánů a na ujednáních mezi nimi:
  - V některých případech je žadatel povinen předložit prohlášení o tom, že splňuje soubor požadavků stanovených provozovatelem infrastruktury.
  - V některých případech musí žadatel předložit další důkazy v jazyce používaném členským státem, v němž se pohraniční stanice nachází (např. provozní postupy, postupy řízení způsobilosti, pravidla pro oznamování nehod).
  - V některých případech nemohou být pohraniční stanice zahrnuty do SSC z důvodu chybějících ujednání mezi vnitrostátními bezpečnostními orgány.
- V každém případě by se měl žadatel, který si přeje zahrnout pohraniční stanice do svého osvědčení, **předem obrátit na vnitrostátní bezpečnostní orgány**, zda jsou takové žádosti přijímány a jaké jsou požadavky na danou pohraniční stanici / přeshraniční úsek
  - V procesu vydávání osvědčení se odborníci z vnitrostátních bezpečnostních orgánů odpovědných za pohraniční stanici podílejí na posuzování souvisejících dokumentů, ale v mnohem menší míře než vnitrostátní bezpečnostní orgány odpovědné za vnitrostátní požadavky





**PŘÍPAD 1:** Za provoz vlaků z členského státu A do pohraniční stanice B odpovídá ŽP1.

- ŽP1 potřebuje osvědčení o bezpečnosti, které se vztahuje jak na členský stát A (oblast provozu), tak na pohraniční stanici B. To vyžaduje prokázání souladu s příslušnými pravidly během procesu posuzování.
- ŽP2 potřebuje pouze bezpečnostní osvědčení, které se vztahuje na členský stát B jako oblast provozu.



**PŘÍPAD 2:** Za provoz vlaku z pohraniční stanice A do členského státu B odpovídá železniční podnik ŽP2.

- ŽP1 musí ve svém SSC pokrýt pouze členský stát A
- ŽP2 potřebuje SSC pokrývající jak členský stát B (oblast působení), tak pohraniční stanici A. To vyžaduje prokázání souladu s příslušnými pravidly během procesu posuzování.



**Moving Europe towards a sustainable  
and safe railway system without frontiers.**

Follow us on  [ERA\\_railways](https://twitter.com/ERA_railways)

Discover our job opportunities on [era.europa.eu](https://era.europa.eu)