



DOPRAVNÝ ÚRAD
TRANSPORT AUTHORITY



Tomáš Hornáček
Ivan Škoda

Stretnutie s dopravcami
Praha 29.11.2024

Kultúra bezpečnosti, ľudské a organizačné faktory

Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2018/762, ktorým sa stanovujú spoločné bezpečnostné metódy týkajúce sa požiadaviek na systémy riadenia bezpečnosti (príloha I a II)

2. Vodcovstvo

2.1 Vodcovstvo a záväzok

2.1.1. Vrcholový manažment musí preukázať vodcovstvo a záväzok vytvoriť, implementovať, udržiavať a sústavne zlepšovať systém riadenia bezpečnosti a to tým, že:

presadzuje pozitívnu kultúru bezpečnosti.

7. Zlepšovanie

7.2 Sústavné zlepšovanie

7.2.3. Organizácia stanoví stratégiu sústavného zlepšovania svojej kultúry bezpečnosti opierajúcu sa o využívanie odborných znalostí a uznávaných metód na identifikáciu problémov so správaním, ktoré ovplyvňujú rôzne časti systému riadenia bezpečnosti, a na zavedenie opatrení na ich riešenie.

Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc (článok 9 ods. 2)

Systém riadenia bezpečnosti sa zdokumentuje vo všetkých relevantných častiach, pričom sa popíše najmä rozdelenie zodpovednosti v rámci organizácie manažéra infraštruktúry alebo železničného podniku. Uvedie sa, akým spôsobom vedenie podniku zabezpečuje kontrolu na rôznych úrovniach, ako sa do všetkých úrovní zapájajú zamestnanci a ich zástupcovia a ako sa zabezpečuje postupné zlepšovanie systému riadenia bezpečnosti. Je potrebné, aby existoval jednoznačný záväzok, že sa budú dôsledne uplatňovať poznatky o ľudských faktoroch a príslušné metódy. Prostredníctvom systému riadenia bezpečnosti podporujú manažéri infraštruktúry a železničné podniky kultúru vzájomnej dôvery, spoľahlivosti a vzdelávania, v rámci ktorej sa zamestnanci nabádajú, aby prispievali k rozvoju bezpečnosti pri zaručení dôvernosti.

Spočíva v interakcii medzi požiadavkami systému riadenia bezpečnosti (SRB):

- **samotnými ľuďmi, ktorí vykonávajú činnosti podľa SRB v závislosti od toho, ako chápu SRB, na svojich postojoch, hodnotách a presvedčeniach,**
- **a ako skutočne konajú, čo sa prejavuje v ich rozhodnutiach a správaní.**

Organizácia, ktorá má zavedenú kultúru bezpečnosti, musí pracovať na jej udržateľnosti:

- **organizovaným prístupom overiť účinnosť zavedených opatrení s cieľom overiť ich účinnosť pre potreby organizácie,**
- **zamestnanci, ktorí sú poverení realizáciou a rozvojom kultúry bezpečnosti, sú pravidelne preškolení a mali by mať skúsenosti v oblasti kultúry bezpečnosti,**
- **podľa potreby stratégiu kultúry bezpečnosti revidovať (každých 2 – 5 rokov), frekvencia závisí od vyhodnotenia zavedených opatrení.**

Motivuje a umožňuje organizáciám a jednotlivcom usilovať sa o zlepšenie bezpečnosti a výkonnosti, najmä keď sú konfrontovaní s konkurenčnými cieľmi.

Pozitívna kultúra bezpečnosti môže viesť ku:

- **k zníženiu prevádzkových rizík prostredníctvom komplexnejšieho posudzovania rizík a lepšieho pochopenia medzi zamestnancami,**
- **zníženiu počtu pracovných úrazov odstránením rizík zistených prostredníctvom hlásenia nebezpečných udalostí,**

- obmedzení nebezpečných konaní a podmienok lepším zapojením zamestnancov a rozvojom pozícií vedúcich zamestnancov,
- znížení nákladov v súvislosti s pracovnými úrazmi a nebezpečnými konaniami,
- zlepšení výkonnosti školením zamestnancov, ich zapojením a tým znížením množstva úrazov a nebezpečných konaní,
- lepšiemu a účinnejšiemu systému riadenia bezpečnosti, ktorého pravidlá a postupy sú prispôsobené realite.

Nezávisle

- **výhoda: objektívny obraz o kultúre bezpečnosti**
- **nevýhoda: nesprávne pochopenie a ťažkosti s prijatím záverov**

Samohodnotením

- **výhoda: uskutočňuje sa interne s vlastným personálom, ktorý dôkladne pozná organizáciu**
- **nevýhoda: stav organizácie a jej celková organizačná štruktúra a systém riadenia kompetencií môžu byť kontraproduktívne**

Kultúra bezpečnosti a jej prepojenie na systém riadenia bezpečnosti

Musí byť integrálnou súčasťou každej úrovne v železničnom podniku:

1. manažment (informovanosť, plán, rozhodnutia, zdroje, líderstvo),
2. posudzovanie rizík a riadenie zmien (pravidelná aktualizácia rizík, zohľadnenie stresu, únavy, tímovej spolupráce v prevádzke),
3. organizačná štruktúra (zohľadnenie princípu kultúry bezpečnosti pri definovaní zodpovednosti pracovníkov),
4. obsadenie pozícií kompetentnými zamestnancami,
5. komunikácia (štandardizovať jednoduchý princíp komunikácie aj pri nepriaznivých prevádzkových podmienkach),
6. proces hodnotenia výkonnosti a jeho zlepšovanie cez vyhodnocovanie bezpečnostných plánov,
7. zavádzaní automatizácie a modernizácie.

Železničné podniky musia pristupovať k tejto integrácii systémovo s prihliadnutím na veľkosť podniku.

Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2018/762, ktorým sa stanovujú spoločné bezpečnostné metódy týkajúce sa požiadaviek na systémy riadenia bezpečnosti (príloha I a II)

4.6 Integrácia ľudských a organizačných faktorov

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

- a) zahŕňať rozvoj stratégie a využívanie odborných znalostí a uznávaných metód z oblasti ľudských a organizačných faktorov,
- b) riešiť riziká spojené s konštrukciou a používaním vybavenia, úlohami, pracovnými podmienkami a organizačným usporiadaním, pričom musí brať do úvahy ľudské schopnosti, ako aj obmedzenia a vplyvy pôsobiace na ľudskú výkonnosť.

Zahrňajú systémový pohľad, v ktorom sa berú do úvahy **interakcie medzi ľudskými, technologickými a organizačnými faktormi**:

- **Organizácia by mala zohľadniť ľudské a organizačné faktory prostredníctvom zohľadňovania životného cyklu** – to znamená identifikáciu a riešenie ľudských a organizačných faktorov pri činnostiach zaistovania bezpečnosti súvisiacich s podnikateľskými cieľmi, vedením organizácie, činnosťami, ľudskou výkonnosťou, návrhom úloh a pracoviska vo všetkých štádiách životného cyklu systému, napr. od uvedenia do prevádzky po odstavenie z prevádzky,
- **Stratégia pre ľudské a organizačné faktory** špecifikuje systémový prístup k integrácii ľudských a organizačných faktorov v rámci činností zaistovania bezpečnosti.

Typické dôkazy pre oblasť ľudských a organizačných faktorov by mali zahŕňať:

Stratégiu pre implementáciu ľudských a organizačných faktorov:

- vysvetlenie porozumenia konceptu,
- metodiku a odborné znalosti použité pri implementácii ľudských a organizačných faktorov.

Praktické dôkazy preukazujúce implementáciu stratégie a koncepcie v systéme riadenia bezpečnosti práce, najmä:

- v riadení rizík,
- vo vyšetrovaní nehôd,
- v riadení zmien,
- v navrhovaní a vykonávaní prevádzkových opatreniach,
- v riadení kompetencií.

Požiadavky na dopravcov pri prechode štátnych hraníc

- Podľa článku 10 ods. 8 smernice 2016/798 môže železničný podnik vykonávať dopravu do staníc v susedných členských štátoch, pokiaľ sa nachádzajú v blízkosti hraníc (PPS), t. j. ide o prihraničné úseky s podobnými charakteristikami siete a podobnými pravidlami prevádzky, v prípade, ak vnútroštátne bezpečnostné orgány majú medzi sebou uzavretú dohodu.
- Dopravný úrad má uzavretú dohodu s Drážnim úřadem ČR; *pracujeme na dohode s bezpečnostnými orgánmi Maďarska a Poľska*
- Postup Dopravného úradu č. 3/2024 *(platí pre ČR - väčší rozsah staníc ako pohraničné stanice).*
- Žiadosti sa podávajú cez systém OSS.

Podmienky sú stanovené v článku 4.2. Cezhraničná doprava:

- Všetky používané železničné vozidlá musia byť povolené do prevádzky alebo na trh v susednom členskom štáte a kompatibilné s príslušnou časťou železničnej infraštruktúry, ktorú preskúma manažér infraštruktúry (ŽSR)na žiadosť žiadateľa.
- Požiadavky vyplývajúce z jednotlivých miestnych dohovorov príslušných manažérov infraštruktúry musia byť zdokumentované v SRB žiadateľa.
- Postup pre zabezpečenie zisťovania príčin nehôd a mimoriadnych udalostí, vrátane havarijného plánu a určenia osoby zodpovednej za zisťovanie príčin nehôd a mimoriadnych udalostí.

- Zabezpečiť, aby bola v súlade so zákonom o doprave na dráhach splnená požiadavka, aby bol každý rušňovodič po ukončení odbornej prípravy schopný zhodnotiť technický stav vozidla a vedel rozhodnúť o tom, či vozidlo môže alebo nemôže ďalej pokračovať v prevádzke, a čo najskôr o tom informoval manažéra infraštruktúry (ŽSR); rušňovodič musí byť rovnako schopný určiť, či je potrebné hodnotenie odborníka, aby mohol vlak pokračovať v jazde.
- Každoročne, v súlade s § 85 ods. 1 zákona o dráhach, každý železničný podnik úradu zašle výročnú správu o bezpečnosti za predchádzajúci kalendárny rok – vždy do 31. mája, aj keď v predchádzajúcom roku nevykonával žiadnu dopravu.

- **Vlakový personál musí ovládať slovenský jazyk na zodpovedajúcej úrovni. Úroveň jazykových znalostí predpisuje zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v prílohe č. 4 (B1) a je tiež bližšie definovaná aj v miestnom dohovore medzi manažérmi infraštruktúry.**
- **V prípade, ak v miestnych dohovoroch uzavretých medzi príslušnými manažérmi infraštruktúry nie sú zapracované povinné znalosti o infraštruktúre, častiach prevádzkových a bezpečnostných predpisov, technologických postupov a postupov pri komunikácii medzi zamestnancami manažéra infraštruktúry radiacimi dopravu v pohraničnej stanici a zamestnancami žiadateľa, je žiadateľ povinný spracovať výňatky z týchto prevádzkových a bezpečnostných predpisov a technologických postupov pre každú PPS a pohraničný úsek.**

Spolupráca dopravcov a vlakového personálu pri výkone štátneho dozoru

- Podľa § 103 ods. 1 písm. c) o dráhach a § 37 písm. g) zákona o doprave na dráhach vykonáva úrad štátny dozor (ŠD) na dráhach a v doprave na dráhach, a to poverenými zamestnancami úradu výkonom ŠD zo strany Ministerstva dopravy Slovenskej republiky.



§ 41 ods. 4 zákona o doprave na dráhach a § 107 ods. 4 zákona o dráhach:

- vstupovať na pozemky, do priestorov určených na dopravu na dráhe a do dráhových vozidiel kontrolovanej osoby,
- požadovať od kontrolovanej osoby predloženie dokumentácie, dokladov, evidencií, odborných posudkov a iných listín potrebných na výkon ŠD vo veciach bezpečnosti dopravy na dráhe a vysvetlenia od zamestnancov kontrolovanej osoby,
- nazerať do dokumentácie, dokladov a evidencií a ostatných písomností, robiť si z nich výpisy a požadovať od kontrolovanej osoby bezodplatné vyhotovenie kópií,
- nariadiť odstránenie zistených nedostatkov a na tento účel určiť primeranú lehotu,
- bezplatne použiť oznamovacie a telekomunikačné zariadenia a prostriedky informačnej techniky kontrolovanej osoby a na bezplatnú prepravu vo verejnej osobnej doprave.“.

§ 41 ods. 5 zákona o doprave na dráhach a § 107 ods. 5 zákona o dráhach

- umožniť poverenej osobe výkon štátneho dozoru a poskytnúť jej súčinnosť,
- odstrániť v určenej lehote nedostatky nariadené poverenou osobou a ich odstránenie ohlásiť orgánu štátneho dozoru,
- podrobiť sa vyšetreniu, či nie je pod vplyvom alkoholu alebo inej návykovej látky.

V prípade neplnenia povinností môže byť udelená poriadková pokuta do 1 000 eur v správnom/priestupkovom konaní, alebo do 100 eur v blokovom konaní.

Ak bezpečnostný orgán pri svojej kontrolnej činnosti zistí, že rušňovodič nespĺňa ustanovené požiadavky, porušuje národné bezpečnostné predpisy a predpisy na výkon práce rušňovodiča, urobí podľa § 34 ods. 3 zákona o doprave na dráhach, niektoré z týchto opatrení:

- **pozastaví dočasne alebo natrvalo platnosť preukazu rušňovodiča, ktorý vydal, a upovedomí o tom rušňovodiča a jeho zamestnávateľa a uvedie postup pre opätovné získanie preukazu rušňovodiča,**
- **požiada bezpečnostný orgán iného členského štátu, ktorý vydal preukaz rušňovodiča, aby vykonal ďalšie overenie alebo aby pozastavil platnosť preukazu rušňovodiča a upovedomí o tom Európsku komisiu a bezpečnostné orgány iných členských štátov,**

- môže zakázať rušňovodičovi prístup na železničnú sieť až do rozhodnutia bezpečnostného orgánu iného členského štátu; o zákaze informuje Európsku komisiu a požiadaný bezpečnostný orgán iného členského štátu,
- požiada zamestnávateľa, ktorý vydal rušňovodičovi osvedčenie, aby vykonal ďalšie overenie alebo aby pozastavil platnosť osvedčenia a dotedy môže zakázať rušňovodičovi prístup na železničnú sieť; o zákaze informuje Európsku komisiu,
- požiada Európsku komisiu o stanovisko, ak považuje rozhodnutie bezpečnostného orgánu iného členského štátu za nedostatočné a až do uzavretia veci Európskou komisiou môže trvať na zákaze.

Podľa § 34 ods. 4 zákona o doprave na dráhach, ak bezpečnostný orgán pri svojej kontrolnej činnosti zistí, že rušňovodič pri vedení rušňa predstavuje vážne nebezpečenstvo pre bezpečnosť železničnej dopravy, okamžite prijme nevyhnutné opatrenia, najmä vydá pokyn manažérovi infraštruktúry zastaviť vlak, zakázať rušňovodičovi ďalšie vedenie rušňa, požiadať železničný podnik o okamžitú výmenu rušňovodiča.

O prijatom opatrení bezodkladne informuje manažéra infraštruktúry, železničný podnik a ak ide o rušňovodiča s preukazom rušňovodiča vydaným v inom členskom štáte aj bezpečnostný orgán tohto štátu.

Najvýznamnejšie zmeny v dráhovej legislatíve v SR od roku 2025

- 1. Detailnejšie členenie špeciálnych dráh – metro, lokálna dráha, turisticko-hospodárska dráha**
- 2. Vypustenie technických zariadení z kategórie UTZ, ktoré boli doposiaľ iba súčasťou dráh a neboli priamo používané na dráhach alebo v doprave na dráhach**
- 3. Zavedenie inštitútov skúšobnej prevádzky dráhového vozidla po obnove, modernizácii alebo po oprave**
- 4. Zníženie vekovej hranice pre získanie oprávnenia na vedenie dráhových vozidiel**
- 5. Zavedenie časovo stanovenej povinnosti oznamovať zmeny údajov v Európskom registri vozidiel (do 30 dní od zmeny)**
- 6. Zasielanie bezpečnostnej správy každým železničným podnikom, ktorý má pre SR vydané jednotné bezpečnostné osvedčenie**

- 7. Možnosť okamžite prijať bezpečnostné opatrenia, ak je pri výkone dozoru zistené bezpečnostné riziko, t. j. aj okamžite obmedziť alebo zastaviť poskytovanie dopravných služieb**
- 8. Zavedenie nových iných správnych deliktov vyplývajúcich z legislatívnych zmien a z toho vyplývajúcich pokút**
- 9. Úprava sadzieb správnych poplatkov súvisiacich s úradnou činnosťou úradu**

- 1. Zavedenie nového inštitútu tzv. licencie na zachádzanie na železničnú infraštruktúru – zjednodušenie podmienok pre vydanie licencie pre podniky prevádzkujúce nákladnú dopravu na vlečke, ktoré zachádzajú aj na sieť ŽSR do prípojovej železničnej stanice dráhy, t. j. bez potreby tzv. európskej licencie a jednotného bezpečnostného osvedčenia**
- 2. Zavedenie minimálneho poistného na poskytovanie dopravných služieb na sieti ŽSR vo výške 3 mil. € (ide o železničné podniky s vydanou licenciou v SR) – povinnosť splniť do 01.01.2026**
- 3. Preprava nebezpečného tovaru po železnici – úpravy vo vzťahu k aktuálnemu zneniu RID**
- 4. Úprava podmienok uvádzania železničnej infraštruktúry v harmonizovanom doplnkovom osvedčení rušňovodiča**

- 5. Možnosť vyzvať osobu (napr. rušňovodiča) podrobiť sa dychovej skúške na požitie alkoholu priamo zamestnancom úradu**
- 6. Zavedenie nových priestupkov a iných správnych deliktov vyplývajúcich z legislatívnych zmien a z toho vyplývajúcich pokút**
- 7. Úprava sadzieb správnych poplatkov súvisiacich s úradnou činnosťou úradu**



DOPRAVNÝ ÚRAD
TRANSPORT AUTHORITY



Tomas.Hornacek@nsat.sk

Ivan.Skoda@nsat.sk

Ďakujeme Vám za pozornosť !