

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI
Změna č. 1

Seznam příloh

Příloha 1: Evropské právní předpisy dle čl. 9 a čl. 10 odst. 3 písm. a) směrnice 798	2
Příloha 2: Vnitrostátní právní předpisy dle čl. 8 a čl. 10 odst. 3 písm. b) směrnice 798	4
Příloha 3: Dokumenty/příručky k žádosti o JOB.....	5
Příloha 4: Proces posuzování bezpečnosti	8
Příloha 5: Obecné pokyny pro podávání žádosti o JOB v OSS pro oblast ČR	10
Příloha 6: Seznam PPS v sousedních státech	13
Příloha 7: Prohlášení o PPS pro ČR	16
Příloha 8: Přehled možných dokumentů předkládaných k části SMS	18
Příloha 9: TSI Provoz a řízení dopravy	20
Příloha 10: Příklady možných rizik v drážní dopravě	26
Příloha 11: Vztah certifikačního procesu a procesu dozoru	28
Příloha 12: Mapovací tabulka pro vnitrostátní část (seznam dokladů/odkazů), Požadavky vnitrostátních předpisů – vysvětlení a příklady důkazů	30
Příloha 13: Seznam předpokládaných provozovaných drážních vozidel	56
Příloha 14: Přehled doporučených dokumentů předkládaných k žádosti o JOB	57
Příloha 15: Kultura bezpečnosti.....	59
Příloha 16: Lidské a organizační faktory	63
Příloha 17: Desatero o bezpečnostní politice	66
Příloha 18: Funkce s vlivem na bezpečnost.....	67

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI
Změna č. 1

Příloha 1: Evropské právní předpisy dle čl. 9 a čl. 10 odst. 3 písm. a) směrnice 798

- a. směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic,
- b. nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/762 ze dne 8. března 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 a (EU) č. 1169/2010,
- c. nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/761 ze dne 16. února 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody pro dohled vykonávaný vnitrostátními bezpečnostními orgány po vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení (EU) č. 1077/2012 (dále jen „nařízení 761“),
- d. prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/763 ze dne 9. dubna 2018, kterým se stanoví praktická pravidla pro vydávání jednotných osvědčení o bezpečnosti železničním podnikům podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (ES) č. 653/2007,
- e. prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/764 ze dne 2. května 2018 o poplatcích a platbách splatných Agentuře Evropské unie pro železnice a o podmínkách jejich úhrady (dále jen „nařízení 764“),
- f. prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/1903 ze dne 29. října 2021, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2018/764 o poplatcích a platbách splatných Agentuře Evropské unie pro železnice a o podmínkách jejich úhrady (dále jen „nařízení 1903“),
- g. směrnice 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 (dále jen „směrnice 59“),
- h. nařízení Komise (EU) č. 36/2010 ze dne 3. prosince 2009 o vzorech Společenství pro licenci strojvedoucího, doplňková osvědčení, ověřené opisy doplňkových osvědčení a formuláře žádosti o licenci strojvedoucího podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES,
- i. nařízení Komise (EU) 2019/554 ze dne 5. dubna 2019, kterým se mění příloha VI směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství,

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Změna č. 1

- j. směrnice Komise 2014/82/EU ze dne 24. června 2014, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES, pokud jde o všeobecné odborné znalosti, zdravotní požadavky a požadavky týkající se licence,
- k. směrnice Komise (EU) 2016/882 ze dne 1. června 2016, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES, pokud jde o jazykové požadavky,
- l. prováděcí nařízení Komise (EU) č. 402/2013 ze dne 30. dubna 2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009 (dále jen „nařízení 402“),
- m. prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1136 ze dne 13. července 2015, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) č. 402/2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik,
- n. nařízení Komise (EU) č. 1078/2012 ze dne 16. listopadu 2012 o společné bezpečnostní metodě sledování, kterou mají používat železniční podniky, provozovatelé infrastruktury po získání osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti a subjekty odpovědné za údržbu (dále jen „nařízení 1078“),
- o. Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (dále jen „směrnice 797“),
- p. prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/773 ze dne 16. května 2019 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí 2012/757/EU (dále jen „nařízení 773“),
- q. prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/2238 ze dne 15. prosince 2021, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2019/773, pokud jde o postupné ukončení platnosti zvláštních případů pro návěst „Konec vlaku“,
- r. prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1693 ze dne 10. srpna 2023, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2019/773 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii,
- s. prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779 ze dne 16. května 2019, kterým se přijímají podrobná ustanovení o systému udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu vozidel podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 445/2011 (dále jen „nařízení 779“).

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Změna č. 1

Příloha 2: Vnitrostátní právní předpisy dle čl. 8 a čl. 10 odst. 3 písm. b) směrnice 798

- a. zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů,
- b. vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška 16“),
- c. vyhláška MD č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška 100“),
- d. vyhláška MD č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška 173“),
- e. vyhláška č. 260/2023 Sb., o stanovení podmínek zdravotní způsobilosti osob k provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška 260“),
- f. vyhláška č. 376/2006 Sb., o zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška 376“),
- g. aktuální předpisy příslušného provozovatele dráhy,
- h. nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu, ve znění pozdějších předpisů (přeprava nebezpečných věcí § 14 až § 16),
- i. nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění pozdějších předpisů (zaměstnanec drážní dopravy § 13 až § 15e).

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI
Změna č. 1

Příloha 3: Dokumenty/příručky k žádosti o JOB

Pořadové číslo	Název dokumentu	Odkazy na dokumenty
1.	Příručka pro žadatele podávající žádost přes One Stop Shop	https://www.era.europa.eu/domains/applicant/s/applications-single-safety-certificates_en https://ducr.cz/potrebuji-si-vyridit/provozovani-drazni-dopravy/jednotne-osvedceni-o-bezpecnosti/ (dostupné v českém jazyce)
2.	Rychlý návod k OSS – Deník problémů	https://www.era.europa.eu/domains/applicant/s/applications-single-safety-certificates_en https://ducr.cz/potrebuji-si-vyridit/provozovani-drazni-dopravy/jednotne-osvedceni-o-bezpecnosti/ (dostupné v českém jazyce)
3.	Rychlý návod k OSS – Jak podat žádost	https://www.era.europa.eu/domains/applicant/s/applications-single-safety-certificates_en https://ducr.cz/potrebuji-si-vyridit/provozovani-drazni-dopravy/jednotne-osvedceni-o-bezpecnosti/ (dostupné v českém jazyce)
4.	Identifikace žadatele	https://ec.europa.eu/info/publications/legal-entities_en (dostupné v českém/slovenském jazyce)
5.	Požadavky na systém zajišťování bezpečnosti v souvislosti s osvědčením o bezpečnosti nebo schválením z hlediska bezpečnosti	https://www.era.europa.eu/domains/common-safety-methods/safety-management-system-requirements-csm_en (dostupné v českém/slovenském jazyce)
6.	Příručka k žádostem o vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti – příručka pro žadatele	https://www.era.europa.eu/domains/applicant/s/applications-single-safety-certificates_en (dostupné v českém/slovenském jazyce)

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Změna č. 1

7.	Příručka k žádostem o vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti – příručka pro orgány	https://www.era.europa.eu/domains/applicant/s/applications-single-safety-certificates_en (dostupné v českém/slovenském jazyce)
8.	Rámec pro řízení kompetencí pro orgány	https://www.era.europa.eu/domains/applicant/s/applications-single-safety-certificates_en (dostupné v českém/slovenském jazyce)
9.	Průvodce pro uplatňování nařízení Komise o přijetí společné bezpečnostní metody pro hodnocení a posuzování rizik, jak je uvedeno v čl. 6 odst. 3 písm. a) směrnice o bezpečnosti železnic	https://www.era.europa.eu/domains/common-safety-methods/risk-evaluation-assessment-csm_en (dostupné v českém/slovenském jazyce)
10.	Soubor příkladů posuzování rizik a některých možných nástrojů podporujících nařízení CSM	https://www.era.europa.eu/domains/common-safety-methods/risk-evaluation-assessment-csm_en (dostupné v českém/slovenském jazyce)
11.	Příručka dohledu	https://www.era.europa.eu/domains/common-safety-methods/supervision-csm_en (dostupné v českém/slovenském jazyce)
12.	Model vyspělosti řízení	https://www.era.europa.eu/domains/common-safety-methods/supervision-csm_en (dostupné v českém/slovenském jazyce)
13.	Model řízení prosazování předpisů	https://www.era.europa.eu/domains/common-safety-methods/supervision-csm_en (dostupné v českém/slovenském jazyce)
14.	Koordinace mezi vnitrostátními bezpečnostními orgány – společný přístup k dohledu	https://www.era.europa.eu/domains/common-safety-methods/supervision-csm_en (dostupné v českém/slovenském jazyce)
15.	Guide for the application of the TSI OPE	https://www.era.europa.eu/system/files/2024-06/IU-OPE-TSI-Guide-2024.pdf?t=1720092580 (dostupné v anglickém jazyce)

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI
Změna č. 1

16.	Guide for the application of the Common Safety Method for monitoring	https://www.era.europa.eu/domains/common-safety-methods/monitoring-csm_en (dostupné v anglickém jazyce)
17.	Informative lists of border stations in accordance with Article 10(8) of Directive (EU) 2016/798	https://www.era.europa.eu/domains/applicants/applications-single-safety-certificates_en (dostupné v anglickém jazyce)
18.	OSS Border Stations Guide	https://www.era.europa.eu/ (dostupné v anglickém jazyce)
19.	Evropský železniční model kultury bezpečnosti 2.0	https://www.era.europa.eu/domains/safety-management/safety-culture/safety-culture-model (dostupné v českém/slovenském jazyce)
20.	Guidance: Introduction to the European Railway Safety Culture Model	https://www.era.europa.eu/domains/safety-management/safety-culture/safety-culture-model (dostupné v anglickém jazyce)
21.	Guidance: Safety Peer Review Handbook	https://www.era.europa.eu/domains/safety-management/safety-culture/safety-culture-model (dostupné v anglickém jazyce)

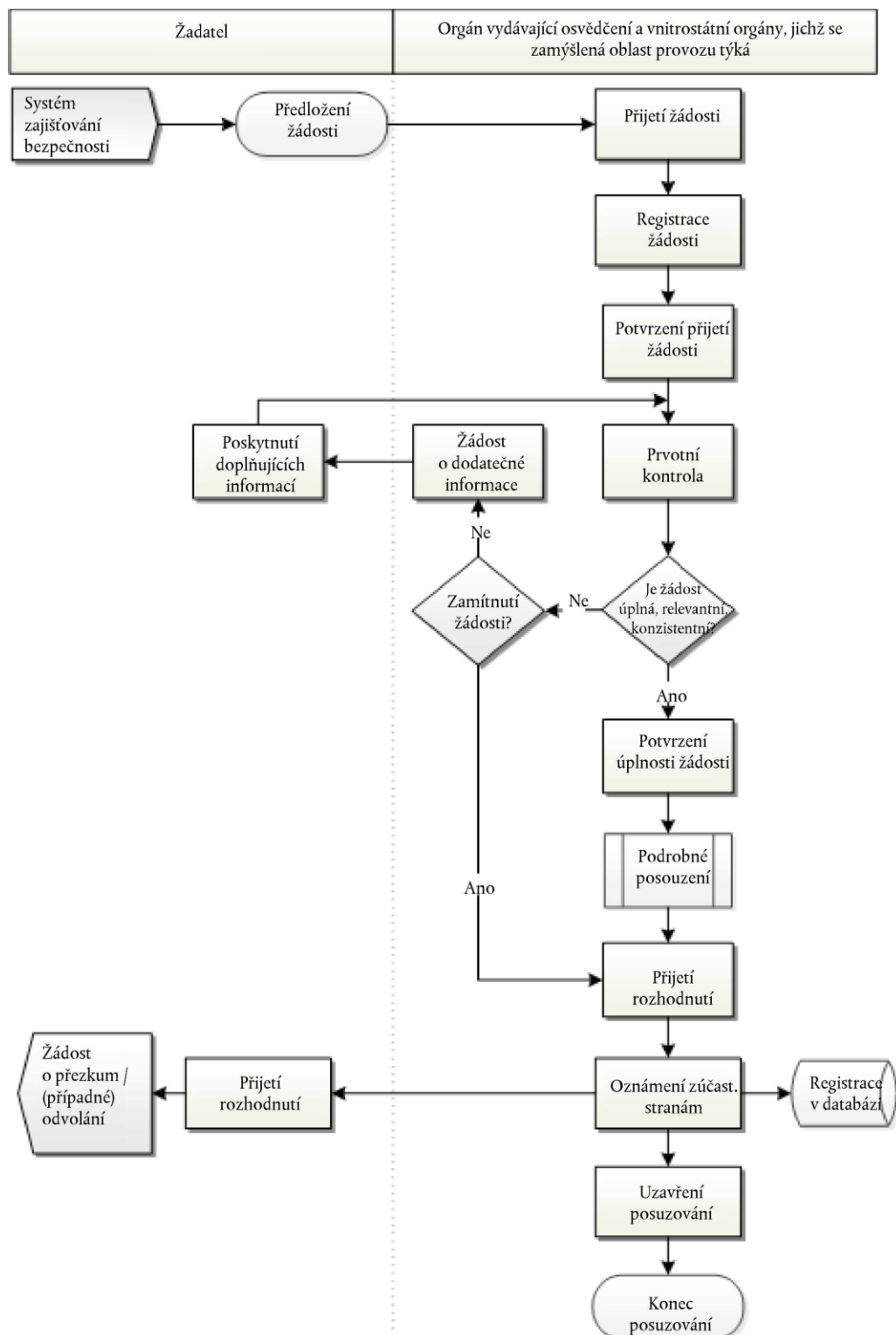
Tabulka 1: Dokumenty/příručky k žádosti o JOB

Poznámka: Vnitrostátní předpisy v oblasti bezpečnosti dle čl. 8 a přílohy II směrnice 798 jsou ve stavu posouzení a schválení Agenturou (připomínkové řízení). Předpokládaný termín realizace Agenturou je do září 2024. Schválené oznámené vnitrostátní bezpečnostní předpisy pro oblast provozu v ČR lze nalézt na webových stránkách ERADIS v části SRD (<https://srd.era.europa.eu/home>).

Metodický pokyn č. 3/2022
 JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

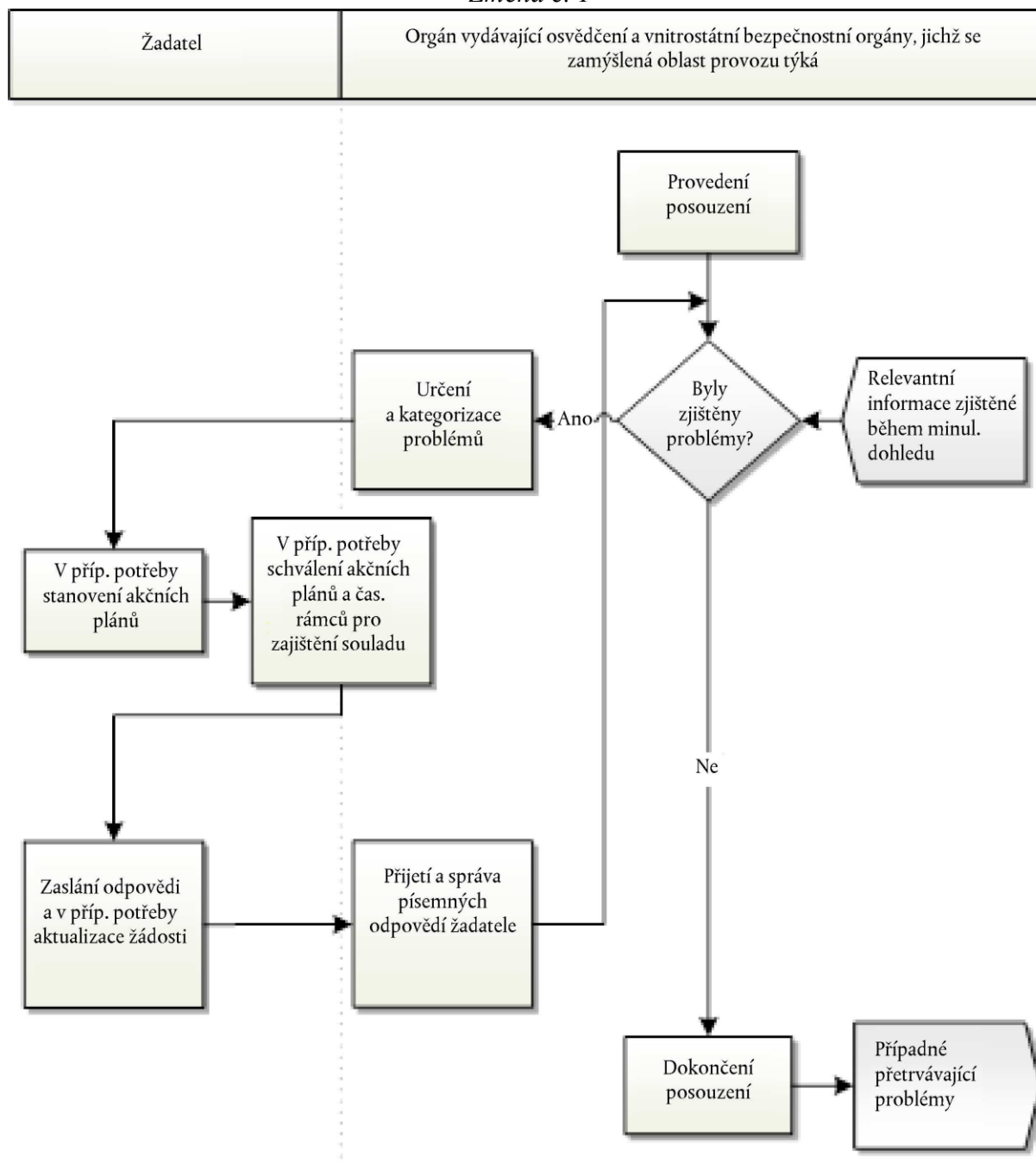
Změna č. 1

Příloha 4: Proces posuzování bezpečnosti



Graf 1: Proces posuzování bezpečnosti

Metodický pokyn č. 3/2022
 JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI
 Změna č. 1



Graf 2: Podrobné znázornění procesu posuzování bezpečnosti

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI
Změna č. 1

Příloha 5: Obecné pokyny pro podávání žádosti o JOB v OSS pro oblast ČR

Poř.č.	Název pole v OSS	Vysvětlení
1.	Druh žádosti	<p>Vybíráte z následujících možností:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nová - jestliže se žádost o JOB podává poprvé - jestliže současným certifikátům A a B končí platnost, • aktualizace – jestliže se žádost týká změny již vydaného JOB, • obnovení – jestliže se žádost týká prodloužení platnosti již stávajícího JOB.
2.	Evropské identifikační číslo (EIN)	Zde vypíšte EIN předchozího JOB. Číslo EIN musí souhlasit s čísly evidovanými v databázi ERADIS, z tohoto důvodu se doporučuje využít funkce „Import z ERADIS“.
3.	Přípravná konzultace	Vyznačte, zda byla před samotným podáním žádosti využita možnost přípravné konzultace, pokud ano, uveďte číslo jednacího procesu.
4.	Předpokládané datum zahájení činnosti	<p>Jedná se o datum:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zahájení přepravy – pro žadatele o nové JOB, • doba platnosti dosavadního JOB, • zahájení přepravy se změněnými podmínkami – v případě aktualizace. <p>Nezapomeňte na pětiměsíční lhůtu pro posouzení žádosti (dle čl. 6 odst. 2 a 3 nařízení 763)!</p>
5.	Členský stát příslušný pro plánovanou oblast činnosti	<p>V případě podávání žádosti i pro příslušné pohraniční přechodové stanice (dále jen „PPS“) v sousedících členských státech EU, v žádosti vyberte ze seznamu vždy požadovanou zemi (vodítkem je znak (zde např. za názvem republiky Česká republika) a do kolonky nazvané: „Hraniční stanice ve vybraném členském státě s omezeným provozem“ do jednotlivých polí vepište požadované PPS.</p> <p>Pozor PPS musí být přesně zapsány v souladu s dokumentem nazvaným „Informative lists or</p>

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Změna č. 1

		<p>border stations in accordance with Article 10 (8) of Directive (EU) 2016/798“ jež je dostupná na stránkách ERA. Dokument je průběžně aktualizován, takže doporučujeme vždy pracovat s aktuální verzí.</p> <p>Pokud existují Dohody mezi jednotlivými NSA (uzavřené jsou dostupné na webových stránkách Drážního úřadu) doporučujeme tyto dohody prostudovat a připravit si požadované dokumenty v souladu s předmětnými požadavky v těchto smlouvách definovaných.</p>
6.	Druh požadované činnosti	<p>Uveďte, druh činnosti. Výběr je obdobný jako u osvědčení o bezpečnosti části A a B:</p> <ul style="list-style-type: none">• osobní doprava (včetně vysokorychlostních tratí, nebo bez),• nákladní doprava (s nebo bez přepravy nebezpečných věcí). <p>Dále je možné uvést v kolonce "Ostatní" další činnosti, které mohou být předmětem JOB. V této kolonce se uvede:</p> <ul style="list-style-type: none">• ECM pro vozidla používaná pro vlastní potřebu, je-li žadatel ECM, který hodlá provozovat vozidla pouze pro vlastní potřebu (viz čl. 10 MP).• Atd.
7.	Upřesnění plánovaných oblastí činností	<p>Uveďte případně další provozovatele dráhy, pokud chcete provozovat drážní dopravu na jejich dráze (např. úzkorozchodná dráha pro příležitostné nostalgické jízdy).</p>
8.	Pohraniční přechodové stanice sousedních členských států EU	<p>Zde vepište požadované přechodové stanice sousedních členských států EU, do kterých chcete zajíždět.</p>

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Změna č. 1

9.	Orgán pro vydání osvědčení	Zde vyberete příslušný vydávající orgán (české NSA nebo Agenturu).
10.	Žadatel	Uveďte údaje o žadateli, tj. právnického subjektu, jehož jménem se žádost podává. Poskytnuté údaje musí být v souladu s dokumenty dopravce, jež jsou vedeny v příslušných registrech (např. obchodní rejstřík, registry jiných členských států EU).
11.	Údaje o kontaktní osobě	Uveďte prosím údaje kontaktní osoby pro žádost o JOB. Tato osoba by měla být k dispozici během celého procesu posuzování žádosti pod kontaktními údaji zde uvedenými.

Tabulka 2: Obecné pokyny pro podávání žádostí o JOB v OSS pro oblast ČR

Příloha 6: Seznam PPS v sousedních státech

1. Slovensko

Dopracvi musí žádat o záznam do JOB, jež je opravňuje k zajíždění do těchto přeshraničních úseků, konkrétně jde o tratě:

- Břeclav – Kúty,
- Břeclav – Hodonín – Holíč – Kúty,
- Veselí nad Moravou – Sudoměřice nad Moravou – Skalica na Slovensku – Kúty,
- Hodonín – Rohatec – Sudoměřice nad Moravou – Skalica na Slovensku – Kúty,
- Veselí nad Moravou – Vrbovce – Nové Mesto nad Váhom,
- Bylnice – Vlárský průsmyk – Trenčianska Teplá,
- Horní Lideč – Púchov,
- Trinec – Mosty u Jablunkova – Čadca.

Aktuální informace o obsahu prohlášení a souvisejících náležitostech lze nalézt na webových stránkách NSA „Dopravného úradu“ (www.nsat.sk).

2. Polsko

Dopracvi musí žádat o záznam do JOB, jež je opravňuje k zajíždění do těchto PPS:

- Bohumín os.n. – Chałupki,
- Bohumín Vrbice – Chałupki,
- Český Těšín – Cieszyn (os.doprava),
- Český Těšín – Zebrzydowice,
- Petrovice u Karviné – Zebrzydowice,
- Jindřichov ve Slezsku – Głuchołazy,
- Mikulovice – Głuchołazy,
- Lichkov – Międzylesie,
- Královec – Kamienna Góra,
- Meziměstí – Mieroszów,
- Harrachov – Szklarska Poręba Góra,
- Višňová – Zawidów.

Podmínkou pro vydání JOB pro tyto stanice je předložení písemného prohlášení v polském jazyce (pro zajíždění do PPS na území Polska):

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Změna č. 1

„Przewoźnik kolejowy...(nazwa prawna, siedziba statutowa, krajowy numer identyfikacyjny)... zapewnia, na podstawie swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem, zgodność z przepisami dotyczącymi miejscowych porozumień granicznych i odpowiednimi przepisami wewnętrznymi zarządców infrastruktury dla każdego przejścia granicznego, na którym działa. Obejmuje to w szczególności przepisy dotyczące organizacji transportu kolejowego i zarządzania nim i prowadzenia transportu kolejowego, postępowania w przypadku wypadków i incydentów, zapewniania zgodności pojazdów z odpowiednimi wymaganiami technicznymi oraz posiadania przez personel obsługujący odpowiednich kwalifikacji i wiedzy (podpis osób uprawnionych do reprezentacji).”

Aktuální informace o souvisejících náležitostech lze nalézt na webových stránkách NSA „Urzędu Transportu Kolejowego (UTK)“ (www.utk.gov.pl).

3. Německo

V tuto chvíli není uzavřena rámcová dohoda o spolupráci. Za současného stavu je možné žádat o zajištění do těchto přeshraničních úseků jen na základě vzájemné dohody ad hoc mezi Drážním úřadem a EBA, kdy bude každá žádost posuzována individuálně:

- Česká Kubice – Furth im Wald,
- Děčín hl.n. – Bad Schandau,
- Děčín východ – Bad Schandau,
- Potůčky – Johanngestadt,
- Vojtanov – Bad Brambach.
- Hrádek nad Nisou – Zittau
- Varnsdorf – Großschönau
- Varnsdorf – Seiffhennersdorf
- Dolní Poustevna – Bad Schandau
- Dolní Žleb – Bad Schandau
- Vejprty – Cranzahl
- Kraslice – Klingenthal
- Aš – Selb-Plößberg
- Cheb – Schirnding
- Rumburk – Ebersbach
- Železná Ruda – Bayerisch Eisenstein

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Změna č. 1

Aktuální informace o obsahu prohlášení a souvisejících náležitostech lze nalézt na webových stránkách NSA „Federálního drážního úřad (EBA)“ (www.eba.bund.de).

4. Rakousko

V tuto chvíli není uzavřená rámcová dohoda o spolupráci. V případě požadavku na oblast provozu v Rakousku, bude taková žádost posuzována jako pro celé území. Jedná se tedy o posouzení více států, posuzovatelem žádosti je Agentura nebo DÚ (v případě oblasti provozu jen v ČR). Za pohraniční body se v současné době považuje:

- Břeclav – Hohenau,
- Šatov – Retz,
- České Velenice – Gmünd NÖ,
- Horní Dvořiště – Summerau.

Bližší informace lze nalézt na webových stránkách NSA „Spolkového ministerstvo pro ochranu klimatu, životního prostředí, energetiku, mobilitu, inovace a technologie (BMK)“ (www.bmk.gv.at).

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI
Změna č. 1

Příloha 7: Prohlášení o PPS pro ČR

JOB vydaná v sousedních státech od 31. října 2020 jsou platná až do českých pohraničních stanic uvedených v příloze 6 tohoto MP, pokud jsou splněny požadavky níže. Platí jen za předpokladu, že je se sousedním státem uzavřena dohoda o spolupráci mezi NSA.

1. Při provozování přeshraniční železniční dopravy musí železniční dopravce zajistit, aby bezpečné provozování železniční dopravy bylo v souladu s místní hraniční dohodou a vnitřními předpisy územně příslušného provozovatele dráhy a právními předpisy České republiky. Zdravotní způsobilost vlakového doprovodu, která byla získána na území sousedního státu, se uznává až do českých pohraničních stanic. Doplnková osvědčení strojvedoucích by měla být výslovně prodloužena pro příslušný přeshraniční úsek. Železniční dopravce musí mít pro přístup do těchto stanic podepsanou smlouvu s provozovatelem dráhy. Musí také používat železniční vozidla, která jsou kompatibilní s infrastrukturou.

2. Žadatel ve své žádosti prostřednictvím OSS vybere nejdříve příslušný členský stát (v našem případě ČR), a pak uvede názvy příslušných PPS v ČR do kolonky s názvem "Hraniční stanice ve vybraném členském státě s omezeným provozem " (viz článek 8 tohoto MP).

3. Žadatel dále doloží prohlášení, na jehož základě zaručuje, že jeho provozní personál zná místní pohraniční dohody mezi provozovatelem dráhy pro každý hraniční přechod, kde bude provozovat drážní dopravu. **V českém jazyce:** „Doprovodce (právní název, sídlo společnosti, vnitrostátní identifikační číslo)... zajistí na základě svého systému řízení bezpečnosti shodu s pravidly místních pohraničních ujednání a příslušných interních pravidel provozovatelů dráhy pro každý pohraniční přechod, na kterém bude provozovat drážní dopravu. Zahrnuje to zejména pravidla týkající se organizování a řízení drážní dopravy a provozování drážní dopravy, řešení nehod a incidentů, zajištění, že vozidla jsou ve shodě s příslušnými technickými požadavky a provozní personál má příslušnou kvalifikaci a znalosti (podpis statutárního orgánu).“

4. Prohlášení se vyhotoví v úředním jazyce České republiky a nahraje se do OSS.

5. Zajištění z Rakouska do českých PPS budeme posuzovat, jako nové/aktualizované/obnovené JOB. Proto doporučujeme tyto žádosti o JOB řešit přes Agenturu. Důvodem je, že s NSA Rakouska není dohoda o spolupráci mezi NSA a nepřepokládá se ani ad hoc. V případě, že posuzovatelem žádosti o JOB je Agentura, je možné

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Změna č. 1

požádat o provoz pouze také do PPS. V tomto případě se jedná o posuzovací proces zjednodušený a lze jej považovat za dohodu ad hoc s Agenturou. Požadavky pro žadatele jsou stejné, jako např. posouzení Polska.

6. Zajíždění z Německa do českých PPS budeme posuzovat na základě dohod ad hoc s NSA Německa.

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI
 Změna č. 1

Příloha 8: Přehled možných dokumentů předkládaných k části SMS

Pořadové číslo	Název adresáře v OSS	Doplňující vysvětlení
1.	Popis SMS	Doporučuje se nahrát příručku SMS, příslušné postupy, pokyny a dokumenty v míře nezbytné k prokázání souladu s kritérii nařízení 762, TSI OPE a vnitrostátními předpisy
2.	Další dokumenty SMS	<p>V této části se uvedou důkazy o tom, že žadatel zavedl systém zajišťování bezpečnosti v souladu s právními předpisy. Příklady důkazů jsou uvedeny v příručce Agentury „Požadavky na systém zajišťování bezpečnosti v souvislosti s osvědčením o bezpečnosti nebo schválením z hlediska bezpečnosti“.</p> <p>Pro dokladování shody s kritérii nařízení 762 je žadatel do žádosti povinen předložit důkazy. Jedná se např. o následující důkazy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • registr rizik, včetně dokumentace o provádění vyhodnocování rizik na základě identifikovaných rizik, • dokument, kde jsou definovány bezpečnostní cíle, • dokumenty popisující harmonogram vnitřních kontrol a auditů ¹, • dokumenty s hodnocením dodavatelů, • dokumenty specifikující požadovanou kvalifikaci a oprávnění pro pozice (funkce), pro které byla definována odpovědnost podle SMS, • dokumenty dokládající plán vzdělávání zaměstnanců pro každý kalendářní rok nebo specifikovaný žadatelem jako nezbytný pro zahájení činnosti (u nových dopravců), • atd.

¹ Zde v souladu s ustanovením §35 odst. 2 písm. h) zákona, včetně kontrol u dodavatelů.

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Změna č. 1

		<p>Výše uvedené samozřejmě nevyklučuje dodatečné žádosti o doložení důkazů k SMS v průběhu řízení formou „problémů“ v OSS ze strany posuzujících orgánů.</p> <p>V této části se rovněž doporučuje nahrát případný akční plán v souvislosti se zjištěnými a dosud neuzavřenými nesrovnalostmi, jež byly zjištěny odpovědnými pracovníky Drážního úřadu v průběhu státního dozoru.²</p> <p>Dále informace o problémech vznesených po dokončení předchozího posouzení (platí pouze pro žádosti o obnovení nebo aktualizaci JOB).</p>
3.	Popis zavedených změn	<p>Zde by měl být předložen seznam změn provedených v systému zajišťování bezpečnosti, ke kterým došlo od vydání aktuálně drženého JOB, spolu se související dokumentací systému bezpečnosti.</p> <p>U dopravců, kteří začínají provozovat drážní dopravu, není popis změn vyžadován.</p> <p>Změny v systému zajišťování bezpečnosti je třeba chápat nejen jako změny dokumentace, ale především změny zavedené ve fungování organizace (např. zavedení nového typu drážních vozidel, rozšíření rozsahu provozu, atd.). Změny je třeba doložit posouzením dle nařízení 402.</p>

Tabulka 3: Přehled možných dokumentů předkládaných k části SMS

² Zde věnujte pozornost ustanovením čl. 5 nařízení 761, kdy v rámci kompetence pracovníků podílejících se na činnostech dohledu mohou pracovníci Drážního úřadu provést samotné ověření důkazu na místě v souladu s čl. 10 a 11 nařízení 763.

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI
Změna č. 1

Příloha 9: TSI Provoz a řízení dopravy

Změnou, které je třeba věnovat zvláštní pozornost při sestavování systému zajišťování bezpečnosti v souladu s novými kritérii, je potřeba prokázat soulad s TSI OPE během certifikačního procesu. Toto kritérium stanovené v čl. 5.1.2 přílohy I CSM k SMS výslovně vyžaduje, aby dopravce zajistil, že jeho provozní opatření splňují bezpečnostní požadavky platných technických specifikací pro interoperabilitu (TSI). Stávající TSI OPE jsou definována v nařízení 773 (s účinností od 8. září 2023 je doplněno o prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1693).

Kritéria pro řízení bezpečnosti rovněž ve dvou případech odkazují na nařízení 2015/995, kterým se stanoví předchozí TSI pro subsystém provoz a řízení dopravy. Tyto odkazy lze nalézt v čl. 5.5.1 a čl. 5.5.3 přílohy I CSM k SMS o krizovém řízení. Obecný odkaz na TSI subsystému provoz a řízení dopravy v čl. 5.1.2 přílohy I nařízení 762 musí být chápán stejným způsobem.

Kromě výslovných odkazů na TSI OPE ve výše uvedených člancích existuje řada požadavků na SMS v kapitolách 4 a 5 nařízení 762, kde platí požadavky TSI OPE. S cílem usnadnit a zorganizovat proces posuzování v souladu s TSI OPE zavedla Agentura v jednotném kontaktním místě formulář elektronického kontrolního seznamu, který zahrnuje nejen požadavky kritérií pro systém řízení a zajištění, ale také související ustanovení TSI OPE.

V ČR jsou některé požadavky, viz uvedené níže, vyřešeny v předpisech provozovatele dráhy. Protože se nařízení 773 uplatňuje přímo, musí všichni žadatelé ve svých žádostech doložit shodu se všemi požadavky TSI OPE. Výsledné požadavky, které mají být posouzeny během certifikačního procesu, jsou shrnuty níže (viz tabulka 5). Změny v mapovací tabulce pro TSI OPE po 28. červnu 2024.

Příloha I CSM k SMS	Odkaz na TSI OPE a související pokyny Metodický pokyn č. 3/2022
4.2.1 Odborná způsobilost osob vykonávajících úkoly související s bezpečností	<p style="text-align: center;">JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI <i>Změna č. 1</i></p> <p>Při posuzování rizika dopravce:</p> <p>(a) zajistí, aby její zaměstnanci získali příslušnou odbornou způsobilost k provádění všech nezbytných úkolů v oblasti bezpečnosti [viz: TSI OPE 4.2.1.1, 4.6 a dodatky F a G],</p> <p>(b) zavede a zdokumentuje postup vytvořený s cílem plnit lékařské, psychologické a zdravotní požadavky [viz: TSI OPE 4.7].</p>
4.4.3 Bezpečnostní informace	Doprovce zajistí, aby dokumenty vypracované na základě požadavků TSI OPE na dokumentaci [viz: TSI OPE 4.2.1.2, TSI OPE 4.2.1.5 a dodatek C] splňovaly požadavek SMS 4.4.3.
4.5.1.1 Popis systému zajišťování bezpečnosti	Doprovce zajistí, aby požadavky TSI OPE, včetně požadavků souvisejících s pravidly, postupy a dokumentací, byly zohledněny v systému zajišťování bezpečnosti [viz: TSI OPE 2].
5.1.1. Řízení	<p>Doprovce:</p> <p>(a) zajistí, aby požadavky TSI OPE, včetně požadavků souvisejících s pravidly, postupy a dokumentací, byly zohledněny v systému zajišťování bezpečnosti [viz: TSI OPE 2],</p> <p>(b) zavede postup pro sledování účinného fungování všech dotčených služeb [viz: TSI OPE 4.2.3.4.4].</p>
<p>5.1.2 Provozní ujednání</p> <p>5.1.3 Kontrola rizik, pokud jsou relevantní pro bezpečnost provozních činností</p>	<p>Doprovce zajistí, aby:</p> <p>(a) strojvedoucí byl schopen sledovat návěstidla a značení podél trati [viz: TSI OPE 4.2.2.8],</p> <p>(b) byla zavedena opatření ke splnění provozního pravidla v dodatku B2.1 „Použití písku“ a B2.9 „Jízda podle rozhledových poměrů“ [viz: dodatek B].</p> <p>Doprovce:</p> <p>(a) zajistí, aby všechna vozidla, z nichž vlak sestává, byla kompatibilní se zamýšlenými tratěmi [viz: TSI OPE 4.2.2.5 a dodatek D],</p>

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Změna č. 1

(b) každý vlak byl označen číslem vlaku
[viz: TSI OPE 4.2.3.2 a dodatek H],

(c) určí postup, kterým se zajistí, aby veškeré vybavení vlaku související s bezpečností bylo plně funkční a aby provoz vlaku byl bezpečný
[viz: TSI OPE 4.2.2.7],

(d) určí postupy pro dohled nad přepravou nebezpečných věcí
[viz: TSI OPE 4.2.3.4.3].

Dopravce:

(a) zajistí, aby vlaky byly vybaveny prostředky označujícími začátek a konec vlaku [viz: TSI OPE 4.2.2.1],

(b) zajistí, vlaky byly vybaveny slyšitelným varovným zařízením
[viz: TSI OPE 4.2.2.2],

(c) zajistí, aby nákladní vozy byly bezpečně a spolehlivě naloženy a zůstaly tak po celou cestu [viz: TSI OPE 4.2.2.4],

(d) zajistí, aby osobní doprava při odjezdu a během cesty byla prováděna bezpečně [viz: TSI OPE 4.2.2.4],

(e) stanoví brzdou schopnost vlaku a odpovídající maximální rychlost
[viz: TSI OPE 4.2.2.6].

Dopravce:

(a) zajistí, že jeho vozidla jsou identifikována [viz: TSI OPE 4.2.2.3 a dodatek H],

(b) zpřístupní před odjezdem vlaku příslušné údaje provozovateli dráhy
[viz: TSI OPE 4.2.2.7],

(c) stanoví kontroly a zkoušky s cílem zajistit, aby každý odjezd byl bezpečný. Dopravce informuje provozovatele dráhy, když je vlak připraven vyjet na železniční síť, nebo o jakýchkoli odchylkách

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI
Změna č. 1

ovlivňujících vlak nebo jeho provoz, které by mohly mít na jeho odjezd dopad [viz: TSI OPE 4.2.3.3],

(d) zajistí, aby ve vlaku existoval prostředek k monitorování bdělosti strojvedoucího [viz: TSI OPE 4.2.2.9],

(e) zaznamená minimální soubor údajů [viz: TSI OPE 4.2.3.4.2 a 4.2.3.5],

(f) má zavedena opatření ke splnění provozních předpisů uvedených v dodatku B2.2 „Odjezd vlaku“, B2.3 „Povolení k jízdě vlaku v předpokládané době nebylo uděleno“, B2.11 „Povolení projet konec oprávnění k jízdě“, B.2.18 „Vjetí na obsazenou staniční kolej“.

Dopravce zajistí, aby byla zavedena opatření ke splnění provozního předpisu stanoveného v dodatku B2.12 „Odchytky v traťových návěstech“, B2.13 „Tísňové volání“, B2.14 „Bezodkladné zásahy k zabránění nebezpečí pro vlaky“, B2.16 „Projetí za návěst, konec vlakové cesty bez povolení“.

(a) Dopravce se z podnětu provozovatele dráhy podílí na stanovení postupu, kterým se mají neprodleně vzájemně informovat o každé situaci, která narušuje bezpečnost, výkonnost a/nebo dostupnost železniční sítě nebo kolejových vozidel [viz: TSI OPE 4.2.3.6].

(b) Dopravce se z podnětu provozovatele dráhy podílí na stanovení příslušných pohotovostních opatření, v rámci nichž jsou mimo jiné přiřazeny odpovědnosti na základě požadavku snížit všechny negativní dopady vyplývající z provozu za zhoršených podmínek [viz: TSI OPE 4.2.3.6].

(c) Dopravce se z podnětu provozovatele dráhy podílí na stanovení příslušných opatření pro zvládnutí nouzových situací a uvedení trati zpět do normálního provozu [viz: TSI OPE 4.2.3.7].

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI
Změna č. 1

	<p>(d) Dopravce musí mít postupy pro informování cestujících o nouzových a bezpečnostních postupech ve vlacích [viz: TSI OPE 4.2.3.7].</p> <p>(e) Dopravce stanoví vhodné postupy na pomoc doprovodu vlaku v situacích za zhoršených podmínek [viz: TSI OPE 4.2.3.8]. Dopravce zavedl vhodná opatření ke splnění provozních pravidel stanovených v dodatku B2.4 „Úplné selhání předních světel“, B2.5 „Úplné selhání návěsti konec vlaku“, B2.6 „Porucha zvukového výstražného zařízení“, B2.7 „Porucha úrovněvého přejezdu“, B2.8 „Porucha hlasové rádiové komunikace“, B2.10 „Pomoc vlaku, který má poruchu“, B2.15 „Porucha vybavení ve vlaku“, B2.17 „Porucha traťového zařízení včetně trolejového vedení“.</p> <p>Dopravce zavedl vhodná opatření ke splnění provozních zásad a pravidel ERTMS/ETCS [viz: Dodatek A].</p>
<p>5.1.5 <i>Informace o podrobnostech o jízdě vlaku</i></p>	<p>Dopravce musí svým zaměstnancům poskytnout příslušnou dokumentaci, konkrétněji:</p> <p>(a) výměna informací mezi provozovateli infrastruktury a železničními podniky, včetně informací pro zaměstnance, kteří plní úkoly důležité pro bezpečnost (knihu pravidel, tabulky traťových poměrů, informace o jízdě vlaku pro strojvedoucí a informování strojvedoucího v reálném čase během provozu vlaku) [viz: TSI OPE 4.2.1.2],</p> <p>(b) dokumentaci pro provozovatele dráhy (nebezpečné materiály použité při výrobě vozidel, celková délka vozidla) [viz: TSI OPE 4.8.2],</p> <p>(c) o komunikaci související s bezpečností (metodika ústní komunikace a vnitrostátní/evropské pokyny) [viz: TSI OPE, dodatek C].</p>

Tabulka 4: Výsledné požadavky ustanovení TSI OPE

Poznámka k tabulce 5: Upozorňujeme, že informace uvedené v této tabulce nejsou vyčerpávajícím seznamem. Aby se usnadnilo dodržování předpisů, jsou v TSI OPE uvedeny také odkazy upozorňující na příslušné odstavce.

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI
Změna č. 1

Vydání nových prováděcích nařízení pro Interoperabilitu k 28. září 2023:

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2023/1694, původní nařízení (EU) č. 321/2013 (TSI WAG) včetně pozdějších doplnění z 11/03/2020, 16/06/2019, 01/07/2015, 01/01/2014

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2023/1694, původní nařízení (EU) č. 1299/2014 (TSI INF) včetně pozdějších doplnění z 16/06/2019, 12/12/2014

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2023/1694, původní nařízení (EU) č. 1300/2014 (TSI PRM) včetně pozdějších doplnění z 26/01/2023, 31/05/2022, 16/06/2019, 12/12/2014

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2023/1694, původní nařízení (EU) č. 1301/2014 (TSI ENE) včetně pozdějších doplnění z 16/06/2019, 04/07/2018, 01/01/2015

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2023/1694, původní nařízení (EU) č. 1302/2014 (TSI LOC&PAS) včetně pozdějších doplnění z 11/03/2020, 16/06/2019, 04/07/2018, 05/07/2016, 01/01/2015

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2023/1694, původní nařízení (EU) č. 1304/2014 (TSI NOI) včetně pozdějších doplnění z 28/09/2023, 16/06/2019

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2023/1694, původní nařízení (EU) 2019/777 (RINF) včetně pozdějšího doplnění z 28/09/2023

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2023/1695, původní nařízení (EU) 2016/919 (TSI CCS)

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2023/1693, původní nařízení (EU) 2019/773 (TSI OPE)

Příloha 10: Příklady možných rizik v drážní dopravě

Rizika zde uvedená slouží pouze pro ilustrativní účely a jako příklad nebo reference. Neměli by být považovány ani za povinné, ani za vyčerpávající. Je rovněž zásadní, aby každý žadatel identifikoval svá vlastní použitelná nebezpečí a rizika, která souvisejí s povahou a typem jeho provozu.

A. Provozní:

- pracovní úrazy způsobené při posunu, technických prohlídkách (nedodržováním technologických postupů a předpisů; nepoužívání předepsaných ochranných pomůcek; nepozorností nebo porušování zákazů; vlivem povětrnostních podmínek),
- ujetí drážních vozidel (špatné zajištění drážního vozidla, nedodržení technologických postupů a předpisů),
- tankování (ekologická havárie způsobená únikem nafty, pracovní úrazy způsobené nedodržováním technologických postupů a předpisů),
- technická závada na drážním vozidle (nedostatečná kontrolní činnost); nedostatečná údržba,
- nesprávné ložení (nesprávná manipulace s nákladem),
- přírodní vlivy (pád stromu, sesuv půdy; vysoké teploty; námraza aj.).

B. Způsobených lidským faktorem:

- veškeré pracovní úrazy způsobené nedodržováním technologických postupů a předpisů; nepoužíváním předepsaných ochranných pomůcek; nepozorností, nesoustředěností nebo porušováním zákazů,
- zdravotní indispozice (alkohol, vliv omamných návykových látek; pravidelné lékařské prohlídky),
- únava (nedostatečné přestávky, odpočinek); stres (chyby),
- výkon činnosti bez odborných znalostí, příp. zkoušek (znalost místních a traťových poměrů, sledování změn a jejich přenos k provozním zaměstnancům; znalost obsluhy; znalost příslušných předpisů provozovatele dráhy,
- vandalismus; krádež; sabotáž; kybernetický útok.

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI
Změna č. 1

C. V oblasti RID:

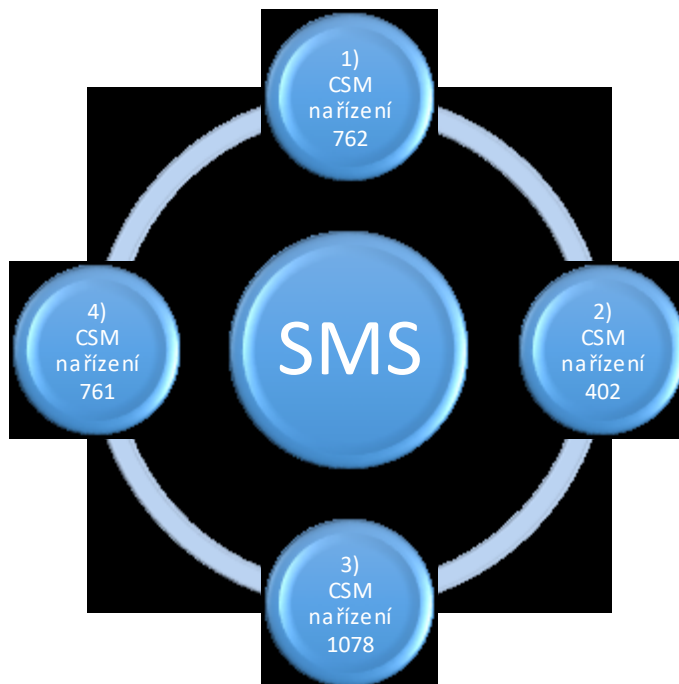
- únik nebezpečné látky, možnost ekologická havárie (dodržování předpisů; školení personálu; školení certifikovaným bezpečnostním poradcem; správné ložení a jeho kontrola; použití správných vozů; správné označení vozů; správná dokumentace; kontrola stavu drážních vozidel; hlášení složkám integrovaného záchranného systému).

D. Externí:

- nekvalitní služba nebo dodávka ze strany dodavatelů ev. subdodavatelů (nedodržení smluvních ujednání; nepředávání si informací; neprovádění kontroly a hodnocení) .

E. V osobní dopravě:

- **úrazy způsobené nedodržováním technologických postupů** (např. neuzavření nebo špatné zajištění dveří vlaku; odjistění dveří při mimořádném zastavení vlaku mimo stanici; dodržování technologie jízdy),
- **způsobených lidským faktorem** (školení personálu pro zvládnání krizových situací; stanovení postupu v případech nepředvídatelného chování cestujících),
- **přeprava osob s omezenou schopností pohybu a orientace.**



Graf 3: Vztah certifikačního procesu a procesu dozoru

1) Posuzování SMS Drážním úřadem

Kontrola úplnosti systému a evidence jeho praktické implementace:

- a. Zda má žadatel nastaveny procesy.
- b. Zda žadatel provádí řízení procesů.
- c. Atd.

2) Implementace systému

Řízení rizik a řízení změn dopravcem, souvisejících s technickými a organizačními a provozními změnami v rámci přijatých SMS.

3) Implementace systému

Monitorování efektivity procesů systému zajišťování bezpečnosti dopravcem a jejich zlepšování pro zajištění odpovídající úrovně bezpečnosti při prováděné činnosti.

4) Dozor nad systémem prováděný Drážním úřadem

Ověření aplikace systému zajišťování bezpečnosti v praxi:

- a. Zda jsou v praxi aplikovány procedury SMS.
- b. Zda je použití SMS dokumentováno.
- c. Zda je systém monitorován.
- d. Zda je systém rozvíjen/zdokonalován.
- e. Zda existují důkazy o funkčnosti SMS.
- f. Atd.

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI
Změna č. 1

Příloha 12: Mapovací tabulka pro vnitrostátní část (seznam dokladů/odkazů),
Požadavky vnitrostátních předpisů – vysvětlení a příklady důkazů

Odkaz (číslo)	Požadavek (stanoven v příslušném vnitrostátním předpise)	Důkazy (příklady požadovaných dokladů/důkazů)	Doklady (odkaz na předložený dokument)	Odkaz a popis (odkaz v dokumentu a popis)	
1.	§35 odst. 1 písm. a) ^{1, 2}	Provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze.	<ul style="list-style-type: none"> • Platná licence pro provozování drážní dopravy • Doklad o pojistce • Smlouva o provozování drážní dopravy na dráze 		
2.	§35 odst. 1 písm. b) ^{1, 3} a §38 ²	Vydat ke dni zahájení provozování drážní dopravy vnitřní předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování drážní dopravy a způsob jejich ověřování, včetně systému pravidelného školení, vydávání a odnímání osvědčení strojvedoucího a změn údajů v něm uvedených a doby platnosti osvědčení strojvedoucího. Obsazení vlaku osobami odborně způsobilými určenými pro doprovod vlaku při provozování drážní dopravy a vybavení hnacího drážního vozidla a řídicího vozu návěstními a technickými pomůckami, potřebnými pro provozování drážní dopravy na dané trati, se řídí pokynem dopravce s přihlédnutím k druhu vlaku a k místním podmínkám. Je-li doprovod vlaku tvořen více osobami, musí být stanovena odborně způsobilá osoba, která řídí ostatní osoby doprovodu vlaku.	<ul style="list-style-type: none"> • Dokument pro odbornou způsobilost 		

¹ zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů

² vyhláška Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů

³ vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů

Tabulka 5.1: Mapovací tabulka pro vnitrostátní část

3.	§35 odst. 1 písm. c) ¹ a §71 ²	Vydat ke dni zahájení provozování drážní dopravy vnitřní předpis o organizačním zajištění údržby drážních vozidel. Vlakové rádiové zařízení, jeho zřízení, využití, a další náležitosti řešit ve vnitřním předpise, jako provozní řád rádiových sítí.	<ul style="list-style-type: none"> • Dokument o provozování drážních vozidel 		
4.	§35 odst. 1 písm. e) ^{1, 4, 3}	Zajistit, aby drážní dopravu prováděly osoby, které jsou zdravotně a odborně způsobilé.	<ul style="list-style-type: none"> • Dokument pro odbornou a zdravotní způsobilost 		
5.	§35 odst. 2 písm. k) ¹	Přijmout nezbytná opatření k odstranění či jinému usměrnění jemu známého bezpečnostního rizika vyplývajícího z konstrukční či technické závady drážního vozidla nebo jiného technického zařízení sloužícího k zabezpečení provozování drážní dopravy a toto riziko oznámit osobám, které mohou přispět k odstranění či jinému usměrnění tohoto bezpečnostního rizika.	<ul style="list-style-type: none"> • Odkaz na postup zajištění činnosti související se sledováním podle přímo použitelného předpisu EU 		
6.	§35 odst. 2 písm. p) ¹	Zajistit, aby neprodleně po: 1. zahájení řízení drážního vozidla strojvedoucím na takové dráze byly jejím provozovatelem v elektronické podobě a způsobem stanoveným v prohlášení o dráze oznámeny okamžik zahájení řízení drážního vozidla, číslo licence strojvedoucího a evropské číslo vozidla, 2. ukončení řízení drážního vozidla strojvedoucím na takové dráze byly jejím provozovatelem v elektronické podobě a způsobem stanoveným v prohlášení o dráze oznámeny okamžik ukončení řízení drážního vozidla, číslo licence strojvedoucího a evropské číslo vozidla. 3. Doložit postup, jakým způsobem je zabezpečeno dodržování zákonného požadavku ve smyslu hlavy III a IV nařízení vlády č. 589/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.	<ul style="list-style-type: none"> • Uvést zdroj, kde je tento požadavek řešen ve vnitřním předpise dopravce. 		

⁴ vyhláška č. 260/2023 Sb., o stanovení podmínek zdravotní způsobilosti osob k provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů

Tabulka 5.2: Mapovací tabulka pro vnitrostátní část

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI
Změna č. 1

7.	§43 odst. 1 ¹	Na dráze celostátní nebo regionální smí dopravce provozovat pouze schválená drážní vozidla podle tohoto požadavku.	<ul style="list-style-type: none"> Seznam HDV, SHV a TDV, které dopravce provozuje nebo hodlá provozovat (viz elektronická příloha MP). 		
8.	§46s ¹	Školení zaměstnanců dopravce provozující drážní dopravu na dráze celostátní nebo regionální.	<ul style="list-style-type: none"> Dokument pro odbornou způsobilost 		
9.	§47 odst. 6 ^{1, 5}	Doprovodce smí při provozování drážní dopravy provozovat pouze určené technické zařízení, k němuž byl vydán průkaz způsobilosti a které splňuje podmínky pro konstrukci, výrobu a provoz určených technických zařízení; to neplatí, jde-li o zařízení, které je prvkem interoperability, k němuž bylo vydáno ES prohlášení o shodě nebo vhodnosti pro použití, nebo subsystémem, k němuž bylo vydáno ES prohlášení o ověření. Poznámka: nejedná se o předpis provozování UTZ, ale o postup, jak jsou zajištěny zákonné požadavky kladené na UTZ.	<ul style="list-style-type: none"> Uvést zdroj, kde je tento požadavek řešen ve vnitřním předpise dopravce. 		
10.	§49 odst. 3 ^{1, 6} a §74 ²	Povinnosti dopravce při vzniku mimořádné události. Ve svých vnitřních předpisech řešit požadavek „opatření při nehodách a mimořádných událostech“.	<ul style="list-style-type: none"> Dokument o ohlašování a šetření mimořádných událostí (o opatřeních) Ohlašovací rozvrh 		
11.	§33 odst. 2 ²	K zajištění činností (použití drážního vozidla, řízení drážního vozidla, sestavení a brzdění vlaku, doprovodu vlaku, označování drážních vozidel návěstmi) a pro stanovení odborné způsobilosti osob zúčastněných na provozování drážní dopravy, vykonávají-li tyto činnosti	Doprovodce vypracuje další dokumenty/postupy pro: <ul style="list-style-type: none"> Provozování drážní dopravy Provoz a obsluha brzdových zařízení ŽKV 		

⁵ vyhláška Ministerstva dopravy č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (řád určených technických zařízení), ve znění pozdějších předpisů

⁶ vyhláška č. 376/2006 Sb., o zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění pozdějších předpisů

Tabulka 5.3: Mapovací tabulka pro vnitrostátní část

		zaměstnanci dopravce, slouží jednotné technologické postupy obsažené ve vnitřních předpisech dopravce	<ul style="list-style-type: none"> Atd. 		
12.	§14, §15, §16 ⁷	Dokladovat ustanovení, která ukládá Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (dále jen „RID“), nařízení vlády 1/2000 Sb., atd.	<ul style="list-style-type: none"> Schopnost bezpečnostního poradce, poradců komunikovat v českém jazyce se zaměstnanci, případně s odbornými orgány pro přepravu nebezpečných věcí v případě plnění svých povinností bezpečnostního poradce, poradců v České republice; Interní předpisy s povinnostmi dopravce jako účastníka přepravy nebezpečných věcí jak je uvedeno v pododdílu 1.4.2.2 RID; Bezpečnostní plán, pododíl 1.10.3.2 RID pro dopravce podílející se na přepravě vysoce rizikových nebezpečných věcí; Jmenování jednoho nebo více bezpečnostních poradců, jak je uvedeno v pododdílu 1.8.3.1 RID; 		

⁷ nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu, ve znění pozdějších předpisů

Tabulka 5.4: Mapovací tabulka pro vnitrostátní část

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI
Změna č. 1

			<ul style="list-style-type: none"> • Osvědčení o odborné způsobilosti bezpečnostního poradce (bezpečnostních poradců) pro přepravu nebezpečných věcí po železnici, jak je uvedeno v pododdílu 1.8.3.7 RID; • Zajištění hlášení o nehodách a mimořádných událostech při přepravě nebezpečných věcí, oddíl 1.8.5 RID. 		
13.	§72 ²	Zajišťování bezpečnosti cestujících ve veřejné osobní drážní dopravě .	<ul style="list-style-type: none"> • Uvést zdroj, kde je tento požadavek řešen ve vnitřním předpise dopravce. 		
14.	§36 odst. 1 písm. f) ¹ a §75 ²	Ve veřejné drážní osobní dopravě zabezpečit <u>předlékařskou</u> první pomoc v případě nehody. Ve svých vnitřních předpisech řešit požadavek „první pomoc“, která je stanovena pro osobní i nákladní drážní dopravu .	<ul style="list-style-type: none"> • Uvést zdroj, kde je tento požadavek řešen ve vnitřním předpise dopravce. 		
15.	§36 odst. 1 písm. g) ¹	V případě vážné nehody na dráze celostátní nebo regionální ve veřejné drážní osobní dopravě poskytnout pomoc osobám s újmou na zdraví nebo majetku při vyřizování stížností podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího práva a povinnosti cestujících v železniční přepravě a zajistit poskytnutí psychologické podpory uvedeným osobám a osobám jim blízkým.	<ul style="list-style-type: none"> • Uvést zdroj, kde je tento požadavek řešen ve vnitřním předpise dopravce. 		

Tabulka 5.5: Mapovací tabulka pro vnitrostátní část

Požadavky vnitrostátních předpisů / doplňující požadavky upřesněné národní legislativou – vysvětlení a příklady důkazů (navázáno na mapovací tabulku dle bodu 8.1 přílohy I nařízení 763 včetně číslování položek):

1.1 Doplňující požadavek upřesněný národní legislativou

Provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy a platné licence.

1.2 Účel

Ověřit, zda předložená žádost odpovídá podmínkám vydané licence z hlediska druhu dopravy (osobní, nákladní, veřejná a neveřejná popř. pouze posunovací služby) a drah, na kterých má být drážní doprava provozována. Dále se ověřuje, zda jsou žadatelem identifikovány národní právní požadavky pro provozování drážní dopravy.

1.3 Vysvětlení

Požadavek vychází z § 35 odst. 1 písm. a) zákona. Cílem požadavku je ověřit, zda dopravcem požadovaný rozsah služeb odpovídá podmínkám obsaženým v licenci k provozování drážní dopravy. V praxi se ověřuje pouze shoda z hlediska druhu dopravy – drážní doprava osobní, nákladní, veřejná a neveřejná popř. pouze posunovací služby. Dále se ověřuje, zda žadatel uvedl základní druhy drah, tedy dráhu celostátní a dráhu regionální. Další druhy drah není potřeba uvádět a ani se neověřují.

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Změna č. 1

V rámci identifikace národních právních požadavků dopravce identifikuje právní ustanovení, která musí dodržovat, spolu s odvětvovými a dalšími požadavky, které musí plnit, aby mohla bezpečně provozovat drážní dopravu. Patří sem nejen příslušné národní právní předpisy, ale také např. smlouvy o provozování drážní dopravy na dráhách celostátních nebo regionálních, smlouvy o poskytování služeb v oblasti ECM, školení apod.

1.4 Důkazy a jejich příklady:

- opis licence k provozování drážní dopravy, v případě zahraničních subjektů postačuje opis licence v anglickém jazyce z databáze ERADIS;
- doklad o pojištění odpovědnosti z provozování drážní dopravy vyjma nových dopravců;
- informace o smluvních ujednáních, které bude dopravce dodržovat v souvislosti s plněním národních požadavků.

2.1 Doplňující požadavek upřesněný národní legislativou

Vydat ke dni zahájení provozování drážní dopravy vnitřní předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování drážní dopravy a způsob jejich ověřování, včetně systému pravidelného školení, vydávání a odnímání osvědčení strojvedoucího a změn údajů v něm uvedených a doby platnosti osvědčení strojvedoucího.

2.2 Účel

Naplnit podmínky národní legislativy z hlediska kompletního zajištění odborné způsobilosti všech zaměstnanců zúčastněných na provozování drážní dopravy a zároveň zajistit povinnosti týkající se osvědčení strojvedoucího a to včetně příslušných zápisů v něm.

Dalším cílem tohoto požadavku je zajistit provázanost národních předpisů (odkaz na vyhlášku 16 a vyhlášku 100 – příloha č. 4) a evropských právních předpisů týkajících se údajů zapisovaných v osvědčení strojvedoucího (směrnice 59 a dále rozhodnutí Komise 2010/17/ES a nařízení Komise (EU) č. 36/2010).

Účelem požadavku je prověření existence vydání a evidence údajů o osobách, kterým vydal dopravce osvědčení strojvedoucího, a způsob zpřístupnění NSA.

2.3 Vysvětlení

Požadavek vychází především z § 35 odst. 1 písm. b) zákona v návaznosti na přímo použitelný evropský právní předpis - Rozhodnutí Komise 2010/17/ES ze dne 29.10.2009 a Nařízení

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Změna č. 1

Komise (EU) č. 36/2010 ze dne 9.12.2009. Cílem tohoto požadavku je ověřit, zda dopravce vytvořil vnitřní předpis, který se zabývá kompletním zajištěním odborné způsobilosti osob, které se účastní provozování drážní dopravy. Tento národní požadavek pouze rozvádí požadavek nařízení 762 na systém zajišťování bezpečnosti uvedený v čl. 2.3 a 4.2 přílohy I citovaného nařízení. Pro splnění tohoto požadavku je potřeba vycházet z platné organizační struktury (viz čl. 2.3 přílohy I nařízení 762), která stanoví okruh osob, které se nějakým způsobem podílejí na provozování drážní dopravy. Pro tyto osoby je nutno stanovit rozsah odborné způsobilosti, tedy znalost právních předpisů, norem, vnitřních předpisů dopravce, dalších dokumentů, např. vnitřních předpisů provozovatele dráhy apod. V závislosti na rozsahu odborné způsobilosti a významnosti řešených úloh je potřeba všem zařazeným osobám (funkcím) stanovit způsob ověření znalostí a způsob a četnost pravidelného školení. Vhodné a přehledné je vytvoření tabulkového přehledu potřebných údajů pro danou osobu či funkci včetně uvedení základních zajišťovaných činností. V obecné části vnitřního předpisu je možné stanovit obecné podmínky pro získání, udržení a prohlubování příslušných znalostí odborné způsobilosti.

Při sestavování seznamu odborně způsobilých osob (funkcí), je potřeba zvlášť přihlížet k tomu, zda daná osoba (funkce) řeší úkoly spojené s provozováním drážní dopravy. Do tohoto okruhu určitě patří osoby (funkce), které se přímo plní úkoly spojené s provozováním drážní dopravy jako je např. dispečer, strojvedoucí nebo člen posunové čety. Osoby, které činnosti při provozování drážní dopravy přímo nevykonávají, ale bezprostředně řídí práci osob, které tuto činnost vykonávají nebo hospodaří s drážními vozidly či zajišťují obsluhu určených technických zařízení, musí mít také definovanou úroveň odborné způsobilosti (může se jednat např. o personalistu, mistra výroby, vedoucího provozu atp.). V souvislosti s naplněním národních požadavků je potřebné do okruhu odborně způsobilých osob zařadit i osoby, které šetří mimořádné události a dále osobu, která zajišťuje požadavky osoby odborně způsobilé dle § 27 zákona (v případě dopravců, kteří nemají sídlo na území ČR pak osoba, která odpovídá za plnění příslušných požadavků dle právního řádu členské země, která vydala licenci k provozování drážní dopravy).

Doprovce musí vnitřním předpisem stanovit, jakým způsobem je zajištěno vydávání, změna a odnímání osvědčení strojvedoucích včetně případné aktualizace údaje v něm, dále vnitřní předpis musí obsahovat ustanovení o nejdelší možné době platnosti osvědčení strojvedoucího a především o nejdelší možné době platnosti zvláštní odborné způsobilosti (dle § 46k odst. 1 zákona, nesmí lhůta pravidelného přezkoušení zvláštní odborné způsobilosti překročit 3 roky).

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Změna č. 1

V předpise je dále potřeba popsat, jakým způsobem se vyplňují údaje do osvědčení strojvedoucího, především pak do částí „3. Kategorie, 7. Kolejová vozidla, která je strojvedoucí oprávněn řídit, 8. Infrastruktura, na které je strojvedoucí oprávněn řídit“ dle jednotného vzoru osvědčení strojvedoucího dle přílohy II nařízení Komise (EU) č. 36/2010. Z údajů zapisovaných v osvědčení, je potřeba vyplnit příslušný rejstřík, který musí být zpřístupněn DÚ a DI. Struktura rejstříku vyplývá z rozhodnutí Komise 2010/17/ES a to včetně požadovaného datového formátu. Dopravce proto uvede, jakým způsobem je zajištěno vytvoření a aktualizace rejstříku vydaných osvědčení strojvedoucího a sdělí též přístupové údaje pro dálkový přístup (viz § 46r odst. 2 zákona).

Dopravce musí mít zpracován postup podle § 35 odst. 1 písm. a) vyhlášky 173, tedy evidenci prokazatelného seznámení s traťovými poměry na tratích a v dopravnách na tratích, kde strojvedoucí řídí drážní vozidla. Tento postup musí mj. zajistit i včasné seznámení se změnami stavebně-technického rázu, které jsou významné pro řízení drážního vozidla a dále musí zajistit, že dopravce má zaveden postup, kterým se ověří, zda je daný strojvedoucí seznámen se změnami stavebně-technického stavu ještě před uvedením drážního vozidla do pohybu.

2.4 Důkazy a jejich příklady:

- seznam osob (funkcí), které zajišťují provozování drážní dopravy a který vyplývá z organizačního řádu (viz požadavky čl. 2.3 a 4.2 přílohy č. I nařízení 762), viz též plnění požadavku čl. 17.8.1 tohoto MP;
- vnitřní předpis o odborné způsobilosti osob s uvedením obecných ustanovení pro získání a udržení odborné způsobilosti;
- vnitřní předpis či tabulkový přehled pracovních činností, potřebných znalostí, doby a četnosti pravidelného školení a ověření odborné způsobilosti pro jednotlivé osoby (funkce);
- vnitřní předpis o vyplňování údajů do osvědčení strojvedoucího včetně stanovení způsobu a formy zápisu údajů a doby platnosti osvědčení strojvedoucího;
- vzor rejstříku vydaných osvědčení, informace o způsobu jeho vedení a aktualizaci, přístupové údaje pro dálkový přístup;
- smlouva či dohoda s akreditovaným subjektem poskytujícím školení o zajištění školení;

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Změna č. 1

- systém evidence seznámení s traťovými poměry včetně popisu, jak je ověřován soulad evidence se skutečností a postup v případě zjištění nesrovnalostí mezi evidencí a faktickým stavem,
- proškolení strojvedoucího z návodu na obsluhu ETCS (např. obsah školení).

2.5 Odkazy, zdroje informací a další normy v platném znění:

- čl. 2.3 a 4.2 příloha č. I nařízení 762,
- příručka Agentury - Požadavky na systém zajišťování bezpečnosti v souvislosti s osvědčením o bezpečnosti nebo schválením z hlediska bezpečnosti,
- směrnice 59,
- rozhodnutí Komise 2010/17/ES,
- nařízení Komise (EU) č. 36/2010,
- příloha 4 vyhláška 100.

3.1 Doplnující požadavek upřesněný národní legislativou

Vydat ke dni zahájení provozování drážní dopravy vnitřní předpis o organizačním zajištění údržby drážních vozidel.

3.2 Účel

Splnit podmínky evropské a národní legislativy k zajištění údržby používaných drážních vozidel ve vazbě na jejich provozování.

3.3 Vysvětlení

Národní požadavek vychází z § 35 odst. 1 písm. c) zákona. Cílem tohoto požadavku je ověřit jakým způsobem dopravce zorganizoval zajištění údržby drážních vozidel, které používá při provozování drážní dopravy. Uvedený požadavek navazuje na požadavek čl. 5.2.2 přílohy I nařízení 762.

Všechna dopravcem používaná vozidla musí splňovat podmínky stanovené dle čl. 1 odst. 2 nařízení 779, tedy musí mít přidělen subjekt odpovědný za údržbu ve smyslu čl. 14 směrnice 798 a § 43b zákona. Údaje o ECM, společně s dalšími údaji, musí být zapsány v registru drážních vozidel nebo obdobné evidenci jiného členského státu.

Doprovce musí prokázat, jakým způsobem naplňuje příslušné podmínky, tedy jak má zajištěno, že vozidlo má přiděleno ECM a jak toto dopravce ověřuje, pokud není sám u tohoto vozidla ECM nebo nemá uzavřenu smlouvu o zajištění ECM na svá vlastní vozidla. Jedná se například

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Změna č. 1

o nákladní vozy provozované v režimu smlouvy AVV/GCU nebo vozidla najímaná (bez ohledu na formu pronájmu). Dopravce uvede, zda je u vozidel ECM zajištěno dodavatelsky nebo jej zajišťuje sám. U vozidel u kterých je dopravce jejich vlastníkem a/nebo provozovatelem anebo je má v dlouhodobém nájmu a fakticky vykonává funkci jejich držitele, mohou být tyto skutečnosti doloženy např. výpisem s registru drážních vozidel. Dopravce, pokud není sám ECM, by rovněž měl stanovit základní požadavky na obsah smluv, kterými se zajišťuje buď přímo výkon ECM, nebo určení jak bude ECM zajištěno včetně obecných požadavků na to, které funkce ECM a jak budou zajištěny.

Dopravce dále stanoví nezbytná technická kritéria provozuschopnosti pro jím provozovaná drážní vozidla, tedy maximální přípustné závady kdy je ještě možno vozidlo ponechat v provozu, nebo kdy už je nutné ho odstavit, popř. provozovat s omezením.

Stejně tak musí být jasně stanoveny postupy pro předávání informací o probězích vozidel do předepsané údržby mezi ECM a dopravcem, aby bylo systémově zajištěno dodržování požadavku kap 4.2.2.5.2. nařízení 773 (TSI-OPE).

3.4 Důkazy a jejich příklady:

- seznam drážních vozidel (viz příloha 13) nebo výpis z registru drážních vozidel minimálně s údaji o držiteli a ECM;
- vnitřní předpis o provozování drážních vozidel a organizačním zajištění jejich údržby;
- osvědčení o shodě subjektu odpovědného za údržbu a osvědčení o shodě pro funkce údržby;
- smlouva o zajištění ECM včetně zajištění funkcí údržby;
- požadavky na dokumentaci a obsah smluv o zajištění funkcí ECM a funkcí údržby;
- postup pro ověření, zda dané vozidlo má či nemá přidělen ECM včetně stanovení odpovědnosti za toto ověření;
- soupis technických kritérií provozuschopnosti drážních vozidel.

3.5 Odkazy, zdroje informací a další normy v platném znění:

- nařízení 779;
- Smlouva AVV/GCU, viz <https://gcubureau.org/>

4.1 Doplnující požadavek upřesněný národní legislativou

Zajistit, aby drážní dopravu prováděly osoby, které jsou zdravotně a odborně způsobilé.

4.2 Účel

Naplnit podmínky národní legislativy z hlediska kompletního zajištění odborné a zdravotní způsobilosti všech zaměstnanců zúčastněných na provozování drážní dopravy.

4.3 Vysvětlení

Požadavek vychází z § 35 odst. 1 písm. e) zákona. Cílem tohoto požadavku je ověřit, zda dopravce vytvořil vnitřní předpis, který se zabývá zajištěním odborné a zdravotní způsobilosti osob, které se účastní provozování drážní dopravy.

Problematika odborné způsobilosti je podrobně vysvětlena v příloze 12 požadavku 2 tohoto MP. Tato část vysvětlení se dále zabývá pouze zdravotní způsobilostí. V mezinárodní dopravě je problematika řešena v TSI OPE.

Zdravotní způsobilost musí být dopravcem stanovena pro příslušný okruh osob, které se nějakým způsobem podílejí na provozování drážní dopravy. V příslušné dokumentaci musí být stanoveno, kdo odpovídá za řízení zdravotní způsobilosti, tzn. kdo je odpovědný za aktuálnost dokumentace, jakým způsobem je zajištěno předávání informací o tom, kdo je a není zdravotně způsobilý pro výkon pracovních činností. Dále musí být stanoveno, které zdravotnické zařízení poskytuje výkon pracovně-lékařských služeb. Vhodné je též uvést vzor posudku o zdravotní způsobilosti (viz lékařský posudek o zdravotní způsobilosti pro dopravce a lékaře - doporučený vzor formuláře, odkaz - <https://ducr.cz/potrebuji-si-vyridit/rizeni-draznich-vozidel/licence-strojvedouciho/>) s vymezením příslušných kategorií dle § 2 vyhlášky 260 a platnost posudku dle § 13 vyhlášky 260. V případě strojvedoucích s licenci strojvedoucího vydanou jiným členským státem musí být uvedeno, podle jakých právních předpisů se při posuzování zdravotní způsobilosti postupuje.

Problematika řešení zdravotní způsobilosti může být součástí řešení odborné způsobilosti.

4.4 Důkazy a jejich příklady:

- seznam osob (funkcí), které zajišťují provozování drážní dopravy, a který vyplývá z organizačního řádu (viz požadavky čl. 2.3 a 4.2 přílohy č. I nařízení 762) s určením příslušných kategorií dle § 2 vyhlášky 260, popř. doplněný maximálními lhůtami platnosti posudků dle § 13 vyhlášky 260;

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Změna č. 1

- vnitřní předpis o zdravotní způsobilosti osob s uvedením obecných ustanovení pro získání a udržení zdravotní způsobilosti a organizaci řízení zdravotní způsobilosti (způsob předávání informací v rámci organizace);
- vzor posudku o zdravotní způsobilosti (viz lékařský posudek o zdravotní způsobilosti pro dopravce a lékaře - doporučený vzor formuláře, odkaz - <https://ducr.cz/potrebuji-si-vyridit/rizeni-draznich-vozidel/licence-strojvedouciho/>).

4.5 Odkazy, zdroje informací a další normy v platném znění:

- vyhláška 260;
- směrnice 59;
- nařízení 773;
- zákon 373/2011 Sb., o specifických zdravotních službách, v platném znění;
- vyhláška 79/2013 Sb., o provedení některých ustanovení zákona č. 373/2011 Sb., o specifických zdravotních službách, (vyhláška o pracovně lékařských službách a některých druzích posudkové péče), v platném znění.

5.1 Doplnující požadavek upřesněný národní legislativou

Přijmout nezbytná opatření k odstranění či jinému usměrnění jemu známého bezpečnostního rizika vyplývajícího z konstrukční či technické závady drážního vozidla nebo jiného technického zařízení sloužícího k zabezpečení provozování drážní dopravy a toto riziko oznámit osobám, které mohou přispět k odstranění či jinému usměrnění tohoto bezpečnostního rizika.

5.2 Účel

Účelem tohoto požadavku je jednak určit jaká opatření dopravce přijal ke známým bezpečnostním rizikům a jednak zprostředkovat informaci o přijatých opatřeních vůči dalším osobám v železničním sektoru, které mohou např. nově zjištěné riziko usměrnit či odstranit. To se týká i situací, kdy dopravce např. nemá možnost usměrnit či odstranit existující riziko pouze sám.

5.3 Vysvětlení

Požadavek vychází z § 35 odst. 2 písm. k) zákona, a bezprostředně navazuje na požadavek čl. 3.1.1 přílohy I nařízení 762. V souladu s tímto požadavkem dopravce musí identifikovat a vytvořit organizační a technická rizika relevantní pro druh a rozsah činností dopravce. Tato rizika musí zahrnovat rizika plynoucí z lidských a organizačních faktorů, jako jsou pracovní

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Změna č. 1

zátěž, organizace práce, únava nebo vhodnost postupů, a z činností jiných zúčastněných stran, přičemž tato identifikovaná rizika musí též zohlednit specifika národního prostředí (např. v provozní oblasti se jedná o rizika spojená s líniovým vlakovým zabezpečovačem, využíváním vlakových rádiových systémů třídy B dle TSI CCS, viz prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1695 atp.).

Naplnění tohoto požadavku může být součástí dokumentace SMS, proto je nutné na něj v části plnění národních požadavků prostřednictvím mapovací tabulky poukázat. Identifikovaná národní bezpečnostní rizika mohou být uvedena též v samostatném dokumentu.

V souladu s požadavkem čl. 4.4 přílohy I nařízení 762 je nutné též popsat národní komunikační kanály, kterými dochází k výměně bezpečnostně významných informací mezi zúčastněnými subjekty, tedy například mezi dopravcem a provozovatelem dráhy, dopravcem a ECM a mezi dopravci navzájem.

V České republice aktuálně neexistuje jednotná platforma pro vzájemné sdílení bezpečnostně významných informací o bezpečnostních rizicích apod. V současné době je možné sdílet bezpečnostní rizika mezi dopravci a provozovatelem dráhy SŽ prostřednictvím „**Portálu provozování dráhy**“.

Na evropské úrovni již je za tímto účelem zřízen nástroj SAIT (Safety Alerts) viz <https://webgate.ec.europa.eu/multisite/safetyalerts>.

Doporučujeme sledovat bezpečnostní systém informační vytvořený NSA SK, viz <http://drahy.nsat.sk/bezpecnost-na-zeleznicnych-specialnych-a-lanovych-drahach/bezpecnostny-informacny-system/>.

5.4 Důkazy a jejich příklady:

- odkaz na seznam nebezpečí nebo identifikovaných rizik včetně uvedení metod posuzování, viz bod 3.1.1 mapovací tabulky části SMS;
- seznam nebezpečí nebo rizik specifických pro národní oblast (může být součástí jednoho seznamu, viz odrážka výše);
- postup sdělování výsledků posuzování rizik zaměstnancům a případně ilustrační příklad takového sdělení nebo seznámení;
- soupis využívaných komunikačních kanálů pro sdělování bezpečnostně významných informací vůči třetím stranám a případně konkrétní důkazy o tom, jak byly předávány

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Změna č. 1

a využívány tyto komunikační kanály pro vzájemné sdílení bezpečnostně významných informací.

5.5 Odkazy, zdroje informací a další normy v platném znění:

- příručka Agentury - Požadavky na systém zajišťování bezpečnosti v souvislosti s osvědčením o bezpečnosti nebo schválením z hlediska bezpečnosti;
- norma ISO 31010:2019 Management rizik – Techniky posuzování rizik.
- norma ISO 31000:2018 Management rizik – Směrnice,
- požadavek 4.4 přílohy I nařízení 762,
- čl. 4 nařízení 1078.

6.1 Doplnující požadavek upřesněný národní legislativou

Zajistit, aby neprodleně po:

1. zahájení řízení drážního vozidla strojvedoucím na takové dráze byly jejímu provozovateli v elektronické podobě a způsobem stanoveným v prohlášení o dráze oznámeny okamžik zahájení řízení drážního vozidla, číslo licence strojvedoucího a evropské číslo vozidla,

2. ukončení řízení drážního vozidla strojvedoucím na takové dráze byly jejímu provozovateli v elektronické podobě a způsobem stanoveným v prohlášení o dráze oznámeny okamžik ukončení řízení drážního vozidla, číslo licence strojvedoucího a evropské číslo vozidla.

3. Doložit postup, jakým způsobem je zabezpečeno dodržování zákonného požadavku ve smyslu hlavy III a IV nařízení vlády č. 589/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

6.2 Účel

Zajistit plnění specifických národních požadavků souvisejících s monitoringem licencí strojvedoucích.

6.3 Vysvětlení

V §35 odst. 2 písm. p) zákon ukládá dopravci odeslat elektronickou cestou provozovateli dráhy informaci o době zahájení a ukončení doby řízení drážního vozidla strojvedoucím. Z toho důvodu je nutné u dopravce zajistit vytvoření podmínek pro plnění této zákonné povinnosti, tedy určit odpovědnou osobu a postup, kterým se odeslání této informace zajistí. Není naopak potřebné specifikovat technické požadavky nebo prostředky pro předávání těchto dat, protože specifikace technických požadavků na předání této informace má být obsahem prohlášení o dráze nebo ujednání mezi dopravcem a provozovatele dráhy.

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Změna č. 1

Ke třetímu bodu tohoto požadavku dopravce uvede, jak rozpracoval požadavky Nařízení vlády č. 589/2006Sb., (rozvržení pracovní doby strojvedoucích a posunovačů, případně jiných provozních zaměstnanců, přestávky na jídlo a oddech, nepřetržitý odpočinek mezi dvěma směnami, nepřetržitý odpočinek v týdnu, atd.). Zároveň musí být zřejmé, kdo odpovídá za zajištění předmětných záležitostí u dopravce a jak se postupuje v případě zjištění nesouladu s těmito požadavky (např. kdo řeší vystřídání strojvedoucího v případě, že dojde ke zpoždění vlaku a naplnění maximální doby řízení drážního vozidla).

6.4 Důkazy a jejich příklady:

- postup, který stanoví kdo je zodpovědný za odeslání dat o začátku a konci doby řízení strojvedoucího;
- popis pracovní činnosti odborně způsobilého zaměstnance dopravce, kde je výslovně uvedeno, že je odpovědný za odeslání potřebných informací;
- předpis o organizaci pracovní doby, turnusový řád nebo podobný dokument řešící sestavu směn zaměstnanců zúčastněných na provozování drážní dopravy, na které se vztahuje nařízení 589/2006 Sb.;
- postup, který stanoví kdo je zodpovědný za průběžné sledování a přijetí případných opatření v souvislosti s dosažením limitů stanovených nařízením 589/2006 Sb. pro zaměstnance zúčastněné na provozování drážní dopravy.

7.1 Doplnující požadavek upřesněný národní legislativou

Na dráze celostátní nebo regionální smí dopravce provozovat pouze schválená drážní vozidla podle tohoto požadavku.

7.2 Účel

Ověřit, zda předložená dopravcem navržená drážní vozidla jsou pro daný typ provozu schválena.

7.3 Vysvětlení

Požadavek vychází z § 43 zákona. Cílem požadavku je ověřit, zda dopravcem uvažovaná (provozovaná) vozidla jsou pro provoz v Česku schválena. V praxi se ověřuje pouze shoda z hlediska schváleného typu (bez ohledu na způsob jejich schválení) a předpokládaného druhu provozované drážní dopravy a druhu dráhy. Způsoby schválení stanoví zákon o dráhách popř. evropské právní předpisy, vozidla schválená pro provoz před účinností aktuálního znění zákona

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI
Změna č. 1

o dráhách jsou řešena dle přechodného ustanovení zákona č. 426/2021 Sb., část II., bod 3 (zákon, kterým se novelizuje zákon o dráhách č. 266/1994 Sb.).

7.4 Důkazy a jejich příklady:

- seznam předpokládaných provozovaných drážních vozidel (viz příloha 13 tohoto MP).

8.1 Doplnující požadavek upřesněný národní legislativou

Školení zaměstnanců dopravce provozující drážní dopravu na dráze celostátní nebo regionální.

8.2 Účel

Ověřit, kdo zajišťuje školení zaměstnanců dopravce, kteří jsou zúčastněni na provozování drážní dopravy na dráhách celostátních a regionálních a zároveň ověřit, jak je školení dokladováno.

8.3 Vysvětlení

Pro strojvedoucí, členy doprovodu vlaku a jiné zaměstnance, které dopravce určí jakožto osoby mající rozhodující vliv na bezpečnost provozování drážní dopravy v rámci požadavků 2 a 4 přílohy 12 tohoto MP, musí být zajištěno pravidelné školení. Daný požadavek je uveden v § 46s zákona. Cílem tohoto požadavku je ověřit, kdo zajišťuje toto školení a jaký je jeho obsah/četnost.

Doprovce proto v předpise pro zajištění odborné způsobilosti uvede, jakým způsobem tato školení zajišťuje v rámci své vlastní činnosti a kým, přičemž požadavky na osoby, které školení budou provádět, by měly odpovídat požadavkům uvedeným v § 46s odst. 3 písm. b) zákona. Protože je možné zajišťovat školení též prostřednictvím akreditovaných osob, tak v tomto případě dopravce prokáže, zda má takové školení zajištěno při splnění požadavků daných jeho vlastními předpisy pro odbornou způsobilost.

Doprovce dále doloží příklad nebo vzor osvědčení o provedeném školení v souvislosti s požadavky § 46s odst. 7 zákona.

8.4 Důkazy a jejich příklady:

- seznam osob (funkcí), které zajišťují provozování drážní dopravy, a který vyplývá z organizačního řádu (viz požadavky čl. 2.3 a čl. 4.2 přílohy I nařízení 762) – požadavek je shodný s požadavkem 2 přílohy 12 tohoto MP;

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Změna č. 1

- vnitřní předpis o odborné způsobilosti osob s uvedením ustanovení pro udržení odborné způsobilosti a o zajištění pravidelného školení včetně požadavků na osoby, které zajišťují školení;
- vnitřní předpis či tabulkový přehled doby/četnosti a obsahu pravidelného školení včetně požadavků na osoby, které zajišťují školení (roční plán školení na následující rok);
- kritéria pro osoby, které školení vykonávají, a která by měla v případě zajištění školení vlastními osobami odpovídat požadavkům uvedeným v § 46s odst. 3 písm. b) zákona;
- smlouva s akreditovanou osobou, která zajišťuje školení zaměstnanců včetně přehledu doby a četnosti pravidelného školení, pokud toto není navázáno na předpisy dopravce;
- vzor osvědčení o provedeném školení popř. osvědčení (doklad) o již provedeném školení (záznam/záznam o školení/výcviku).

9.1 Doplnující požadavek upřesněný národní legislativou

Dopravce smí při provozování drážní dopravy provozovat pouze určené technické zařízení, k němuž byl vydán průkaz způsobilosti a které splňuje podmínky pro konstrukci, výrobu a provoz určených technických zařízení; to neplatí, jde-li o zařízení, které je prvkem interoperability, k němuž bylo vydáno ES prohlášení o shodě nebo vhodnosti pro použití, nebo subsystémem, k němuž bylo vydáno ES prohlášení o ověření.

9.2 Účel

Účelem tohoto požadavku je zajistit, aby byly dodrženy národní požadavky pro bezpečný provoz určených technických zařízení a prokázat, že dopravce má stanoveny postupy, které prokáží dodržení těchto požadavků. Jedná se především o požadavky, které vyplývají z § 47 zákona a vyhlášky 100.

9.3 Vysvětlení

Pro provozování drážní dopravy se smějí používat pouze taková určená technická zařízení, která mají vydán průkaz způsobilosti, mají provedeny pravidelné revize, prohlídky a zkoušky a jsou správně obsluhovány a udržovány. Určená technická zařízení, která jsou součástí drážních vozidel, musí být řešena společně s výkonem ECM, za dodržení veškerých opatření je však odpovědný jejich provozovatel a proto musí určit, jak budou zajištěny národní požadavky ve vztahu k těmto zařízením.

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Změna č. 1

Dopravce za tímto účelem doloží postup, kterým bude zajištěno provádění pravidelných kontrol, revizí, prohlídek a zkoušek uvedených zařízení. Takový postup může být i součástí smluv o poskytování služeb ECM popř. může být ECM pověřen zajištěním takových činností. Součástí těchto postupů musí být i způsob ověření kvalifikace oprávněné osoby provádějící revize, prohlídky a zkoušky určeného technického zařízení a uložení dokumentace od určených technických zařízení včetně odpovědné osoby za její uchování a vedení.

Z hlediska obsluhy určených technických zařízení musí být určen postup, jakým se řídí kvalifikace obsluhy těchto zařízení ve smyslu § 8 vyhlášky 100 a jak je o tom vedena evidence. V případě kvalifikace osob při činnostech na elektrickém určeném technickém zařízení musí být splněny požadavky přílohy 4 vyhlášky 100. Tato část národních požadavků může zpracována jako součást požadavků na odbornou způsobilost pro zaměstnance, které dopravce určí jakožto osoby mající rozhodující vliv na bezpečnost provozování drážní dopravy v rámci požadavků 2 a 4 přílohy 12 tohoto MP.

9.4 Důkazy a jejich příklady:

- postup (vnitřní předpis) o zajištění požadavků pro provádění pravidelných kontrol, revizí, prohlídek a zkoušek určených technických zařízení;
- postup (vnitřní předpis) o ověření kvalifikace oprávněné osoby provádějící revize, prohlídky a zkoušky určeného technického zařízení a o zajištění uložení dokumentace od určených technických zařízení vč. určení odpovědné osoby za její uchování a vedení;
- seznam osob (funkcí), které zajišťují provozování drážní dopravy, a který vyplývá z organizačního řádu (viz požadavky čl. 2.3 a čl. 4.2 přílohy I nařízení 762) – požadavek je shodný s požadavkem 2 přílohy 12 tohoto MP s uvedením elektrotechnické kvalifikace dle přílohy 4 vyhlášky 100;
- vnitřní předpis o odborné způsobilosti osob s uvedením ustanovení pro získání a udržení odborné způsobilosti ve vztahu k určeným technickým zařízením včetně elektrotechnické způsobilosti.

9.5 Odkazy, zdroje informací a další normy v platném znění:

- vyhláška 100;
- ČSN EN 50110-1 Obsluha a práce na elektrických zařízeních.

10.1 Doplnující požadavek upřesněný národní legislativou

Povinnosti dopravce při vzniku mimořádné události.

10.2 Účel

Každý dopravce musí mít stanoveny postupy pro řešení mimořádných událostí, cílem požadavku je ověřit, zda tyto postupy pokrývají povinnosti uložené v § 49 zákona a ve vyhlášce 376.

10.3 Vysvětlení

Národní požadavky navazují na požadavky čl. 5.5 a čl. 7.1 přílohy I nařízení 762. Kromě zajištění povinností určených zákonem musí dopravce ve svých postupech určit, jak ohlašovací pracoviště, tak určit osoby, které provedou zajištění místa vzniku mimořádné události a následné šetření příčin vzniku mimořádné události. Součástí postupů musí být nejen určení uvedených povinností, ale také popis procesu jak odstraňovat vzniklé nedostatky a příčiny vedoucí k mimořádným událostem, tedy jak a kým se stanovují nápravná opatření a kdo odpovídá za jejich splnění. V dokumentaci se také uvede postup, jak dopravce řeší a zpracovává podněty zaslané DÚ, které se týkají bezpečnosti (např. opatření k vydaným bezpečnostním doporučením) nebo DI, viz též čl. 7.1.2 přílohy I nařízení 762. Dopravce také stanoví rozsah odborné způsobilosti pro osoby pověřené k šetření mimořádných událostí.

Za účelem snadného kontaktování ohlašovacího pracoviště dopravce zpracuje ohlašovací rozvrh, který musí být vyvěšen na místech, odkud se řídí provozování drážní dopravy, který obsahuje nejdůležitější kontaktní údaje pro ohlašovací pracoviště dopravce, způsob spojení nebo kontaktní údaje ohlašovacího pracoviště provozovatele dráhy, kontaktní údaje pověřené osoby šetřením mimořádných událostí a kontakty na tísňové linky integrovaného záchranného systému.

V případě vzniku mimořádné události, kdy na drážním vozidle vznikne násilné poškození (podezření na násilné poškození), nebo bude mimořádná událost v přímé souvislosti s technickým stavem drážního vozidla, zajistí dopravce (držitel) informování zástupce vlastníka vozu a zástupce subjektu odpovědného za údržbu daného vozidla (ECM). Jedná se nutný požadavek pro správnou činnost ECM dle přílohy II části I odst. 3.2 a 7.4 písm. e) a dále části II odst. 5 písm. a) nařízení 779.

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI
Změna č. 1

10.4 Důkazy a jejich příklady:

- postup (vnitřní předpis) o způsobu ohlašování a šetření mimořádných událostí;
- doklad o stanovení odborné způsobilosti osob, které provádí zajištění místa vzniku mimořádné události a provádí její šetření včetně systému pravidelného školení těchto osob;
- postup pro odstraňování zjištěných nedostatků a příčin vzniku mimořádných událostí včetně způsobu a odpovědnosti za návrh opatření pro předcházení mimořádným událostem a jejich následného provedení;
- vzor ohlašovacího rozvrhu včetně opatření pro udržení jeho aktuálnosti, tzn. lhůtu pro aktualizaci včetně stanovení odpovědné osoby za provedení aktualizace.

10.5 Odkazy, zdroje informací a další normy v platném znění:

- vyhláška 376,
- nařízení 779
- nařízení 762

11.1 Doplnující požadavek upřesněný národní legislativou

K zajištění činností (použití drážního vozidla, řízení drážního vozidla, sestavení a brzdění vlaku, doprovodu vlaku, označování drážních vozidel návěstmi) a pro stanovení odborné způsobilosti osob zúčastněných na provozování drážní dopravy, vykonávají-li tyto činnosti zaměstnanci dopravce, slouží jednotné technologické postupy obsažené ve vnitřních předpisech dopravce.

11.2 Účel

Každý dopravce musí na základě legislativního požadavku daného v § 33 odst. 2 vyhlášky 173 vytvořit jednotné technologické postupy pro vybrané činnosti při provozování drážní dopravy a tyto postupy zpracovat jako součást národních požadavků na systém zajišťování bezpečnosti.

11.3 Vysvětlení

Výše uvedené národní požadavky navazují na zpracování jednotných technologických postupů a mají přímou provázanost na přílohu I nařízení 762. Konkrétně se jedná o požadavky článků: 2.3.2, 4.2.1, 4.2.2, 5.1.1, 5.1.2, 5.1.3, 5.1.5 a 5.2.5 uvedené přílohy I. Další požadavky především technickoprovozního charakteru navíc souvisí s požadavky TSI-OPE. Jedná se především o tyto části: 2.2, 4.2.1.2, 4.2.1.3, 4.2.1.5 a dodatek C, 4.2.3.4.4, dodatky A, B, D a H,

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Změna č. 1

vč. základních provozních zásad 1-6 dle TSI-OPE. **Upozorňujeme, že zde uvedený výčet bodů v TSI-OPE nelze chápat jako výčet úplný!**

Některé požadavky plynoucí především z TSI OPE jsou v Česku obsahem pokynů (předpisů) pro provozování drážní dopravy, ke kterým je dopravce smluvně zavázán ve smlouvě o provozování drážní dopravy na dráze, vydaných provozovateli dráhy (manažery infrastruktury), tyto požadavky není nutno samostatně znovu zpracovávat, stačí se na ně v dokumentaci pouze odvolat.

V části použití a řízení drážních vozidel je nutné uvést požadavky stanovené dopravcem s ohledem na technické parametry vozidel z hlediska dovolené zátěže, namáhání tažného a narážecího ústrojí, přechodnosti drážních vozidel apod. Je potřebné stanovit také to, kdo je odpovědný za zajištění porovnání parametrů vlaku s parametry infrastruktury. Ve vztahu k doprovodu vlaku je potřebné stanovit jak odpovědnost za provedení konkrétních úkonů (např. označení vlaku návěstmi, zajištění bezpečného nástupu a výstupu osob, stanovit úkony potřebné před odjezdem vlaku), tak je potřebné stanovit podmínky pro obsazování vlaků doprovodem, podmínky pro přítomnost osob v kabině strojvedoucího nebo jiných služebních prostorách apod. Součástí těchto technologických postupů musí být také zohlednění specifických požadavků provozovatele dráhy, které klade na dopravce prostřednictvím jím vydaných pokynů (předpisů) pro organizování drážní dopravy. V praxi se např. u provozovatele dráhy „Správa železnic, s. o.“ jedná o postup, jak jsou zajišťována hnací vozidla proti ujetí, jaké postupy má stanoven dopravce pro prohlídku vlaku a úkony před odjezdem vlaku, postup jak a kým je určen vedoucí posunové čety apod. Do této části taktéž patří postupy pro zajištění vzájemné komunikace mezi dopravcem a provozovatelem dráhy při operativním řízení drážní dopravy včetně řešení provozních mimořádností.

Doprovodce dále musí prokázat splnění národních požadavků zpracováním technologického postupu (předpisu) pro sestavu a brzdění vlaků (např. předpis o brzdách) vč. stanovení příslušných formulářů nebo postupů pro ověření dostatečného účinku brzdění a příslušných záznamů. V postupech ve věci brzdění je potřebné zohlednit taktéž řazení vozů vystrojených zdržemi typu LL a v případě, že dopravce bude pro zajišťování souprav využívat metodu podle zádržné síly ruční brzdy též postupy pro stanovení potřebné a skutečné zádržné síly.

Problematiku stanovení a řízení odborné způsobilosti podrobně řeší a vysvětlují požadavky 2 a 4 přílohy 12 tohoto MP.

11.4 Důkazy a jejich příklady:

- soupis vztažných právních a jiných předpisů s uvedením předpisů provozovatele dráhy;
- předpis o brzdách včetně používaných formulářů a vysvětlení používaných zkratk a značek na drážních vozidlech;
- předpis o provozování drážní dopravy a operativním řízení včetně případně používaných formulářů.

11.5 Odkazy, zdroje informací a další normy v platném znění:

- vyhláška 173;
- nařízení 779;
- nařízení Komise (EU) č. 1305/2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Využití telematiky v nákladní dopravě“ (TSI-TAF);
- nařízení Komise (EU) č. 454/2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ (TSI-TAP);
- vyhlášky UIC 544-1, UIC 241;
- příručka UIC SET-07.

12.1 Doplnující požadavek upřesněný národní legislativou

Dokladovat ustanovení, která ukládá Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (dále jen „RID“).

12.2 Účel

Každý dopravce, který v rámci své činnosti bude přepravovat nebezpečné věci (tato skutečnost se uvede v on-line žádosti o vydání JOB, včetně tříd nebezpečných věcí dle pododdílu čl. 2.1.1.1 RID, které dopravce bude nebo zamýšlí přepravovat), musí splnit podmínky RID.

12.3 Vysvětlení

RID ukládá dopravci, který se zabývá přepravou nebezpečných věcí, povinnost zajistit plnění ustanovení dle pododdílu 1.4.2.2 RID, mezi které patří vypracovat pro tyto přepravy vnitřní směrnici, pro přepravu vysoce rizikových nebezpečných věcí bezpečnostní plán a mít zajištěného bezpečnostního poradce. Dopravce za tímto účelem zpracuje popsané dokumenty. Součástí těchto dokumentů musí být i uvedení aktuálních kontaktních údajů a způsob jejich aktualizace včetně odpovědné osoby.

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Změna č. 1

Pokud dopravce chce provozovat přepravu nebezpečných věcí, je potřeba zohlednit také s tím spojená bezpečnostní rizika a tato rizika vyhodnotit v rámci předloženého seznamu rizik. Požadavek na tento seznam rizik je součástí požadavků na systém zajišťování bezpečnosti dle čl. 3.1.1.1 přílohy I nařízení 762.

V případě bezpečnostního poradce je potřebné doložit doklad o jeho jmenování a osvědčení o jeho odborné způsobilosti. Tento doklad může být vydán kterýmkoli členským státem EU.

Z praktického pohledu je také potřebné, zejména v případě zahraničních dopravců, je vhodné též zajistit, jak budou povinnosti naplňovány s ohledem na jazyk bezpečnostního poradce.

12.4 Důkazy a jejich příklady:

- zpracovaný seznam rizik při přepravách nebezpečného zboží jako součást seznamu dalších rizik předkládaných v rámci čl. 3.1.1.1 přílohy I nařízení 762;
- písemné pokyny pro pomoc v krizových situacích, které mohou nastat během přepravy;
- u zahraničních dopravců musí být tyto dokumenty doloženy v českém jazyce s ověřeným úředním překladem.
- schopnost bezpečnostního poradce, poradců komunikovat v českém jazyce se zaměstnanci, případně s odbornými orgány pro přepravu nebezpečných věcí v případě plnění svých povinností bezpečnostního poradce, poradců v České republice;
- interní předpisy s povinnostmi dopravce jako účastníka přepravy nebezpečných věcí jak je uvedeno v pododdílu 1.4.2.2 RID;
- bezpečnostní plán, pododdíl 1.10.3.2 RID pro dopravce podílející se na přepravě vysoce rizikových nebezpečných věcí;
- jmenování jednoho nebo více bezpečnostních poradců, jak je uvedeno v pododdílu 1.8.3.1 RID;
- osvědčení o odborné způsobilosti bezpečnostního poradce (bezpečnostních poradců) pro přepravu nebezpečných věcí po železnici, jak je uvedeno v pododdílu 1.8.3.7 RID;
- zajištění hlášení o nehodách a mimořádných událostech při přepravě nebezpečných věcí, oddíl 1.8.5 RID.

12.5 Odkazy, zdroje informací a další normy v platném znění:

- nařízení vlády 1/2000 Sb. o železničním přepravním řádu;
- Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ve znění podle pozměňovacího protokolu podepsaného na Valném shromáždění Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF) v dubnu 1999 ve Vilniusu (tzv. COTIF 99)

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Změna č. 1

– vyhlášena pod č. 8/1985 Sb., ve znění pozdějších předpisů a publikována je ve Sbírce mezinárodních smluv č. 49/2006, částka 26;

- Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID), který je Přípojkem C k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF).

13.1 Doplnující požadavek upřesněný národní legislativou (jen osobní drážní doprava)

Zajišťování bezpečnosti cestujících v osobní drážní dopravě.

13.2 Účel

Dopravce provozující osobní drážní dopravu musí ve svých technologických postupech zajistit bezpečnost cestujících. Tyto postupy by měly vycházet z identifikovaných rizik při zajišťování osobní dopravy.

13.3 Vysvětlení

Osobní doprava s ohledem na vyšší míru rizik ve vztahu k cestujícím vyžaduje zpracování samostatných opatření, která se týkají zajištění bezpečnosti cestujících. V praxi se jedná zejména o zpracování postupů, které se týkají nejvýznamnějších identifikovaných rizik, což je nástup a výstup cestujících, úkony spojené s přípravou vlaku před odjezdem a vlastní odjezd vlaku, problematika otvírání a zavírání centrálně uzavíraných dveří a problematika souprav vozidel s otvíratelnými okny či otevřenými plošinami pro nástup a výstup.

Pokud dopravce bude provozovat osobní dopravu, zohlední také s tím spojená bezpečnostní rizika a tato rizika vyhodnotí v rámci předloženého seznamu rizik. Požadavek na tento seznam rizik je součástí požadavků na systém zajišťování bezpečnosti dle čl. 3.1.1.1 přílohy I nařízení 762.

Dopravcem stanovené postupy mohou být stanoveny jako samostatné pokyny nebo mohou být součástí technologických postupů (předpisů) vydaných v souladu s regulačním požadavkem 11 přílohy 12 tohoto MP. Při zpracování technologických postupů je potřebné taktéž případně zpracovat specifické požadavky provozovatele dráhy, které klade na dopravce prostřednictvím jím vydaných pokynů (předpisů) pro organizování osobní drážní dopravy.

Dopravce taktéž stanoví organizační podmínky pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2021/782, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě (dále jen „nařízení 782“) a nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, o technických specifikacích

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Změna č. 1

pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (dále jen „TSI-PRM“).

13.4 Důkazy a jejich příklady:

- zpracovaný seznam rizik při provozování osobní dopravy jako součást seznamu dalších rizik předkládaných v rámci čl. 3.1.1.1 přílohy I nařízení 762;
- technologické postupy pro provozování osobní dopravy;
- návěsti a způsob jejich použití závazných pro členy doprovodu vlaku při jeho výpravě a/nebo jízdě včetně postupů pro zastavování vlaku v zastávkách, kde vlak zastavuje pouze na znamení nebo vyžádání.

13.5 Odkazy, zdroje informací a další normy v platném znění:

- nařízení 782;
- nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace;
- Vyhláška 175/2000 Sb. o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, ve znění pozdějších předpisů.

14.1 Doplnující požadavek upřesněný národní legislativou

Zabezpečit před lékařskou první pomocí v případě nehody.

14.2 Účel

Zajištění před lékařské první pomoci je nezbytnou podmínkou provozování drážní dopravy s ohledem na množství situací, při kterých může dojít ke vzniku zranění.

14.3 Vysvětlení

Národní požadavek týkající se zajištění před lékařské první pomoci vyplývá z ustanovení §75 vyhlášky 173, který ukládá dopravci zajistit podmínky pro poskytnutí první pomoci formou zajištění zdravotnické brašny, formou spojení s integrovaným záchranným systémem a proškolením zaměstnanců. Požadavek na vybavení a umístění zdravotnické brašny je regulován legislativou včetně dodržení lhůt expirace.

Dopravce v rámci plnění tohoto požadavku uvede, jak naplňuje uvedené požadavky, tzn. kolik zdravotnických brašen a kde je umístěno na vlacích pro přepravu cestujících, popř. stanoví požadavky na počet a umístění zdravotnických brašen (tyto mohou být součástí výbavy

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Změna č. 1

drážního vozidla), dále stanoví způsob ověření úplnosti a kontrolu doby expirace obsahu zdravotních brašen a v kvalifikačních požadavcích pro členy vlakového doprovodu stanoví požadavek na četnost a obsah školení znalostí pro poskytování první pomoci. Dopravce zároveň určí, jakým způsobem je zajištěno spojení se zdravotní záchrannou službou.

Požadavek na stanovení znalosti (četnost i obsah) poskytování první pomoci a zajištění spojení se zdravotní záchrannou službou se týká všech dopravců.

Dopravcem stanovené postupy mohou být stanoveny jako samostatné pokyny nebo mohou být součástí technologických postupů (předpisů) vydaných v souladu s požadavky 2, 4 nebo 11 přílohy 12 tohoto MP.

14.4 Důkazy a jejich příklady:

- postup pro stanovení počtu a místa uložení zdravotnických brašen včetně stanovení odpovědnosti za ověření úplnosti obsahu a kontrolu doby expirace zdravotnického materiálu;
- určení a označení míst, kde je uložena zdravotnická brašna;
- postup jakým je zajištěno spojení se zdravotnickou záchrannou službou (integrováným záchranným systémem).

14.5 Odkazy, zdroje informací a další normy v platném znění:

- nařízení 782;
- § 75 vyhláška 173;
- příloha č. 14 část B vyhláška 341/2014 Sb., ve znění pozdějších předpisů – lékárnička velikost III,
- §11 odst. 2 písm. a) zákon o zdravotních službách č. 372/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

15.1 Doplnující požadavek upřesněný národní legislativou (jen veřejná drážní osobní doprava)

V případě vážné nehody na dráze celostátní nebo regionální ve veřejné drážní osobní dopravě poskytnout pomoc osobám s újmou na zdraví nebo majetku při vyřizování stížností podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího práva a povinnosti cestujících v železniční přepravě a zajistit poskytnutí psychologické podpory uvedeným osobám a osobám jim blízkým.

15.2 Účel

V souvislosti se vznikem mimořádné události v kategorii vážná nehoda (viz § 49 odst. 2 zákona) je na základě nařízení 782, kteří jsou vážnou nehodou poškozeni, tak musí dopravce poskytnout pomoc při vyřizování stížností a dále zajistit psychologickou podporu jak těmto osobám, tak osobám jim blízkým.

15.3 Vysvětlení

Podle přímo aplikovatelného nařízení 782 musí dopravce v případě vážných nehod stanovit postup, jak bude zajištěno vyřizování stížností a poskytována psychologická pomoc, především pak osobám zraněným, majetkově postiženým a jejich blízkým. Dopravce proto stanoví postup, jak zajistí plnění těchto povinností i s ohledem na ostatní opatření stanovená uvedeným nařízením 782. Jedná se tedy o postup, kterým se vyřizují stížnosti cestujících podaných nejen v souvislosti s mimořádnou událostí včetně stanovení odpovědnosti za praktickou realizaci. Takový postup může být součástí např. smluvních přepravních podmínek a musí být zveřejněn tak, aby umožnil dálkový přístup.

Pro případy mimořádných událostí kategorie vážná nehoda musí dopravce zajistit psychologickou pomoc osobám s újmou na zdraví, majetku a jejich osobám blízkým. Popis postupu, jak dopravce tuto pomoc zajistí, může být součástí postupů pro řešení mimořádných událostí nebo může být za tímto účelem uzavřena smlouva s příslušným poskytovatelem psychologických služeb pro podobné události.

15.4 Důkazy a jejich příklady:

- postup pro vyřizování stížností cestujících;
- smluvní přepravní podmínky pro veřejnou osobní drážní dopravu;
- postup pro zajištění psychologické pomoci;
- smlouva s poskytovatelem psychologických služeb pro případy mimořádných událostí.

15.5 Odkazy, zdroje informací a další normy v platném znění:

- nařízení 782;
- § 22 odst. 1 (definice osoby blízké) občanský zákoník, zákon č. 89/2012 Sb., v platném znění;
- vyhláška 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, v platném znění.

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Změna č. 1

Vnitrostátní požadavky nad rámec evropské legislativy jsou uvedeny v SRD (Single Rule Database) dle článku 27 nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) 2016/796 ze dne 11. května 2016, o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004 (<https://srd.era.europa.eu/home>). V této chvíli jsou požadavky posuzovány ze strany ERA. Po jejich schválení Drážní úřad uvede tyto požadavky do tohoto metodického pokynu.

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Změna č. 1

Příloha 13: Seznam předpokládaných provozovaných drážních vozidel

SEZNAM DRÁŽNÍCH VOZIDEL			Název dopravce:
			Platný ke dni:
Typ	Druh	Předpokládaný držitel	Předpokládaný počet

Tabulka 6: Seznam drážních vozidel

Část SMS (dokumenty/doklady/postupy):

1. akční plány (pro aktualizaci/obnovené JOB),
2. bezpečnostní cíle (seznam BC pro daný rok a dokument pro stanovení BC) a bezpečnostní plány pro stanovené cíle,
3. bezpečnostní politika,
4. hodnocení dodavatelů (seznam a hodnocení dodavatelů),
5. hodnocení rizik/registr rizik/opatření rizik (+ odpovědnost kdo riziko řídí),
6. interní audit a auditoři,
7. kultura bezpečnosti,
8. lidské a organizační faktory,
9. organizační řád,
10. plánování a provádění železničního provozu (identifikace a implementace TSI OPE),
11. popis systému zajišťování bezpečnosti (nařízení 762),
12. proces řízení kompetencí,
13. proces řízení zdrojů,
14. přezkum ze strany vedení,
15. řízení dokumentace,
16. řízení neshod (nařízení 1078),
17. řízení změn (nařízení 402),
18. seznam drážních vozidel,
19. seznam právních a jiných požadavků (EU + ČR),
20. Seznam zúčastněných stran,
21. směrnici pro systém vnitřních kontrol,
22. strategie kultury bezpečnosti,
23. strategie lidských a organizačních faktorů,
24. strategie soustavného zlepšování,
25. atd.

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI
Změna č. 1

Vnitrostátní část (dokumenty/doklady/postupy):

1. bezpečnostní plán RID,
2. jmenování bezpečnostního poradce RID,
3. osvědčení bezpečnostního poradce pro RID,
4. provozní řád rádiových sítí,
5. předpis o brzdách,
6. předpis o hlášení a šetření MU,
7. předpis o odborné a zdravotní způsobilosti,
8. předpis o provozování drážní dopravy,
9. předpis pro operativní řízení dopravy,
10. předpis pro provozování drážních vozidel (předpis pro provoz nákladních vozů),
11. předpis pro provozování UTZ a seznam UTZ,
12. předpis pro přepravu RID
13. soupis pracovních pozic dle OZO (organizační řád, viz požadavek 2.3.1 SMS).

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI
Změna č. 1

Příloha 15: Kultura bezpečnosti

Bezpečnost je nejen zákonným požadavkem, ale také klíčovou a nezbytnou podmínkou udržitelného rozvoje celého železničního odvětví. V souvislosti s tím každý subjekt, jež provádí činnost související s železničním provozem je povinen udržovat a zvyšovat úroveň bezpečnosti. Kultura bezpečnosti je pak základním předpokladem pro efektivní železniční systém.

Na kulturu bezpečnosti má konkrétní vliv:

1. vnímání bezpečnosti jako „vyšší hodnoty“ pro pracovníky i organizaci,
2. přijímání standardů bezpečnosti a jejich začleňování do každodenních činností,
3. přímé a otevřené jednání, řešení slabých míst, orientace na hledání řešení,
4. upouštění od přisuzování viny – „nehledání viníka – hledání problému“,
5. záznam a analýza vzniklých událostí,
6. hlášení jakýchkoliv nesrovnalostí a chyb,
7. spolehlivý vnitřní dohled nad implementací procesů (monitorování) Systému řízení bezpečnosti (SMS) či údržby (MMS),
8. neustálé zlepšování SMS a MMS prostřednictvím provádění nápravných a preventivních opatření,
9. nulová tolerance k porušování zákonů a interních postupů.

„Proaktivní přístup“ k bezpečnosti je pilířem kultury bezpečnosti. Takovýto přístup je hlavně založen na řádně vedeném řízení rizik, včetně využívání znalostí a schopností k identifikaci nebezpečí a provádění opatření k řízení rizik.

Bezpečnost železničního systému vyžaduje, aby co nejvíce skutečností, které mají nebo mohou mít vliv na bezpečnost železnic (nehody, mimořádné události) a další, potenciálně nebezpečné situace, byly nahlášovány dobrovolně a bezodkladně. Zaevidované a získané informace by pak měly být využity k řízení rizik, zejména k jejich identifikaci. V konečném důsledku by měly sloužit k rozvoji aktivního řízení bezpečnosti (proactive risk).

Každá společnost by měla, po konzultaci se zástupci zaměstnanců, zavést vnitřní řešení týkající se kultury bezpečnosti na železnici přizpůsobené konkrétním podmínkám. Toto řešení by mělo být podpořeno zdokumentovanými procesy a důsledně uplatňováno v rámci celé společnosti.

Co znamená pojem kultura bezpečnosti?

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Změna č. 1

Kultury, tedy sdílené vzorce myšlení a jednání, se rozvíjí při interakci lidí, kteří musejí společně dosáhnout nějakého cíle.

Kultura bezpečnosti znamená interakci mezi požadavky stanovenými systémem SMS (systém zajišťování bezpečnosti, z ang. safety management system), 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.

Udržitelný bezpečný provoz vyžaduje sladění strukturálních (systém SMS) a kulturních aspektů v rámci dané společnosti.

Pozitivní kultura bezpečnosti se vyznačuje kolektivním závazkem ze strany vedoucích pracovníků a jednotlivců, že budou vždy jednat bezpečně, zejména pokud se mají rozhodnout mezi cíli, které si vzájemně odporují.

Pokud se bezpečnost začlení do struktury provozních činností, usnadňuje obchodní činnost. K porozumění kultuře bezpečnosti v rámci společnosti vyvinuli odborníci a výzkumní pracovníci modely, jejichž součástí je obvykle soubor atributů pozitivní kultury bezpečnosti. Příklad takového modelu představuje obrázek 3. Modely kultury bezpečnosti na železnici by měly zohledňovat dopady prostředí dané společnosti a režimů regulace rizik. Například označují za důležité prvky řízení smluvních dodavatelů a vztahy s orgány v oblasti bezpečnosti. Obrázek 4 znázorňuje provázanost vlivů na evropských železnicích. Rozhodování a chování na každé úrovni systému může mít dopad na kulturu bezpečnosti dané společnosti, ať už jde o dopravce, provozovatele dráhy, subjekt odpovědný za údržbu, výrobce, subdodavatele, atd.

Jaké výhody přináší pozitivní kultura bezpečnosti? [Podle RSSB (2015) www.sparkrail.org]

1. Snížení provozního rizika díky ucelenějšímu posuzování rizik a lepšímu porozumění podmínkám a rizikům na pracovišti ze strany všech úrovní dané společnosti.
2. Snížení počtů pracovních úrazů odstraněním rizik zjištěných prostřednictvím posíleného hlášení nebezpečných situací.
3. Omezení nebezpečného jednání a podmínek lepším zapojením pracovníků a rozvojem vedoucí úlohy.
4. Snížení nákladů v souvislosti s pracovními úrazy, nebezpečným jednáním a podmínkami.
5. Vyšší výkonnost díky lepšímu porozumění podmínkám na pracovišti.
6. Lepší a účinnější systém SMS, jehož postupy a pravidla jsou lépe uzpůsobeny zamýšlené činnosti.
7. Lepší obraz společnosti navenek.

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI
Změna č. 1

Kde začít se zlepšováním kultury bezpečnosti na železnici?

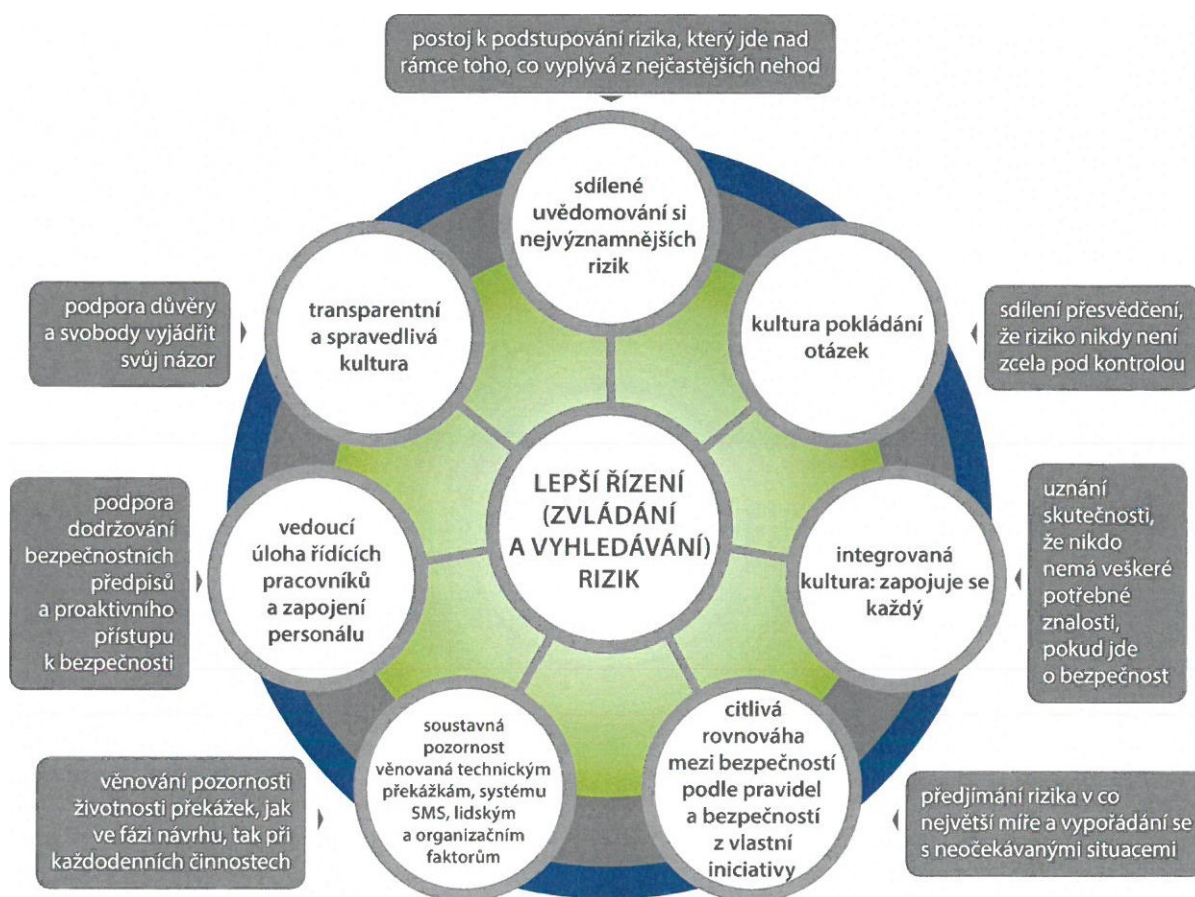
Každá společnost, která chce zlepšit svou kulturu bezpečnosti, by měla realizovat strategii podpořenou nejvyšším vedením. Dobrým východiskem pro určení silných a slabých stránek k vypracování této strategie je posouzení kultury bezpečnosti.

I bez tohoto posouzení existuje řada způsobů, jak zlepšit jeden nebo více atributů pozitivní kultury bezpečnosti. Zde jsou uvedena některá doporučení:

1. Porozumění aspektům, které již dobře fungují, a jejich ocenění.
2. Pozitivní posilování formou viditelných odměn za bezpečné chování.
3. Vývoj jednoduchého systému pro sdílení obav v oblasti bezpečnosti.
4. Zdůrazňování bezpečnosti v zadávacích a smluvních podmínkách při práci se smluvními a jinými dodavateli.
5. Stanovení očekávání pro vedoucí pracovníky ohledně vedoucí úlohy v oblasti bezpečnosti a komunikace v této věci.

At' už zastáváte jakoukoliv úlohu, můžete přispět ke zlepšení kultury bezpečnosti. Společně budete muset přijít na ten pravý postup a na to, co ve Vaší společnosti funguje nejlépe.

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI
 Změna č. 1



Obrázek 6: Model kultury bezpečnosti



Obrázek 7: Úrovně, které přispívají ke kultuře bezpečnosti

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI
Změna č. 1

Příloha 16: Lidské a organizační faktory

Nepochybně jednou z největších a nejdůležitějších změn v nových kritériích SMS je zahrnutí tzv. lidských a organizačních faktorů (HOF). Pod tímto pojmem se skrývá správné porozumění interakce mezi lidmi a dalšími prvky železničního systému, proces ovlivňující zajištění optimálního fungování člověka a systému jako celku. Nejde tedy o nic jiného než o disciplínu známou také jako ergonomie. Ve vztahu k faktoru organizační struktury má HOF za úkol zdůraznit, že analýza by měla zahrnovat taky úroveň organizace a ne prostě jen singl člověka.

Pojem lidské a organizační faktory se může jevit trochu záhadně, proto je potřeba trochu konkrétněji přiblížit upřesňující termíny. S pomocí přichází tady nařízení (EU) 2020/572 upřesňující požadavky na obsah hlášení o šetření nehod a incidentů podle národních vyšetřovacích orgánů. V části týkající se lidských faktorů je poukázáno na následující součásti:

Lidské a individuální rysy	<ul style="list-style-type: none"> . Školení a rozvoj včetně dovedností a zkušeností; . zdravotní a osobní podmínky mající dopad na nehodovou událost, včetně fyzického nebo duševního stresu; . únava; . motivace a postoje.
Faktory související s pozicí práce	<ul style="list-style-type: none"> . Struktura úkolu; . konstrukce zařízení mající vliv na rozhraní člověk - stroj; . prostředky komunikace; . postupy a procesy; . pravidla činnosti, místní požadavky na personál, požadavky na údržbu a platné normy; . čas práce zúčastněného personálu; . způsoby postupů v případě zjištění rizika; . kontext, stroje, zařízení a instrukce ovlivňující způsoby práce.
Faktory a úkoly organizační	<ul style="list-style-type: none"> . Plánování týkající se zaměstnanců a pracovní vytížení; . komunikace, informace a týmová práce; . nábor a výběr, zdroje; . řízení výsledků práce a dozor; . odměňování (plat); . vedení, záležitosti související s oprávněními; . kultura organizace; . problémy právní (vč. odpovídajících předpisů EU a národních a národních prováděcí předpisů); . regulační podmínky a využití Systému řízení bezpečnosti.
Faktory životního prostředí	<ul style="list-style-type: none"> . Podmínky práce (intenzita hluku, osvětlení, vibrace ...); . podmínky počasí a zeměpisná poloha; . práce prováděné v místě události (nehody) nebo v jeho sousedství.

Tabulka 7: Součásti HOF

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Změna č. 1

Výše uvedený přehled umožňuje lepší pochopení toho, co v praxi znamená lidský a organizační faktor. Tento přehled samozřejmě nemá uzavřený charakter, je to pouze příklad a může být doplněn o další aspekty. Nařízení 762 upravuje faktory lidské a organizační v bodě 4.6.1. Toto kritérium vyžaduje, aby organizace ukázal systematický přístup k problematice integrace lidských a organizačních faktorů v rámci SMS. Musí obsahovat vypracování strategie HOF za použití odborných poznatků a uznávané metody související s předmětnou činností. Vypracovaný přístup se musí vztahovat k rizikům souvisejícím s konstrukcí a užíváním vybavení, úkoly, podmínkami práce a organizačním řešením, s přihlédnutím k možnostem a omezením člověka a vlivu na jeho činnost. Dodatečným lidským faktorem, na nějž je přímo odkazováno v nařízení 762, jsou požadavky 3.1.1.1 (posouzení rizika) a 5.2.1 (řízení rizik související s majetkem). Požadavky týkající se lidských a organizačních faktorů v SMS by se neměly vztahovat výhradně jen na uvedená kritéria. Také by měly zahrnovat další součásti systému. Například nejvyšší vedení společnosti by mělo mít povědomí důležitosti HOF a zapojit se v jejich aktivní implementaci, význam HOF by měl být vyzdvihován v politice bezpečnosti a samotná organizace by měla ukázat, jakým způsobem zahrnuje HOF v jejich činnosti, např. při projektování procesů či řízení riziky. Dále např. při nákupu nového vozového parku, by se měla organizace zeptat na názor budoucích uživatelů, tím nejsou myšleni jen strojvedoucí, ale také ostatní pracovníků např. průvodčích, údržbářů kolejových vozidel. Mimochodem, stojí za to si všimnout, že povinnost konzultovat se zaměstnanci obsahuje také požadavek 2.4 nařízení 762, i když trochu v jiném rozsahu.

Velmi důležitou oblastí, kde by lidské a organizační faktory měly být zahrnuty je šetření nehod a incidentů. V téměř každé události najdeme nesprávnost nebo chybu způsobenou člověkem. Je však důležité, aby šetříc takovou událost, jsme se vždy dobrali příčiny toho proč člověk udělat to tak a ne jinak. O tom, jak moc ještě v této oblasti zůstává k řešení, svědčí statistiky o identifikovaných příčinách nehodových události souvisejících s opomenutím zastavení (projetí Stůj). V letech 2018-2019 byly jako hlavní příčiny výskytu tohoto druhu událostí označeny „nedostatečné pozorování situace v popředí při jízdě HDV. Takto definovaná příčina nicméně nedává představu o tom, jaké faktory opravdu ovlivnily jeho vznik. Nevíme, jestli strojvedoucí přehlédl signál kvůli únavě nebo např. rozptýlením pozornosti vykonáváním jiných činností. Jakékoliv jednoznačné stanovení tohoto druhu informací je velmi obtížné, dopravci a provozovatelé dráhy by měli zesílit úsilí a dostat se na až na dno problémů tím, že využijí znalosti oblasti lidských a organizačních faktorů. Stojí to za to, vynaložit toto úsilí,

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Změna č. 1

protože bez té správné znalosti, pokud nezjistíme faktické příčiny výskytu události, je nemožné přijmout odpovídající nápravná opatření daných činností.

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI
Změna č. 1

Příloha 17: Desatero o bezpečnostní politice

1. Podpis a datum výkonného ředitele.
2. Jasně formulovat závazek vůči bezpečnosti a jejímu soustavnému zlepšování (SMS).
3. Způsob jak jsou/se zapojí zaměstnanci do řízení bezpečnosti rizik.
4. Jak probíhá přezkum BP (s podnikatelskou strategií, hodnocení stavu bezpečnosti).
5. Jak jsou informováni zaměstnanci o BP.
6. Školení vedení organizace zohledňuje bezpečnostní vizi (způsob začlenění do BP a způsob jejího zdělávání/uplatňování).
7. Závazek dodržovat legislativní rámec (EU a ČR) a jiné závazky ohledně bezpečnosti.
8. Metodika/proces pro stanovení bezpečnostních cílů a hodnocení stavu bezpečnosti prováděný organizací ohledně bezpečnostních cílů (dle CSM sledování).
9. Závazek kontrolovat:
 - a. Bezpečnostní rizika organizace.
 - b. Bezpečnostní rizika třetích stran (dle CSM sledování).
10. Závazek vůči HOF/zlepšování kultury bezpečnosti.

Závazek vůči kultuře bezpečnosti:

„BP ukládá každému zaměstnanci zastavit práci, když pracovní podmínky přestanou být bezpečnými. Na základě hodnocení organizace KB, která zjistí slabá místa v KB, budou přijatá opatření ke zlepšení. Závazek pro externí příležitosti k učení k rozvoji své efektivnosti a účinnosti a bere na zřetel HOF.“

Metodický pokyn č. 3/2022
JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI
Změna č. 1

Příloha 18: Funkce s vlivem na bezpečnost

SEZNAM FUNKCÍ			Název dopravce:		
			Platný ke dni:		
Funkce	Vliv na bezpečnost (ANO/NE)	Pokud ANO, tak v jaké části SMS	Kategorie zdravotní způsobilosti	Odborná způsobilost daná (legislativně/ předpisem doprovce)	Plánovaný počet zaměstnanců

Tabulka 8: Seznam funkcí