

Směřování Evropy k udržitelnému a bezpečnému železničnímu systému bez hranic

|  |  |
| --- | --- |
| **Harmonizovaný železniční odvětvový program pro**  **posouzení subjektu pro posuzování (AsBo) definovaného v čl. 3 odst. 14 a článku 6 nařízení (EU) č. 402/2013.** | |
| Odkaz na dokument | ERA/SCM/2023-004 |
| Verze dokumentu | 0.4 |
| Datum dokumentu | 16/05/2025 |

*Účelem tohoto dokumentu je poskytnout evropským železničním subjektům podrobné požadavky týkající se používání prováděcího nařízení Komise (EU) č. 402/2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik (dále jen "CSM RA") pro akreditaci nebo uznávání subjektů posuzování (AsBos) definovaných v čl. 3 odst. 14 a článku 6 uvedeného nařízení. Soubor požadavků obsažených v tomto dokumentu slouží jako harmonizovaný odvětvový systém pro posuzování těchto AsBos vnitrostátním akreditačním orgánem i uznávacím orgánem uvedeným v článku 7 uvedeného nařízení.*

#### Shrnutí

Bude sepsáno po konečné dohodě o dokumentu a před zveřejněním systému.

#### Informace o dokumentu

###### Záznam o změně

***Tabulka 1: Tabulka 1: Historie dokumentů.***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Datum verze** | **Autor(i)** | **Číslo oddílu** | **Popis úpravy** |
| Verze 0.1A 08/11/f2023 | Dragan JOVIČIČ Aleksandra PERKUSZEWSK  A | Všechny | První pracovní verze dokumentu. |
| Verze 0.1B 09/11/2023 | Dragan JOVIČIČ Aleksandra PERKUSZEWSK  A | Všechny | Změny formátování |
| Verze 0.1C 16/01/2024 | Aleksandra PERKUSZEWSK A | Všechny | Provedení některých bodů projednaných na prvním zasedání TF ve dnech 13. a 14. listopadu 2023.  Odstranění číslování oddílů pod každou sekcí  nadpis nebo podnadpis. |
| Verze 0.1D 26/04/2024 | Dragan JOVIČIČ | Všechny | Obnovení číslování každého oddílu nebo odrážky pro snadnou identifikaci požadavků v systému.  Provedení následujících připomínek:   1. zbývající připomínky ze schůzky pracovní skupiny 1(st); 2. komentáře Martina CREMMLINGA, Francise PARMENTIERA, Roberta SEMPRINIHO a Oliviera CASTEAL- LANIHO; 3. připomínky ze zasedání pracovní skupiny 2nd. |
| Verze 0.1E 31/05/2024 | Dragan JOVIČIČ | Všechny | První verze sdílená s pracovní skupinou.  Provedení připomínek vzešlých z brainstormingu na třetím zasedání pracovní skupiny, mimo jiné:   1. v části 1 se vkládá bod [8.4;](#_bookmark66) 2. definování kompetencí; 3. restrukturalizace části 2 na:    * představit organizační požadavky;    * specifikovat role/funkce projektu;    * definovat požadavky na individuální kompetence;    * uzavřít s požadavky na způsobilost organizace AsBo jako celku;    * seznam povolených rozsahů akreditace/uznání AsBo. |
| Verze 0.2A 26/07/2024 | Dragan JOVIČIČ | Všechny | Provedení následujících změn:  1) připomínky Glena HUNTELYHO (odborníka na akreditaci), Oliviera CASTELLANIHO, Maria USSIHO a Paoly AVELLY; |

***Tabulka 1: Tabulka 1: Historie dokumentů.***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Datum verze** | **Autor(i)** | **Číslo oddílu** | **Popis úpravy** |
|  |  |  | 1. restrukturalizace požadavků na způsobilost   Členové hodnotícího týmu vs. definice kompetence;   1. nové definice pojmů "způsobilost", "magisterský titul", "bakalářský titul", "odborné vzdělání"; 2. výsledky některých diskusí na schůzkách pracovní skupiny a pracovní skupiny pro systém AsBo - další budou teprve realizovány; 3. zahrnout do systému hlavní požadavky na dodržování doporučení pro použití, přičemž zbývající požadavky jsou řízeny prostřednictvím AsBo-RFU:    * AsBo-RFU 01 o metodě kontroly;    * AsBo-RFU 02 o zprávě o posouzení bezpečnosti AsBo;    * AsBo-RFU 04 na základě zprávy AsBo o posouzení bezpečnosti, kdy žadatel jmenuje jediný AsBo pro nezávislé posouzení procesu zachycení požadavku žadatele požadovaného v článku 13 nařízení 2018/545 (včetně bezpečnosti   požadavky); |
| Verze 0.2B 20/11/2024 | Dragan JOVIČIČ | Všechny | Restrukturalizace dokumentu na:   1. nastavení rámcových požadavků na systém řízení AsBo; 2. definovat požadavky na kompetence pro organizaci AsBo jako celek a rozdělit tyto požadavky mezi jednotlivé role hodnotícího týmu; 3. shromáždit popisy rolí a specifikace kompetencí hodnotícího týmu v téže kapitole; 4. implementovat připomínky pracovní skupiny z   zasedání v červnu 2024; |
| Verze 0.2C 27/01/2025 | Dragan JOVIČIČ | Všechny | Restrukturalizace dokumentu na:   1. zlepšit kritéria v rámcových požadavcích na systém řízení AsBo; 2. zavést pojem odbornosti, což je stupeň zvládnutí práce, která má být vykonána, aby vynikající zdroje mohly rychleji postupovat, pokud jde o úroveň kompetencí; 3. lépe propojit požadavky organizace AsBo jako celku s klíčovými rolemi definovanými v systému; 4. shrnout úroveň kompetencí klíčových rolí v číslech; 5. shromáždit v tabulce požadavky na kompetence pro   klíčových rolí, aby lépe vynikly rozdíly mezi těmito rolemi. |
| Verze 0.3A 26/02/2025 | Dragan JOVIČIČ | Všechny | Aktualizace dokumentu na základě připomínek členů pracovní skupiny.  Psaní částí, které dosud nebyly zahrnuty do systému: |

***Tabulka 1: Tabulka 1: Historie dokumentů.***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Datum verze** | **Autor(i)** | **Číslo oddílu** | **Popis úprav** |
|  |  | 6.2 části 1 | 1) Typy nezávislosti kontrolního orgánu (AsBo) |
| 6.3 části 1 | 2) Kategorie inspekčních činností, na které se vztahuje AsBo  inspekce |
| 6.4 části 1 | 3) Základní technické kompetence pro provádění inspekčních činností AsBo |
| 10 části 2 | 4) Výklad několika jednotlivých požadavků normy EN ISO/IEC 17020 pro CSM RA a železnice  potřebuje |
| 11 části 2 | 5) Spolupráce a výměna zkušeností mezi AsBos |
| 12 části 2 | 6) Monitorování AsBos pomocí ERA - odstraněno ve verzi 0.3C |
| 1. části 2 2. části 2 | 7) Nezávislé posouzení bezpečnosti související s ne.  významné změny |
| 8) Vstup v platnost a přechodné období pro tento režim |
| Příloha B | 9) Informativní příloha s příkladem formátu pro popis rozsahu akreditace/uznání AsBo. |
| Příloha C | 10) Informativní příloha se známými případy v platných právních předpisech EU, které vyžadují posouzení ze strany znalce  AsBo |
| Verze 0.3B 04/04/2025 | Dragan JOVIČIČ | § [0.8.2.](#_bookmark11) | Definice pojmů "navrhovatel" ([26)](#_bookmark26) a "žadatel" [(1)](#_bookmark13) |
| [Obrázek 2](#_bookmark123) v  Část 2 | Duplikace obrázku pro účely brainstormingu  pokud jde o úroveň způsobilosti "začátečník" |
| § [8](#_bookmark185) části 2 | Další podrobnosti týkající se pracovní metody AsBo, včetně příslušných částí v AsBo-RFU 02 a AsBo-RFU 04.  které nebyly zahrnuty do AsBo-RFU 01. |
| § [9](#_bookmark211) části 2 | Další podrobnosti týkající se:   1. nezávislou hodnotící zprávu AsBo o "bezpečnosti" (všechny oblasti akreditace/uznání); 2. nezávislá hodnotící zpráva AsBo   proces zachycení požadavků žadatele (kolejová vozidla  rozsah akreditace/uznání). |
| Verze 0.3C 25/04/2025 | Dragan JOVIČIČ | Všechny | Provádění rozhodnutí pracovních skupin na jejich schůzích  ze dne 13. března a 8. dubna 2025 |
| § [4.1.5](#_bookmark113) a  § [4.1.7](#_bookmark115) části 2 | Podmínky, za kterých si AsBo může najímat odborníky z jiných organizací |
| [Příloha B](#_bookmark236) | Přesun [obrázků 7](#_bookmark237) až [10](#_bookmark240) v přehledu požadavků na kompetence pro jednotlivé role do informativního přehledu  Příloha. |
| [Obrázek 7](#_bookmark237) až  [Obrázek 10](#_bookmark240) | Snížení úrovně způsobilosti pro každou klíčovou roli v některých oblastech souvisejících s CSM RA. |
| Verze 0.4 16/05/2025 | Dragan JOVIČIČ | Všechny | Kontrola konzistence používání terminologie napříč dokumentem |
| § [0.8.2.](#_bookmark11) | Seřazení definic podle abecedy |
| [(23)](#_bookmark24) | Definice "předmětu posuzování shody" podle  akreditační/uznávací orgán pro účely části 1 |
| [(24)](#_bookmark25) | Definice "předmětu kontroly" AsBo pro účely části 2. Zahrnuje "systém v rámci |

***Tabulka 1: Tabulka 1: Historie dokumentů.***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Datum verze** | **Autor(i)** | **Číslo oddílu** | **Popis úprav** |
|  |  |  | hodnocení" a položky SPO, které mohou narušit |
| přiměřenost výsledků řízení rizik. |
| [(34)](#_bookmark28) | Definice "posuzovaného systému", na který se vztahuje |
|  | změna pro účely části 2 |
| Část 2 | Palubní a traťové strukturální subsystémy CCS jsou |
| [K3.3](#_bookmark93) a [K3.4](#_bookmark94) v části | dva oddělené rozsahy akreditace/uznání. |
| [Tabulka 5](#_bookmark80) |  |
| § [7.1](#_bookmark173) v [tabulce 13](#_bookmark174) |  |
| Kulky [c)](#_bookmark105) a |  |
| [(d)](#_bookmark106) v § [3 odst. 2](#_bookmark103) |  |
| § [6.1.3,](#_bookmark159) § [6.1.4](#_bookmark160) |  |
| [Příloha D](#_bookmark242) | Příklady, kdy je AsBo ze zákona vyžadován nebo |
|  | dobrovolně jmenován. |
| [Příloha E](#_bookmark251) | Přidání neúplného seznamu základních funkčních a |
|  | technické kompetence pro každou konstrukci a funkci |
|  | subsystém. |
| Část 2 - § [6.1.1,](#_bookmark157) | Odkaz na [přílohu E](#_bookmark251) v příslušném podčlánku |
| § [6.1.2,](#_bookmark158) § [6.1.3,](#_bookmark159) | sekce. |
| § [6.1.4,](#_bookmark160) § [6.1.5,](#_bookmark161) |  |
| § [6.2.1](#_bookmark165) |  |

###### Předmluva

* + 1. Podle čl. 2 písm. a), čl. 3 písm. b) a článku 6 nařízení (EU) č. 402/2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik (CSM RA) je nutné:
       1. navrhovatel jmenuje nezávislý subjekt pro posuzování (AsBo), akreditovaný nebo uznaný podle článků 7, 9 a 13 CSM RA;
       2. jmenovaný AsBo provádí následující činnosti:
          1. provádí nezávislé posouzení správného provádění procesu řízení rizik stanoveného v příloze I CSM RA ze strany navrhovatele;
          2. poskytuje odborný úsudek založený na důkazech o vhodnosti výsledků tohoto procesu, aby systém, který je předmětem změny, bezpečně plnil zamýšlené cíle [čl. 3 odst. 14 CSM RA].
    2. Zpětná zkušenost s aplikací CSM RA ukázala rozdíly ve výkladu požadavků, které byly použity v rámci Evropské unie pro akreditaci a uznávání AsBos. Zatímco obecné požadavky platné normy EN ISO/IEC 17020 jsou obvykle dobře chápány a běžně uplatňovány, další specifické požadavky na železnice definované v bodě 1 písm. a), b) a c), bodech 2 a 3 přílohy II a v příloze III CSM RA nejsou běžně chápány a uplatňovány.
    3. Vzhledem k tomu, že tyto dodatečné specifické železniční požadavky CSM RA byly na vysoké úrovni, byly předmětem různých výkladů. Vnitrostátní akreditační orgány a uznávací orgány často požadovaly splnění jiných požadavků na způsobilost, než jaké byly původně zamýšleny v CSM RA. Tyto požadavky se v EU lišily povahou, rozsahem, počtem a úrovní podrobností.
    4. Pro usnadnění harmonizovaného uplatňování CSM RA a vzájemného uznávání výsledků posouzení rizik na železnici je nutné dosáhnout společného chápání těchto dodatečných požadavků specifických pro železnici. To je nutné, aby se zabránilo rozdílům na jedné straně v akreditaci, uznávání a dohledu nad AsBos a na druhé straně v kvalitě železničních inspekcí a zpráv o posouzení bezpečnosti AsBos v celé EU.
    5. Za účelem dosažení těchto cílů se reprezentativní organizace evropského železničního odvětví (tj. zúčastněné strany), AsBos (tj. subjekty posuzování shody, které jsou předmětem tohoto systému) a Agentura Evropské unie pro železnice (dále jen "agentura" a vlastník tohoto systému jménem Evropské komise) dohodly na vytvoření harmonizovaného odvětvového systému pro posuzování AsBos.
    6. Tento systém je výsledkem práce ad-hoc pracovní skupiny složené ze zástupců ERA, NSA, EA, NB-Rail, CER, EIM, UNIFE, AsBo Cooperation a sekretariátu OTIF.
    7. Tento dokument používá stejné slovní formy jako normy EN ISO/IEC 17011 a 17020:
       1. "musí" se používá k označení požadavku (povinné);
       2. "měl by" se používá k označení doporučení (není povinné);
       3. "může" se používá k označení povolení;
       4. "can" se používá pro označení možnosti nebo schopnosti (termín, kterému je třeba se pokud možno vyhnout, zejména kvůli chybám v překladu do jiných jazyků).

###### Obsah

[Shrnutí 2](#_bookmark0)

1. [Informace o dokumentu 2](#_bookmark1)
   1. [Záznam o změně 2](#_bookmark2)
   2. [Předmluva 6](#_bookmark3)
   3. [Obsah 7](#_bookmark4)
   4. [Seznam obrázků 9](#_bookmark5)
   5. [Seznam tabulek 10](#_bookmark6)
   6. [Úvod 11](#_bookmark7)
   7. [Struktura dokumentu 11](#_bookmark8)
   8. [Termíny a definice 11](#_bookmark9)
   9. [Zkratky a akronymy 17](#_bookmark29)
   10. [Platné právní předpisy a normy 18](#_bookmark32)
   11. [Referenční dokumenty 19](#_bookmark41)

[ČÁST 1: RÁMEC PRO VNITROSTÁTNÍ AKREDITAČNÍ ORGÁN A UZNÁVACÍ ORGÁN 20](#_bookmark44)

1. [Předmět posuzování shody (AsBo) 20](#_bookmark45)
2. [Cíle tohoto režimu 20](#_bookmark46)
3. [Použití tohoto režimu 20](#_bookmark47)
4. [Přechodné období před povinným použitím tohoto režimu 20](#_bookmark48)
5. [Vlastník systému 21](#_bookmark51)
6. [Základní norma pro systém (EN ISO/IEC 17020) 21](#_bookmark52)
7. [Kontrolní činnosti v rámci specifického rámce CSM RA 21](#_bookmark53)
   1. [Právní požadavky a další specifické požadavky na železnici 21](#_bookmark54)
   2. [Typy nezávislosti kontrolního orgánu (AsBo) 22](#_bookmark57)
   3. [Povaha a kategorie inspekčních činností, na které se inspekce AsBo vztahují 22](#_bookmark58)
   4. [Klíčové technické kompetence pro provádění inspekčních činností AsBo 23](#_bookmark59)
8. [Požadavky na vnitrostátní akreditační orgán a uznávací orgán 24](#_bookmark62)
   1. [Obecné požadavky 24](#_bookmark63)
   2. [Cyklus hodnocení 24](#_bookmark64)
   3. [Pravidelný dohled 24](#_bookmark65)
   4. [Přístup založený na rizicích pro projekty/pracovníky, kteří mají být během dohledu důkladně posouzeni. 25](#_bookmark66)
   5. [Výsledky hodnocení 26](#_bookmark67)
   6. [Číslo EIN pro AsBos 26](#_bookmark70)
9. [Spolupráce akreditačních a uznávacích orgánů s jinými subjekty 27](#_bookmark72)

[ČÁST 2: POŽADAVKY NA POSUZOVACÍ ORGÁNY (AsBos) 28](#_bookmark73)

1. [Preambule 28](#_bookmark74)
2. [Právní a GENERICKÉ požadavky normy EN ISO/IEC 17020 28](#_bookmark75)
3. [DOPLŇKOVÉ požadavky na železnici v CSM RA 29](#_bookmark79)
4. [Celkový rámec pro řízení působnosti AsBo 30](#_bookmark110)
   1. [Celkové požadavky a dostupnost dostatečného počtu kompetentních osob 30](#_bookmark111)
   2. [OBECNÉ organizační požadavky 32](#_bookmark116)
   3. [SPECIFICKÉ organizační požadavky - hodnotící tým (klíčové role v projektu) 32](#_bookmark117)
   4. [Přezkum nezávislé hodnotící zprávy AsBo 34](#_bookmark120)
   5. [Kategorie způsobilosti 35](#_bookmark121)
   6. [Úrovně způsobilosti 35](#_bookmark122)
   7. [Prokázání příslušných znalostí nebo kvalifikace 36](#_bookmark124)
5. [SPECIFICKÉ požadavky na kompetence pro klíčové role 37](#_bookmark127)
   1. [Přehled obecných požadavků na znalosti a kompetence pro klíčové role 37](#_bookmark128)
   2. [Klíčové role/funkce v rámci organizace AsBo 38](#_bookmark131)
   3. [Požadavky na znalosti a zkušenosti pro klíčové pozice 47](#_bookmark135)
   4. [Požadavky na dovednosti pro klíčové role 54](#_bookmark139)
   5. [Požadavky na způsobilost v nařízení (EU) č. 402/2013 (CSM RA) [K2] 55](#_bookmark141)
   6. [Základní požadavky na kompetence v oblasti nezávislého posuzování bezpečnosti pro klíčové funkce 57](#_bookmark145)
      1. [Technické znalosti a porozumění železničnímu systému [K1.1] 57](#_bookmark147)
      2. [Kompetence v oblasti hodnocení a řízení rizik [K1.2] 57](#_bookmark148)
      3. [Znalost systémového inženýrství, inženýrství funkční bezpečnosti a lidských a organizačních faktorů (HOF) [K1.3]. 58](#_bookmark149)
      4. [Kompetence v organizačních záležitostech, systémech řízení a auditu systémů řízení [K1.4] 60](#_bookmark151)
      5. [Sebeuvědomění si vlastních omezení a hledání podpory u vhodných členů týmu [K1.5] 61](#_bookmark152)
      6. [Znalost bezpečné integrace v rámci posuzovaného systému a na jeho rozhraních s okolním prostředím [K1.6]. 63](#_bookmark153)
6. [Specifické požadavky na technické a provozní odborné znalosti oproti klíčovým rolím 64](#_bookmark154)
   1. [Technická způsobilost pro železniční strukturální subsystémy [K3] 64](#_bookmark156)
      1. [Strukturální subsystém infrastruktury [K3.1] 64](#_bookmark157)
      2. [Energetický strukturální subsystém [K3.2] 64](#_bookmark158)
      3. [Strukturální subsystém traťového zařízení pro řízení a zabezpečení [K3.3] 65](#_bookmark159)
      4. [Palubní strukturální subsystém "Řízení a zabezpečení" [K3.4] 66](#_bookmark160)
      5. [Konstrukční subsystém kolejových vozidel [K3.5] 68](#_bookmark161)
         1. [Technické kompetence 68](#_bookmark162)
         2. [Nezávislé posouzení procesu zachycení požadavků žadatele 69](#_bookmark163)
   2. [Kompetence pro železniční funkční subsystémy [K4] 69](#_bookmark164)
      1. [Provoz, řízení provozu a organizační aspekty ovlivňující provozní procesy [K4.1] 69](#_bookmark165)
      2. [Ostatní funkční subsystémy: viz bod 7.2 v části 2. 70](#_bookmark168)
   3. [Kompetence v oblasti údržby vozidel a související organizační aspekty ovlivňující údržby procesy [K5] 70](#_bookmark169)
   4. [Kompetence v oblasti bezpečné integrace systému [K6] 71](#_bookmark170)
   5. [Kompetence v oblasti kybernetické bezpečnosti (nepovinné) [K7] 72](#_bookmark171)
7. [Povolené a nepovolené oblasti akreditace a uznávání 74](#_bookmark172)
   1. [Povolené rozsahy 74](#_bookmark173)
   2. [Nepovolený rozsah akreditace nebo uznání 74](#_bookmark181)
8. [Metodika pro provádění činností nezávislého (bezpečnostního) hodnocení AsBo [Vstupy z AsBo-RFU 01 o pracovní metodě AsBo]. 75](#_bookmark185)
   1. ["Předmět kontroly" je širší než jen "posuzovaný systém". 75](#_bookmark186)
   2. [Rámec pro metodiku nezávislého posuzování (bezpečnosti) 77](#_bookmark192)
      1. [1. krok: pochopení celého rozsahu a kontextu posuzovaného systému 77](#_bookmark193)
      2. [2. krok: plánování a stanovení priorit činností nezávislého (bezpečnostního) hodnocení AsBo 77](#_bookmark196)
      3. [3. krok: provedení nezávislého (bezpečnostního) posouzení 79](#_bookmark201)
         1. [Nezávislé posouzení plánů a organizace navrhovatele pro řízení změny. 79](#_bookmark202)
         2. [Nezávislé posouzení skutečného provedení a řízení změny 79](#_bookmark203)
         3. [Shromažďování důkazů, následná opatření a hodnocení provádění opatření navrhovatele](#_bookmark206)

[plán(y) pro zjištěné neshody. 81](#_bookmark206)

* + 1. [4. krok: dodání závěrů a zprávy o nezávislém (bezpečnostním) posouzení. 81](#_bookmark207)
  1. [Specifický případ kolejových vozidel AsBos 82](#_bookmark208)
  2. [Další pokyny k pracovní metodě AsBo [AsBo-RFU 01] 82](#_bookmark210)

1. [Hodnotící zprávy AsBo [vstupy z AsBo-RFU 02 a AsBo-RFU 04] 82](#_bookmark211)
   1. [Standardizovaná struktura zpráv AsBo na podporu vzájemného uznávání 82](#_bookmark212)
   2. [Struktura nezávislé zprávy o posouzení bezpečnosti [vstupy z AsBo-RFU 02] 83](#_bookmark214)
   3. [Struktura nezávislé hodnotící zprávy o kompletním zachycení požadavků žadatele](#_bookmark220)

[proces (včetně bezpečnostních požadavků) [vstupy z AsBo-RFU 04] 85](#_bookmark220)

* 1. [Struktura zprávy o nezávislém posouzení procesu zachycení požadavků žadatele](#_bookmark228)

[bez posouzení souladu s čl. 13 odst. 3 nařízení 2018/545/EU. 89](#_bookmark228)

1. [Výklad několika jednotlivých požadavků normy EN ISO/IEC 17020 CSM RA pro potřeby a železnice 89](#_bookmark229)
2. [Spolupráce a výměna zkušeností mezi AsBos 90](#_bookmark230)
3. [Nezávislé posouzení nevýznamných změn souvisejících s bezpečností 91](#_bookmark231)
4. [Vstup v platnost a přechodné období pro tento režim 91](#_bookmark232)

[Příloha A (informativní): Celková architektura celého železničního systému 93](#_bookmark234)

[Příloha B (informativní): Přehled obecných požadavků na způsobilost v oblastech souvisejících s CSM RA a tímto systémem 94](#_bookmark236)

[Příloha C (informativní): Příklad formátu pro popis rozsahu akreditace/uznání AsBo 96](#_bookmark241)

[Příloha D (informativní): Příklady zapojení asistenční služby 97](#_bookmark242)

[Příloha E (informativní): Neúplný seznam základních funkčních a technických odborných znalostí pro každý dílčí systém 99](#_bookmark251)

* 1. [Úvod 99](#_bookmark252)
  2. [Strukturální subsystém infrastruktury 99](#_bookmark253)
  3. [Energetický strukturální subsystém 100](#_bookmark254)
  4. [Strukturální subsystém traťového zařízení pro řízení a zabezpečení 100](#_bookmark255)
     1. [Technické znalosti a porozumění funkcím a architektuře 100](#_bookmark256)
     2. [Technická způsobilost související s bezpečnostními zásadami a požadavky na zajištění podle CENELEC 50129 normy vyžadovaná TSI CCS. 101](#_bookmark257)
  5. [Palubní strukturální subsystém "Řízení a zabezpečení 101](#_bookmark258)
     1. [Technické znalosti a porozumění funkcím a architektuře 101](#_bookmark259)
     2. [Technická způsobilost související s bezpečnostními zásadami a požadavky na zajištění CENELEC 50129podle normy , kterou vyžaduje TSI CCS. 102](#_bookmark260)
  6. [Konstrukční subsystém kolejových vozidel 102](#_bookmark261)
  7. [Provoz, řízení provozu a organizační aspekty ovlivňující provozní procesy dílčího systému 102](#_bookmark262)
  8. [Kompetence v oblasti údržby vozidel a souvisejících organizačních aspektů ovlivňujících údržby.procesy 103](#_bookmark263)

###### Seznam obrázků

Obrázek 1: Obecné organizační požadavky v normě EN ISO/IEC 17020 a specifické požadavky přidané tímto odvětvovým systémem 33

Obrázek 2: Rozdíly mezi úrovněmi způsobilosti 36

Obrázek 3: Příklad prokázání znalostí, kvalifikace nebo odborného stavu v oblasti strojírenství. 37

Obrázek 4: Proces nezávislého posuzování S-P-O nebo na základě rizik 76

Obrázek 5: Nezávislé hodnocení založené na čtyřstupňovém přístupu S-P-O s kontrolami vzorků a hodnocením vertikálních řezů 76

Obrázek 6: Celková architektura celého železničního systému 93

Obrázek 7: Obecné požadavky na způsobilost pro funkci technického manažera/zástupce technického manažera 94

Obrázek 8: Obecné požadavky na kompetence pro roli vedoucího hodnotitele 94

Obrázek 9: Obecné požadavky na způsobilost pro roli hodnotitele 95

Obrázek 10: Obecné požadavky na kompetence pro roli technického experta 95

###### Seznam tabulek

Tabulka 1: Historie dokumentů 2

Tabulka 2: Seznam zkratek a akronymů 17

Tabulka 3: Platné právní předpisy a normy 18

Tabulka 4: Referenční dokumenty 19

Tabulka 5: Další specifické požadavky na železnici, které tento odvětvový systém zohledňuje při definování povoleného rozsahu akreditace nebo uznání AsBo 29

Tabulka 6: Minimální úrovně způsobilosti 35

Tabulka 7: Klíčové role/funkce v rámci organizace AsBo 38

Tabulka 8: Požadavky na znalosti a zkušenosti pro klíčové role 47

Tabulka 9: Požadavky na dovednosti pro klíčové role 54

Tabulka 10: Požadavky na způsobilost v nařízení (EU) č. 402/2013 (CSM RA). 55

Tabulka 11: Základní požadavky na kompetence při nezávislém posuzování bezpečnosti pro klíčové role 57

Tabulka 12: Specifické požadavky na technické a provozní odborné znalosti v porovnání s klíčovými rolemi 64

Tabulka 13: Povolený rozsah akreditace nebo uznání AsBo 74

###### Úvod

* + 1. Podle čl. 13 odst. 1 CSM RA jsou vnitrostátní akreditační orgány a uznávací orgány odpovědné za:
       1. stanovení a provádění nezbytných postupů pro hodnocení a dohled nad hodnotícími subjekty (AsBos) definovanými v CSM RA;
       2. registrace těchto asistenčních služeb ve specializované databázi agentury (dosud databáze ERADIS) s jasným uvedením oblasti (oblastí) způsobilosti, pro kterou (které) jsou tyto asistenční služby akreditovány nebo uznány, jak je stanoveno v bodech 2 a 3 přílohy II CSM RA.
    2. V této souvislosti, jakož i v EN ISO/IEC 17020, v současném odvětvovém schématu, a pokud je to relevantní pro akreditační/uznávací činnosti:
       1. **Posuzování** je proces prováděný vnitrostátním akreditačním orgánem nebo uznávacím orgánem, jehož cílem je ověřit, zda AsBo pro požadovaný rozsah akreditace/uznání splňuje všechny příslušné požadavky stanovené v CSM RA (včetně požadavků uvedených v její příloze II) a dále podrobně popsané v tomto schématu posuzování;
       2. **Registrace** je úkon, kterým vnitrostátní akreditační orgán nebo uznávací orgán informuje agenturu a všechny zúčastněné strany na železnici, že AsBo pro požadovaný rozsah akreditace/uznání splňuje všechny platné požadavky uvedené v CSM RA (včetně požadavků uvedených v její příloze II) a dále podrobněji popsané v tomto systému posuzování;
       3. **Dohled***(() (1) (*[*))*](#_bookmark12) je proces pravidelně prováděný vnitrostátním akreditačním orgánem nebo uznávacím orgánem s cílem ověřit, zda AsBo pro požadovaný rozsah akreditace/uznání trvale splňuje všechny použitelné požadavky stanovené v CSM RA (včetně požadavků uvedených v její příloze II) a dále podrobněji popsané v tomto schématu posuzování.

###### Struktura dokumentu

* + 1. Tento odvětvový program se skládá z následujících dvou částí:
       1. **ČÁST 1: RÁMEC PRO VNITROSTÁTNÍ AKREDITAČNÍ ORGÁN A UZNÁVACÍ ORGÁN**

Část 1 představuje zastřešující rámec pro uplatňování požadavků popsaných v části 2. Rovněž specifikuje požadavky, které musí splnit vnitrostátní akreditační orgán a uznávací orgán.

* + - 1. **ČÁST 2: POŽADAVKY NA POSUZOVACÍ ORGÁNY (AsBos)**

Část 2 specifikuje požadavky, které musí AsBos splňovat pro své posouzení a dohled vnitrostátního akreditačního orgánu nebo uznávacího orgánu.

###### Termíny a definice

* + 1. Pro účely tohoto odvětvového schématu se použijí termíny a definice uvedené v normách CSM RA, EN ISO/IEC 17000, EN ISO/IEC 17011 a EN ISO/IEC 17020. Definice z těchto referenčních dokumentů, které jsou v tomto odvětvovém schématu hojně využívány, jsou připomenuty v následujícím oddíle.
    2. Kromě těchto standardních definic platí také následující definice seřazené podle abecedy:

1. *V čl. 11 odst. 1 CSM RA se používá termín "dohled" k provedení požadavků uvedených v čl. 5 odst. 3 nařízení č. 768/2008 a v bodě 7.9.3 normy EN ISO/IEC 17011, pokud jde o monitorování AsBo vnitrostátním akreditačním orgánem nebo uznávacím orgánem.*
   1. "žadatel": pokud jde o povolení železničního vozidla, termín "navrhovatel" z nařízení (EU) č. 402/2013 o CSM RA odpovídá termínu "žadatel" použitému v nařízení 2018/545 o povoleních pro železniční vozidla;
   2. V CSM RA se termíny "assessment" a "assessor" používají pro označení termínů "inspection" a "inspector" normy EN ISO/IEC 17020.

*POZNÁMKA 1*: *Pro účely části 2 tohoto odvětvového schématu mají tyto dvě terminologie naprosto stejný význam a lze je používat zaměnitelně;*

* 1. "Posuzovatel" je osoba pověřená organizací AsBo, aby v rámci týmu pro posuzování provedla nezávislé posouzení opatření, která navrhovatel zavedl ke splnění požadavků vyplývajících z uplatňování procesu řízení rizik definovaného v příloze I CSM RA;

[*Zdroj:* definice *3.30 v EN ISO/IEC* 17011*:2017 upravená pro účely části 2 tohoto odvětvového schématu*]

*POZNÁMKA 1: "Hodnotitel" je inspektor ve smyslu normy EN ISO/IEC 17020.*

* 1. "bakalářský titul" je stupeň vzdělání, který odpovídá ukončenému vysokoškolskému studiu,

doložené diplomem, pokud je běžná doba vysokoškolského vzdělání 3 roky nebo více;

* 1. "změnou železničního systému" se rozumí změna zařízení, postupů, procesů, organizace, personálního obsazení nebo rozhraní s jakýmkoli železničním subjektem nebo subsystémem, která může ovlivnit bezpečnost provozování, řízení a/nebo údržby železniční dopravy. Změna může být technické, provozní nebo organizační povahy, nebo dokonce kombinace dvou či tří z těchto prvků;

[*Zdroj: 4. bod odůvodnění a čl. 2 odst. 1 nařízení o společném postupu při řešení sporů*].

* 1. "klient" je osoba nebo organizace, která AsBo žádá o kontrolu objektu;

*POZNÁMKA 1: Je možné, že jiná organizace než navrhovatel, která je odpovědná za provádění CSM RA, uzavře s AsBo smlouvu o provádění kontrolních činností týkajících se činností navrhovatele v oblasti řízení rizik. V takovém případě neexistuje žádná smlouva mezi AsBo a navrhovatelem.*

[*Zdroj: definice 3.7 v EN ISO/IEC 17020:2025 upravená pro kontext CSM RA a současného odvětvového schématu*]

* 1. "způsobilost" je kombinace znalostí, dovedností a praktických zkušeností, které má osoba, tým osob nebo organizace k tomu, aby byla schopna řádně vykonávat daný úkol;
  2. "pověření" jsou předchozí úspěchy, vzdělání a obecné zázemí osoby, která

označují, že daná osoba je kvalifikovaná k provádění daného úkolu (tj. k tomu, aby něco dělala);

* 1. "kybernetická bezpečnost" v železničních aplikacích je soubor činností a opatření přijatých s cílem identifikovat neoprávněný přístup nebo kybernetický útok, který by mohl vést k nehodě, nebezpečné situaci nebo zhoršení výkonnosti železniční aplikace, chránit před ním, odhalit jej, reagovat na něj a zotavit se z něj;

[*Zdroj:* definice *3.1.32 v CLC-TS 50701:2023*]

* 1. "Zástupce technického manažera" je osoba, která zastupuje technického manažera v jeho nepřítomnosti.

Manažer odpovědný za průběžné kontrolní činnosti;

[*Zdroj:* bod *5.2.6 normy EN ISO/IEC 17020:2012*]

* 1. "vzdělání" jsou tituly, diplomy, osvědčení, profesní tituly atd., které osoba získala v rámci denního, dálkového nebo soukromého studia, ať už byly uděleny v domovské zemi nebo v zahraničí, ať už byly uděleny vzdělávacími orgány nebo zvláštními zkušebními orgány. Pojem "kvalifikace" je synonymem pro "pověření";
  2. "zkušenost" je doba strávená prací v oboru. Nelze ji urychlit, protože vyžaduje prožití dané oblasti/oboru, aby se nashromáždily znalosti nebo dovednosti něco dělat (hodně);
  3. "odbornost" je dovednost, znalost a pokrok získaný při práci v určitém oboru a při správném postupu. Zkušenosti jsou pro získání odbornosti nezbytné, ale samy o sobě nestačí. Odkazuje na zvládnutí dobrého výkonu v určitém předmětu, oboru nebo dovednosti a označuje hluboké a komplexní porozumění, kompetenci a autoritu v dané oblasti/oboru;
  4. "oborem" se rozumí určitý obor, odvětví studia nebo oblast činnosti.

*POZNÁMKA 1: Pro účely části 2 tohoto odvětvového schématu označuje tento pojem obor odborné činnosti osoby. Vzhledem k technické a funkční složitosti architektury a provozu železničního systému obvykle "posuzovaný systém" vyžaduje znalosti v několika oborech. Například v případě strukturálního subsystému kolejových vozidel bude rozsah akreditace AsBo zahrnovat mimo jiné technické obory strojírenství, elektrotechnika, IT/softwarové inženýrství, případně (tj. vozidlo vybavené palubním subsystémem CCS).*

*POZNÁMKA 2: Tato definice nemění význam stejného slova použitého v definici* [*(19)*](#_bookmark22) *"inspekční pole".*

* 1. "Pevná zařízení" je kombinace strukturálních subsystémů traťové části CCS, energie a infrastruktury doplněná subsystémem zabezpečovacího zařízení - pro který TSI traťového subsystému nedefinuje požadavky (viz [obrázek 6](#_bookmark235) v [příloze A)](#_bookmark234);
  2. "funkční bezpečností" se rozumí funkční a fyzická schopnost systému fungovat správně a bezpečně v reakci na jeho vstupy a nepředstavovat nepřijatelná rizika v důsledku selhání nebo chybného chování systému;

*POZNÁMKA 1: podle definice (15) v článku 3 CSM RA je nepřijatelné riziko riziko, které nesplňuje kritéria přijatelnosti rizika, jež předkladatel používá k posouzení přijatelnosti konkrétního rizika. Tato kritéria určují, zda je z pohledu navrhovatele úroveň rizika natolik nízká, že není nutné přijmout žádná okamžitá opatření k jeho dalšímu snížení.*

* 1. "nezávislé posouzení bezpečnosti" označuje kontrolní činnosti podle normy EN ISO/IEC 17020:2012;
  2. "inspekce" a "inspektor" v normě EN ISO/IEC 17020 se chápou jako

pojmy "posouzení" a "posuzovatel" v CSM RA.

*POZNÁMKA 1: Pro účely části 2 tohoto odvětvového systému mají tyto dva pojmy (inspekce-hodnocení a inspektor-hodnotitel) naprosto stejný význam. Lze je používat zaměnitelně, pokud jde o požadavky v části 2;*

* 1. "oblast inspekce" označuje širokou oblast činnosti, ve které se inspekce používá. Inspekční oblast může být případně rozdělena na podoblasti.

*POZNÁMKA 1: Tabulka 1 v* [*{Ref. 9}*](#_bookmark43) *uvádí příklady kontrolních polí a podoblastí. [Zdroj: ILAC-G28:07:2018* [*{Ref. 9}*](#_bookmark43)*].*

* 1. Terminologie "metodika inspekce" v normě EN ISO/IEC 17020 je ekvivalentní terminologii "metodika nezávislého posuzování AsBo" nebo "pracovní metoda AsBo", kterou se zabývá bod [8](#_bookmark185) části 2 tohoto sektorového schématu;
  2. "Vedoucí posuzovatel" je osoba určená organizací AsBo, která je na úrovni konkrétního projektu pověřena prováděním a řízením činností nezávislého posuzování definovaných v CSM RA;

[*Zdroj: definice 3.31 v EN ISO/IEC* 17011*:2017 upravená pro účely části 2 tohoto odvětvového schématu*]

*POZNÁMKA 1: "Vedoucí posuzovatel" je inspektor ve smyslu normy EN ISO/IEC 17020.*

* 1. "magisterský titul" je úroveň vzdělání, která odpovídá ukončenému vysokoškolskému studiu, doložená diplomem, pokud je obvyklá doba vysokoškolského studia 4 roky nebo více. Obvykle se magisterský titul získává po jednom nebo dvou letech dalšího studia navazujícího na bakalářský titul. Vyžaduje vyšší úroveň studijních výsledků než bakalářský titul;
  2. "předmětem posuzování shody" ze strany akreditačního/uznávacího orgánu je orgán pro posuzování (AsBo) definovaný v čl. 3 odst. 14 a článku 6 CSM RA;

[*Zdroj: definice 4.2 v EN ISO/IEC 17000 upravená pro kontext tohoto odvětvového schématu*]

* 1. "předmětem kontroly" ze strany AsBo je skupina položek, která zahrnuje obojí:
     1. "posuzovaný systém" v definici [(34) níže](#_bookmark28) v bodě [0.8.2,](#_bookmark11) který podléhá změně, a;
     2. personál, procesy a příslušné metodiky navrhovatele používané k provádění procesu řízení rizik definovaného v příloze I CSM RA za účelem řízení dopadů "posuzovaného systému" (tj. změny) na železniční systém, bez ohledu na technickou, provozní nebo organizační povahu změny;

*POZNÁMKA 1: Na základě definic* [*(17),*](#_bookmark20) [*(18)*](#_bookmark21) *a* [*(20)*](#_bookmark23) *v oddíle* [*0.8.2.*](#_bookmark11) *mají pro účely části 2 tohoto odvětvového schématu pojmy "předmět kontroly" a "předmět posouzení" zcela stejný význam. Lze je používat zaměnitelně, pokud jde o požadavky v části 2.*

*POZNÁMKA 2: v odrážce b) jsou uvedeny podpůrné položky organizace navrhovatele, které mohou narušit přiměřenost výsledků činností řízení rizik. "Metodika SPO" v bodě* [*8*](#_bookmark185) *části 2 kontroluje i tyto položky, aby AsBo dospěl k odbornému úsudku o celkové vhodnosti "posuzovaného systému" pro splnění jeho bezpečnostních požadavků [viz také definice* [*(34) níže*](#_bookmark28)*].*

[*Zdroj: Definice 3.8 pojmu "item" v EN ISO/IEC 17020:2025 upravená podle definice 3.1 z*

*"kontrola" v kontextu CSM RA a tohoto odvětvového režimu*].

* 1. "cvičení" je činnost, při níž se něco pravidelně nebo opakovaně dělá, aby se zlepšily dovednosti v této činnosti.

a získání dostatečných zkušeností v dané oblasti;

* 1. "navrhovatelem" se rozumí železniční subjekt definovaný v čl. 3 odst. 11 [*2*](#_bookmark27)CSM RA, který je odpovědný za uplatňování nařízení o CSM RA.

*POZNÁMKA 1*. *S ohledem na definici* [*(6)*](#_bookmark14) *"zákazníka" a její* [*POZNÁMKU 1*](#_bookmark15) *je možné, že jiný subjekt než navrhovatel uzavře s AsBo smlouvu o provedení nezávislého posouzení bezpečnosti činností navrhovatele v oblasti řízení rizik a vhodnosti souvisejících výsledků pro změnu železničního systému;*

* 1. "hodnocením rizika" se rozumí postup založený na analýze rizika, jehož cílem je určit, zda je daná

bylo dosaženo přijatelné úrovně rizika; [*Zdroj: definice v čl. 3 odst. 3 CSM RA*].

* 1. "posouzením rizik" se rozumí celkový proces zahrnující analýzu a hodnocení rizik; [*Zdroj: definice v čl. 3 odst. 4 CSM RA*]*.*
  2. "řízením rizik" se rozumí systematické uplatňování zásad, postupů a opatření v oblasti řízení.

postupy pro úkoly analýzy, hodnocení a kontroly rizik; [*Zdroj: definice v čl. 3 odst. 6 CSM RA*]*.*

* 1. "vlastníkem systému" se rozumí osoba nebo organizace odpovědná za vývoj a

udržování systému posuzování shody; [*Zdroj: definice 4.13 v EN ISO/IEC 17000:2020*].

* 1. "dovednost" je schopnost člověka efektivně využívat své znalosti k plnění určitého úkolu.

správně;

*POZNÁMKA 1: hodnocení dovedností může být založeno na odborném posouzení s ohledem na zkušenosti a projekty, na kterých daná osoba pracovala.*

* 1. "měkké dovednosti" jsou vlastnosti nebo charakterové rysy a mezilidské dovednosti, které charakterizují člověka.

schopnost efektivně komunikovat s ostatními lidmi;

* 1. "systémovým inženýrstvím" se rozumí strukturovaný, procesní, metodický přístup shora dolů s perspektivou zaměřenou na člověka, který u složitého systému souvisejícího s bezpečností propojuje všechny prvky vývojového procesu a architektury systému s cílem definovat nezbytné vzájemné vztahy pro bezpečné splnění funkčních, fyzických a provozních požadavků v zamýšleném prostředí. Cílem tohoto přístupu je systematicky:
     1. zachytit (identifikovat) požadavky, které má systém splňovat;
     2. převést (rozdělit) tyto požadavky na úrovni systému do podrobných dílčích funkcí a výkonnostních požadavků, které mají být splněny základními subsystémy nebo službami architektonické struktury systému;

1. *Čl. 3 odst. 11 nařízení o společné organizaci trhu: "navrhovatelem" se rozumí jeden z těchto subjektů:*
2. *železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury, který provádí opatření pro kontrolu rizik v souladu s článkem 4 směrnice 2004/49/ES;*
3. *subjekt odpovědný za údržbu, který provádí opatření podle čl. 14a odst. 3 směrnice 2004/49/ES;*
4. *zadavatel nebo výrobce, který vyzve oznámený subjekt, aby použil postup ES ověřování podle čl. 18 odst. 1 směrnice 2008/57/ES, nebo určený subjekt podle čl. 17 odst. 3 uvedené směrnice;*
5. *žadatel o povolení k uvedení strukturálních subsystémů do provozu;*
6. zabránit systematickým selháním a chybám, které mohou vznikat v různých fázích vývojového procesu v důsledku variability lidského výkonu a vlivů lidských a organizačních faktorů na správné plnění očekávaných úkolů, a řídit je;
7. prokázat správnou implementaci, ověření a validaci požadavků v průběhu celého procesu vývoje systému;

*POZNÁMKA 1: V praxi jsou tyto koncepty nedílnou součástí přístupů systémového inženýrství a inženýrství funkční bezpečnosti definovaných v normách CENELEC 50126-1 a 50126-2.*

1. "posuzovaným systémem" se rozumí část železničního systému, která je předmětem změny a u níž má AsBo poskytnout odborné posouzení její vhodnosti pro splnění bezpečnostních požadavků. Změna může být technické, provozní nebo organizační povahy;

[*Zdroj: definice v čl. 3 odst. 25 nařízení o společné organizaci trhů]*

*POZNÁMKA 1: tam, kde je to vhodnější, se pro lepší srozumitelnost textu používá také alternativní terminologie "systém, který má být posouzen".*

*POZNÁMKA 2: "posuzovaný systém" je pouze částí definice* [*(24)*](#_bookmark25) *celého "předmětu kontroly".*

1. "Technický odborník" je osoba, kterou určí organizace AsBo a která na požádání pracuje pod vedením vedoucího posuzovatele, aby mu poskytla specifické znalosti nebo odbornost s ohledem na technický nebo provozní rozsah posuzovaného systému. Organizace AsBo se také může spolehnout na podporu technických odborníků, kteří pomáhají technickému vedoucímu a jeho zástupcům plnit jejich úlohu informovaným způsobem;

[*Zdroj: definice 3.32 v EN ISO/IEC 17011:2017 upravená pro účely části 2 tohoto odvětvového schématu*]

*POZNÁMKA 1: "Technický expert" je inspektor ve smyslu normy EN ISO/IEC 17020.*

1. "Technický manažer" je osoba, která má celkovou odpovědnost za zajištění toho, že

kontrolní činnosti jsou prováděny v souladu s tímto systémem posuzování; [*Zdroj: bod 5.2.5 normy EN ISO/IEC 17020:2012*]*.*

1. "vozidlo" je kombinace jednoho strukturálního subsystému (kolejové vozidlo) a případně dalších subsystémů (zejména palubní CCS) (viz [obrázek 6](#_bookmark235) v [příloze A)](#_bookmark234);
2. "odborné vzdělávání a příprava" je program nebo kurz určený k přípravě osoby na povolání.

pro konkrétní zaměstnání nebo kariéru;

*POZNÁMKA 1: V kontextu tohoto systému se tato terminologie používá pro označení vzdělání v technické nebo provozní oblasti relevantní pro železniční sektor.*

###### Zkratky a akronymy

***Tabulka 2: Seznam zkratek a akronymů.***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zkratka / akronym** | **Význam** | |
| AsBo | Posouzení bod*[y((3))](#_bookmark31)*definované v čl. 3 odst. 14 a článku 6 [{Přílohy 1}](#_bookmark34) v [tabulce 3](#_bookmark33) | |
| AsBo-RFU | Doporučení pro použití použitelné pro AsBos | |
| ATO | Automatizovaný provoz vlaků | |
| CER | Společenství evropských železničních a infrastrukturních společností | |
| CSM RA | Právní text v bodě [{Appl. 1}](#_bookmark34) | v [tabulce 3](#_bookmark33) |
| DeBo | Orgán určený evropským členským státem podle čl. 15 odst. 8 [{Aplikace 6}](#_bookmark37) v [tabulce 3](#_bookmark33) | |
| EA | Evropská spolupráce v oblasti akreditace | |
| EC | Evropská komise | |
| EIM | Evropští provozovatelé železniční infrastruktury | |
| EIN | Evropské identifikační číslo (EIN) je kód harmonizovaného systému číslování používaného pro bezpečnostní certifikáty a další dokumenty, jak je popsáno v nařízení Komise (ES) č. 653/2007 a v prováděcím nařízení Komise 2018/763, kterým se zrušuje nařízení Komise (ES) č. 653/2007, a musí být vždy dodržováno. [https://www.era.europa.eu/content/what-ein-number-structure-it-obligatory-](https://www.era.europa.eu/content/what-ein-number-structure-it-obligatory-comply-structure_en)  [comply-structure\_en](https://www.era.europa.eu/content/what-ein-number-structure-it-obligatory-comply-structure_en) | |
| ENE | Energie | |
| ERA, agentura | Agentura Evropské unie pro železnice, jak je definována v [tabulce 3](#_bookmark33) [{Příloha 5}.](#_bookmark36) | |
| IAF | Mezinárodní akreditační fórum  IAF je světové sdružení akreditačních orgánů a dalších subjektů, které se zabývají posuzováním shody v oblasti systémů řízení, výrobků, služeb, personálu a dalších podobných programů posuzování shody. | |
| ILAC | Mezinárodní spolupráce při oznamování laboratoří  Mezinárodní organizace pro akreditační orgány působící v souladu s normou EN ISO/IEC 17011 a zabývající se akreditací orgánů posuzování shody. | |
| INF | Infrastruktura | |
| ISA | Nezávislé posouzení bezpečnosti | |
| ISO | Mezinárodní organizace pro normalizaci | |
| Členský stát | Členský stát Evropské unie | |
| NEUPLATŇUJE SE | Nepoužije se | |
| NAB | Vnitrostátní akreditační orgán ve smyslu článku 4 [{Aplikace 8}](#_bookmark39) v | |
| NB-Rail | Koordinační skupina oznámených subjektů | |
| NoBo | Subjekt oznámený oznamujícím orgánem evropského členského státu podle článků 27 a 30 [{Aplikace 6}](#_bookmark37) v [tabulce 3](#_bookmark33) | |
| NSA | Vnitrostátní bezpečnostní orgán podle definice [{Příloha 7}](#_bookmark38) v [tabulce 3](#_bookmark33) | |
| OPE | Provoz a řízení dopravy | |

1. *Čl. 3 odst. 14 CSM RA: "subjektem pro posuzování" se rozumí nezávislá a kompetentní externí nebo interní osoba, organizace nebo subjekt, který provádí šetření s cílem poskytnout na základě důkazů posudek o vhodnosti systému pro splnění jeho bezpečnostních požadavků.*

*Článek 6 CSM RA dále upřesňuje, co a jak se má posuzovat, jakož i to, aby se zabránilo duplicitnímu posuzování posuzovaného systému různými orgány posuzování shody v důsledku souladu s platnými evropskými právními předpisy.*

|  |  |
| --- | --- |
| ***Tabulka 2: Seznam zkratek a akronymů.*** | |
| **Zkratka / akronym** | **Význam** |
| OTIF | Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu |
| QMS | Systém řízení kvality |
| PA VA | Praktická opatření pro povolování vozidel řešená právním textem v dokumentu  [{Appl. 9}](#_bookmark40) v [tabulce 3](#_bookmark33) |
| PRM | Osoby se zdravotním postižením a osoby se sníženou pohyblivostí |
| RB | Uznávací orgán uvedený v čl. 13 odst. 1 [{Příloha 1}](#_bookmark34) v [tabulce 3](#_bookmark33) |
| SRAC | Podmínka aplikace související s bezpečností |
| SRT | Bezpečnost v železničních tunelech |
| RFU | Doporučení pro použití |
| TSI | Technická specifikace pro interoperabilitu |
| UNIFE | Evropské sdružení železničního průmyslu (Union des Industries Ferroviaires Européennes) |
| VA | Povolení k provozu vozidla |

###### Platné právní předpisy a normy

* + 1. Následující dokumenty jsou v tomto režimu uvedeny tak, že některé nebo celý jejich obsah představují požadavky tohoto režimu.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ***Tabulka 3: Platné právní předpisy a normy.*** | | |
| **Ref. N° Název** | **Odkaz** | **Verze** |
| {Appl. 1} 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.  a  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. | ÚŘ. VĚST. L 121,  3.5.2013 | 2013 |
| ÚŘ. VĚST. L 185,  14.7.2015 | 2015 |
| {Appl. 2} Norma ČSN EN ISO/IEC ISO 17000 - Posuzování shody.  Slovní zásoba a obecné zásady | EN ISO/IEC 17000 | 2020 |
| {Appl. 3} Norma o posuzování shody - Požadavky na činnost různých typů orgánů provádějících inspekci | EN ISO/IEC 17020 | 2012 |
| {Appl. 4} Norma o posuzování shody - Požadavky na akreditační orgány akreditující orgány posuzování shody | EN ISO/IEC 17011 | 2017 |
| {Appl. 5} 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. | ÚŘ. VĚST. L 138,  26.5.2016 | 2016 |
| {Appl. 6} Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (přepracované znění). | ÚŘ. VĚST. L 138/102, 26.5.2016 | 2016 |
| {Appl. 7} Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic (přepracované znění). | ÚŘ. VĚST. L 138/102, 26.5.2016 | 2016 |
| {Appl. 8} Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví požadavky na oznamování. | ÚŘ. VĚST. L 218,  13.08.2008 | 2018 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ***Tabulka 3: Platné právní předpisy a normy.*** | | |
| **Ref. N° Název** | **Odkaz** | **Verze** |
| a dohled nad trhem v souvislosti s uváděním výrobků na trh a  kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 339/93 |  |  |
| {Appl. 9} Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/545 ze dne 4. dubna 2018 | ÚŘ. VĚST. L 90, | 2018 |
| stanovení praktických opatření pro železniční vozidlo  proces povolování a povolování typu železničního vozidla | 6.4.2018 |  |
| podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 |  |  |
| Rady |  |  |
| {Appl. 10} Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779 ze dne 16. května 2019. | L 139/360, | 2019 |
| 2019, kterým se stanoví podrobná ustanovení o systému certifikace  subjekty odpovědné za údržbu vozidel podle směrnice | 27.5.2019 |  |
| (EU) 2016/798 Evropského parlamentu a Rady a |  |  |
| kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 445/2011. |  |  |

*POZNÁMKA 1: Výše uvedené právní předpisy zahrnují všechny platné změny.*

###### Referenční dokumenty

* + 1. Vlastník režimu (ERA jménem Evropské komise) použil při vývoji tohoto režimu tyto referenční dokumenty.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| ***Tabulka 4: Referenční dokumenty.*** | | | |
| **Ref. N°** | **Název** | **Odkaz** | **Verze** |
| {Ref. 1} | Mnohostranná dohoda EA - Kritéria pro podpis politiky a postupů pro rozvoj | EA-1/06 A- AB:2022 | 2022 |
| {Ref. 2} | Postup a kritéria EA pro hodnocení systémů posuzování shody členy akreditačního orgánu EA | EA-1/22 A-AB: 2023 | 2023 |
| {Ref. 3} | Norma k přímému použití při posuzování shody - Pokyny pro vypracování normativních dokumentů vhodných pro použití při posuzování shody | ISO/IEC 17007:2009 | 2009 |
| {Ref. 4} | Norma pro řízení rizik - Pokyny | ISO/IEC 31000 | 2018 |
| {Ref. 5} | Norma pro systémy managementu kvality - Základy a slovník | ISO 9000 | 2015 |
| {Ref. 6} | Norma o systémech řízení kvality - Požadavky | ISO 9001 | 2015 |
| {Ref. 7} | Norma o pokynech pro auditování systému řízení | ISO 19011 | 2018 |
| {Ref. 8} | Pokyny pro formulaci rozsahu akreditace kontrolních orgánů | ILAC-G28:7 | 2018 |
| {Ref. 9} | Pokyny pro formulaci rozsahu akreditace inspekčních orgánů | ILAC- G28:07/2018 | 2018 |

## ČÁST 1: RÁMEC PRO VNITROSTÁTNÍ AKREDITAČNÍ ORGÁN A UZNÁVACÍ ORGÁN

#### Předmět posuzování shody (AsBo)

1.1 "Předmětem posuzování shody" akreditačním/uznávacím orgánem je orgán pro posuzování[*(() (4) ()) (*](#_bookmark49)AsBo) definovaný v čl. 3 odst. 14 a článku 6 CSM RA.

#### Cíle tohoto režimu

* 1. Cílem tohoto odvětvového systému je poskytnout orgánům členských států, vnitrostátním orgánům pro bezpečnost železnic, agentuře, vnitrostátnímu akreditačnímu orgánu, uznávacímu orgánu a evropským železničním subjektům jistotu, že:
     1. AsBo má systém řízení, který je schopen důsledně a nepřetržitě plnit obecné požadavky normy EN ISO/IEC 17020, na kterou odkazuje CSM RA;
     2. AsBo splňuje dodatečné požadavky na způsobilost a sdělování výsledků, které jsou definovány speciálně pro železnice v příloze II a příloze III CSM RA;
     3. asistenční orgán je způsobilý provádět nezávislé hodnotící činnosti v rozsahu své akreditace nebo oblasti (oblastí) uznávání, jak to vyžaduje CSM RA.

#### Použití tohoto režimu

3.1 Tento odvětvový režim se použije pro všechny případy akreditace a uznání uvedené v článcích 7 a 9 CSM RA.

#### Přechodné období před povinným použitím tohoto režimu

* 1. Vnitrostátní akreditační orgán a uznávací orgán použijí tento odvětvový systém pro posuzování a dohled nad stávajícími AsBos po uplynutí dvouletého přechodného období ode dne jeho přijetí valným shromážděním Evropské spolupráce v oblasti akreditace nebo nejpozději ode dne jeho zveřejnění[*(5)*](#_bookmark50)na internetových stránkách Agentury Evropské unie pro železnice: [https://www.era.europa.eu/.](https://www.era.europa.eu/)
  2. Tento odvětvový systém se přímo vztahuje na všechny nové asistenční služby, které žádají o akreditaci/uznání během výše uvedeného přechodného období.
  3. Všechny asBos budou zaregistrovány ve specializované databázi agentury (dosud databáze ERADIS) podle tohoto odvětvového systému nejpozději do šesti měsíců po skončení výše uvedeného přechodného období.
  4. Během přechodného období ERA vyzývá vnitrostátní akreditační orgány, vnitrostátní uznávací orgány a asistenční organizace, aby prováděly doporučení uvedená v bodě [13](#_bookmark232) části 2.

1. *Viz poznámka pod čarou* [*(3)*](#_bookmark30) *na straně 14 tohoto odvětvového programu.*
2. *Zveřejnění tohoto odvětvového systému je podmíněno jeho schválením Evropskou agenturou pro akreditaci (EA) v souladu s příslušným postupem EA.*

#### Vlastník systému

5.1 Agentura Evropské unie pro železnice (ERA) je jménem Evropské komise vlastníkem tohoto odvětvového systému.

#### Základní norma pro systém (EN ISO/IEC 17020)

* 1. Na základě definic povolených rozsahů akreditace v článku 7.4 normy EN ISO/IEC 17011 a tabulky 1 - Struktura EA MLA - úroveň 2 v [{Ref. 1}](#_bookmark42) je typem činností posuzování shody, na které se vztahuje tento systém, "inspekce".
  2. Jako příslušná mezinárodní norma pro tento systém se proto použije norma EN ISO/IEC 17020 "*Posuzování shody - Požadavky na činnost různých typů orgánů provádějících inspekce*", na kterou se odkazuje v příloze II CSM RA.
  3. Norma EN ISO/IEC 17020 definuje obecné požadavky, které musí AsBo splňovat.

#### Kontrolní činnosti v rámci specifického rámce CSM RA

###### Právní požadavky a další specifické požadavky na železnici

* + 1. CSM RA vyžaduje, aby byl AsBo buď akreditován vnitrostátním akreditačním orgánem, nebo uznán uznávacím orgánem členského státu.

*POZNÁMKA 1: Zvláštní případ uvedený v čl. 7 písm. c) nařízení o společném mechanismu dohledu umožňuje členskému státu uznat pravomoci vnitrostátního bezpečnostního orgánu jednat jako AsBo. Tato výjimka není v EU široce využívána. Neosvobozuje členský stát (jednající jako uznávací orgán) od povinnosti ověřit, že pro roli AsBo NSA splňuje všechny požadavky normy EN ISO/IEC 17020 i současného odvětvového systému.*

* + 1. CSM RA vyžaduje, aby AsBo splňovala následující požadavky:
       1. všechny obecné požadavky mezinárodní základní normy EN ISO/IEC 17020, které jsou relevantní pro posuzování shody podle bodu [6](#_bookmark52) části 1 tohoto systému, a v souladu s možnostmi povolenými v normě;

*POZNÁMKA 1: termín "povolený" se vztahuje k typu nezávislosti AsBo a k možným možnostem.*

*možnosti v článku 8 normy.*

* + - 1. další kompetence pro požadovaný rozsah akreditace/uznání a požadavky na podávání zpráv specifické pro inspekce v železničním sektoru, které jsou dále rozvedeny v části 2 tohoto odvětvového systému. Týkají se bodů 1 písm. a), b), c), 2 a 3 přílohy II a přílohy III CSM RA.
    1. **Prohlášení o vyloučení odpovědnosti**: ERA jako vlastník a autor tohoto odvětvového systému jménem Evropské komise zajistila, aby byly do tohoto dokumentu zahrnuty všechny použitelné požadavky v bodě [7.1.2](#_bookmark55) části 1. Prokázání shody s požadavky stanovenými v tomto odvětvovém schématu ze strany asistenčního orgánu proto zakládá předpoklad, že asistenční orgán splňuje všechny požadavky a kritéria CSM RA, včetně všech požadavků normy EN ISO/IEC 17020, které jsou relevantní pro rozsah(y) akreditace/uznání, o něž asistenční orgán žádá. Vnitrostátní akreditační orgán a uznávací orgán proto nejsou povinny ověřovat soulad AsBo s žádnými vnitrostátními požadavky nebo pravidly ani s dalšími požadavky CSM RA.

###### Typy nezávislosti kontrolního orgánu (AsBo)

* + 1. CSM RA umožňuje akreditaci nebo uznání AsBos obou typů nezávislosti (typ A i typ non-A) uvedených v bodě 4.1.6 a příloze A normy EN ISO/IEC 17020. Tato kategorizace je v podstatě měřítkem strukturální organizace jejich nezávislosti. [Poznámka, která bude zrušena: typy povolené při revizi normy 17020].
    2. Typ nezávislosti AsBo v žádném případě neurčuje pořadí nebo hierarchii úrovně kvality jejich inspekcí. CSM RA a tento sektorový režim umožňují rovnocenné využití obou:
       1. externí společnosti nebo společnosti AsBo třetích stran a;
       2. interní AsBos, nezávislé na projektování, výrobě, dodávkách, instalaci, servisu, údržbě, hodnocení rizik a řízení rizik "předmětu kontroly".
    3. Tento odvětvový režim neomezuje kontrolní činnosti interních AsBos typu non-A na nezávislost jejich mateřské společnosti nebo přidružených subjektů, a proto není omezen na kontroly první nebo druhé strany.
    4. Bez ohledu na druh prokázané nezávislosti musí být AsB vždy nestranný a musí splňovat stejné požadavky na způsobilost, jak jsou definovány v části 2 tohoto odvětvového schématu, pro rozsah(y) akreditace nebo uznání, o které AsB žádá.
    5. Tento sektorový systém neumožňuje použití výjimky uvedené v písmenu b) bodu A.2.1 přílohy A normy EN ISO/IEC 17020. [Poznámka, která bude vypuštěna: odkaz na revidované znění normy 17020] Jednotlivá osoba z AsBo, která provádí některý z "*návrhů, výroby, dodávek, instalace, servisu, údržby, hodnocení rizik a řízení rizik",* tak nesmí provádět také *"inspekci*" téže položky; toto sektorové schéma se domnívá, že tato výjimka může ohrozit výsledky inspekce.

###### Povaha a kategorie inspekčních činností, na které se inspekce AsBo vztahují

* + 1. [Poznámka, která bude vypuštěna: text v tomto bodě [7.3](#_bookmark58) musí být sladěn s textem v revidované normě 17020, jakmile bude zveřejněn - je ponechán pro představu klíčového sdělení, které má být sděleno akreditačním a uznávacím orgánům] Definice v článku 3.1 normy EN ISO/IEC 17020:2012 uvádí čtyři možné kategorie inspekce v závislosti na povaze "předmětu inspekce": [Poznámka, která bude zrušena: v pracovní verzi revidované normy 17020 jsou tyto kategorie definovány jako položky].

*Inspekce* je "*přezkoumání* ***výrobku*** *(3.2),* ***procesu*** *(3.3),* ***služby*** *(3.4) nebo* ***zařízení*** *nebo jejich konstrukce a určení jejich shody se specifickými požadavky nebo na základě odborného posouzení s obecnými požadavky*".

*POZNÁMKA 1 v definici 3.1: "Kontrola* ***procesů*** *může zahrnovat* ***personál****, zařízení,* ***technologii*** *nebo*

metodika".

* + 1. Povaha inspekčních činností AsBo, o které usiluje CSM RA a které jsou dále rozvedeny v části 2 tohoto odvětvového schématu, zahrnuje několik nebo všechny tyto kategorie v závislosti na povaze změny železničního systému. Zatímco "předmět inspekce" definovaný v [bodě (24)](#_bookmark25) v oddílu

[0.8.2.](#_bookmark11) [výše](#_bookmark25) zahrnuje "posuzovaný systém", který je předmětem změny, musí kontrolní činnosti zahrnovat také:

* + - 1. všechny čtyři kategorie kontroly uvedené v bodě 3.1 normy EN ISO/IEC 17020:2012, aby bylo dosaženo účinného nezávislého posouzení řízení rizik vyplývajících ze změny železničního systému ze strany navrhovatele, ale také, a to je důležitější;
      2. prověření organizace navrhovatele pro činnosti řízení rizik, využití personálu a **procesů**, včetně využití vhodných zařízení, technologií a metodiky, pro návrh nebo modernizaci **výrobků, které** mají být správně instalovány [**instalace**], provozovány [**služby**] a udržovány [**služby**], aby posuzovaný systém mohl úspěšně a bezpečně plnit zamýšlené funkce.

###### Klíčové technické kompetence pro provádění inspekčních činností AsBo

* + 1. V ostatních průmyslových odvětvích a oblastech, kde je vyžadována certifikace výrobků, jsou kontrolní činnosti spíše technického charakteru. Od kontrolního orgánu se vyžaduje, aby byl v zásadě kompetentní v technické oblasti posuzovaného výrobku, aby mohl provádět příslušné technické kontrolní činnosti.
    2. Kontroly AsBo v rámci CSM RA jsou zcela jiné a obecné povahy*(() (*[6) (](#_bookmark60)*))*. Podle čl. 3 odst. 15 a bodu 1 přílohy II nařízení CSM RA musí být AsBo v zásadě způsobilý v oblasti řízení rizik a nezávislého posuzování bezpečnosti, aby mohl:
       1. posoudí, zda navrhovatel splňuje **obecné** požadavky na **postup** řízení rizik definované v příloze I **nařízení** (EU) **o** CSM RA, a;
       2. poskytnout odborný posudek o **vhodnosti** posuzovaného systému **pro daný účel** (tj. o jeho způsobilosti splnit bezpečnostní požadavky).
    3. Pro účely CSM RA proto tento odvětvový systém vyžaduje, aby technický manažer, jeho zástupce a hlavní posuzovatel[*(7*](#_bookmark61)*)*:
       1. má nejvyšší úroveň technické způsobilosti v oblasti řízení rizik a nezávislého posuzování bezpečnosti;
       2. týkající se technické oblasti (oblastí) posuzovaného systému:
          1. mít dobré celkové znalosti a porozumění v jednom inženýrském oboru v rozsahu akreditace/uznání AsBo;
          2. v případě potřeby (podrobnosti viz část 2) se obraťte na technické odborníky, kteří vám poskytnou další technickou podporu.
    4. Část 2 tohoto odvětvového schématu dále rozvádí požadavky na odbornou způsobilost, kterou AsBo a jeho zaměstnanci společně prokazují pro každý povolený rozsah akreditace nebo uznání.

1. *Definice inspekce v článku 3.1 normy EN ISO/IEC 17020:2012 rovněž předpokládá inspekci jako "přezkoumání předmětu a určení jeho shody ... na základě odborného úsudku* ***s obecnými požadavky nebo předpisy****".*
2. *Bod* [*4.3*](#_bookmark117) *v části 2 definuje klíčové role v organizaci AsBo.*

#### Požadavky na vnitrostátní akreditační orgán a uznávací orgán

###### Obecné požadavky

* + 1. Vnitrostátní akreditační orgán a uznávací orgán musí zveřejnit rozsah tohoto systému, pro který poskytují akreditační služby nebo služby uznávání, jak je definováno [v tabulce 13](#_bookmark174) části 2.

*POZNÁMKA 1*. Některé *vnitrostátní akreditační orgány nebo uznávací orgány mohou ze svých služeb vyloučit oblasti, pro které nemají kompetentní pracovníky k provádění akreditačních nebo uznávacích činností.*

* + 1. Vnitrostátní akreditační orgán a uznávací orgán musí splňovat všechny požadavky normy EN ISO/IEC 17011. V tomto systému nejsou zdvojeny.
    2. Při plnění požadavků normy EN ISO/IEC 17011 musí uznávací orgán systematicky chápat a nahrazovat následující pojmy jejich ekvivalentním významem, který se vztahuje na uznávání AsBos:
       1. uznávací orgán místo akreditačního orgánu;
       2. uznat místo akreditovat;
       3. uznávané místo akreditované;
       4. uznávání místo akreditace.

###### Cyklus hodnocení

* + 1. Aniž jsou dotčeny požadavky normy EN ISO/IEC 17011, je důležité připomenout, že:
       1. posouzení souladu AsBo s ustanoveními části 2 tohoto režimu je cyklem;
       2. cyklus posuzování musí být v souladu s ustanoveními článku 7.9 normy EN ISO/IEC 17011.
    2. Podle podkapitoly 7.9.1 normy EN ISO/IEC 17011 začíná cyklus posuzování rozhodnutím o udělení počáteční akreditace nebo uznání nebo rozhodnutím po opětovném posouzení. Cyklus posuzování nebo platnost akreditace nebo uznání AsBo nesmí být delší než pět let.

###### Pravidelný dohled

* + 1. Aniž jsou dotčeny požadavky normy EN ISO/IEC 17011, je třeba rovněž připomenout, že podle pododdílů 7.9.2 a 7.9.3 uvedené normy a čl. 11 odst. 1 CSM RA musí vnitrostátní akreditační orgán a uznávací orgán provádět pravidelná dozorová posouzení, aby ověřily, že:
       1. AsBo nadále splňuje všechny požadavky a kritéria tohoto odvětvového systému, které se vztahují na oblast(y) akreditace/uznání AsBo;
       2. AsBo si zachovává schopnost uplatňovat požadavky na zvláštní způsobilost v oblasti železniční dopravy podle přílohy II CSM RA, které jsou dále rozvedeny v části 2 tohoto odvětvového systému.

*POZNÁMKA 1: V praxi nesmí časový interval mezi dvěma po sobě jdoucími dozorovými posouzeními překročit dva roky. V rámci platnosti akreditace nebo uznání AsBo pět let,*

*vnitrostátní akreditační orgán nebo uznávací orgán by měl před opětovným posouzením AsBo provést alespoň dvě dozorová posouzení.*

*POZNÁMKA 2: Vnitrostátní akreditační orgán nebo uznávací orgán může při pravidelných dohledových činnostech vycházet z projektů, na kterých AsBo pracoval, a pokud jsou k dispozici, ze zpětné vazby nebo stížností hlášených jinými zúčastněnými stranami (např. schvalujícími subjekty, ERA, NSA, navrhovateli, žadateli, oznámenými subjekty, jinými AsBos).*

* + 1. Výsledky pravidelných dohledových hodnocení jsou nezbytné k tomu, aby vnitrostátní akreditační orgán a uznávací orgán mohly přijímat informovaná rozhodnutí týkající se:
       1. pozastavení, zrušení nebo omezení rozsahu akreditace nebo uznání AsBo, jak je uvedeno v bodě 7.11 normy EN ISO/IEC 17011, nebo;
       2. případně rozšíření rozsahu akreditace nebo uznání AsBo ve smyslu ustanovení 7.10 normy EN ISO/IEC 17011.

###### Přístup založený na rizicích pro projekty/pracovníky, kteří mají být během dohledu důkladně posouzeni.

* + 1. AsBo, a nikoli vnitrostátní akreditační orgán nebo uznávací orgán, je odpovědný za dodržování všech požadavků vztahujících se na rozsah akreditace nebo uznání AsBo.
    2. Vnitrostátní akreditační orgán nebo orgán pro uznávání má povinnost posoudit dostatečné objektivní důkazy, na jejichž základě rozhodne o akreditaci nebo uznání. Na základě závěrů posouzení přijme vnitrostátní akreditační orgán nebo uznávací orgán rozhodnutí o udělení akreditace nebo uznání, pokud existují dostatečné důkazy o shodě, nebo o neudělení akreditace nebo uznání, pokud neexistují dostatečné důkazy o shodě.
    3. Vnitrostátní akreditační orgán nebo uznávací orgán může pro dohled nad trvalou schopností AsBo provádět kontrolní činnosti v souladu se všemi požadavky tohoto systému použít přístup založený na riziku nebo na výběru vzorků. Mohou si vybrat projekty, zaměstnance a reprezentativní dokumentaci systému řízení AsBo pro hloubkové posouzení, aby vytvořily svůj odborný úsudek o tom, zda má AsBo dostatečné záznamy a důkazy, které odůvodňují jeho soulad s těmito požadavky po dobu platnosti akreditace nebo uznání AsBo. Pro zaměření požadavků, které mají být posouzeny, se použijí faktory, jako jsou poznatky získané vnitrostátním akreditačním orgánem nebo orgánem pro uznávání během dozorových činností o systému řízení, inspekčních činnostech a výkonnosti AsB.

*POZNÁMKA 1: Očekává se, že vnitrostátní akreditační orgán nebo uznávací orgán posoudí při počátečním posuzování a opětovném posuzování AsBo na konci cyklu posuzování shodu AsBo se všemi požadavky normy EN ISO/IEC 17020 a tohoto odvětvového schématu.*

*POZNÁMKA 2: Pro pravidelné dozorové činnosti AsBo může vnitrostátní akreditační orgán nebo uznávací orgán použít přístup založený na výběru vzorků na základě rizik, aby se zaměřil na klíčové projekty, zaměstnance, důkazy nebo požadavky normy EN ISO/IEC 17020 a tohoto odvětvového systému. Neočekává se, že dohled zaručí 100% posouzení každého projektu, každého zaměstnance a každého důkazu o řádném zavedení systému řízení AsBo.*

###### Výsledky hodnocení

* + 1. AsB je povoleno požádat o akreditaci nebo uznání v jednom nebo více oblastech definovaných v části 2 tohoto systému za předpokladu, že AsB splňuje všechny požadavky platné pro danou oblast nebo oblasti.
    2. Aniž jsou dotčeny požadavky normy EN ISO/IEC 17011, ustanovení 7.8 této normy vyžaduje, aby vnitrostátní akreditační orgán a uznávací orgán poskytly na základě svých posouzení zejména následující informace:
       1. totožnost, kontaktní údaje a případně logo akreditačního nebo uznávacího orgánu;
       2. název AsBo, kontaktní údaje a název právnické osoby, pokud se liší;
       3. technický rozsah akreditace/uznání, jak je definován v části 2 tohoto systému;
       4. typ A nebo typ non-A nezávislosti AsBo, jak je definováno v normě EN ISO/IEC 17020;
       5. sídla AsBo (zejména u společností AsBo s organizačními strukturami [*((8) (*](#_bookmark71)*))*rozprostřenými v několika zemích) a případně činnosti posuzování prováděné v každém sídle, na které se vztahuje rozsah(y) akreditace/uznání;
       6. jedinečnou identifikaci AsBo, jak je definována v bodě [8.6](#_bookmark70) části 1;
       7. datum nabytí platnosti akreditace/uznání a případně datum ukončení platnosti nebo obnovení;
       8. prohlášení o shodě se všemi požadavky části 2 tohoto odvětvového systému, které se vztahují na rozsah(y) akreditace/uznání.
    3. Podle ustanovení 8.2.2 normy EN ISO/IEC 17011 musí vnitrostátní akreditační orgán a uznávací orgán zveřejnit informace o prohlášení o shodě AsBo s tímto systémem. Aniž je dotčen tento požadavek normy EN ISO/IEC 17011, čl. 13 odst. 1 a 2 CSM RA, lze tento požadavek zaregistrovat ve specializované databázi agentury (k dnešnímu dni databáze ERADIS), jak je definováno v bodě [8.6](#_bookmark70) části 1. Případně se zveřejňují i informace o změnách týkajících se pozastavení, odnětí nebo rozšíření rozsahu akreditace nebo uznání, včetně dat a rozsahů.

###### Číslo EIN pro AsBos

* + 1. Vnitrostátní akreditační orgán a uznávací orgán identifikují každé rozhodnutí AsBo o akreditaci nebo uznání, tj. o udělení, pozastavení, odnětí nebo omezení rozsahu, v souladu s evropským identifikačním číslem (EIN).
    2. Číslo EIN má strukturu XY/ab/cdef/ghij, kde:
       1. **XY**= Kód země národního akreditačního nebo uznávacího orgánu;
       2. **ab**= 35 v případě akreditované AsBo;
       3. **ab**= 36 v případě uznaného AsBo;
       4. **cd**= čítač, který identifikuje národní akreditační orgán nebo uznávací orgán. cd začíná od 01 a sahá do 99. Hodnota 00 je vyhrazena pro národní akreditační orgán, který má roli uznávacího orgánu;
       5. **ef** = dvě poslední číslice roku, kdy vnitrostátní akreditační orgán nebo uznávací orgán přijal rozhodnutí (vydání, odnětí, pozastavení). Příklad pro rok 2024: **ef** = 24;

1. *Pokud organizace AsBo působí v několika zemích a využívá odborníky z dceřiných společností, poboček nebo různých fyzických míst mateřské společnosti, jsou tyto organizační struktury v okamžiku akreditace/uznání posuzovány akreditačním nebo uznávacím orgánem a podléhají pravidelnému dohledu.*
   * + 1. **ghij**= čítač (4 číslice). Pohybuje se od 0001 do 9999.

#### Spolupráce akreditačních a uznávacích orgánů s jinými subjekty

* 1. Vnitrostátní akreditační orgán a uznávací orgán se vyzývají ke vzájemné spolupráci, jakož i ke spolupráci s dalšími příslušnými subjekty, k výměně zkušeností a případně ke sdílení příslušných odborníků za účelem důsledného provádění tohoto odvětvového systému při zajištění souladu s požadavky normy EN ISO/IEC 17011.
  2. Doporučená spolupráce by měla probíhat především se subjekty patřícími do stejného členského státu, ale může probíhat i se subjekty jiných členských států, jako jsou (např. nevyčerpávající):
     1. další vnitrostátní akreditační orgány (v rámci koordinace EA);
     2. další uznávací orgány;
     3. železniční vnitrostátní bezpečnostní orgány (NSA), a to i v případě, že NSA není oprávněn jednat jako uznávací orgán;

*POZNÁMKA 1: Akreditační a uznávací orgány mohou například shromažďovat zkušenosti vnitrostátního bezpečnostního orgánu pro železnice s činnostmi AsBo, aby definovaly vstupy pro (re)akreditaci, resp. proces (re)uznání, nebo pro své činnosti dohledu.*

* + 1. Agentura Evropské unie pro železnice (ERA, vlastník tohoto systému jménem Evropské komise) s cílem dosáhnout harmonizovaného uplatňování tohoto odvětvového systému v celé Evropské unii;
    2. sekretariát OTIF, aby dosáhl harmonizovaného uplatňování tohoto odvětvového systému ve všech smluvních státech OTIF, které nejsou členy EU;
    3. jakýmkoli jiným vhodným nezávislým příslušným subjektům.

# ČÁST 2: POŽADAVKY NA POSUZOVACÍ ORGÁNY (AsBos)

#### Preambule

* 1. Připomenutí prohlášení o vyloučení odpovědnosti v bodě [7.1.3](#_bookmark56) části 1:

[**Prohlášení o vyloučení odpovědnosti**: ERA jako vlastník a autor tohoto odvětvového systému jménem Evropské komise zajistila, aby byly zahrnuty všechny použitelné požadavky v bodě 7.1.2 části 1. do tohoto dokumentu shody s požadavky ze strany asistenčního orgánu proto Prokázání stanovenými v tomto odvětvovém schématu zakládá předpoklad, že asistenční orgán splňuje všechny požadavky a kritéria CSM RA, včetně všech požadavků EN ISO/IEC 17020normy , které jsou relevantní pro rozsah(y) akreditace/uznání, o něž asistenční orgán žádá. Vnitrostátní akreditační orgán a uznávací orgán proto nejsou povinny ověřovat ani soulad AsBo s žádnými vnitrostátními požadavky nebo pravidly s dalšími požadavky CSM RA.](#_bookmark56)

#### Právní a GENERICKÉ požadavky normy EN ISO/IEC 17020

* 1. AsBo musí splňovat následující dva soubory požadavků uvedených v bodech [6](#_bookmark52) a [7.1](#_bookmark54) části 1:

1. **Základní norma:** všechny **obecné požadavky** mezinárodní normy EN ISO/IEC 17020 [{Aplikace 3}](#_bookmark35) "*Posuzování shody - Požadavky na činnost různých typů orgánů provádějících inspekce*".

EN ISO/IEC 17020 je příslušnou mezinárodní normou pro úkoly AsBo, které jsou vyžadovány v čl. 3 odst. 14, čl. 6 odst. 1 a 2, čl. 15 odst. 1 a příloze II CSM RA. Jak je požadováno v článku

4.6.2 normy EN ISO/IEC 17011 a bod 3.2.2 postupu EA 1-22:

* 1. platí všechny požadavky normy EN ISO/IEC 17020 v souladu s možnostmi povolenými v normě;

*POZNÁMKA 1: termín "povolený" se vztahuje k typu nezávislosti AsB a k možným variantám, které si AsB může zvolit v článku 8 normy.*

* 1. systém není v rozporu s žádným z požadavků normy EN ISO/IEC 17020 ani je nevylučuje;
  2. obecné požadavky normy EN ISO/IEC 17020, které vyžadují zvláštní výklad[*(9)*](#_bookmark78)pro účely CSM RA, a specifika železničního sektoru jsou dále rozvedena v bodě [10](#_bookmark229) části 2 tohoto odvětvového schématu;

1. **Další specifické požadavky na železnici** týkající se zvláštní způsobilosti, nezávislého posuzování a požadavků na podávání zpráv, které jsou vlastní CSM RA a železničnímu odvětví, výslovně definované v čl. 6 odst. 1 a 2, v bodě 1.1.7 přílohy I, v bodě 1 písm. a), b), c), 2 a 3 přílohy II a v příloze III CSM RA.

**Tyto specifické požadavky jsou uvedeny v bodě** [**3**](#_bookmark79) **části 2. Dále jsou rozvedeny ve zbývající části 2 tohoto odvětvového programu.**

* 1. **DŮLEŽITÉ:** ačkoli tato část 2 neopakuje požadavky normy EN ISO/IEC 17020, jsou tyto požadavky nedílnou součástí tohoto odvětvového systému a AsBo je musí vždy splňovat.

1. *V úvodní části normy EN ISO/IEC 17020* [*{Aplikace 3}*](#_bookmark35) *se výslovně uvádí, že*

*"soubor požadavků ..." této normy "lze vykládat při aplikaci na konkrétní odvětví".*

#### DOPLŇKOVÉ požadavky na železnici v CSM RA

* 1. S ohledem na bod [2.1](#_bookmark76) [písm. b)](#_bookmark77) části 2 tento odvětvový program zohledňuje dodatečné specifické požadavky na železnici v CSM RA, které jsou vyčerpávajícím způsobem uvedeny v [tabulce 5 níže](#_bookmark80), pro definování:

1. rozsahů akreditace nebo uznání povolených v příloze II CSM RA a;
2. nezbytnou kombinaci těchto požadavků na způsobilost k úplnému určení každého z těchto rozsahů akreditace nebo uznání.

***Tabulka 5: Další specifické požadavky na železnici, které tento odvětvový systém zohledňuje při definování povoleného rozsahu akreditace nebo uznání AsBo.***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ref.** | **CSM RA** | **Další specifické požadavky na železnici** | **Viz bod v části 2** |
| K1 | 1 v sekci Př. II | (a) způsobilost k nezávislému posuzování bezpečnosti železnic, která vyžaduje všech následujících šest klíčových kompetencí: | [5.6](#_bookmark145) |
| K1.1 | 1b), 3 Př. II | (1) technické znalosti a porozumění železničnímu systému; | [5.6.1](#_bookmark147) |
| K1.2 | 1(a) Př. II | (2) kompetence v oblasti hodnocení a řízení rizik a; | [5.6.2](#_bookmark148) |
| K1.3 | 1(a), 1(b), 3 Př.II | (3) porozumění systémovému inženýrství, inženýrství funkční bezpečnosti a lidským a organizačním faktorům (HOF) a; | [5.6.3](#_bookmark149) |
| K1.4 | 1 a), 1 c), 3 Př.II | (4) způsobilost v organizačních záležitostech, systémech řízení a auditu systému řízení a; | [5.6.4](#_bookmark151) |
| K1.5 | 1b), 2, 3 Př. II | (5) uvědomění si vlastních omezení a hledání podpory u příslušných členů týmu a; | [5.6.5](#_bookmark152) |
| K1.6 | 3 in Př. II | (6) bezpečná integrace v rámci posuzovaného systému a na jeho rozhraních s okolním prostředím; | [5.6.6](#_bookmark153) |
| K2 | Čl. 6 odst. 1 a 2  1.1.7 Př.I | (b) pravomoc v nařízení (EU) č. 402/2013 (CSM RA) | [5.5](#_bookmark141) |
| K3 | 2 in Př. II | (c) technickou způsobilost v oblasti jedné nebo více oblastí železničního strukturálního subsystému nebo jejich částí, pro které je stanoven základní bezpečnostní požadavek.  existuje: | [6.1](#_bookmark156) |
| K3.1 | 1b), 2, 3 Př. II | (1) infrastruktura; | [6.1.1](#_bookmark157) |
| K3.2 | 1b), 2, 3 Př. II | (2) energie; | [6.1.2](#_bookmark158) |
| K3.3 | 1b), 2, 3 Př. II | (3) traťové řízení a zabezpečení; | [6.1.3](#_bookmark159) |
| K3.4 | 1b), 2, 3 Př. II | (4) palubní systém řízení a zabezpečení; | [6.1.4](#_bookmark160) |
| K3.5 | 1b), 2, 3 Př. II | (5) kolejová vozidla; | [6.1.5](#_bookmark161) |
| K4 | 2 in Př. II | (d) způsobilost v oblasti jedné nebo více funkčních oblastí železničního subsystému: | [6.2](#_bookmark164) |
| K4.1 | 1b), 2 Př. II | (1) provoz, řízení provozu a organizační záležitosti; | [6.2.1](#_bookmark165) |
| K4.2 | 1b), 2 Př. II | (2) údržba jako nedílná součást každého strukturálního subsystému [uvedeného výše](#_bookmark90) v písmenu [c)](#_bookmark90) [[K3]](#_bookmark89); | [7.2](#_bookmark181) |
| K4.3 | 1b), 2 Př. II | (3) telematické aplikace pro nákladní a osobní dopravu; | [7.2](#_bookmark181) |
| K5 | 1b), 2 Př. II | (e) způsobilost k údržbě vozidel a související organizační záležitosti týkající se údržby vozidel; | [6.3](#_bookmark169) |
| K6 | 1 a), 1 c), 3 Př.II | (f) způsobilost k bezpečné integraci systému v rámci celého železničního systému. | [6.4](#_bookmark170) |
| K7 | 1(a), 1(b), 3 Př.II | (g) způsobilost v oblasti kybernetické bezpečnosti na železnici **(nepovinné**) | [6.5](#_bookmark171) |

* 1. Podle bodu 4 přílohy II CSM RA může být asistenční orgán teoreticky akreditován nebo uznán pro jeden, několik nebo všechny následující oblasti působnosti, nebo dokonce pro části těchto oblastí, pro které existuje základní bezpečnostní požadavek. Tento odvětvový systém však neumožňuje samostatnou akreditaci/uznání pro oblasti působnosti uvedené v bodě*[(10](#_bookmark112))* [g)](#_bookmark107) a [h)](#_bookmark108) níže (viz také bod [3.3 níže)](#_bookmark109):

1. strukturální subsystém infrastruktury;
2. energetický strukturální subsystém;
3. traťový strukturální subsystém "Řízení a zabezpečení";
4. palubní strukturální subsystém "Řízení a zabezpečení";
5. strukturální subsystém kolejových vozidel;
6. funkční subsystém provozu a řízení dopravy;
7. funkční subsystém údržby [*(*10)](#_bookmark104)
8. bezpečná integrace systému [*(*10)](#_bookmark104) .

*POZNÁMKA 1 rozsah "bezpečné integrace systému" je definován v bodě 3 přílohy II CSM RA. Všechny ostatní rozsahy akreditace/uznání odpovídají celkové architektuře železničního systému, jak je definována v právních předpisech EU a představena v* [*příloze A*](#_bookmark234) *tohoto odvětvového systému.*

* 1. Bod [7](#_bookmark172) části 2 specifikuje nezbytnou kombinaci specifických požadavků uvedených v [tabulce 5,](#_bookmark80) které musí AsB splnit, aby mohl požádat o rozsah akreditace nebo uznání, který je povolen tímto odvětvovým systémem.

#### Celkový rámec pro řízení působnosti AsBo

###### Celkové požadavky a dostupnost dostatečného počtu kompetentních osob

* + 1. AsBo jako organizace:

1. společně splňují všechny požadavky části 2 tohoto systému, které se vztahují na oblast (oblasti), o jejíž akreditaci nebo uznání žádají;
2. podle podkapitoly 6.1.2 normy ISO 17020 "*zaměstnávat* ***dostatečný počet osob*** *s požadovanou odbornou způsobilostí ...,* ***aby mohly provádět daný typ, rozsah a objem svých inspekčních činností,*** *nebo s nimi mít uzavřenou smlouvu*".
   * 1. Tento odvětvový systém posiluje tento požadavek "mít kdykoli přístup k dostatečnému počtu kompetentních osob" (včetně případné možnosti stanovené v bodě [4.1.6 níže](#_bookmark114) v části 2), aby bylo možné provádět inspekce ve všech oblastech působnosti akreditace/uznání AsBo.
     2. Tento odvětvový systém nevyžaduje, aby každý zaměstnanec individuálně splňoval všechny požadavky, ale pouze ty, které se vztahují k funkci, kterou je daný zaměstnanec pověřen. To je dále rozvedeno v dalších oddílech části 2 tohoto odvětvového systému.
3. *V praxi tento odvětvový systém umožňuje akreditaci/uznání:*
4. *pro "údržbu vozidel a související organizační záležitosti týkající se údržby vozidel" [písm.* [*g)]*](#_bookmark107)*. Pro jiné strukturální subsystémy než kolejová vozidla viz bod* [*7.2.1*](#_bookmark182) [*písm. d)*](#_bookmark183) *a jeho* [*POZNÁMKA 2*](#_bookmark184) *v části 2;*
5. *pokud jde o písmeno* [*h),*](#_bookmark108) *splnění základních požadavků na způsobilost podle bodu* [*5.6*](#_bookmark145) *části 2 o nezávislém posouzení bezpečnosti prokazuje také způsobilost AsBo v oblasti "bezpečné integrace systému". Pro tuto způsobilost však není v registru ERA AsBos (dosavadní databáze ERADIS) žádné další a vyhrazené pole, které by bylo třeba vyplnit. Viz bod* [*6.4*](#_bookmark170) *části 2.*
   * 1. Je nepravděpodobné, že by jeden člověk měl dostatečné kompetence k tomu, aby mohl odpovídajícím způsobem provádět všechny inspekční činnosti komplexního systému, proto musí mít organizace AsBo takový systém řízení, který jí umožní sestavit "kompetentní tým" pro každý konkrétní projekt v rozsahu akreditace/uznání AsBo. V závislosti na rozsahu kompetencí jednotlivých osob to může vyžadovat zapojení multidisciplinárního týmu s několika osobami s různými a vzájemně se doplňujícími kompetencemi, které odpovídají specifickým požadavkům posuzovaného systému. To bude obvykle případ velkých, složitých nebo nových projektů.
     2. Pokud organizace AsBo provozuje přeshraniční pobočky nebo dceřiné společnosti, musí systém řízení AsBo plně popsat související organizační strukturu a jejich využívání odborníků z různých fyzických míst k provádění činností posuzování, na které se vztahují všechny oblasti působnosti akreditace/uznání AsBo. Tento požadavek je nezbytný k tomu, aby vnitrostátní akreditační a uznávací orgán mohl splnit požadavek uvedený v bodě 7.8.1 písm. d) normy EN ISO/IEC 17011 (připomenutý v písmenu [e)](#_bookmark69) v bodě [8.5.2](#_bookmark68) v části 1 tohoto odvětvového schématu).
     3. "Využívání externích odborníků" nebo "najímání odborníků" podle bodu 6.1.2 a poznámky 3 v bodě 6.1.2.

**6.3.1 normy EN ISO/IEC 17020:2012**

Tento odvětvový systém nevylučuje (tj. nezakazuje) použití obecných ustanovení normy EN ISO/IEC 17020 týkajících se najímání odborníků z jiných organizací za předpokladu, že AsBo zajistí trvalé dodržování všech příslušných ustanovení normy, včetně těchto externích odborníků. To mimo jiné znamená, že:

1. v případě potřeby může AsB zapojit jednotlivce nebo zaměstnance jiných organizací, aby poskytli další zdroje nebo odborné znalosti, které AsB umožní provádět druh, rozsah a objem jejích inspekčních činností;
2. tyto osoby se nepovažují za subdodavatele za předpokladu, že jsou formálně smluvně vázány k činnosti v rámci systému řízení AsBo;
3. AsBo musí splňovat "všechny požadavky uvedené v bodě 6.1" normy EN ISO/IEC 17020 jak pro vlastní zaměstnance, tak pro odborníky najaté z jiných organizací, včetně "mimo jiné" prokázání, že:
   1. tito najatí odborníci mají odpovídající kvalifikaci, vzdělání, zkušenosti a dostatečné znalosti požadavků na prováděné kontroly [bod 6.1.3 normy EN ISO/IEC 17020];
   2. tito najatí odborníci mají jasně stanovené povinnosti, odpovědnosti a pravomoci [bod 6.1.4 normy EN ISO/IEC 17020];
   3. AsB má ve svém systému řízení zdokumentované postupy pro výběr, školení, formální schvalování a monitorování i těchto najatých odborníků podle stejných požadavků a kritérií jako pro vlastní zaměstnance [bod 6.1.5 normy EN ISO/IEC 17020];
   4. AsBo rovněž sleduje a pozoruje na místě tyto najaté odborníky při inspekčních činnostech, aby ověřil jejich uspokojivý výkon [body 6.1.8 a 6.1.9 normy EN ISO/IEC 17020];
   5. AsBo má stejně tak důkazy a vede záznamy o monitorování, vzdělání, školení, technických znalostech, dovednostech, zkušenostech a oprávnění i najatých odborníků zapojených do inspekčních činností.
      1. Doporučení pro použití AsBo-RFU 08, které je k dispozici na internetových stránkách agentury ERA, obsahuje příslušné pokyny pro následující praktické případy:
4. najímání odborníků AsBo z jiných organizací;
5. subdodavatelské nebo externí zadávání částí inspekčních činností AsBo [bod 6.3 normy EN ISO/IEC 17020] a;
6. vzájemné uznávání zpráv od jiných subjektů, s nimiž AsBo nemá právně závaznou smlouvu, ani možnost volby[*(11)*](#_bookmark118)zadat inspekční činnosti subdodavatelům nebo je do nich zapojit.

###### OBECNÉ organizační požadavky

* + 1. Norma EN ISO/IEC 17020 specifikuje obecné požadavky týkající se:

1. organizaci asistenční komise, aby byla zajištěna její nestrannost, včetně řízení nezávislosti v případě, že je asistenční komise součástí právního subjektu, který se zabývá jinými činnostmi než inspekcemi;
2. závazky a odpovědnosti vrcholového vedení AsBo;
3. podle ustanovení 5.2 a 6.1 normy EN ISO/IEC 17020 (viz levá strana [na obrázku 1 níže](#_bookmark119)):
   1. mít jednu nebo více osob, které plní roli technického manažera (manažerů);
   2. mít jednu nebo více osob, které budou zastupovat technického manažera (manažery) v jeho nepřítomnosti;
   3. zaměstnávat nebo mít uzavřenou smlouvu nebo prokázat, že má přístup k dostatečnému počtu osob s odbornou způsobilostí požadovanou v bodech [2](#_bookmark75) a [3](#_bookmark79) části 2, aby mohl provádět druh, rozsah a objem svých inspekčních činností.

Kromě těchto obecných a všeobecných požadavků nestanovuje norma EN ISO/IEC 17020 žádné zvláštní požadavky na složení hodnotitelského týmu.

* + 1. Toto odvětvové schéma nemění tyto obecné požadavky normy EN ISO/IEC 17020, ale doplňuje je v následující části definováním:

1. další role nezbytné pro splnění kontrolních činností požadovaných CSM RA pro železniční sektor a;
2. specifické požadavky na kompetence pro každou z těchto dalších rolí.

###### SPECIFICKÉ organizační požadavky - hodnotící tým (klíčové role v projektu)

* + 1. Aby byly splněny všechny příslušné požadavky na způsobilost uvedené v bodech [2](#_bookmark75) a [3](#_bookmark79) části 2 pro posuzovaný systém, jmenuje AsBÚ tým pro posuzování, který má alespoň tyto klíčové funkce (viz pravá strana [na obrázku 1 níže)](#_bookmark119):

1. vedoucího hodnotitele, který nemusí být nutně totožný s technickým manažerem (manažery);
2. na žádost vedoucího posuzovatele vhodný počet dalších posuzovatelů;
3. na žádost vedoucího posuzovatele vhodný počet technických odborníků pro technické oblasti posuzovaného projektu.
4. *Nezávislým posouzením ze strany AsB nejsou dotčeny povinnosti navrhovatele dodržovat jiné platné právní akty Evropské unie ani rozhodnutí navrhovatele požadovat ověření ze strany hodnotících orgánů, která jsou vyžadována pravidly stanovenými v těchto jiných právních aktech. V takovém případě se na základě čl. 6 odst. 3, čl. 15 odst. 2, čl. 15 odst. 3, čl. 15 odst. 4 a čl. 15 odst. 5 nařízení CSM-RA:*
5. *je třeba zabránit duplicitě nezávislých hodnocení mezi AsBo a ostatními hodnotícími orgány (např. NoBo, DeBo, jiné AsBos), které se podílejí na stejném projektu;*
6. *místo toho všechny tyto subjekty posuzování vzájemně uznávají výsledky nezávislých posouzení shody provedených jiným akreditovaným/uznávaným subjektem, pokud přijímající subjekt není schopen prokázat existenci podstatného bezpečnostního rizika.*

Všechny tři role jsou "inspektory" ve smyslu normy EN ISO/IEC 17020.

Podrobné požadavky na tyto klíčové role jsou uvedeny v bodě [5](#_bookmark127) části 2.

*POZNÁMKA 1: "pokud je to nutné" a "vhodné" znamená, že počet osob závisí na rozsahu, působnosti, složitosti a novosti posuzovaného systému. Pokud má vedoucí posuzovatel všechny požadované kompetence pro celý rozsah posuzovaného systému, včetně příslušných technických odborných znalostí, může se domnívat, že další posuzovatelé nebo techničtí odborníci nejsou potřeba.*

* + 1. Tento odvětvový systém nevyžaduje, aby každou roli v hodnotícím týmu systematicky plnila jiná osoba v organizaci AsBo. Odvětvový systém umožňuje organizaci AsBo:

1. určí kompetence a kvalifikace, které budou zapojeny do hodnotícího týmu v závislosti na kompetencích pracovníků AsBo a na zvláštnostech systému, který má být hodnocen;
2. přizpůsobit skutečný počet osob, a tím i složení hodnotícího týmu, těmto specifikům;
3. přidělit jedné osobě několik rolí, pokud tato osoba splňuje všechny požadavky na způsobilost každé role přidělené téže osobě.

Možné způsoby sestavení hodnotícího týmu jsou znázorněny [na obrázku 1 níže](#_bookmark119).

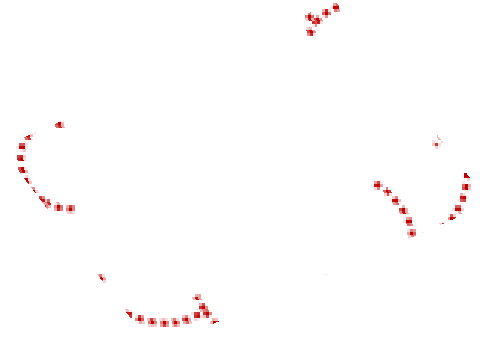
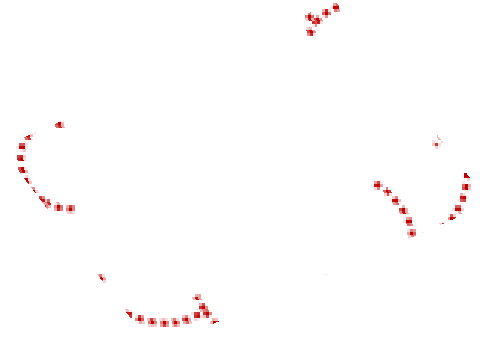
Obecné požadavky

v normě EN ISO/IEC 17020

Zvláštní požadavky na organizaci AsBo v tomto odvětvovém režimu

Požadavky v rámci tohoto odvětvového režimu pro

zřízení týmu pro specifické hodnocení projektů



Role v hodnotícím týmu

(ne nutně počet osob)

Role hodnotitele**(2)**

*V závislosti na rozsahu posuzovaného systému mohou být zapotřebí další posuzovatelé a techničtí odborníci.*

Úloha hodnotitele (hodnotitelů)

(v případě potřeby)

Technická stránka

Role odborníka(ů)**(3)**

Technická stránka

řízení Technická stránka

řízení

Zástupce (zástupci) technického ředitele

Technická stránka

Manažer(ka)

Technické znalosti jsou vždy nezbytné v

Hodnotící tým každého konkrétního projektu.

**(2)**TM jmenuje jednoho "hodnotitele ze skupiny hodnotitelů", který splňuje požadavky, aby působil jako hlavní hodnotitel a byl odpovědný za projekt.

Skupina**(1**) odhadců

Dostatečné zdroje

**(3)**

(Povinné)

Skupina**(1)**technických odborníků

**(1)**

Naplnění a správa bazénu může

lze provádět různými přijatelnými způsoby.

Vedoucí hodnotitel nebo hodnotitel může také plnit funkci

roli technického experta na projektu, pokud

splňovat příslušné požadavky na odbornou způsobilost.

***Obrázek 1: Obecné organizační požadavky v normě EN ISO/IEC 17020 a specifické požadavky přidané tímto odvětvovým systémem.***

* + 1. Jedna osoba může být také pověřena plněním různých rolí v různých projektech.

*POZNÁMKA 1*: *Například osoba, která je v jednom projektu pověřena funkcí hlavního hodnotitele, může být v jiném projektu jmenována hodnotitelem (za předpokladu, že splňuje všechny požadované požadavky na způsobilost pro roli, která jí byla v každém projektu přidělena).*

* + 1. Vymezením a přidělením výše uvedených klíčových rolí nejsou dotčeny:

1. volby AsBo, jak implementovat a splnit požadavky v bodech 6.1.4 až 6.1.5.

6.1.10 normy EN ISO 17020 týkající se výběru, školení, mentorování, monitorování, pozorování na místě a autorizace všech příslušných pracovníků s přidělenými povinnostmi, odpovědnostmi a pravomocemi;

*POZNÁMKA 1: Například před získáním oprávnění působit jako řádný člen hodnotícího týmu systém nevylučuje využití čerstvých absolventů, kteří:*

1. *rozumí konkrétním úkolům a dokáže je plnit podle jasných pravidel a pokynů definovaných v systému řízení AsBo;*
2. *mohou být vyškoleni přímo v terénu tím, že budou doprovázet hodnotící tým, pozorovat ho a učit se přímo při práci;*
3. *pracovat pod přísným dohledem a rozhodnutím zkušeného (vedoucího) hodnotitele;*
4. volnost AsB definovat jakoukoli další roli, kterou organizace AsB považuje za užitečnou pro co nejúčinnější a nejefektivnější provádění tohoto odvětvového systému.

*POZNÁMKA 1: Toto odvětvové schéma například nezakazuje rozdělit role "řízení projektu" a "plánování, organizace a technického vedení nezávislých činností posuzování" mezi roli projektového manažera (v tomto odvětvovém schématu není definována) a roli hlavního posuzovatele.*

###### Přezkum nezávislé hodnotící zprávy AsBo

* + 1. Kromě požadavků uvedených v podkapitole 7.4.2 normy EN ISO/IEC 17020 o inspekčních zprávách přidává tento sektorový systém následující požadavky:

1. systém řízení AsBo má zvláštní proces pro přezkum zprávy o nezávislém hodnocení AsBo před jejím zveřejněním;
2. přezkoumání provede osoba, která zprávu zcela nenapsala;
3. přezkum přinejmenším zkontroluje, zda je zpráva konzistentní, zda má smysl a zda jsou závěry srozumitelné.

Stejně jako norma EN ISO/IEC 17020 ani tento odvětvový systém nepožaduje hloubkové přezkoumání a ověření úplnosti a správnosti zprávy, protože by to neodůvodněně zdvojovalo práci hodnotitelského týmu;

1. minimální úroveň způsobilosti osoby nebo osob, které zprávu přezkoumávají, musí odpovídat úrovni způsobilosti posuzovatele v technické oblasti posuzovaného systému;
2. přezkoumání zprávy o nezávislém posouzení se stvrzuje spolupodpisem na zprávě, který bude definován v příslušném postupu systému řízení AsBo, vedle podpisu (podpisů) hodnotícího týmu.

*POZNÁMKA 1: Přezkoumání a ověření zprávy lze provést různými způsoby, jako např.:*

1. *v ideálním případě technickým ředitelem nebo jeho zástupcem, nebo;*
2. *dalšího vedoucího posuzovatele, ale tato možnost nemusí být možná (např. malá organizace AsBo, která má pouze technického manažera a zástupce), nebo;*
3. *rozdělení úkolů mezi členy hodnotícího týmu nebo;*
4. *jiný způsob, který je popsán v systému řízení AsBo.*

###### Kategorie způsobilosti

* + 1. S ohledem na specifické požadavky na odbornou způsobilost v železniční dopravě uvedené v bodě [3](#_bookmark79) a v [tabulce 5](#_bookmark80) části 2 [výše](#_bookmark79) musí systém řízení AsBo rozlišovat alespoň tyto kategorie odborné způsobilosti:

1. technickou způsobilost v oblasti řízení rizik a nezávislého posuzování bezpečnosti;
2. behaviorální kompetence, pokud jde o vlastnosti a atributy chování a charakteru potřebné pro efektivní organizaci a provádění nezávislých hodnotících činností, včetně zachování nezávislosti a vyvozování odborných úsudků;
3. technické a provozní kompetence v železniční dopravě;
4. znalost a porozumění příslušným právním předpisům, normám a všem platným požadavkům.
   * 1. Body [5](#_bookmark127) a [6](#_bookmark154) části 2 specifikují požadavky na způsobilost, které musí splňovat každá role [technický manažer, zástupce technického manažera, vedoucí posuzovatel, posuzovatel(é) a technický(í) odborník(é)] pro každou z těchto kategorií.

###### Úrovně způsobilosti

* + 1. V závislosti na stupni kompetencí svých zaměstnanců, pokud jde o výše uvedené kategorie, musí systém řízení AsBo definovat alespoň tyto tři úrovně kompetencí:

|  |  |
| --- | --- |
| ***Tabulka 6: Minimální úrovně způsobilosti.*** | |
| **Úroveň** | **Popis** |
| **Mistr** | Prokázat, že osoba dostatečně rozumí tomu, proč se věci dělají, má odborné znalosti a rozsáhlé zkušenosti, zná způsoby, jakými systémy v minulosti selhaly, udržuje si přehled o technologiích, složitosti architektur, standardech atd. Osoba je schopna pracovat v neotřelých situacích a poskytovat pokyny, instrukce a rady ostatním. |
| **Pokročilé** | Prokázat, že osoba má dostatečné znalosti, porozumění a zkušenosti nezbytné k provádění standardních úkolů v požadované kvalitě v požadovaném oboru. Osoba je schopna pracovat na úkolech bez dohledu, ale pravděpodobně požádá o radu, než bude schopna provádět složité nebo nestandardní úkoly. |
| **Začátečníci** | Prokázat, že osoba má dostatečné znalosti, porozumění a omezené praktické zkušenosti v dané oblasti. Osoba je schopna provádět standardní úkoly v požadované kvalitě pod dohledem nebo pod vedením osoby s vyšší úrovní způsobilosti. |

*POZNÁMKA 1: Systém řízení AsBo může používat odlišnou terminologii (zejména v případě, že mateřský jazyk AsBo je jiný než angličtina) pro označení úrovní způsobilosti předpokládaných v jejich systému řízení, které odpovídají úrovním definovaným v tomto odvětvovém schématu. To nevylučuje svobodu AsBo definovat další úrovně způsobilosti, pokud to považují za užitečné pro co nejúčinnější a nejefektivnější provádění tohoto odvětvového systému.*

* + 1. Podle bodu 6.1 normy EN ISO/IEC 17020 musí systém řízení AsBo popisovat svá ustanovení pro určování, sledování a formální sledování zlepšování způsobilosti zaměstnanců během jejich kariérního postupu, což umožňuje přechod z jedné úrovně způsobilosti na druhou. To je kvalitativně znázorněno rozdíly [na obrázku 2 níže](#_bookmark123).

**Rozsah způsobilosti**

**Začátečníci**

Schopnost vykonávat činnosti, které jsou mu přiděleny, pod vedením vyšší úrovně.

**Pokročilé**

**Mistr**

**Úrovně**

**kompetence**

Schopnost provádět samostatně

činnosti, které jsou dané osobě přiděleny

Schopnost plánovat, organizovat a

provádět všechny činnosti

Znalosti

Cvičení

Znalosti

Cvičení

Zkušenosti

Znalosti

Cvičení

Zkušenosti

Odbornost

***Obrázek 2: Rozdíly mezi jednotlivými úrovněmi způsobilosti.***

###### Prokázání příslušných znalostí nebo kvalifikace

* + 1. Znalosti a porozumění v příslušném oboru nebo v technické či provozní oblasti jsou základem pro efektivní plnění uvažované role/funkce nebo úkolu/ů. Prokázání splnění potřebné kvalifikace nebo odborného postavení v příslušném oboru je možné buď vzděláním (tj. vysokoškolským diplomem), nebo odborným vzděláním. Povoleny jsou následující kvalifikační cesty:

1. osoba má magisterský titul (nebo vyšší, např. doktorát nebo PhD) v jednom z těchto oborů:
   1. v oboru, který je relevantní pro roli/funkci, kterou je osoba pověřena, bez povinnosti předchozích odborných zkušeností v daném oboru, nebo;
   2. v jiném technickém/pracovním oboru, než je role/funkce, která je dané osobě přidělena, ale doplněná alespoň **jedním rokem** předchozí odborné zkušenosti v příslušném oboru;
2. osoba má bakalářský titul v oboru:
   1. v oboru, který je relevantní pro přidělenou roli/funkci, doplněný alespoň **dvouletou** odbornou praxí v daném oboru, nebo;
   2. v jiném technickém/pracovním oboru, než je funkce, kterou je osoba pověřena, avšak doplněnou alespoň **tříletou** předchozí odbornou praxí v příslušném oboru;
3. osoba má dvouleté odborné vzdělání v příslušném oboru doplněné alespoň **pětiletou** předchozí odbornou praxí v daném oboru;
4. osoba má rovnocenné vzdělání v oblasti vědy (např. dopravní a dopravní inženýrství) doplněné alespoň **tříletou** předchozí odbornou praxí v oboru, který je relevantní pro funkci, kterou je osoba pověřena.

Čím nižší je úroveň kvalifikace, tím delší odbornou praxi je třeba prokázat.

* + 1. [Obrázek 3 níže](#_bookmark126) ukazuje příklad prokázání znalostí a kvalifikace v oblasti strojírenství s využitím šesti různých profesních cest popsaných v bodě [4.7.1](#_bookmark125) části 2.

**❶ ❷ ❸ ➍ ❺**

**Případ (a)(1) Případ a) bod 2 Případ b) 1) Případ b) 2 Případ c)**

**❻**

**Případ d)**

1 rok

1 rok

1 rok praxe jako

Strojní inženýr

1 rok Zkušenosti jako Zkušenosti jako Zkušenosti jako Zkušenosti j ako Strojní inženýr Strojní inženýr Strojní inženýr Strojní inženýr

1 rok (2 roky) (3 roky) (5 let) (3 roky)

1 rok

1 rok

(1) (rok) Magisterský titul Další strojní inženýr Magisterský titul

Bakalářský titul Další

Strojní inženýr Bakalářský titul

Další

rovnocenný titul v oblasti odborného vzdělávání vědy (např. provoz v délce nejméně 2 roky jako (a) (doprava)

Strojní inženýr strojírenství)

***Obrázek 3: Příklad prokázání znalostí, kvalifikace nebo odborného stavu v oblasti strojírenství.***

#### SPECIFICKÉ požadavky na kompetence pro klíčové role

###### Přehled obecných požadavků na znalosti a kompetence pro klíčové role

* + 1. Tento bod [5](#_bookmark127) specifikuje požadavky na odbornou způsobilost pro klíčové funkce v organizaci AsBo a zabývá se složkami "znalostí, dovedností a praktických zkušeností" definice [(7)](#_bookmark16) odborné způsobilosti v oddíle [0.8](#_bookmark10) tohoto odvětvového systému.
    2. Organizace AsBo musí prokázat následující obecné požadavky na způsobilost pro své klíčové role[*(12)*](#_bookmark129):

1. znalosti, kvalifikace nebo odborný status v oblasti, na kterou se vztahuje rozsah(y) akreditace nebo uznání AsBo, a to jakoukoli povolenou cestou podle bodu [4.7](#_bookmark124) v části 2 a [obrázku 3](#_bookmark126);
2. minimální počet let praxe po dosažení kvalifikace nebo profesního statusu, jak je uvedeno v bodech [4](#_bookmark137) a [5](#_bookmark138) v [tabulce 8 níže](#_bookmark136) a na [obrázku 3](#_bookmark126);
3. příslušné "obecné kompetence" s odpovídající úrovní[*(13)*](#_bookmark130)v oblastech souvisejících s CSM RA a tímto ů.pl l.ů.ů.ů.ů.ů.ů.ůsystémem:
   1. Na [obrázcích 10](#_bookmark240) a [7](#_bookmark237) až v [příloze B](#_bookmark236) je uveden obecný přehled kompetencí pro jednotlivé klíčové role.
   2. Podrobné požadavky na jednotlivé klíčové role jsou uvedeny níže v části 2 v [tabulce 7](#_bookmark132) - bod [5.2,](#_bookmark131) .[tabulce](#_bookmark136) 8 - bod [5.3,](#_bookmark135) [tabulce –](#_bookmark140) 9 bod [5.4](#_bookmark139), [tabulce](#_bookmark142) 10 - bod [5.5,](#_bookmark141) [tabulce - bod](#_bookmark146) 11[5.6](#_bookmark145) a [tabulce - bod](#_bookmark155) 12[6.](#_bookmark154)
4. *Klíčové role (technický manažer, zástupce technického manažera, vedoucí posuzovatel, posuzovatel, technický expert) jsou definovány v bodě* [*4.3*](#_bookmark117) *části 2.*
5. *Kategorie úrovní způsobilosti jsou definovány v bodě* [*4.6*](#_bookmark122) *a na* [*obrázku 2*](#_bookmark123) *části 2.*

###### Klíčové role/funkce v rámci organizace AsBo

***Tabulka 7: Klíčové role/funkce v rámci organizace AsBo.***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Technický manažer (TM)/zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
| **1. Odpovědnost** | 1. Činnost organizace hodnotícího orgánu (AsBo) | 1. Organizace a provádění nezávislého posuzování konkrétního posuzovaného systému | 1. V případě potřeby provedení specifických nezávislých činností posuzování části konkrétního systému, který má být posouzen. | 1. V případě potřeby poskytnout technickou expertízu vedoucímu posuzovateli nebo posuzovateli v konkrétní oblasti.  systém, který má být posouzen |
| 1. Zodpovídá za:    1. nastavení a schválení systému řízení AsBo se základními postupy pro vydávání inspekčních zpráv, které provádějí požadavky normy EN ISO/IEC 17020 a současného odvětvového systému a příslušná doporučení ERA pro použití platná pro AsBo (uvedená v bodě [5.](#_bookmark141)[5-1](#_bookmark143) [písm. d)](#_bookmark144) v části 2);   *POZNÁMKA 1: "zodpovědnost" a "autorizace" neznamená, že technický manažer vyvíjí systém řízení AsBo. Může jej vyvinout někdo jiný, zatímco technický manažer zůstává odpovědný za jeho autorizaci, tj. ověření, že systém řízení AsBo je v souladu s normou EN ISO/IEC 17020 a že je v souladu s požadavky normy EN ISO/IEC 17020.*  *současný odvětvový program.* | 2. Odpovídá za dodržování ustanovení systému řízení AsBo, která se vztahují na tuto funkci. | 2. Odpovídá za dodržování ustanovení systému řízení AsBo, která se vztahují na tuto funkci. | 2. Odpovídá za dodržování ustanovení systému řízení AsBo, která se vztahují na tuto funkci. |

***Tabulka 7: Klíčové role/funkce v rámci organizace AsBo.***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Technický manažer (TM)/zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
|  | 1. řízení kompetencí všech pracovníků zapojených do kontrolních činností, které zajišťuje, že pracovníci mají potřebné kompetence pro každý projekt, aniž by se rozlišovalo mezi vlastními pracovníky a externími pracovníky, tj. pracovníky najatými AsBo z jiných organizací, aby pracovali v rámci systému řízení AsBo; 2. výběr hlavního hodnotitele; 3. případné společné přidělení zdrojů na projekt s hlavním hodnotitelem; 4. sledování účinného dodržování požadavků systému řízení AsBo ze strany hodnotícího týmu; 5. pověření vedoucích posuzovatelů, posuzovatelů, technických odborníků a dalších pracovníků, které technický manažer považuje za nezbytné, včetně vymezení příslušných potřeb v oblasti vzdělávání a odborné přípravy, a to vždy, když jsou přijímáni noví pracovníci, a na základě výsledků   monitorování stávajících zaměstnanců. |  |  |  |

***Tabulka 7: Klíčové role/funkce v rámci organizace AsBo.***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Technický manažer (TM)/zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
|  | Jedna nebo všechny z následujících možností  musí být možné pro pověřené pracovníky:   1. stáž/mentoring při pozorování inspekčních činností týmu posuzovatelů v terénu pod dohledem technického manažera nebo jiného zkušeného pracovníka (např. vedoucího posuzovatele nebo posuzovatele) [body 6.1.5, 6.1.8 a 6.1.9].   6.1.9 normy EN ISO/IEC 17020:2012];   1. působí jako hodnotitel nebo vedoucí hodnotitel pod dohledem jiného vedoucího hodnotitele; 2. působí jako samostatný vedoucí posuzovatel; 3. vydání nezávislé zprávy o posouzení bezpečnosti hodnotícím týmem v souladu s procesem přezkoumání zprávy v rámci systému řízení AsBo, jak je popsáno v bodě [4.4](#_bookmark120) části 2; 4. šetření odvolání, jak je definováno v normě EN ISO/IEC 17020, pokud technický |  |  |  |

***Tabulka 7: Klíčové role/funkce v rámci organizace AsBo.***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Technický manažer (TM)/zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
|  | Manažer byl součástí  proces hodnocení. V takovém případě bude za šetření odvolání odpovědný zástupce technického manažera.   1. Úlohu technického manažera/zástupce TM by měli přednostně vykonávat interní (tj. interní) zaměstnanci AsBo, aby měli celkovou pravomoc a odpovědnost (viz bod 2 výše). Nicméně stejně jako norma EN ISO/IEC 17020 ani tento odvětvový systém nezakazuje AsBo v případě potřeby najmout externí pracovníky, kteří budou tuto úlohu plnit v rámci systému řízení AsBo. Pokud je technický manažer/zástupce TM najat zvenčí, organizace AsBo musí mít:    1. dlouhodobou smlouvu s technickým manažerem/zástupcem TM, která zaručuje kontinuitu inspekčních činností alespoň po dobu platnosti akreditace/uznání AsBo;    2. popis pracovní pozice technického manažera/zástupce TM v souladu s požadavky normy EN ISO/IEC 17020 a   současný odvětvový program; |  |  |  |

***Tabulka 7: Klíčové role/funkce v rámci organizace AsBo.***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Technický manažer (TM)/zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
|  | (c) sledování výkonu technického manažera/zástupce TM v souladu s těmito požadavky. |  |  |  |
| **3. Nezávislá hodnotící zpráva** | 1. Sledovat, zda je zpráva před jejím zveřejněním přezkoumána v souladu s procesem systému řízení AsBo (jak je definován v bodě [4.4.](#_bookmark120) v části  Část 2) | 1. Zpracovat a konsolidovat obsah a závěry zprávy podle rozdělení úkolů mezi členy hodnotícího týmu. | 1. Napište části zprávy podle rozdělení úkolů mezi členy hodnotícího týmu. | 1. Zajistěte vstupy, a pokud se na tom dohodnete, napište části zprávy podle rozdělení úkolů mezi  členové hodnotícího týmu |
| **4. Role/funkce** | 1. Technický manažer/zástupce TM je povinnou funkcí, kterou tento odvětvový program vyžaduje. Nemusí se nutně jednat o manažerskou pozici v týmu vrcholového vedení organizace AsBo, ale pokud tomu tak není, musí mít k nim přímý přístup, čímž se obejdou případní zprostředkující manažeři mezi technickým manažerem/zástupcem TM a vrcholovým vedením. 2. Norma EN ISO/IEC 17020 vyžaduje, aby funkce technického manažera zajistily, že systém řízení AsBo splňuje všechny požadavky této normy, platné legislativy (tj. CSM RA) a tohoto sektorového systému. 3. Podkapitola 5.2.5 normy EN ISO/IEC 17020 vyžaduje, aby:    1. AsBo "*má k dispozici jednu nebo více osob jako* | 1. Vedoucí hodnotitel je osoba z hodnotícího týmu, která je odpovědná za provádění nezávislého hodnocení souladu navrhovatele s požadavky CSM RA. To zahrnuje odpovědnost za:    1. zajistit, aby měl hodnotící tým od navrhovatele dostatek informací o hodnotících úkolech, které mají být provedeny;    2. plánovat, organizovat, koordinovat a kontrolovat činnosti navrhovatele v oblasti řízení rizik posuzovaného systému;    3. v závislosti na systému, který má být posuzován, sestavit příslušný tým pro posuzování, a to buď ve spolupráci s technickým ředitelem/zástupcem technického ředitele, nebo ve spolupráci s technickým ředitelem.   Manažer, nebo pod jejich | 1. V případě potřeby (např. složitý projekt nebo náročné termíny projektu) může hlavní hodnotitel potřebovat podporu dalšího hodnotitele (dalších hodnotitelů) pro provedení všech nezbytných hodnotících činností. Tím nejsou dotčeny plánovací, organizační, koordinační a kontrolní funkce vedoucího posuzovatele definované v bodě [5.](#_bookmark131)[2-4(](#_bookmark133)[1)](#_bookmark134) části 2 pro vedoucího posuzovatele. 2. Hodnotitel je osoba z hodnotícího týmu, která je odpovědná za:    1. provádět hodnotící činnosti, které jim přidělí hlavní hodnotitel;    2. pro tato posouzení rozhodnout o nesouladu navrhovatele s požadavky CSM RA a o jejich klasifikaci;    3. dokumentovat důkazy a výsledky hodnocení | 1. V případě potřeby mohou vedoucí posuzovatel a posuzovatel(é) potřebovat podporu jednoho nebo více technických odborníků. 2. Technický odborník je osoba z týmu pro posuzování, která pracuje pod vedením vedoucího posuzovatele nebo posuzovatele. Technický expert se nesmí podílet na nezávislém posouzení bezpečnosti posuzovaného systému samostatně. 3. Technický expert je zodpovědný za:    1. poskytovat specifické odborné znalosti v technické oblasti, jako je například stavební inženýrství pro infrastrukturu nebo EMC v energetice;    2. poskytovat specifické železniční technické a/nebo |

***Tabulka 7: Klíčové role/funkce v rámci organizace AsBo.***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Technický manažer (TM)/zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
|  | *Technický manažer (manažeři), který (kteří)*  *mají celkovou odpovědnost za to, že kontrolní činnosti jsou prováděny v souladu s*" normou.  Technický(í) manažer(é), případně zástupce(é) technického(ých) manažera(ů), je(jsou) odpovědný(í) za zajištění toho, aby inspekční činnosti AsBo byly rovněž prováděny v souladu s normou EN ISO/IEC 17020 a dalšími specifickými požadavky CSM RA na železnici, které jsou plně definovány v tomto systému a vztahují se na rozsah(y) akreditace nebo uznání AsBo.  *POZNÁMKA 1: Norma EN ISO/IEC 17020*  *Norma ani tento odvětvový systém nepředepisují, jak funkci technického manažera vykonávat, a ponechávají řešení na organizaci AsBo, která se může například rozhodnout, že bude mít:*  *(a) jeden technický manažer pro celý rozsah akreditace AsBo/*  *uznání, nebo;* | povolení, aby bylo zajištěno, že  odbornost týmu jako celku, včetně hlavního hodnotitele, má:   1. kompetence v oblasti řízení rizik; 2. všechny příslušné technické znalosti a kompetence pro posuzovaný systém; 3. dostatečně znát posuzovaný systém, aby mohl spolehlivě posoudit   proces řízení rizik navrhovatele a vhodnost výsledků tohoto procesu;   1. přiřadit každému členu hodnotícího týmu odpovídající hodnotící činnosti podle jeho kompetencí; 2. kontrolovat a koordinovat výsledky hodnotících činností hodnotícího týmu; 3. zajistit, aby hodnotící tým měl důkazy o svých nezávislých hodnotících činnostech a formálně zdokumentoval jejich výsledky v souladu se zásadami | činnosti v souladu s  požadavky systému řízení AsBo pro části přidělené hodnotiteli;   1. v případě potřeby koordinuje s hlavním posuzovatelem rozhodování o nesouladu navrhovatele s požadavky CSM RA a o jejich klasifikaci pro části přidělené posuzovateli;   *POZNÁMKA 1*: *Zkušený Asses-*  *sor často dokáže tyto závěry učinit sám.*   1. v případě potřeby v koordinaci s vedoucím posuzovatelem a posuzovacím týmem následná opatření a posouzení vhodnosti akčních plánů navrhovatele k odstranění zjištěných nesrovnalostí; 2. podpořit vedoucího hodnotitele při vytváření odborného úsudku o:    1. celkový soulad navrhovatelova řízení rizik s postupem uvedeným v příloze I CSM RA; | provozní znalosti,  odborné znalosti a poradenství s ohledem na rozsah(y) akreditace nebo uznání AsBo definované v bodech [6.1,](#_bookmark156) [6.2,](#_bookmark164)  [6.3](#_bookmark169) a [6.5](#_bookmark171) části 2;   1. na žádost vedoucího posuzovatele nebo posuzovatele:    1. poskytnout technické nebo provozní odborné posudky, odborné znalosti a poradenství ohledně vhodnosti navrhovatelovy volby návrhu pro technickou kontrolu rizik spojených s touto volbou pro posuzovaný systém;    2. zkontrolovat vhodnost kodexů praxe nebo podobných referenčních systémů a vhodnost technických/provozních opatření definovaných explicitními odhady rizik pro řízení rizik vznikajících pro |

***Tabulka 7: Klíčové role/funkce v rámci organizace AsBo.***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Technický manažer (TM)/zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
|  | 1. *technický manažer pro každý strukturální a funkční subsystém v rozsahu akreditace/uznání AsBo, nebo;* 2. *technický manažer se zkušenostmi s jedním dílčím systémem a normou EN ISO/IEC 17020 a jeho zástupci pro každý strukturální dílčí systém a rozsah (kolejová vozidla, CCS, energetika, řízení rizik atd.), nebo;* 3. *jiný přijatelný způsob - seznam není úplný.*   b) "*osoba(y) vykonávající tuto funkci musí být technicky způsobilá(é) a mít zkušenosti s provozem kontrolního orgánu. Pokud má kontrolní subjekt více než jednoho technického vedoucího, musí být vymezeny a zdokumentovány konkrétní povinnosti každého vedoucího*".  4. Podkapitola 5.2.6 normy EN ISO/IEC 17020 vyžaduje, aby  AsBo "*musí mít jednu nebo více jmenovaných osob, které budou zastupovat* | požadavky AsBo  systém řízení;   1. rozhodnout o tom, zda navrhovatel nesplňuje požadavky CSM RA, a o jejich klasifikaci; 2. sledovat a případně s podporou hodnotícího týmu posoudit vhodnost navrhovatelových akčních plánů na odstranění zjištěných nesrovnalostí; 3. koordinace s členy hodnotícího týmu, na níž se zakládá odborný posudek:    1. celkový soulad navrhovatelova řízení rizik s postupem uvedeným v příloze I CSM RA;    2. vhodnost výsledků tohoto řízení rizik, aby posuzovaný systém mohl bezpečně plnit zamýšlené cíle; 4. zajistit, aby hodnotitelský tým kompletně provedl plánované hodnotící činnosti a jejich průběh sledovatelně zdokumentoval; | (2) vhodnost výsledků tohoto řízení rizik, aby posuzovaný systém mohl bezpečně plnit zamýšlené cíle;  (g) podporovat hlavního hodnotitele při sestavování a konsolidaci výsledků nezávislého hodnocení hodnotitelského týmu ve zprávě AsBo. | systém, který má být  hodnoceno;   1. vyjádřit veškerá relevantní technická stanoviska k posuzovanému systému; 2. podpořit vedoucího posuzovatele nebo posuzovatele při vytváření odborného úsudku o schopnosti posuzovaného systému bezpečně plnit zamýšlené cíle.   *POZNÁMKA 1: Od technického experta se neočekává, že bude mít kvalifikaci a vzdělání vedoucího posuzovatele nebo posuzovatele.*  *POZNÁMKA 2: Technický odborník nemusí být systematicky specializován na bezpečnost. Spíše nabízí technické/provozní znalosti o posuzovaném systému (nebo jeho části), aby poskytl hlavnímu posuzovateli (nebo posuzovateli) technické/provozní znalosti, které mu pomohou při vytváření odborného úsudku o bezpečnosti.* |

***Tabulka 7: Klíčové role/funkce v rámci organizace AsBo.***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Technický manažer (TM)/zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
|  | *při absenci jakýchkoli technických*  *manažer odpovědný za průběžné kontrolní činnosti*".  5. Technický manažer/zástupce TM je technickou referencí při řízení rizik a při nezávislém posuzování bezpečnosti, na které se vztahuje rozsah akreditace nebo uznání AsBo. Kdykoli má projektový tým pochybnosti nebo se názory členů týmu pro posuzování liší, musí požádat o radu nebo arbitráž technického manažera/zástupce TM. | 1. průběžně přezkoumávat požadované kompetence v případě, že je třeba upravit původní plán hodnocení na základě neshod zjištěných během hodnotících činností. To zahrnuje i získání dalších podpůrných odborníků, kteří poradí vždy, když jsou zapotřebí další kompetence (individuální nebo týmové), ale tým pro posuzování je nemá; 2. shromáždit a konsolidovat výsledky nezávislých hodnotících činností hodnotícího týmu ve zprávě AsBo;   *POZNÁMKA 1: postup systému řízení AsBo, který implementuje podkapitolu 7.4 normy EN ISO/IEC 17020 o hlášení výsledků inspekcí, popisuje, jak konsolidovat výsledky posouzení provedených všemi členy týmu pro posuzování.*   1. podepíše zprávu o hodnocení projektu (první ze dvou požadovaných podpisů).   2. Úlohu vedoucího hodnotitele by měl přednostně vykonávat interní (interní) hodnotitel. |  | 4. U úkolů, které hlavní posuzovatel nebo posuzovatelé zadají technickému odborníkovi, je tento odborník výhradně odpovědný za rozhodnutí o nezbytné úrovni podrobnosti a hloubce technického posouzení, aby bylo možné dospět k technickým/provozním odborným stanoviskům.  5. Na požádání poskytněte technickému manažerovi nebo jeho zástupci poradenství, abyste jim pomohli plnit jejich úlohu informovaným způsobem. |

***Tabulka 7: Klíčové role/funkce v rámci organizace AsBo.***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Technický manažer (TM)/zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
|  |  | dům) zaměstnanců asociace AsBo. Přesto,  stejně jako norma EN ISO/IEC 17020 tento odvětvový systém nezakazuje AsBo v případě potřeby najmout externí pracovníky, kteří budou plnit tuto úlohu v rámci systému řízení AsBo. Pokud je vedoucí posuzovatel najat zvenčí, nesmí jej organizace AsBo bez závažného důvodu (např. nemoci) nahradit, dokud není nezávislé posouzení zahájeného projektu dokončeno.  *POZNÁMKA 1: Důvody pro najmutí externího odborníka na tuto roli:*   1. *využívání kompetentních pracovníků z většího subjektu, který zahrnuje organizaci AsBo (např. mateřské a dceřiné společnosti nebo holdingové struktury);* 2. *nepředvídané nebo abnormální přetížení;* 3. *pracovní neschopnost klíčových členů hodnotícího týmu;* 4. *část zakázky od klienta, která není zahrnuta v rozsahu AsBo nebo je nad rámec možností nebo schopností klienta.*   *zdroje AsBo.* |  |  |

###### Požadavky na znalosti a zkušenosti pro klíčové pozice

***Tabulka 8: Požadavky na znalosti a zkušenosti pro klíčové role.***

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Technický manažer (TM)/zástupce TM** | | **Vedoucí hodnotitel** | | **Posuzovatel** | **Technický expert** | |
| **1. Obecně**  **znalosti** | 1. Obecné znalosti, kvalifikace nebo odborné postavení v oblasti, na kterou se vztahuje rozsah(y) akreditace AsBo, nebo uznání jakoukoli povolenou cestou.  v bodě [4.7](#_bookmark124) a na [obrázku 3](#_bookmark126) části 2 | | 1. Obecné znalosti, kvalifikace nebo odborné postavení v oblasti, na kterou se vztahuje rozsah(y) akreditace AsBo, nebo uznání jakoukoli povolenou cestou.  v bodě [4.7](#_bookmark124) a na [obrázku 3](#_bookmark126) části 2 | | 1. Obecné znalosti, kvalifikace nebo odborné postavení v oblasti, na kterou se vztahuje rozsah(y) akreditace AsBo, nebo uznání jakoukoli povolenou cestou.  v bodě [4.7](#_bookmark124) a na [obrázku 3](#_bookmark126) části 2 | 1. Obecné znalosti, kvalifikace nebo odborný status v oblasti systému, který má být hodnocen, jakoukoli cestou povolenou v bodě [4.7.](#_bookmark124)  a [obrázek 3](#_bookmark126) části 2 | |
| **2. Specifické**  **poznatky vyplývající z CSM RA** | 1. **Mistrovská úroveň** znalostí a  porozumění následujícím skutečnostem: | | 1. **Mistrovská úroveň** znalostí a pod-  postavení následujících subjektů: | | 1. **Pokročilá úroveň** znalostí a  porozumění následujícím skutečnostem: | 1. Znalost a porozumění následujícím technickým oblastem nebo oborům souvisejícím s těmito oblastmi  do systému, který má být posouzen. | |
|  | 1. Norma EN ISO/IEC 17020, CSM RA a současné sektorové schéma (včetně doporučení ERA pro použití platných pro AsBos, která jsou uvedena v bodě [5.](#_bookmark141)[5-1](#_bookmark143) [d)](#_bookmark144) v dokumentu   Část 2);   1. Systém řízení AsBo; 2. nezávislé posouzení bezpečnosti podle bodu [5.6](#_bookmark145) části 2. To vyžaduje nejvyšší odbornou způsobilost ve všech šesti základních klíčových kompetencích (které zahrnují řízení rizik a bezpečnost železnic) v bodech [5.6.2,](#_bookmark148) [5.6.3,](#_bookmark149) [5.6.4,](#_bookmark151) [5.6.1,](#_bookmark147) [5.6.5 .6.6.](#_bookmark152)a 5   [5.6.6](#_bookmark153) v části 2; |  | 1. CSM RA; 2. nezávislé posouzení bezpečnosti podle bodu [5.6](#_bookmark145) části 2. To vyžaduje mistrovskou úroveň způsobilosti ve všech šesti základních klíčových kompetencích (které zahrnují řízení rizik a bezpečnost železnic) v bodech [5.6.1,](#_bookmark147) [5.6.2,](#_bookmark148)   [5.6.3,](#_bookmark149) [5.6.4,](#_bookmark151) [5.6.5](#_bookmark152) a [5.6.6 6.3](#_bookmark153)v kapitole 5..  Část 2; | 1. CSM RA; 2. klíčové kompetence v bodech   [5.6.1](#_bookmark147) [[K1.1](#_bookmark82)], [5.6.2](#_bookmark148) [[K1.2](#_bookmark83)] a  [5.6.5](#_bookmark152) [[K1.5](#_bookmark86)] části 2 týkající se nezávislého posouzení bezpečnosti; |
|  | Příslušné technické oblasti působnosti pro strukturální a funkční subsystémy železničního systému jsou dále uvedeny v následující tabulce  rozvedeno v bodě [6](#_bookmark154) části 2. |
| 1. Znalosti a porozumění **na úrovni začátečníka** v následujících tématech pro technický nebo provozní systém, který má být hodnocen [v tabulce 13:](#_bookmark174)    1. technická specifika;    2. typický provoz/používání a údržba;    3. technologie a postupy používané při navrhování, výrobě, zkoušení, provozu a údržbě příslušných technických položek;    4. typická rizika (závažnost/výskyt/odhalení), jakož i příslušné poruchy/defekty kritické z hlediska bezpečnosti, které se mohou vyskytnout.   během používání |
| 1. technologie a procesy používané pro návrh, výrobu, integraci, ověřování, validaci, testování, provoz, opravy a údržbu technických položek; 2. potenciální chyby, omyly nebo nedostatky, které se mohou vyskytnout v každém kroku procesu vývoje těchto technických položek; 3. porozumění příslušným bezpečnostně kritickým selháním/poruchám, které se mohou vyskytnout.   během používání |
| 1. **Pokročilá úroveň** znalostí a porozumění následujícím tématům pro technický nebo provozní systém, který má být hodnocen [v tabulce 13:](#_bookmark174)    1. technická specifika;    2. typický provoz/používání a údržba;    3. technologie a postupy používané při navrhování, výrobě, zkoušení, provozu a údržbě příslušných technických položek; | |
| 2. **Pokročilá úroveň** znalostí a porozumění následujícím aspektům pro jednu technickou nebo provozní oblast konstrukce nebo konstrukčního systému.  funkční subsystém, který je součástí | |
|  | |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| ***Tabulka 8: Požadavky na znalosti a zkušenosti pro klíčové role.*** | | | |
| **Technický manažer (TM)/zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
| rozsah(y) akreditace nebo uznání AsBo:   1. typický provoz/používání a údržba souvisejících subsystémů; 2. technologie a postupy používané při navrhování, výrobě, zkoušení, provozu a údržbě příslušných technických položek; 3. typická rizika (závažnost/výskyt/zjištění), jakož i příslušné poruchy/defekty kritické z hlediska bezpečnosti, které mohou nastat při používání příslušných technických prvků (např. riziko požáru v tunelech, provoz vlaků s vodíkovým pohonem v tunelech, zamrzlá obrazovka LCD, která neobnovuje rychlost vlaku, zaseknuté nebo sepnuté kontakty relé, výpadek procesoru atd.); 4. typické neshody příslušných technických položek, které mohou být zjištěny při posuzování, a jejich potenciální dopady na železniční systém;   3. V případě potřeby technický manažer nebo zástupce technického manažera. | 1. typická rizika (závažnost/výskyt/zjištění), jakož i příslušné poruchy/defekty kritické z hlediska bezpečnosti, které se mohou vyskytnout během používání odpovídajících technických prvků (např. riziko požáru v tunelech, provoz vlaků s vodíkovým pohonem v tunelech, zamrzlá obrazovka LCD neobnovující rychlost vlaku, zaseknuté nebo sepnuté kontakty relé, výpadek procesoru atd.); 2. typické neshody příslušných technických položek, které mohou být zjištěny při posuzování, a jejich potenciální dopady na železniční systém; | odpovídající technické položky (např. riziko požáru v tunelech, provoz vlaků s vodíkovým pohonem v tunelech, zamrzlá obrazovka LCD, která neobnovuje rychlost vlaku, kontakty relé se zasekly nebo sepnuly, selhání procesoru atd.);  (e) typické neshody příslušných technických položek, které mohou být zjištěny během činností posuzování, a jejich potenciální dopady na železniční systém; | odpovídající technické položky (např. riziko požáru v tunelech, provoz vlaků s vodíkovým pohonem v tunelech, zamrzlá obrazovka LCD, která neobnovuje rychlost vlaku, kontakty relé se zasekly nebo sepnuly, selhání procesoru atd.);   1. porozumění typickým neshodám příslušných technických položek, které mohou být zjištěny při posuzování, a jejich potenciálním dopadům na železniční systém; 2. porozumění novým technologiím použitelným v železnici; 3. porozumění integraci produktu v rámci subsystému;   *POZNÁMKA 1: Techničtí experti nemají*  *musí být schopni sami provést hodnocení rizik nebo být informováni o nezávislém hodnocení bezpečnosti, protože pracují pod vedením.* |

***Tabulka 8: Požadavky na znalosti a zkušenosti pro klíčové role.***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Technický manažer (TM)/zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
|  | Manažer požaduje podporu od  Techničtí experti, kteří jim pomohou plnit jejich roli informovaného  způsobem. |  |  | *pod dohledem vedoucího pracovníka*  *Assessor nebo Assessor. Od těch se očekává, že technickému odborníkovi vysvětlí kontext CSM RA, požadavky na bezpečnost a interoperabilitu železnic a cíle nezávislé bezpečnosti.*  *hodnotící činnosti.* |
|  |
| **3. Legislativa** | 1. Znalost a porozumění následujícím věcem **na úrovni mistra**:    1. záležitosti CSM RA uvedené v bodě [5.5](#_bookmark141) části 2;    2. interní postupy systému řízení AsBo napsané tak, aby splňovaly požadavky normy EN ISO/IEC 17020 a tohoto odvětvového schématu, zejména části (článek 8 normy EN ISO/IEC 17020) relevantní pro činnosti nezávislého posuzování bezpečnosti;    3. pracovní metodu AsBo definovanou v bodě [8](#_bookmark185) části 2 tohoto systému;    4. podávání zpráv o výsledcích nezávislého hodnocení AsBo, jak je definováno v bodě [9.](#_bookmark211)   části 2 tohoto režimu. | 1. Znalosti a povědomí o následujících tématech **na mistrovské úrovni:**    1. záležitosti CSM RA uvedené v bodě [5.5](#_bookmark141) části 2;    2. interní postupy systému řízení AsBo napsané tak, aby splňovaly požadavky normy EN ISO/IEC 17020 a tohoto sektorového schématu, včetně zejména částí (článek 8 normy EN ISO/IEC 17020), které se týkají:       1. metodiku pro činnosti nezávislého posuzování bezpečnosti, která provádí požadavek uvedený v bodě [8](#_bookmark185) části 2 tohoto systému;       2. podávání zpráv o výsledcích AsBo | 1. **Pokročilá úroveň** znalostí a porozumění následujícím tématům:    1. záležitosti CSM RA uvedené v bodě [5.5](#_bookmark141) části 2;    2. interní postupy systému řízení AsBo napsané tak, aby splňovaly požadavky normy EN ISO/IEC 17020 a tohoto sektorového schématu, zejména části (článek 8 normy EN ISO/IEC 17020), které se týkají:       1. metodiku pro činnosti nezávislého posuzování bezpečnosti, která provádí požadavek uvedený v bodě [8](#_bookmark185) části 2 tohoto systému;       2. podávání zpráv o výsledcích AsBo | 1. **Mistrovská úroveň** znalostí a porozumění posuzovanému strukturálnímu nebo funkčnímu subsystému. |
| 2. **Pokročilá úroveň** znalostí a porozumění technickým normám uvedeným v TSI, které se týkají těchto strukturálních nebo funkčních dílčích TSI.  systém; |
| *POZNÁMKA 1***:** *Techničtí experti nemusí být schopni sami provádět hodnocení rizik ani nemusí být informováni o nezávislém hodnocení bezpečnosti. Očekává se, že (vedoucí) posuzovatel vysvětlí technickému expertovi kontext CSM RA,* |

***Tabulka 8: Požadavky na znalosti a zkušenosti pro klíčové role.***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Technický manažer (TM)/zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
|  |  | nezávislé hodnocení  činnosti, které provádějí požadavek uvedený v bodě [9](#_bookmark211) části 2 tohoto režimu. | nezávislé hodnocení  činnosti, které provádějí požadavek uvedený v bodě [9](#_bookmark211) části 2 tohoto režimu. | *bezpečnost na železnici a*  *požadavky na interoperabilitu a cíle nezávislého posuzování bezpečnosti.* |
|  | 1. Pokročilá **úroveň** znalostí a porozumění následujícím oblastem:    1. směrnice 2016/797 o interoperabilitě a směrnice 2016/798 o bezpečnosti, včetně:    2. vzájemné vztahy mezi těmito dvěma směrnicemi a CSM RA a jejich rozdělení rolí a odpovědností mezi zúčastněné strany v oblasti železniční dopravy za řízení bezpečnosti a rizik v rámci rozhraní sdílených mezi zúčastněnými stranami v oblasti železniční dopravy;    3. úlohu žadatele/předkladatele návrhu při koordinaci posuzování shody prováděného úřadem pro posuzování shody, úřadem pro schvalování a úřadem pro posuzování shody v rámci CSM RA;    4. kde rozsah akreditace/uznání AsBo zahrnuje strukturální subsystém kolejových vozidel;       1. proces povolování vozidel a jejich uvádění na trh; | 1. **Pokročilá úroveň** znalostí a porozumění následujícím věcem:    1. směrnice 2016/797 o interoperabilitě a směrnice 2016/798 o bezpečnosti, včetně:    2. vzájemné vztahy mezi těmito dvěma směrnicemi a CSM RA a jejich rozdělení rolí a odpovědností mezi zúčastněné strany v oblasti železniční dopravy za řízení bezpečnosti a rizik v rámci rozhraní sdílených mezi zúčastněnými stranami v oblasti železniční dopravy;    3. úlohu žadatele/předkladatele návrhu při koordinaci posuzování shody prováděného úřadem pro posuzování shody, úřadem pro schvalování a úřadem pro posuzování shody v rámci CSM RA;    4. kde rozsah akreditace/uznání AsBo zahrnuje strukturální subsystém kolejových vozidel; | 1. Znalosti a porozumění **na úrovni začátečníka**:    1. směrnice 2016/797 o interoperabilitě a směrnice 2016/798 o bezpečnosti, včetně:    2. vzájemné vztahy mezi těmito dvěma směrnicemi a CSM RA a jejich rozdělení rolí a odpovědností mezi zúčastněné strany v oblasti železniční dopravy za řízení bezpečnosti a rizik v rámci rozhraní sdílených mezi zúčastněnými stranami v oblasti železniční dopravy;    3. úlohu žadatele/předkladatele návrhu při koordinaci posuzování shody prováděného úřadem pro posuzování shody, úřadem pro schvalování a úřadem pro posuzování shody v rámci CSM RA;    4. kde rozsah akreditace/uznání AsBo zahrnuje strukturální subsystém kolejových vozidel;       1. proces povolování vozidel a jejich uvádění na trh; |

***Tabulka 8: Požadavky na znalosti a zkušenosti pro klíčové role.***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Technický manažer (TM)/zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
|  | (2) Nařízení 2018/545, pouze  pro mobilní subsystémy (kolejová vozidla a palubní subsystémy řízení a zabezpečení) a role přidělené AsBo prostřednictvím příslušných TSI;   1. pokud rozsah akreditace/uznání AsBo zahrnuje strukturální subsystém infrastruktury, povolení k uvedení pevných zařízení do provozu; 2. pokud rozsah akreditace/uznání AsBo zahrnuje strukturální subsystém CCS, technické normy uvedené v TSI CCS; 3. příslušné TSI pro strukturální a funkční dílčí systémy, které jsou v rozsahu akreditace/uznání AsBo; 4. technické normy uvedené v jiných příslušných TSI, pokud je související strukturální subsystém součástí rozsahu akreditace AsBo/.   uznání; | 1. proces povolování vozidel a jejich uvádění na trh; 2. Nařízení 2018/545, pouze pro mobilní subsystémy (kolejová vozidla a palubní subsystémy řízení a zabezpečení) a role přidělené AsBo prostřednictvím příslušných TSI; 3. pokud rozsah akreditace/uznání AsBo zahrnuje strukturální subsystém infrastruktury, povolení k uvedení pevných zařízení do provozu; 4. pokud rozsah akreditace/uznání AsBo zahrnuje strukturální subsystém CCS, technické normy uvedené v TSI CCS; 5. příslušné TSI pro posuzovaný systém; 6. technické normy uvedené v jiných příslušných TSI, pokud je související strukturální subsystém součástí rozsahu akreditace/uznání AsBo. | (2) Nařízení 2018/545, pouze  pro mobilní subsystémy (kolejová vozidla a palubní subsystémy řízení a zabezpečení) a role přidělené AsBo prostřednictvím příslušných TSI;   1. pokud rozsah akreditace/uznání AsBo zahrnuje strukturální subsystém infrastruktury, povolení k uvedení pevných zařízení do provozu; 2. pokud rozsah akreditace/uznání AsBo zahrnuje strukturální subsystém CCS, technické normy uvedené v TSI CCS; 3. příslušné TSI pro posuzovaný systém; 4. technické normy uvedené v jiných příslušných TSI, pokud je související strukturální subsystém součástí rozsahu akreditace/uznání AsBo. |  |

***Tabulka 8: Požadavky na znalosti a zkušenosti pro klíčové role.***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Technický manažer (TM)/zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
|  | 1. Znalosti a porozumění **na úrovni začátečníka**:    1. ES posuzování shody, ES vhodnosti použití, ES ověřování prováděné pověřeným subjektem, článek 15 a příloha IV o úloze pověřeného subjektu v procesu těchto ověřování;    2. případně posouzení shody provedené orgánem DeBo podle platných vnitrostátních předpisů; | 1. Znalosti a porozumění **na úrovni začátečníka**:    1. ES posuzování shody, ES vhodnosti použití, ES ověřování prováděné pověřeným subjektem, článek 15 a příloha IV o úloze pověřeného subjektu v procesu těchto ověřování;    2. v případě potřeby posouzení shody provedené orgánem DeBo vůči   platná národní pravidla; | 1. Znalosti a porozumění **na úrovni začátečníka**:    1. ES posuzování shody, ES vhodnosti použití, ES ověřování prováděné pověřeným subjektem, článek 15 a příloha IV o úloze pověřeného subjektu v procesu těchto ověřování;    2. případně posouzení shody provedené orgánem DeBo podle platných vnitrostátních předpisů; |  |
| **4. Obecné**  **zkušenosti** | 1. Alespoň 3 roky odborné praxe v alespoň jedné technické oblasti v rozsahu akreditace nebo uznání AsBo. | 1. Nejméně 3 roky odborné praxe v alespoň jedné technické oblasti v rozsahu akreditace nebo uznání AsBo. | 1. Alespoň tři roky odborné praxe v alespoň jedné technické oblasti v rozsahu akreditace nebo uznání AsBo. | 1. Nejméně 3 roky odborné praxe v alespoň jedné technické oblasti v rozsahu akreditace nebo uznání AsBo. 2. S odkazem na definice [(12)](#_bookmark17) "zkušeností" a [(13)](#_bookmark18) odborných znalostí v oddíle [0.8.](#_bookmark10) tohoto odvětvového schématu je menší zkušenost přijatelná, pokud odborné znalosti technického   Expert je přijatelný. |
| **5. Specifické**  **zkušenosti nebo odborné znalosti týkající se CSM RA** | 1. Zkušenosti (např. 1 dokončený komplexní projekt) s nezávislým posuzováním bezpečnosti, minimálně na pozici vedoucího posuzovatele, nejlépe v železničním průmyslu, jinak v jiném odvětví souvisejícím s bezpečností (např. petrochemickém průmyslu),  letectví atd.). | 1. Zkušenosti (např. 1 dokončený komplexní projekt) s nezávislým posuzováním bezpečnosti v roli vedoucího posuzovatele nebo posuzovatele, nejlépe v železničním průmyslu, jinak v jiném odvětví souvisejícím s bezpečností (např. v petrochemii),  letectví atd.). | 1. Zkušenosti s nezávislým posuzováním bezpečnosti v roli posuzovaného subjektu nebo hodnotitele, nejlépe v železničním nebo jiném odvětví souvisejícím s bezpečností (např. petrochemickém, leteckém atd.). | 1. Tento odvětvový systém vyžaduje, aby (vedoucí) posuzovatel vysvětlil technickému odborníkovi kontext záležitostí CSM RA a očekávanou podpůrnou roli posuzovatele.  Technický expert. |

***Tabulka 8: Požadavky na znalosti a zkušenosti pro klíčové role.***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Technický manažer (TM)/zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
|  | 1. S odkazem na definice [(12)](#_bookmark17) "zkušeností" a [(13)](#_bookmark18) "odborných znalostí" v oddíle [0.8.](#_bookmark10) tohoto odvětvového schématu prokažte následující požadavky:    1. v oblasti hodnocení a řízení rizik buď zkušenosti v délce nejméně 5 let, nebo přijatelné odborné znalosti a;    2. pokud jde o nezávislé posouzení bezpečnosti, buď zkušenosti v délce nejméně 3 let, nebo přijatelné odborné znalosti. | 1. S odkazem na definice [(12)](#_bookmark17) "zkušeností" a [(13)](#_bookmark18) "odborných znalostí" v oddíle [0.8.](#_bookmark10) tohoto odvětvového schématu prokažte následující požadavky:    1. v oblasti hodnocení a řízení rizik buď zkušenosti v délce nejméně 3 let, nebo přijatelné odborné znalosti a;    2. pokud jde o nezávislé hodnocení bezpečnosti, buď zkušenosti v délce nejméně dvou let, nebo přijatelné odborné znalosti. | 1. S odkazem na definice [(12)](#_bookmark17) "zkušeností" a [(13)](#_bookmark18) "odborných znalostí" v oddíle [0.8.](#_bookmark10) tohoto odvětvového schématu prokažte následující požadavky:    1. v oblasti hodnocení a řízení rizik buď zkušenosti v délce alespoň 2 let, nebo přijatelné odborné znalosti a;    2. pokud jde o nezávislé posouzení bezpečnosti, buď zkušenosti v délce alespoň jednoho roku, nebo přijatelnou odbornost v rámci role posuzovaného subjektu, nebo   Posuzovatel. | 2. Ačkoli je žádoucí mít zkušenosti s předchozími železničními projekty, nepožaduje se, aby technický odborník (odborníci) prokázal (prokázali) další specifické zkušenosti s CSM RA. Technický expert pracuje pod vedením vedoucího posuzovatele nebo posuzovatele. |
| *POZNÁMKA 1*: *Méně zkušeností lze přijmout pro všechny tři role, pouze pokud pracují pod přísným dohledem vedoucího hodnotitele s dostatečnými zkušenostmi pro monitorování a převzetí plné odpovědnosti za správnost výsledků nezávislých hodnotících činností prováděných hodnotícím týmem.* | | |

###### Požadavky na dovednosti pro klíčové role

***Tabulka 9: Požadavky na dovednosti pro klíčové role.***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Technický manažer (TM)/zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
| 1. **úroveň Master** pro následující záležitosti:    1. definování strategie a plánování nezávislého posouzení bezpečnosti;    2. schopnost chápat, koordinovat a plnit úlohu(y), odpovědnosti a povinnosti přidělené členům hodnotícího týmu;    3. schopnost používat správné odborné úsudky v oblastech hodnocení rizik, řízení rizik a nezávislého posuzování bezpečnosti;    4. profesionální schopnost:       1. napsat/vyprávět o přístupu k činnostem nezávislého posuzování a o souvisejících zjištěních ve zprávách o nezávislém posuzování bezpečnosti;       2. představit přístup a zjištění dalším odborníkům v dané oblasti (např. odborníkům navrhovatele, dalším zúčastněným orgánům posuzování shody, autorizujícím subjektům);    5. schopnost vyvíjet a kontrolovat soulad se systémem řízení;    6. organizační schopnosti; | 1. **úroveň Master** pro následující záležitosti:    1. definování strategie a plánování nezávislého posouzení bezpečnosti;    2. schopnost chápat, koordinovat a plnit úlohu(y), odpovědnosti a povinnosti přidělené členům hodnotícího týmu;    3. schopnost používat správné odborné úsudky v oblastech hodnocení rizik, řízení rizik a nezávislého posuzování bezpečnosti;    4. profesionální schopnost:       1. napsat/vyprávět o přístupu k činnostem nezávislého posuzování a o souvisejících zjištěních ve zprávách o nezávislém posuzování bezpečnosti;       2. představit přístup a zjištění dalším odborníkům v dané oblasti (např. odborníkům navrhovatele, dalším zúčastněným orgánům posuzování shody, autorizujícím subjektům);    5. organizační schopnosti;    6. zdatné komunikační dovednosti při srozumitelném předávání sdělení,   stručně a přesně; | 1. **Pokročilá úroveň** pro následující záležitosti:    1. schopnost používat správné odborné úsudky v oblastech hodnocení rizik, řízení rizik a nezávislého posuzování bezpečnosti;    2. profesionální schopnost:       1. napsat/vyprávět o přístupu k činnostem posuzování a o souvisejících zjištěních ve zprávách o nezávislém posouzení bezpečnosti;       2. představit přístup a zjištění dalším odborníkům v dané oblasti (např. odborníkům navrhovatele, dalším zúčastněným orgánům posuzování shody, autorizujícím subjektům atd.);    3. organizační schopnosti;    4. dokonalé komunikační dovednosti při předávání sdělení jasně, stručně a přesně;    5. efektivní řešení problémů;    6. dovednosti v oblasti hodnocení a interpretace;    7. schopnost kritického myšlení. | 1. **Mistrovská úroveň ve** schopnosti provádět spolehlivé a důkladné odborné technické posouzení jakékoli odchylky posuzovaného výrobku od úplného souboru požadavků stanovených platnými právními předpisy, včetně nevyčerpávajícího počtu TSI, harmonizovaných norem, evropských a mezinárodních norem,  průmyslové normy. |
| 2. |

***Tabulka 9: Požadavky na dovednosti pro klíčové role.***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Technický manažer (TM)/zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
| 1. dokonalé komunikační dovednosti při předávání sdělení jasně, stručně a přesně; 2. efektivní řešení problémů; 3. dovednosti v oblasti hodnocení a interpretace; 4. schopnost kritického myšlení. | 1. efektivní řešení problémů; 2. dovednosti v oblasti hodnocení a interpretace; 3. schopnost kritického myšlení. |  |  |
| 2. Pokročilá úroveň v řízení projektů. | 2. Pokročilá úroveň v řízení projektů. | 2. Začátečník v řízení projektů. |

###### Požadavky na způsobilost v nařízení (EU) č. 402/2013 (CSM RA) [[K2](#_bookmark88)]

***Tabulka 10: Požadavky na způsobilost v nařízení (EU) č. 402/2013 (CSM RA).***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Požadavky** | **Technický manažer a zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
| 1 Pokud jde o evropské právní předpisy v oblasti železnic týkající se hodnocení a řízení rizik, osoba prokáže:   1. "odborná praxe" nebo znalost a porozumění evropskému [nařízení (EU) č. 402/2013](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX%3A32013R0402&from=en) (CSM RA) a [nařízení 2015/1136](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX%3A32015R1136&from=EN) (změna nařízení (EU) č. 402/2013, kterým se mění nařízení (EU) č. 402/2013, pokud jde o CSM RA).   cíle návrhu CSM); | **Úroveň Master** | **Úroveň Master** | **Pokročilá úroveň** | **NEUPLATŇUJE SE** |
| 1. povědomí o existenci a obsahu poradenského materiálu agentury ERA k CSM pro hodnocení rizik (seznam není vyčerpávající - všechny příslušné dokumenty jsou k dispozici na internetových stránkách agentury pod odkazem [https://www.era.europa.eu/common bezpečnostní metody pro hodnocení a rizikposuzování](https://www.era.europa.eu/activities/common-safety-methods_en) , pokud hypertextové odkazy nefungují):    1. [průvodce pro použití CSM pro hodnocení rizik;](https://www.era.europa.eu/sites/default/files/activities/docs/guide_for_application_of_cms_en.pdf)    2. [shromáždění příkladů hodnocení rizik a některých možných nástrojů na podporu CSM;](https://www.era.europa.eu/sites/default/files/activities/docs/collection_of_ra_ex_and_some_tools_for_csm_en.pdf)    3. [pokyn pro uplatňování harmonizovaných kvantitativních návrhových cílů pro technické systémy (CSM-DT) definovaný v nařízení 2015/1136;](https://www.era.europa.eu/sites/default/files/activities/docs/era_gui_harmonised_design_targets_en.pdf) | **Úroveň začátečníka** | **Úroveň začátečníka** | **Úroveň začátečníka** | **NEUPLATŇUJE SE** |

***Tabulka 10: Požadavky na způsobilost v nařízení (EU) č. 402/2013 (CSM RA).***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Požadavky** | **Technický manažer a zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
| 1. znalost a porozumění následujícím poznámkám:    1. [Vysvětlující poznámka ERA k hodnotícímu orgánu](https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/Explanatory%20note%20on%20the%20CSM%20Assessment%20Body.pdf?t=1732098057) uvedenému v nařízení (EU) č. 402/2013;    2. [Vysvětlující poznámka agentury ERA k bezpečné integraci](https://www.era.europa.eu/sites/default/files/applicants/docs/era_1209-063_clarification_note_on_safe_integration_en.pdf) (odkaz ERA1209-63). | **Úroveň Master** | **Úroveň Master** | **Pokročilá úroveň** | **NEUPLATŇUJE SE** |
| 1. znalost a porozumění doporučením pro použití, která se vztahují na AsBos:    1. [doporučení pro použití 01 na pracovní metodě hodnotícího orgánu;](https://www.era.europa.eu/sites/default/files/activities/docs/recommendation_for_use-01_en.pdf)    2. [doporučení k použití 02 o struktuře zprávy o posouzení bezpečnosti AsBo;](https://www.era.europa.eu/system/files/2023-04/Recommendation-For-Use-02%20for%20AsBos%20-%20Harmonised%20template%20for%20the%20AsBo%20safety%20assessment%20report.pdf)    3. [doporučení k použití 04 o struktuře zprávy AsBo, pokud žadatel jmenuje jediný AsBo pro nezávislé posouzení požadavku žadateleprocesu zachycení , které je vyžadováno v článku 13 nařízení 2018/545;](https://www.era.europa.eu/system/files/2024-06/Recommendation-For-Use-04.pdf?t=1731917022)    4. [doporučení k použití 11 pro sledování problémů a neshod;](https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/Recommendation%20For%20Use%2011_%20Tracking%20of%20issues%20and%20non-compliance%20by%20AsBo.pdf)    5. jakákoli další doporučení pro použití, která budou v budoucnu odsouhlasena skupinou pro spolupráci AsBo a zpřístupněna na internetových stránkách agentury pod tímto odkazem [https://www.era.europa.eu/common bezpečnostní metody pro hodnocení a posuzování rizik.](https://www.era.europa.eu/activities/common-safety-methods_en) | **Úroveň Master** | **Pokročilá úroveň** | **Úroveň začátečníka** | **NEUPLATŇUJE SE** |

###### Základní požadavky na kompetence v oblasti nezávislého posuzování bezpečnosti pro klíčové funkce

Jedná se o základní kompetenci [(K1](#_bookmark81) v [tabulce 5)](#_bookmark80). Musí být vždy prokázána. Její dosažení vyžaduje prokázání souladu se všemi šesti základními klíčovými kompetencemi [(K1.2,](#_bookmark83) [K1.3,](#_bookmark84) [K1.4,](#_bookmark85) [K1.1,](#_bookmark82) [K1.5](#_bookmark86) a [K1.6](#_bookmark87) v [tabulce 5)](#_bookmark80), jak jsou definovány v následující tabulce.

***Tabulka 11: Základní požadavky na kompetence při nezávislém posuzování bezpečnosti pro klíčové role.***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Požadavky** | **Technický manažer**  **a zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
| **5.6.1 Technické znalosti a porozumění železničnímu systému [**[**K1.1**](#_bookmark82)**]** |  |  |  |  |
| 1. Tato klíčová kompetence vyžaduje technické znalosti a porozumění:    1. celková architektura a fungování železničního systému jako celku;    2. rozhraní a funkční interakce mezi jednotlivými složkami, strukturálními a funkčními subsystémy celkové architektury železničního systému a;    3. interakce mezi technickými, provozními a organizačními složkami železničního systému, včetně interakcí s lidskou obsluhou;    4. lidské a organizační faktory v kontextu údržby, provozu a řízení železniční dopravy. | **Pokročilá úroveň** | **Pokročilá úroveň** | **Úroveň začátečníka** | **Úroveň začátečníka** |
| **5.6.2 Kompetence v oblasti hodnocení a řízení rizik [**[**K1.2**](#_bookmark83)**]** |  |  |  |  |
| 1. Klíčová kompetence vyžadující znalosti, dovednosti a praktické zkušenosti s prováděním hodnocení rizik a řízením rizik. 2. Tuto způsobilost lze prokázat jedním nebo více z následujících způsobů:    1. znalosti, kvalifikace nebo odborný status v oblasti hodnocení rizik nebo řízení rizik podle bodu [4.7](#_bookmark124) a [obrázku 3](#_bookmark126) [výše](#_bookmark124) v části 2;    2. zkušenosti s hodnocením a řízením rizik podle bodu [5](#_bookmark138) [tabulky 8;](#_bookmark136)    3. dovednosti a zkušenosti s koordinací činností v oblasti hodnocení a řízení rizik u složitých projektů;    4. dovednosti a zkušenosti s koordinací a řízením bezpečnostního týmu a s kritickým vzájemným hodnocením jeho výsledků. | **Úroveň Master** | **Úroveň Master** | **Pokročilá úroveň** | **NEUPLATŇUJE SE** |
| 3. Pokud jde o stávající normy týkající se hodnocení a řízení rizik, mít znalosti, kompetence, porozumění a praktické zkušenosti s nimi: | **Úroveň Master** | **Úroveň Master** | **Pokročilá úroveň** | **NEUPLATŇUJE SE** |

***Tabulka 11: Základní požadavky na kompetence při nezávislém posuzování bezpečnosti pro klíčové role.***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Požadavky** | **Technický manažer a zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
| 1. normy CENELEC EN 50126-1 a 50126-2, známé pro železniční aplikace, nebo s; 2. jiné rovnocenné pokyny nebo normy. |  |  |  |  |
| *POZNÁMKA 1: Vzhledem k tomu, že navrhovatel je odpovědný za uplatňování těchto norem, je zbytečné požadovat akreditaci nebo uznání AsBo podle každého ustanovení těchto norem.* |  |  |  |  |
| *POZNÁMKA 2*: *Ačkoli to není povinné, pokud to není výslovně požadováno pro technický rozsah, může být užitečná znalost specializovaných norem pro řízení rizik z níže uvedeného (neúplného) seznamu:*   1. *CENELEC EN 50129: Železniční aplikace - Komunikační, zabezpečovací a zpracovatelské systémy - Bezpečnostní elektronické systémy pro zabezpečovací zařízení;* 2. *ISO 31000: Řízení rizik - Zásady a pokyny* 3. *IEC 61508: Funkční bezpečnost elektrických/elektronických/programovatelných elektronických systémů souvisejících s bezpečností;* |  |  |  |  |
| *POZNÁMKA 3: Ačkoli to není povinné, znalost následujících různých nástrojů nebo technik pro hodnocení a řízení rizik může být užitečná:*   1. *ISO/IEC 31010: Řízení rizik - Techniky posuzování rizik;* 2. *IEC 61882: Studie nebezpečí a provozuschopnosti (HAZOP) - Návod k použití;* 3. *IEC 60812: Postup pro analýzu způsobů a následků poruch (FMEA);* 4. *IEC 61025: Analýza stromu poruch (FTA);* 5. *IEC 62502: Techniky analýzy spolehlivosti - Analýza stromu událostí (ETA);* 6. *IEC 62508: Pokyny k lidským aspektům spolehlivosti*. |  |  |  |  |
| **5.6.3 Znalost systémového inženýrství, inženýrství funkční bezpečnosti a lidských a organizačních faktorů (HOF) [**[**K1.3**](#_bookmark84)**]** |  |  |  |  |
| 1. Tato klíčová kompetence vyžaduje znalost a pochopení následujících zásad uplatňovaných při vývoji systémů a subsystémů souvisejících s bezpečností:    1. systematický přístup k systémovému inženýrství a inženýrství funkční bezpečnosti a; | **Úroveň Master** | **Úroveň Master** | **Pokročilá úroveň** | **NEUPLATŇUJE SE** |

***Tabulka 11: Základní požadavky na kompetence při nezávislém posuzování bezpečnosti pro klíčové role.***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Požadavky** | **Technický manažer a zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
| 1. specifikace funkčních požadavků (včetně bezpečnostních a jiných výkonnostních požadavků); 2. specifikace požadavků na integritu bezpečnosti funkce, tj. pravděpodobnost uspokojivého provedení (bezpečnostní) funkce; 3. procesní požadavky na prevenci a kontrolu systematických selhání a chyb, které mohou vznikat v různých fázích procesu vývoje posuzovaného systému a které vyplývají z proměnlivosti lidské výkonnosti a lidských a organizačních faktorů, nebo pokud je to relevantní z návrhu navrhovatele; 4. použít tyto koncepty pro nezávislé posouzení nebezpečí/rizik bez ohledu na to, zda jsou způsobena:    1. elektrickými, elektronickými nebo programovatelnými elektronickými (E/E/PE) subsystémy/zařízenmií, nebo;    2. nedostatky ve stavebních pracích nebo poruchami mechanickými, hydraulickými nebo pneumatickými součástmi/zařízení nebo;    3. lidskými a organizačními faktory (HOF), které ovlivňují specifikaci, návrh, integraci, provoz a údržbu jakéhokoli zařízení.   2. S ohledem na požadavky uvedené v bodech 5.2 až 5.6 a 5.6.4 normy CENELEC EN 50126-1 se za prokázání shody s požadavky uvedenými v bodě [5.6.2](#_bookmark148) části 2 považuje dostatečné k prokázání souladu s požadavky uvedenými v tomto bode (tedy [5.6.3](#_bookmark149) části 2). |  |  |  |  |
| *POZNÁMKA 1: V praxi platí, že čím vyšší jsou požadavky na bezpečnost systému, tím nižší musí být pravděpodobnost nebezpečné poruchy a tím vyšší jsou požadavky na integritu bezpečnosti. Proto se u bezpečnostních systémů vyšších úrovní integrity bezpečnosti také vyžadují:*   1. *větší důslednost při navrhování systému a funkční bezpečnosti navrhovatelem, včetně přísnějších požadavků na zacházení s lidskými a organizačními faktory navrhovatelem ve všech fázích procesu vývoje, a;* 2. *přiměřené nezávislé posouzení bezpečnosti systému provedené AsBo těchto vývojových aktivit navrhovatelů.*   *POZNÁMKA 2: Následující specifické normy týkající se lidských a organizačních faktorů jsou uvedeny jako příklady pro účely informovanosti. Tyto normy nejsou závazné. Vnitrostátní akreditační orgán*  *nebo uznávacího orgánu nesmí AsBos vnucovat své znalosti, ani systematickou přítomnost* |  |  |  |  |

***Tabulka 11: Základní požadavky na kompetence při nezávislém posuzování bezpečnosti pro klíčové role.***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Požadavky** | **Technický manažer a zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
| *odborníka na HOF (např. psychologa) v týmu AsBos nebo na každém projektu:*   1. *ačkoli nejsou specifické pro HOF, normy IEC 61508, CENELEC 50126, CENELEC 50716, jakmile vstoupí v platnost (CENELEC EN 50128 zůstává použitelná během přechodného období 50716) a 50129 se zabývají také procesními požadavky na kontrolu rizik vznikajících během fází návrhu životního cyklu systému;* 2. *ISO 26800 "Ergonomie - Obecný přístup, zásady a koncepce";* 3. *Řada ISO 11064 o "ergonomickém navrhování řídicích center" a řada ISO 9241 o "ergonomii interakce člověk-systém";* 4. *povědomí o metodách a nástrojích pro hodnocení rizik v oblasti lidských a organizačních faktorů, jako je analýza spolehlivosti člověka, analýza úkolů, HAZOP, analýza použitelnosti, simulace, metoda motýlek atd.* |  |  |  |  |
| 1. Dosažení této kompetence vyžaduje porozumět (viz oddíl [2](#_bookmark150) v bodě [5.6.3](#_bookmark149) části 2):    1. jak rozložit architekturu složitých systémů na funkčně oddělené součásti, za které někdy odpovídá jiný subjekt;    2. rozhraní a interakce s lidskou obsluhou, mezi funkčně oddělenými složkami železničního systému a mezi zúčastněnými subjekty;    3. jak je propojit a vzájemně provázat, aby byly v součinnosti splněny funkční, fyzické a provozní požadavky;    4. aplikace CSM RA na komplexní systémy, kde se na dosažení celkových funkcí podílí více subjektů;    5. potřebné kompetence členů pro složení hodnotícího týmu. | **Úroveň Master** | **Úroveň Master** | **Pokročilá úroveň** | **NEUPLATŇUJE SE** |
| **5.6.4 Kompetence v organizačních záležitostech, systémech řízení a auditu řízení**  **systémy [**[**K1.4**](#_bookmark85)**]** |  |  |  |  |
| 1. Tato klíčová kompetence vyžaduje znalost a porozumění organizačním záležitostem, přidělování zdrojů, používání systémů řízení bezpečnosti a kvality a/nebo procesů, které může navrhovatel použít.  účinně a bezpečně řídit všechny aspekty změny železničního systému. | **Úroveň Master** | **Úroveň Master** | **Pokročilá úroveň** | **NEUPLATŇUJE SE** |

***Tabulka 11: Základní požadavky na kompetence při nezávislém posuzování bezpečnosti pro klíčové role.***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Požadavky** | **Technický manažer a zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
| 1. Tato kompetence je neodmyslitelně spjata s klíčovou kompetencí [K1.3](#_bookmark84) v bodě [5.6.3](#_bookmark149) části 2, neboť přispívá k jejímu dosažení. Je třeba prokázat následující:    1. profesní postavení a schopnosti týkající se:       1. příslušné vzdělání nebo zkušenosti s navrhováním nebo auditováním systémů řízení (např. systém řízení bezpečnosti nebo systém údržby);       2. důkladné znalosti, porozumění a schopnost uplatňovat zásady auditování a posuzování správného a účinného provádění postupů a procesů systému řízení.   *POZNÁMKA 1: Dobré obecné pokyny pro řízení, plánování a provádění činností nezávislého posuzování bezpečnosti AsBo lze nalézt v normě ISO 19011. Tato norma rovněž poskytuje návod na odbornou způsobilost a hodnocení auditora a auditorského týmu;*   * + 1. předchozí relevantní interní/externí hodnocení způsobilosti;     2. odborné zkušenosti (např. jako konzultant, hodnotitel, auditor atd.);     3. odborná schopnost činit správné a srozumitelné odborné úsudky;   1. v případě auditu organizačních záležitostí a systémů řízení mít další odbornou způsobilost odpovídající typu posuzovaných systémů řízení (např. systém řízení bezpečnosti železničního podniku nebo provozovatele infrastruktury nebo systém řízení činností údržby subjektů odpovědných za údržbu) a příslušnou technickou způsobilost související se systémem řízení. |  |  |  |  |
| **5.6.5 Uvědomění si vlastních omezení a hledání podpory u vhodných členů týmu [**[**K1.5**](#_bookmark86)**]** |  |  |  |  |
| 1. Tato klíčová kompetence vyžaduje, aby si osoba byla vědoma hranic svých osobních dovedností, odborné způsobilosti a schopnosti porozumět železniční technické oblasti. 2. Tato osoba musí neustále přemýšlet o těchto mezích při každé činnosti posuzování shody a musí být schopna: | **Úroveň Master** | **Úroveň Master** | **Úroveň Master** | **Úroveň Master** |

***Tabulka 11: Základní požadavky na kompetence při nezávislém posuzování bezpečnosti pro klíčové role.***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Požadavky** | **Technický manažer a zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
| 1. v případě potřeby konzultovat se členy týmu nebo překontrolovat strategii a priority nezávislého posouzení bezpečnosti; 2. přerušit posuzování a v případě pochybností jej projednat s dalšími příslušnými odborníky, hlavním posuzovatelem, ostatními posuzovateli, technickým manažerem; 3. v případě potřeby se obraťte na další příslušné technické odborníky a požádejte je o další technickou podporu, například pro:    1. posouzení relevance a úplnosti výsledků hodnocení a řízení rizik;    2. kontrola úplnosti definice systému;    3. posouzení vhodnosti používaných (železničních) kodexů nebo podobných referenčních systémů;    4. posouzení vhodnosti opatření pro kontrolu rizik (např. technických opatření).   odvozené z explicitních odhadů rizik pro řízení rizik vyplývajících z technických požadavků navrhovatele.  volby designu;   1. požadovat případné další školení, např. za účelem (opětovného) získání požadované úrovně způsobilosti; 2. provádět samostudium nových právních předpisů a norem.   *POZNÁMKA 1*: *"Sebeuvědomění" je měkká dovednost, kterou lze jen stěží prokázat pouze na základě dokladů. V praxi vyžaduje odborný úsudek akreditačního/uznávacího orgánu a pohovory s pracovníky AsBo, aby se ověřilo, zda např:*   1. *osoba žádá o specializované školení v určených oblastech, nebo;* 2. *osoba požádá o podporu ostatní členy týmu nebo;* 3. *osoba pravidelně sdílí názory s členy týmu, nebo;* 4. *osoba průběžně hodnotí svou práci a zjišťuje, jak by se mohla zlepšit;* 5. *atd.* |  |  |  |  |

***Tabulka 11: Základní požadavky na kompetence při nezávislém posuzování bezpečnosti pro klíčové role.***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Požadavky** | **Technický manažer a zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
| **5.6.6 Znalost bezpečné integrace v rámci posuzovaného systému a na jeho rozhraních s okolním prostředím [**[**K1.6.**](#_bookmark87)**]** |  |  |  |  |
| 1. Pro úplnost je uvedena kompetence "bezpečná integrace v rámci posuzovaného systému a na jeho rozhraních s okolním prostředím", ale v této části systému se nepožaduje prokázání dalších kompetencí k ostatním pěti výše uvedeným klíčovým kompetencím. 2. Splnění požadavků uvedených v bodech [5.6.1,](#_bookmark147) [5.6.2,](#_bookmark148) [5.6.3,](#_bookmark149) [5.6.4](#_bookmark151) a [5.6.5,](#_bookmark152) které se vztahují na každý rozsah akreditace/uznání AsBo, včetně všech "[klíčových](#_bookmark81) kompetencí K1 uvedených v [tabulce 5](#_bookmark80)", se považuje za prokázání způsobilosti AsBo definované v tomto bodě [5.6.6](#_bookmark153) části 2.   *POZNÁMKA 1: způsobilost k bezpečné integraci v rámci posuzovaného systému a na jeho rozhraních s okolním prostředím znamená, že AsBo je schopen:*   * 1. *posoudit, zda navrhovatel bezpečně integruje všechny vnitřní části, které tvoří systém, do systému.*   *včetně všech vnitřních rozhraní mezi těmito jednotlivými částmi;*   * 1. *posoudit, zda navrhovatel bezpečně integruje posuzovaný systém v rámci svého přímého provozu.*   *fyzické, funkční, environmentální, provozní a údržbové souvislosti;*   * 1. *posoudit a interpretovat výsledky nezávislého posouzení provedeného v případě potřeby jinými asistenčními službami, pokud jde o rizika, která by mohla vzniknout v rámci vnitřních nebo vnějších rozhraní posuzovaného systému.*  1. V registru ERA pro AsBos (dosavadní databáze ERADIS) není pro tuto kompetenci vyplněno žádné další a vyhrazené pole. 2. Akreditační/uznávací orgán nevyplňuje pole "Bezpečná integrace systému" v bodě "5.   Klasifikace" databáze ERADIS, pokud je AsBo akreditován/uznán pouze pro jednu konstrukční nebo stavební oblast.  funkční subsystém. |  |  |  |  |

#### SPECIFICKÉ požadavky na technické a provozní odborné znalosti oproti klíčovým rolím

***Tabulka 12: SPECIFICKÉ požadavky na technické a provozní ODBORNOSTI v porovnání s klíčovými rolemi.***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Požadavky** | **Technický manažer**  **a zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
| **6.1 Technická způsobilost pro železniční strukturální subsystémy [**[**K3**](#_bookmark89)**]** |  |  |  |  |
| **6.1.1 Strukturální subsystém infrastruktury [**[**K3.1**](#_bookmark91)**]** |  |  |  |  |
| 1. Tato způsobilost se týká schopnosti AsBo posoudit změnu technické povahy strukturálního subsystému železniční infrastruktury. 2. AsBo prokáže, že má zaměstnance s kolektivními znalostmi a kompetencemi v následujících oblastech:    1. znalosti, kvalifikace nebo odborný status podle bodu [4.7](#_bookmark124) a [obrázku 3](#_bookmark126) [výše](#_bookmark124) v části 2 v:       1. strojírenství;       2. elektrotechnika;       3. stavební inženýrství; | **Pokročilá úroveň v jednom technickém oboru** | **Pokročilá úroveň v jednom technickém oboru** | **Úroveň začátečníka v jednom technickém oboru** | **Magisterská úroveň v jednom technickém oboru** |
| 1. specifické pro železnici:    1. znalost a porozumění záležitostem souvisejícím s řízením provozu a údržbou strukturálního subsystému infrastruktury;    2. znalost a porozumění strukturálnímu subsystému infrastruktury, včetně požadavků platných právních předpisů [TSI, vnitrostátních předpisů a dalších], které jsou relevantní pro posouzení AsBo.   AsBo musí prokázat, že "má neustále přístup" k pracovníkům, kteří mají alespoň funkční a technické znalosti a rozumí základním kompetencím uvedeným v příloze [E.2.](#_bookmark253) | **Pokročilá úroveň** | **Pokročilá úroveň** | **Úroveň začátečníka** | **Pokročilá úroveň** |
| **6.1.2 Energetický strukturální subsystém [**[**K3.2**](#_bookmark92)**]** |  |  |  |  |
| 1. Tato způsobilost se týká schopnosti AsBoo posoudit změnu technické povahy strukturálního subsystému železniční energie. 2. AsBo prokáže, že má zaměstnance s kolektivními znalostmi a kompetencemi v následujících oblastech:    1. znalosti, kvalifikace nebo odborný status podle bodu [4.7](#_bookmark124) a [obrázku 3](#_bookmark126) [výše](#_bookmark124) v části 2 v: | **Pokročilá úroveň v jednom technickém oboru** | **Pokročilá úroveň v jednom technickém oboru** | **Úroveň začátečníka v jednom technickém oboru** | **Magisterská úroveň v jednom technickém oboru** |

***Tabulka 12: SPECIFICKÉ požadavky na technické a provozní ODBORNOSTI v porovnání s klíčovými rolemi.***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Požadavky** | **Technický manažer a zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
| 1. strojírenství; 2. elektrotechnika; |  |  |  |  |
| 1. specifické pro železnici:    1. znalost a porozumění záležitostem souvisejícím s údržbou energetického strukturálního subsystému;    2. CENELEC EN 50562: Drážní aplikace. Pevná zařízení - Procesy, ochranná opatření a prokazování bezpečnosti elektrických trakčních systémů    3. znalost a porozumění subsystému energetické struktury, včetně požadavků platných právních předpisů [TSI, vnitrostátních předpisů a dalších], které jsou relevantní pro posouzení AsBoo.   AsBo musí prokázat, že "má neustále přístup" k pracovníkům, kteří mají alespoň funkční a technické znalosti a rozumí základním kompetencím uvedeným v příloze [E.3.](#_bookmark254) | **Pokročilá úroveň** | **Pokročilá úroveň** | **Úroveň začátečníka** | **Pokročilá úroveň** |
| **6.1.3 Strukturální subsystém traťového zařízení pro řízení a zabezpečení [**[**K3.3**](#_bookmark93)**]** |  |  |  |  |
| 1. Tato způsobilost se týká schopnosti AsBoo posoudit změnu technické povahy strukturálního subsystému traťového zabezpečovacího zařízení (CCS). 2. Registr ERA AsBoos (dosavadní databáze ERADIS) nepočítá s oddělenými poli pro traťové a palubní subsystémy CCS. Dokud nebude tento registr ERA upraven, platí, že pokud AsBoo žádá o rozsah akreditace/uznání pouze pro traťový subsystém CCS , musí být toto omezení uvedeno v podpole "Ostatní" pole "5. KLASIFIKACE" ERADIS. Další vysvětlení se v případě potřeby nahrají do pole "8. PŘÍLOHY" systému ERADIS. 3. AsBoo prokáže, že má zaměstnance s kolektivními znalostmi a kompetencemi v následujících oblastech:    1. znalosti, kvalifikace nebo odborný status podle bodu [4.7](#_bookmark124) a [obrázku 3](#_bookmark126) [výše](#_bookmark124) v části 2 v:       1. elektrotechnika;       2. IT/softwarové inženýrství; | **Pokročilá úroveň v jednom technickém oboru** | **Pokročilá úroveň v jednom technickém oboru** | **Úroveň začátečníka v jednom technickém oboru** | **Magisterská úroveň v jednom technickém oboru** |

***Tabulka 12: SPECIFICKÉ požadavky na technické a provozní ODBORNOSTI v porovnání s klíčovými rolemi.***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Požadavky** | **Technický manažer a zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
| (3) strojírenství; |  |  |  |  |
| 1. specifické pro železnici:    1. znalost a porozumění záležitostem souvisejícím s údržbou strukturálního subsystému traťového řízení a zabezpečení;    2. CENELEC EN 50126-1: Železniční aplikace - Specifikace a prokazování spolehlivosti, pohotovosti, udržovatelnosti a bezpečnosti (RAMS) - Část 1: Obecný proces RAMS;    3. CENELEC EN 50126-2: Drážní aplikace - Specifikace a prokazování spolehlivosti, pohotovosti, udržovatelnosti a bezpečnosti (RAMS) - Část 2: Systémový přístup k bezpečnosti;    4. CENELEC EN 50716, jakmile vstoupí v platnost (během přechodného období normy 50716 zůstává v platnosti norma CENELEC 50128): Drážní aplikace - Komunikační a zabezpečovací systémy a systémy zpracování dat - Software pro železniční řídicí a zabezpečovací systémy;    5. CENELEC EN 50129: Železniční aplikace - Komunikační, signalizační a zpracovatelské systémy   - Bezpečnostní elektronické systémy pro signalizaci;   * 1. CENELEC EN 50159: Železniční aplikace - Komunikační, signalizační a zpracovatelské systémy; | **Úroveň Master** | **Úroveň Master** | **Pokročilá úroveň** | **Úroveň začátečníka** |
| (7) znalost a porozumění strukturálnímu subsystému traťového zabezpečovacího a řídicího zařízení, včetně požadavků platných právních předpisů [TSI, vnitrostátních předpisů, dalších], které jsou relevantní pro posouzení AsBoo.  AsBo musí prokázat, že "má neustále přístup" k pracovníkům, kteří mají alespoň funkční a technické znalosti a rozumí základním kompetencím uvedeným v příloze [E.4.](#_bookmark255) | **Pokročilá úroveň** | **Pokročilá úroveň** | **Úroveň začátečníka** | **Pokročilá úroveň** |
| **6.1.4 Palubní strukturální subsystém "Řízení a zabezpečení" [**[**K3.4**](#_bookmark94)**]** |  |  |  |  |
| 1. Tato způsobilost se týká schopnosti AsBoo posoudit změnu technické povahy strukturálního subsystému palubního systému řízení a zabezpečení (CCS). 2. Registr ERA AsBoos (dosavadní databáze ERADIS) nepočítá s oddělenými poli pro traťové a palubní subsystémy CCS. Dokud nebude tento registr ERA upraven, platí, že pokud AsBoo platí pouze pro palubní   rozsah akreditace/uznání subsystému komise , toto omezení se uvede v dílčím poli. | **Pokročilá úroveň v jednom technickém oboru** | **Pokročilá úroveň v jednom technickém oboru** | **Úroveň začátečníka v jednom technickém oboru** | **Magisterská úroveň v jednom technickém oboru** |

***Tabulka 12: SPECIFICKÉ požadavky na technické a provozní ODBORNOSTI v porovnání s klíčovými rolemi.***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Požadavky** | **Technický manažer a zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
| "Ostatní", pole "5. KLASIFIKACE" systému ERADIS. V případě potřeby se uvedou další vysvětlení  nahrané v poli "8. PŘIPOJENÉ SOUBORY" systému ERADIS.   1. AsBoo prokáže, že má zaměstnance s kolektivními znalostmi a kompetencemi v následujících oblastech:    1. znalosti, kvalifikace nebo odborný status podle bodu [4.7](#_bookmark124) a [obrázku 3](#_bookmark126) [výše](#_bookmark124) v části 2 v:       1. elektrotechnika;       2. IT/softwarové inženýrství; |  |  |  |  |
| 1. specifické pro železnici:    1. znalost a porozumění záležitostem souvisejícím s údržbou strukturálního subsystému "Řízení a zabezpečení" na palubě;    2. CENELEC EN 50126-1: Železniční aplikace - Specifikace a prokazování spolehlivosti, pohotovosti, udržovatelnosti a bezpečnosti (RAMS) - Část 1: Obecný proces RAMS;    3. CENELEC EN 50126-2: Železniční aplikace - Specifikace a prokazování spolehlivosti, pohotovosti, udržovatelnosti a bezpečnosti (RAMS) - Část 2: Systémový přístup k bezpečnosti;    4. CENELEC EN 50716, jakmile vstoupí v platnost (během přechodného období normy 50716 zůstává v platnosti norma CENELEC 50128): Drážní aplikace - Komunikační a zabezpečovací systémy a systémy zpracování dat - Software pro železniční řídicí a zabezpečovací systémy;    5. CENELEC EN 50129: Železniční aplikace - Komunikační, signalizační a zpracovatelské systémy   - Bezpečnostní elektronické systémy pro signalizaci;   * 1. CENELEC EN 50159: Železniční aplikace - Komunikační, signalizační a zpracovatelské systémy; | **Úroveň Master** | **Úroveň Master** | **Pokročilá úroveň** | **Úroveň začátečníka** |
| (7) znalost a porozumění strukturálnímu subsystému palubního CCS, včetně požadavků platných právních předpisů [TSI, vnitrostátních předpisů, dalších], které jsou relevantní pro posouzení AsBoo.  AsBo musí prokázat, že "má neustále přístup" k pracovníkům, kteří mají alespoň funkční a technické znalosti a rozumí základním kompetencím uvedeným v příloze [E.5.](#_bookmark258) | **Pokročilá úroveň** | **Pokročilá úroveň** | **Úroveň začátečníka** | **Pokročilá úroveň** |

***Tabulka 12: SPECIFICKÉ požadavky na technické a provozní ODBORNOSTI v porovnání s klíčovými rolemi.***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Požadavky** | **Technický manažer a zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
| **6.1.5 Konstrukční subsystém kolejových vozidel [**[**K3.5**](#_bookmark95)**]** |  |  |  |  |
| **6.1.5.1 Technické kompetence** |  |  |  |  |
| 1. Tato způsobilost se týká schopnosti AsBoo posoudit změnu technické povahy konstrukčního subsystému železničního kolejového vozidla. 2. AsBoo prokáže, že má zaměstnance s kolektivními znalostmi a kompetencemi v následujících oblastech:    1. znalosti, kvalifikace nebo odborný status podle bodu [4.7](#_bookmark124) a [obrázku 3](#_bookmark126) [výše](#_bookmark124) v části 2 v:       1. strojírenství;       2. elektrotechnika;       3. IT/softwarové inženýrství, pokud je to relevantní (tj. vozidlo vybavené palubním subsystémem CCS); | **Pokročilá úroveň v jednom technickém oboru** | **Pokročilá úroveň v jednom technickém oboru** | **Úroveň začátečníka v jednom technickém oboru** | **Magisterská úroveň v jednom technickém oboru** |
| 1. specifické pro železnici:    1. znalost a porozumění záležitostem souvisejícím s údržbou subsystému kolejových vozidel;    2. CENELEC 50716, jakmile vstoupí v platnost (norma CENELEC EN 50657 zůstává v platnosti během přechodného období normy 50716): Drážní aplikace - Aplikace pro kolejová vozidla - Palubní software pro kolejová vozidla;    3. znalost a porozumění strukturálnímu subsystému kolejových vozidel, včetně požadavků platných právních předpisů [TSI, národní předpisy, jiné], které jsou relevantní pro posouzení AsBoo.   AsBo musí prokázat, že "má neustále přístup" k pracovníkům, kteří mají alespoň funkční a technické znalosti a rozumí základním kompetencím uvedeným v příloze [E.6.](#_bookmark261)   * 1. znalost a porozumění nařízení 2018/545 o povoleních pro železniční vozidla; | **Úroveň Master** | **Úroveň Master** | **Pokročilá úroveň** | **Úroveň začátečníka** |
| **Pokročilá úroveň** | **Pokročilá úroveň** | **Úroveň začátečníka** | **Pokročilá úroveň** |

***Tabulka 12: SPECIFICKÉ požadavky na technické a provozní ODBORNOSTI v porovnání s klíčovými rolemi.***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Požadavky** | **Technický manažer a zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
| (5) v případě potřeby[*(14)*](#_bookmark166)celkové znalosti a porozumění integračním aspektům on-  strukturální subsystém CCS na palubě, včetně požadavků v příslušných TSI, které jsou  relevantní pro hodnocení AsBoo. |  |  |  |  |
| **6.1.5.2 Nezávislé posouzení procesu zachycení požadavků žadatele** |  |  |  |  |
| 1. Nařízení 2018/545 o povoleních pro železniční vozidla vyžaduje, aby AsBoo v příslušných případech provedl nezávislé posouzení postupu zachycení požadavku žadatele definovaného v článku 13 uvedeného nařízení[((15)).](#_bookmark167) 2. Pro úplnost je uvedena kompetence AsBoo pro tuto činnost, ale v této části systému se nepožaduje, aby AsBoo prokázal další kompetence. 3. Shoda AsBo pro kolejová vozidla s "[K1-klíčovými](#_bookmark81) kompetencemi [v tabulce 5"](#_bookmark80) se přijímá jako prokázání způsobilosti AsBoo pro nezávislé posouzení procesu zachycení požadavků žadatele. 4. V registru ERA pro AsBoos (dosavadní databáze ERADIS) není pro tuto kompetenci vyplněno žádné další a vyhrazené pole. | **Úroveň Master** | **Úroveň Master** | **Pokročilá úroveň** | **NEUPLATŇUJE SE** |
| **6.2 Kompetence pro železniční funkční subsystémy [**[**K4**](#_bookmark96)**]** |  |  |  |  |
| **6.2.1 Provoz, řízení provozu a organizační aspekty ovlivňující provozní procesy [**[**K4.1**](#_bookmark97)**]** |  |  |  |  |
| 1. Tato kompetence se týká schopnosti AsBoo posoudit změnu provozní a/nebo organizační povahy. Odpovídá funkčnímu subsystému. 2. AsBoo prokáže, že má zaměstnance s kolektivními znalostmi a kompetencemi v následujících oblastech: | **Pokročilá úroveň** | **Pokročilá úroveň** | **Úroveň začátečníka** | **Úroveň Master** |

1. *"Tam, kde je to relevantní" se týká EMU a lokomotiv. Nákladní vozy nejsou vybaveny palubními subsystémy ETCS.*
2. *V případě povolení železničního vozidla odpovídá pojem "navrhovatel" nařízení (EU) č. 402/2013 o CSM RA pojmu "žadatel" nařízení (EU) č. 402/2013 o CSM RA.*

*Nařízení 2018/545 o povoleních pro železniční vozidla.*

***Tabulka 12: SPECIFICKÉ požadavky na technické a provozní ODBORNOSTI v porovnání s klíčovými rolemi.***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Požadavky** | **Technický manažer a zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
| (a) znalosti, kvalifikace nebo odborné postavení podle bodu [4.7](#_bookmark124) a [obrázku 3](#_bookmark126) [výše](#_bookmark124) v části 2 v oblasti dopravního a dopravně inženýrského stavitelství; |  |  |  |  |
| 1. specifické pro železnici:    1. znalost a porozumění všem strukturálním a funkčním subsystémům železničního systému;    2. znalosti a porozumění provozu železniční dopravy (nákladní, nákladní/nebezpečné zboží, osobní, konvenční rychlostní, vysokorychlostní) a řízení provozu;    3. znalosti a porozumění lidským a organizačním faktorům v kontextu železničního provozu a systému řízení dopravy;    4. povědomí o lidských schopnostech a omezeních a o tom, jak řídit rizika vyplývající z proměnlivosti lidského výkonu, uplatňování znalostí o lidských a organizačních faktorech a používání uznávaných metod a nástrojů;    5. znalost a porozumění nařízení 2018/762 o CSM pro SMS;    6. znalost a pochopení souvisejících organizačních aspektů, které by mohly ovlivnit provozní procesy a procesy řízení provozu v rámci systému řízení bezpečnosti.   AsBo musí prokázat, že "má neustále přístup" k pracovníkům, kteří mají alespoň funkční a technické znalosti a rozumí základním kompetencím uvedeným v příloze [E.7.](#_bookmark262) | **Pokročilá úroveň** | **Pokročilá úroveň** | **Úroveň začátečníka** | **Úroveň Master** |
| **6.2.2 Ostatní funkční subsystémy: viz bod** [**7.2**](#_bookmark181) **v části 2.** | **NEUPLATŇUJE SE** | **NEUPLATŇUJE SE** | **NEUPLATŇUJE SE** | **NEUPLATŇUJE SE** |
| **6.3 Kompetence v oblasti údržby vozidel a související organizační aspekty ovlivňující procesy údržby [**[**K5**](#_bookmark100)**]** |  |  |  |  |
| 1. Tato kompetence se týká schopnosti AsBoo posoudit změnu provozní a/nebo organizační povahy v oblasti údržby vozidel. Odpovídá funkčnímu subsystému. 2. Tato kompetence je přímým důsledkem implementace nařízení 2019/779, kterým se zrušuje nařízení 445/2011. 3. Vzhledem ke specifikům údržby vozidel, jak jsou definována v nařízení 2019/779 o ECM, mohou existovat AsBoos specializované na tuto oblast. Tato kompetence v databázi ERADIS se proto týká | **Pokročilá úroveň v jednom technickém oboru** | **Pokročilá úroveň v jednom technickém oboru** | **Úroveň začátečníka v jednom technickém oboru** | **Magisterská úroveň v jednom technickém oboru** |

***Tabulka 12: SPECIFICKÉ požadavky na technické a provozní ODBORNOSTI v porovnání s klíčovými rolemi.***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Požadavky** | **Technický manažer a zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
| konkrétně společnostem AsBoos, které mají zaměstnance se znalostmi železnic a s porozuměním pro navrhování kolejových vozidel.  a údržbu.   1. AsBoo prokáže, že má zaměstnance s kolektivními znalostmi a kompetencemi v následujících oblastech:    1. znalosti, kvalifikace nebo odborný status podle bodu [4.7](#_bookmark124) a [obrázku 3](#_bookmark126) [výše](#_bookmark124) v části 2 v:       1. strojírenství;       2. elektrotechnika;       3. IT/softwarové inženýrství; |  |  |  |  |
| 1. specifické pro železnici:    1. znalost a porozumění strukturálnímu subsystému kolejových vozidel, včetně požadavků příslušných TSI, které jsou relevantní pro posouzení AsBoo;    2. znalost a porozumění nařízení 2019/779 o ECM;    3. znalost a pochopení souvisejících organizačních aspektů, které by mohly ovlivnit procesy údržby systému údržby;    4. znalost a porozumění normě EN 17023 "Železniční aplikace - Údržba železničních vozidel - Tvorba a úprava plánu údržby". | **Pokročilá úroveň** | **Pokročilá úroveň** | **Úroveň začátečníka** | **Úroveň Master** |
| **6.4 Kompetence v oblasti bezpečné integrace systému [**[**K6**](#_bookmark101)**]** |  |  |  |  |
| 1. Tato způsobilost je spojena se schopností AsBoo nezávisle posoudit hodnocení rizik navrhovatele.   dopadů změny na železniční systém jako celek.   1. Ačkoli je tato kompetence uvedena samostatně v bodě 3 přílohy II CSM RA, v praxi nevyžaduje, aby AsBoo prokázal další kompetence. Jak je popsáno v bodě [5.6.6](#_bookmark153) části 2, splnění všech "[klíčových K1](#_bookmark81) kompetencí ve výše uvedených oddílech (viz také [tabulka 5)](#_bookmark80)", se přijímá jako prokázání kompetence AsBoo pro bezpečnou integraci systému. 2. AsBoo, který prokáže splnění požadavků na základní způsobilost podle bodu [5.6](#_bookmark145) části 2 o nezávislém posuzování bezpečnosti, má rovněž způsobilost v oblasti "bezpečné integrace systému". To znamená, že AsBoo má "způsobilost k posuzování a interpretaci výsledků" nezávislého hodnocení bezpečnosti.   hodnocení rizik prováděné ostatními asistenčními službami na rozhraních mezi jednotlivými asistenčními službami | NEUPLATŇUJE SE | NEUPLATŇUJE SE | NEUPLATŇUJE SE | NEUPLATŇUJE SE |

***Tabulka 12: SPECIFICKÉ požadavky na technické a provozní ODBORNOSTI v porovnání s klíčovými rolemi.***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Požadavky** | **Technický manažer a zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
| různé strukturální a funkční subsystémy, které tvoří architekturu celé železnice.  systém.   1. V praxi rozsah změny, kterou má posoudit asistenční orgán, určuje soubor rozsahů akreditace nebo uznání, které by měl asistenční orgán mít, aby je navrhovatel mohl přidělit projektu. Pokud akreditace nebo uznání AsBo pokrývá celý soubor potřebného rozsahu, má AsBo všechny potřebné kompetence k provedení nezávislého posouzení bezpečné integrace systému navrhovatele.   *POZNÁMKA 1: S odkazem na* [*obrázek 6*](#_bookmark235) *tohoto dokumentu v* [*příloze A*](#_bookmark234) *a v závislosti na tom, zda změna zahrnuje jeden strukturální nebo funkční subsystém nebo více subsystémů, by měl mít asistenční orgán, který má navrhovatel jmenovat, v rozsahu své akreditace nebo uznání všechny dotčené/ovlivněné subsystémy, aby mohl kompletně posoudit bezpečnou integraci systému. Tento požadavek na navrhovatele je vstupem pro revizi CSM RA.*   1. V registru ERA pro AsBoos (dosavadní databáze ERADIS) není pro tuto kompetenci vyplněno žádné další a vyhrazené pole. |  |  |  |  |
| **6.5 Kompetence v oblasti kybernetické bezpečnosti (nepovinné) [**[**K7**](#_bookmark102)**]** |  |  |  |  |
| 1. Vzhledem k tomu, že hrozby a rizika kybernetické bezpečnosti mají dopad na závažnost železničních rizik, není pro železniční sektor povolena samostatná akreditace nebo uznání v jediné oblasti kybernetické bezpečnosti. Pro posouzení závažnosti vyplývajících rizik jsou nezbytné technické znalosti a porozumění celkovému fungování železničního systému jako celku (tj. [K1.1](#_bookmark82) v bodě [5.6.1](#_bookmark147) části 2). 2. Co se týče [tabulky 13,](#_bookmark174) způsobilost v oblasti kybernetické bezpečnosti se považuje za další klíčovou způsobilost AsBoo pro infrastrukturu, systémy řízení a zabezpečení nebo strukturální subsystémy kolejových vozidel. 3. Zařazení do registru ERA AsBoos (dosavadní databáze ERADIS):   Vzhledem k tomu, že dosud neexistuje žádné vyhrazené pole, uvede se způsobilost v oblasti kybernetické bezpečnosti v podoblasti "Ostatní" v poli "5. KLASIFIKACE" systému ERADIS. Případná další vysvětlení se nahrají do pole "8. PŘÍLOHY" systému ERADIS.   1. AsBoo prokáže, že má zaměstnance s kolektivními znalostmi a kompetencemi v následujících oblastech: | **Úroveň začátečníka** | **Úroveň začátečníka** | **Úroveň začátečníka** | **Úroveň Master** |

***Tabulka 12: SPECIFICKÉ požadavky na technické a provozní ODBORNOSTI v porovnání s klíčovými rolemi.***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Požadavky** | **Technický manažer a zástupce TM** | **Vedoucí hodnotitel** | **Posuzovatel** | **Technický expert** |
| (a) znalosti, kvalifikace nebo odborné postavení podle bodu [4.7](#_bookmark124) a [obrázku 3](#_bookmark126) [výše](#_bookmark124) v části 2 v oblasti IT/softwarového inženýrství; |  |  |  |  |
| 1. specifické pro železnici:    1. CENELEC EN 50159: Železniční aplikace - Komunikační, signalizační a zpracovatelské systémy;    2. znalost, kompetence, porozumění a praktické zkušenosti s technickou specifikací CENELEC CLC/TS 50701:2023 nebo jinými rovnocennými pokyny či normami.   5. Tato kompetence je nepovinná. Je spojena se schopností AsBoo nezávisle posoudit, jak navrhovatel řídí hrozby a rizika kybernetické bezpečnosti a jejich dopady na bezpečnost železničního systému jako celku. | **Úroveň začátečníka** | **Úroveň začátečníka** | **Úroveň začátečníka** | **Úroveň Master** |

#### Povolené a nepovolené oblasti akreditace a uznávání

###### Povolené rozsahy

* + 1. [Níže uvedená tabulka 13](#_bookmark174) uvádí povolené rozsahy akreditace nebo uznání a požadavky, které musí AsBo prokázat pro každý rozsah. Patří sem:

1. obecné požadavky normy EN ISO/IEC 17020;
2. další specifické požadavky na železnici [v tabulce 5,](#_bookmark80) která je spojena s přílohou II CSM RA;
3. všechny nepovinné kompetence, které systém umožňuje AsBo zahrnout do oblasti působnosti.
   * 1. Rozsah(y) akreditace nebo uznání musí nutně zahrnovat alespoň jeden strukturální nebo funkční subsystém nebo jejich přiměřenou část, jak je uvedeno v [tabulce 13](#_bookmark174). Vnitrostátní akreditační a uznávací orgán osvědčí rozsah(y) akreditace/uznání udělený(é) AsBoo na základě formátu v [příloze C](#_bookmark241).

***Tabulka 13: Povolený rozsah akreditace nebo uznání AsBoo.***

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **N°** | **Rozsah akreditace nebo uznání AsBoo** | **GENERIC**  **požadavky** | **SPECIFICKÉ požadavky na způsobilost** [**v tabulce 5**](#_bookmark80) **části 2** | | **Volitelné odborné znalosti v oblasti kybernetiky**  **Zabezpečení** |
| **ISA, včetně rizik**  **management & CSM RA** | **Technická stránka**  **Odbornost** |
| 1. | Infrastruktura | EN ISO/IEC 17020 | [5.6](#_bookmark145) [[K1](#_bookmark81)]+ [5.5](#_bookmark141) [[K2](#_bookmark88)] | [6.1.1](#_bookmark157) [[K3.1](#_bookmark91)] | [6.5](#_bookmark171) [[K7]](#_bookmark102)**(\*)** |
| 2. | Energie | EN ISO/IEC 17020 | [5.6](#_bookmark145) [[K1](#_bookmark81)]+ [5.5](#_bookmark141) [[K2](#_bookmark88)] | [6.1.2](#_bookmark158) [[K3.2](#_bookmark92)] | [6.5](#_bookmark171) [[K7]](#_bookmark102)**(\*)** |
| 3. | Řízení a zabezpečení na trati | EN ISO/IEC 17020 | [5.6](#_bookmark145) [[K1](#_bookmark81)]+ [5.5](#_bookmark141) [[K2](#_bookmark88)] | [6.1.3](#_bookmark159) [[K3.3](#_bookmark93)] | [6.5](#_bookmark171) [[K7]](#_bookmark102)**(\*)** |
| 4. | Palubní systém Control-Command a  Signalizace | EN ISO/IEC 17020 | [5.6](#_bookmark145) [[K1](#_bookmark81)]+ [5.5](#_bookmark141) [[K2](#_bookmark88)] | [6.1.4](#_bookmark160) [[K3.4](#_bookmark94)] | [6.5](#_bookmark171) [[K7]](#_bookmark102)**(\*)** |
| 5. | Kolejová vozidla**(\*\*)** | EN ISO/IEC 17020 | [5.6](#_bookmark145) [[K1](#_bookmark81)]+ [5.5](#_bookmark141) [[K2](#_bookmark88)] | [6.1.5](#_bookmark161) [[K3.5](#_bookmark95)] | [6.5](#_bookmark171) [[K7]](#_bookmark102)**(\*)** |
| 6. | Provoz a řízení dopravy | EN ISO/IEC 17020 | [5.6](#_bookmark145) [[K1](#_bookmark81)]+ [5.5](#_bookmark141) [[K2](#_bookmark88)] | [6.2.1](#_bookmark165) [[K4.1](#_bookmark97)] | [6.5](#_bookmark171) [[K7]](#_bookmark102)**(\*)** |
| 7. | Údržba vozidel | EN ISO/IEC 17020 | [5.6](#_bookmark145) [[K1](#_bookmark81)]+ [5.5](#_bookmark141) [[K2](#_bookmark88)] | [6.3](#_bookmark169) [[K5](#_bookmark100)] | NEUPLATŇUJE SE |
|  | Přiměřené části [1,](#_bookmark175) [2,](#_bookmark176) [3,](#_bookmark177) [5,](#_bookmark178) [6,](#_bookmark179) [7](#_bookmark180) |  |  |  |  |
|  | **Akreditace/uznání samostatných kompetencí uvedených v** [**tabulce 5**](#_bookmark80) **není povolena.**  *POZNÁMKA 1*: *Akreditace nebo uznání pouze s ohledem na obecné požadavky normy EN ISO/IEC 17020 a/nebo například pouze s ohledem na nezávislé posouzení bezpečnosti nestačí k plnému uspokojení potřeb CSM RA.* | | | | |
| **(\*)** Související obor je nepovinný. Nesmí být povinný. AsBoo může chtít zahrnout, nebo nezahrnout,  Kybernetická bezpečnost v rámci své akreditace nebo uznání.  **(\*\*)**Související rozsah zahrnuje nezávislé posouzení procesu zachycení požadavků na vozidla žadatele.  [viz bod [6.1.5.2](#_bookmark163) části 2] | | | | | |

###### Nepovolený rozsah akreditace nebo uznání

* + 1. Organizace AsBoo nesmí být v rámci tohoto systému akreditována nebo uznána pro tyto oblasti. Pokud organizace splňuje požadavky tohoto odvětvového systému pouze pro jednu nebo více oblastí uvedených v tomto oddíle, nesmí se nazývat AsBoo:

1. pouze pro nezávislé posuzování bezpečnosti;
2. pouze pro oblast kybernetické bezpečnosti železnic;
3. funkční subsystém telematických aplikací pro nákladní a osobní dopravu [[K4.3](#_bookmark99)], protože v době přijetí tohoto odvětvového systému tento subsystém neobsahuje funkce související s bezpečností. Neexistuje žádné opodstatnění pro snahu o akreditaci/uznání v této oblasti;
4. záležitosti údržby, které jsou vlastní strukturálním subsystémům [[K4.2.](#_bookmark98)] Ty jsou součástí rozsahu každého z těchto strukturálních subsystémů;

*POZNÁMKA 1: pokud jde o strukturální subsystém kolejových vozidel, požadavky na řízení údržby řeší zvláštní nařízení 2019/779. Bod* [*6.3*](#_bookmark169) *části 2 specifikuje požadavky na akreditaci nebo uznání AsBoo v tomto specifickém rozsahu.*

*POZNÁMKA 2: Pro ostatní strukturální subsystémy neexistují žádné celkové a samostatné normy a předpisy pro údržbu, které by specifikovaly dodatečné požadavky na údržbu. Požadavky na údržbu jsou neodmyslitelnou součástí každého konstrukčního subsystému především v důsledku technických rozhodnutí učiněných žadatelem při návrhu uvažovaného konstrukčního subsystému.* [*Výše uvedené body*](#_bookmark161) [*6.1.1*](#_bookmark157)*,* [*6.1.2,*](#_bookmark158) [*6.1.3,*](#_bookmark159) [*6.1.4*](#_bookmark160) *a* [*6.1.5*](#_bookmark161) *části 2 již vyžadují, aby AsBoo měl celkové znalosti a porozumění záležitostem týkajícím se údržby každého konkrétního konstrukčního subsystému.*

#### Metodika pro provádění činností nezávislého (bezpečnostního) hodnocení AsBoo [Vstupy z AsBoo-RFU 01 o pracovní metodě AsBoo].

###### "Předmět kontroly" je širší než jen "posuzovaný systém".

* + 1. Postup(y) systému řízení AsBoo, kterým se provádějí požadavky bodu 7.1.2 normy EN ISO/IEC 17020, musí zohledňovat specifickou povahu a základní kategorie činností nezávislého (bezpečnostního) posuzování, o které CSM RA usiluje v železničním odvětví. Popis v bodě [7.3](#_bookmark58) části 1 tohoto odvětvového schématu je dále rozveden v níže uvedených oddílech.
    2. Chování lidí a jejich výkonnost při dodržování organizačních procesů a postupů hrají ústřední roli při bezpečném a účinném navrhování, posuzování rizik, řízení rizik a případně při výrobě, instalaci, provozu a údržbě železničního systému. V důsledku toho musí metodika AsBoo pro provádění nezávislého (bezpečnostního) posuzování vždy zahrnovat následující aspekty:

1. musí vždy posuzovat "posuzovaný systém" v širším kontextu organizace a procesů, které navrhovatel používá k zavedení "posuzovaného systému"[*((16)) (*](#_bookmark188)tj. změna železničního systému - viz definice [(34)](#_bookmark28) v oddíle [0.8.2.](#_bookmark11)).

Na základě definic [(24)](#_bookmark25) a [(34)](#_bookmark28) v oddíle [0.8.2](#_bookmark11) tohoto odvětvového schématu se nezávislé posouzení AsBoo (tj. metodika inspekce) systematicky vztahuje na tři níže uvedené "aspekty S-P-O" opatření navrhovatele pro řízení rizik.

1. *Norma CENELEC 50126 používá terminologii "vývojový proces" pro označení kompletní organizace a řízení návrhu, implementace a validace změny.*

činnosti, přičemž se snaží identifikovat skryté základní příčiny, které mohou vést k nevhodným výsledkům ve všech fázích procesu vývoje a zavádění posuzovaného systému:

* 1. **strukturu/personál** navrhovatele, včetně kompetencí jeho zaměstnanců/zdrojů odpovědných za činnosti řízení rizik;
  2. podpůrné **procesy** navrhovatele v oblasti bezpečnosti a kvality;
  3. (konečně) **výstupy**, tj. metody a výsledky navrhovatelova řízení rizik.

činnosti.

*POZNÁMKA 1: Do jedné z těchto tří kategorií lze zařadit všechny skryté a základní příčiny, které mohou vést k tomu, že navrhovatel neprovádí řízení rizik správně nebo že jeho výsledek je nevhodný.*

1. metodika inspekce AsBoo musí především na základě výběru vzorků poskytnout odborný úsudek o tom, zda použití procesu řízení rizik navrhovatelem přináší také správné výsledky, které umožní posuzovanému systému bezpečně plnit zamýšlené cíle;
2. v důsledku toho, ačkoli se na ni také vztahuje, se metodika inspekce AsBoo nikdy nesmí omezit na pouhé posouzení "posuzovaného systému" a na správné uplatnění procesu řízení rizik v příloze I CSM RA ze strany navrhovatele, aby systematicky identifikoval a přiměřeně kontroloval nebezpečí a rizika vyplývající pouze z "posuzovaného systému".
   * 1. Vliv **struktury** nebo **personálu** projektu a podpůrných **procesů** na úplnost a správnost **výstupů** (tj. výsledků) činností navrhovatele v oblasti řízení rizik je vizuálně znázorněn [na obrázku 4 níže.](#_bookmark189)

|  |  |
| --- | --- |
| ***Obrázek 4: Proces nezávislého hodnocení S-P-O nebo nezávislého hodnocení na základě rizik.*** | **❶ Rozumět**  kontext a rozsah, organizace a procesy navrhovatele podporující projekt a činnosti řízení rizik.  **❷Plánování a stanovení priorit**  nezávislé posouzení *(včetně výběru vzorků pro posouzení vertikálních řezů).*  **❸ Posoudit**  správné použití procesu řízení rizik navrhovatelem a vhodnost výsledků.  **Závěry a nezávislá hodnotící zpráva**  **➍** navrhovateli  ***Obrázek 5: Nezávislé posouzení založené na čtyřstupňovém přístupu S-P-O s kontrolami vzorků a posouzením vertikálních řezů.*** |

* + 1. Plánování AsBoo a metodika nezávislého (bezpečnostního) posuzování těchto tří "aspektů S-P-O" se systematicky řídí "čtyřstupňovým" přístupem nebo procesem, jak je znázorněno [na obrázku 5 výše a](#_bookmark190) dále rozvedeno v bodě [8.2](#_bookmark192) části 2:

1. **1. krok**: **pochopení** "systému, který má být posuzován", a organizace navrhovatele (podpůrné procesy a pracovníci v oblasti bezpečnosti a kvality) pro řízení projektu a činnosti řízení rizik na základě dokumentace navrhovatele;
2. **2(nd) krok**: **plánování** a **stanovení priorit** činností nezávislého posouzení bezpečnosti AsBoo, v případě potřeby revidované/upravené na základě zjištění zjištěných během činností nezávislého posouzení (tj. tečkovaná čára [na obrázku 5)](#_bookmark190);
3. **3.krok**: **nezávislé posouzení bezpečnosti** správného použití procesu řízení rizik a vhodnosti výsledků řízení rizik. To zahrnuje shromáždění a nahlášení zdokumentovaných důkazů o zjištěných neshodách a následné kroky navrhovatele k jejich zvládnutí;
4. **4.krok**: předání **závěrů nezávislého posouzení bezpečnosti a zprávy** navrhovateli.

###### Rámec pro metodiku nezávislého posuzování (bezpečnosti)

* + 1. 1. krok: pochopení celého rozsahu a kontextu posuzovaného systému
       1. Na základě dokumentace poskytnuté navrhovatelem musí AsBoo jasně a důkladně porozumět následujícím aspektům souvisejícím s "posuzovaným systémem":

1. definice systému, včetně rozhraní a interakcí s ostatními částmi železničního systému, lidskými operátory a dalšími účastníky, na které má změna prostřednictvím těchto rozhraní dopad;
2. postupy navrhovatele a případného subdodavatele v oblasti bezpečnosti a kvality používané pro řízení změn a řízení rizik;
3. organizace navrhovatele pro řízení projektu a řízení rizik, včetně rolí všech přímo zapojených účastníků a případných subdodavatelů, ale také těch, kteří jsou ovlivněni prostřednictvím rozhraní;
4. kompetence zaměstnanců navrhovatele odpovědných za činnosti řízení rizik;
5. případně role jakéhokoli jiného orgánu posuzování shody (např. NoBo, DeBo nebo jiného AsBoo), který se na projektu podílí. To bude pravděpodobně případ komplexních systémů projektů zahrnujících několik subsystémů a subjektů odpovědných za jejich návrh.
   * + 1. Na základě tohoto prvního kroku AsBoo definuje skutečný "předmět inspekce" (který zahrnuje "posuzovaný systém", ale jde nad jeho rámec) a rozsah činností nezávislého (bezpečnostního) posouzení.
     1. 2. krok: plánování a stanovení priorit činností nezávislého (bezpečnostního) hodnocení AsBoo
        1. V souladu s postupy systému řízení AsBo požadovanými v bodě [8.1](#_bookmark186) části 2 vypracuje AsBo nezávislý plán (bezpečnostního) posouzení "předmětu kontroly" na základě vnímání rizik AsBo vyplývajících jak ze samotné změny, tak z aspektů S-P-O popsaných v bodě [8.1.2](#_bookmark187) části 2, a to nezávisle na klasifikaci rizik navrhovatele.
        2. Plán nezávislého (bezpečnostního) posouzení popisuje strategii a metodiku AsBoo pro pokrytí všech fází a činností organizace navrhovatele pro řízení změny, přičemž se systematicky zabývá třemi složkami přístupu S-P-O, které jsou uvedeny v bodě 1.

[8.1.2](#_bookmark187) části 2, na :

1. posoudí, zda navrhovatel správně uplatňuje všechny kroky procesu řízení rizik podle přílohy I CSM RA, včetně toho, zda navrhovatel prokázal kontrolu všech rizik na přijatelnou úroveň.
2. posoudit vhodnost výsledků tohoto procesu řízení rizik;
3. shromažďovat a hlásit zdokumentované důkazy o zjištěných neshodách s ohledem na postupy CSM RA i postupy navrhovatele v oblasti bezpečnosti a kvality;
4. následné kroky navrhovatele k řádnému zvládnutí těchto neshod nebo v případě nesouhlasu navrhovatele s některými neshodami jasný popis otevřených otázek v závěrečné zprávě AsBoo o posouzení bezpečnosti;
5. v případě zapojení jiných subjektů posuzování shody interpretuje výsledky poskytnuté těmito subjekty jako vstupy pro nezávislé posuzování AsBoo;
6. podat navrhovateli zprávu o výsledcích nezávislého (bezpečnostního) posouzení.
   * + 1. Plán nezávislého (bezpečnostního) posouzení musí být v souladu s čl. 3 odst. 14 a čl. 6 odst. 2 CSM RA. Tyto články vyžadují, aby AsBoo uplatnil odborný úsudek a nezávisle na klasifikaci rizik navrhovatele přijal přístup založený na rizicích při určování oblastí s nejvyšším nebo nejkritičtějším rizikem[*(17*](#_bookmark197)) , mezi nimiž se má dát přednost:
7. rizika související s organizací navrhovatele (včetně kompetencí zaměstnanců), uplatňováním a účinností procesů bezpečnosti a kvality pro řízení "posuzovaného systému";
8. rizika spojená s nesprávným použitím postupu řízení rizik navrhovatelem v příloze I CSM, včetně metodiky pro krok identifikace nebezpečí;
9. rizika vyplývající z "posuzovaného systému", která mohou potenciálně vést ke srážkám[*(18)*](#_bookmark198), vykolejení[*(19)*](#_bookmark199)nebo jiným typům[*(20)*](#_bookmark200)známých železničních nehod a s katastrofickými nebo kritickými následky, pokud tato rizika navrhovatel řádně neidentifikuje a neřídí;
10. další kategorie rizik s méně závažnými důsledky, které se nesmí zanedbat. Tato rizika mohou rovněž vyžadovat nezávislé posouzení bezpečnosti; obvykle je přijatelná nižší úroveň podrobnosti jejich posouzení.

*POZNÁMKA 1: Vzhledem k tomu, že rizika uvedená v písmenech a) a b) mohou mít za následek také nehody uvedené v písmenu c), je důležité, aby byla rovněž nezávisle posouzena, jak je popsáno v přístupu S-P-O v bodě* [*8.1*](#_bookmark186) *části 2.*

1. *Tento výběr kritických oblastí pro hloubkové posouzení je znám jako "výběr vzorků na základě úsudku".*

*technika" v normách pro inspekce.*

*V bodě A.6.2 normy ISO 19011:2018, který obsahuje pokyny pro auditování systémů řízení, se uvádí, že "výběr vzorků na základě úsudku" závisí na způsobilosti a zkušenostech týmu auditorů.*

1. *Typy srážek: čelní srážky, zadní srážky, šikmé/boční srážky, srážky s nárazníky, srážky s překážkami/překážkami na trati (které mohou rovněž způsobit vykolejení* *).*
2. *Typy vykolejení: rovná trať, oblouky, křižovatky.*
3. *Další typy železničních nehod: železniční přejezdy, požáry, výbuchy a úniky nebezpečných chemických látek (při přepravě nebezpečného zboží), pády osob z vlaků, srážky s osobami na kolejích atd.*
   * + 1. Plán nezávislého (bezpečnostního) posouzení předpokládá hloubkové nezávislé (bezpečnostní) posouzení alespoň těch vybraných nebo prioritních oblastí (tj. vzorků "předmětu kontroly"), aby se zjistilo, zda jsou rizika, která AsBoo vnímá, dostatečně identifikována a řešena v rámci organizace, procesů bezpečnosti a kvality a činností navrhovatele v oblasti řízení rizik.
       2. Výběr těchto prioritních oblastí, počet potřebných vzorků, skutečný rozsah a úroveň podrobnosti hloubkových nezávislých posouzení rizik, které jsou považovány za nezbytné, jsou výhradně na uvážení a odborném posouzení AsBo. Obvykle to bude záviset na tom, jak AsBoo vnímá složitost organizace projektu navrhovatele, podpůrné procesy bezpečnosti a kvality, činnosti řízení rizik, složitost nebo novost technologie, kulturu bezpečnosti navrhovatele, kritičnost bezpečnosti a úroveň rizika, které změna přináší.
     1. 3. krok: provedení nezávislého (bezpečnostního) posouzení
        1. **Nezávislé posouzení plánů a organizace navrhovatele pro řízení změny.**
           1. Bez ohledu na to, zda jsou "organizace a procesy bezpečnosti a kvality" navrhovatele certifikovány příslušným subjektem posuzování shody[*(21) ,*](#_bookmark204) musí jim AsBo důkladně porozumět, aby byl schopen provést posouzení podle bodu [8.2.3.2](#_bookmark203) níže v části 2.
           2. Pokud navrhovatel zadává řízení rizik nebo jeho část subdodavatelům:

CSM RA považuje subdodavatele za součást "projektové organizace navrhovatele".

týkající se hodnocení AsBoo;

tím AsBoo rovněž posuzuje správné uplatňování příslušné části (částí) řízení rizik subdodavateli, jakož i vhodnost souvisejících výsledků v souladu s postupem uvedeným v příloze I CSM RA.

* + - 1. **Nezávislé posouzení skutečného provedení a řízení změny**
         1. AsBo provede nezávislé posouzení plánované v bodě [8.2.2](#_bookmark196) části 2 alespoň v oblastech s nejvyššími nebo nejkritičtějšími riziky. Na základě výběru vzorků na základě úsudku a posouzení reprezentativního průřezu výsledků činností navrhovatele v oblasti řízení rizik AsBoo osvědčí:

účinnost skutečné organizace projektu (bod [8.2.3.1](#_bookmark202) části 2) a podpůrné procesy bezpečnosti a kvality navrhovatele, aby byly splněny požadavky procesu řízení rizik v příloze I CSM RA;

správné posouzení funkcí systému, rozhraní a rizik navrhovatelem a;

přijatelnou kontrolu rizik, která mohou potenciálně vést ke srážkám, vykolejení nebo jiným typům známých železničních nehod;

případně:

1. neexistence podmínek a omezení pro použití od subdodavatelů, jakož i neshody z posouzení provedených jinými zúčastněnými subjekty posuzování shody, nebo;
2. *Systém řízení bezpečnosti provozovatele infrastruktury je obvykle certifikován vnitrostátním bezpečnostním orgánem. Systém železničního podniku certifikuje buď vnitrostátní bezpečnostní orgán, nebo ERA. Systém řízení údržby vozidel je certifikován certifikačním orgánem subjektů odpovědných za údržbu.*
3. jasnou identifikaci navrhovatelem všech platných podmínek a omezení pro použití, které určily buď tyto jiné subjekty posuzování shody, nebo subdodavatelé.
   * + - 1. Za tímto účelem AsBoo provede důkladné "vertikální posouzení", tj. důkladné komplexní přezkoumání:

Uplatňuje navrhovatel správně požadavky na každý krok procesu řízení rizik v příloze I CSM RA?

AsBoo věnuje pozornost zejména;

1. vhodnost metody (metod), kterou (které) navrhovatel používá, a jejich vhodnost pro systematickou identifikaci všech rozumně předvídatelných nebezpečí pro všechny funkce "posuzovaného systému" a všechna rozhraní s ostatními částmi železničního systému, včetně lidské obsluhy (nebezpečí lze kontrolovat, pouze pokud jsou identifikována);
2. správné provádění bezpečnostních požadavků (opatření pro kontrolu rizik) odvozených z řízení rizik navrhovatelem.

Pokud jsou těmito bezpečnostními požadavky kodexy praxe nebo podobné referenční systémy, AsBoo nezávisle posoudí jejich správné uplatňování navrhovatelem;

Používá navrhovatel skutečně procesy bezpečnosti a kvality pro řízení posuzovaného systému?

Jsou postupy navrhovatele v oblasti bezpečnosti a kvality účinné a umožňují řízení rizik určit vhodná opatření pro kontrolu rizik?

V případě potřeby, zda subdodavatel(é) rovněž dodržuje(jí):

1. ustanovení procesu řízení rizik v příloze I CSM RA?
2. organizace projektu posuzovaná podle bodu [8.2.1.1 písm](#_bookmark194)[. c)](#_bookmark195) části 2?
3. bezpečnostní nebo kvalitativní postupy navrhovatele, nebo.
4. Pokud subdodavatelé používají vlastní procesy bezpečnosti a kvality, jsou tyto procesy účinné a umožňují jejich řízení rizik určit vhodná opatření pro kontrolu rizik?

Zjistí AsBoo nějaké další potenciální problémy, jako např.:

1. problémy s řízením projektu a řízením rizik (např. nedostatečné nebo nedostatečně kvalifikované zdroje přidělené na činnosti řízení rizik)?
2. nedostatky v procesech bezpečnosti a kvality nebo v jejich uplatňování pracovníky projektu?
3. nedostatečné doklady o činnostech, které navrhovatel skutečně provedl, ale nepředložil k nim důkazy?
4. atd.
   * + - 1. AsBo případně nezávisle posoudí, zda navrhovatel prokázal, že "posuzovaný systém" lze bezpečně používat, udržovat a integrovat v rámci zamýšleného environmentálního kontextu použití za jasně stanovených podmínek a omezení použití, a to i přes neshody zjištěné jinými subjekty posuzování shody.
         2. Při nezávislém posuzování se kontroluje, zda navrhovatel správně zaznamenává a řídí všechna zjištěná nebezpečí v záznamu o nebezpečí, přičemž je třeba dbát na to, aby:

ke každému nebezpečí je přiřazen subjekt, který je odpovědný za kontrolu souvisejícího rizika (rizik);

nebezpečí, která spadají pod kontrolu navrhovatele, jsou navrhovatelem kontrolována na přijatelnou úroveň, nebo;

nebezpečí, která spadají do oblasti odpovědnosti a kontroly jiného subjektu, se na tyto jiné subjekty převádějí s jejich písemným souhlasem o přijetí převodu.

* + - * 1. Při nezávislém posuzování se rovněž kontroluje, zda navrhovatel poskytuje úplný seznam podmínek a omezení pro použití definovaných:

činnosti navrhovatele v oblasti řízení rizik;

subdodavatelé odpovědní za své příslušné subsystémy;

nezávislé hodnotící činnosti AsBoo;

ostatní zúčastněné orgány posuzování shody.

* + - * 1. Nezávislé posouzení bezpečnosti musí potvrdit, že všechny tyto podmínky a omezení pro použití:

mít určeného příjemce (např. provozovatele, údržbáře atd.);

jsou buď přijaty příjemcem, pokud je tento znám v průběhu projektu, nebo;

kde je příjemce neznámý, jsou samozřejmé (tj. z hlediska AsBoo srozumitelné bez přístupu k jiným dokumentům), jednoznačné a úplné;

neobsahují odkazy, ke kterým jejich příjemci nemají přístup.

* + - 1. **Shromažďování důkazů, následná opatření a hodnocení provádění opatření navrhovatele**

**plán(y) pro zjištěné neshody.**

* + - * 1. AsBo shromáždí veškeré relevantní doklady o skutečném zavedení strategie uvedené v plánu hodnocení v bodě [8.2.2](#_bookmark196) části 2.
        2. AsBoo spravuje výsledky nezávislého posouzení bezpečnosti takto:

proaktivně a včas identifikovat (potenciální) problémy zjištěné během činností nezávislého posouzení v bodě [8.2.3.2](#_bookmark203) bodu 2;

formálně a pravidelně informovat navrhovatele o zjištěných problémech, aby mohla být včas přijata nápravná opatření;

posoudit účinnost akčních plánů navrhovatele, které mají řádně řešit problémy vznesené výborem AsBoo;

uchovávat historii všech zjištěných neshod nebo vznesených problémů a sledovat je, dokud je navrhovatel nezvládne a neuzavře uspokojivým řešením, nebo dokud nejsou zdokumentovány jako otevřené problémy v závěrečné bezpečnostní zprávě AsBoo.

* + - * 1. AsBoo systematicky a formálně zaznamenává do historického deníku důkazy o všech zjištěných problémech a neshodách zjištěných během nezávislého posuzování. Tento záznam historie bude asistenčnímu orgánu sloužit zejména k prokázání souladu s tímto systémem během činností dohledu ze strany vnitrostátního akreditačního a uznávacího orgánu.
    1. 4. krok: dodání závěrů a zprávy o nezávislém (bezpečnostním) posouzení.
       1. AsBo musí formálně zdokumentovat výsledky nezávislého (bezpečnostního) posouzení, jak je požadováno v bodě [9](#_bookmark211) části 2.

###### Specifický případ kolejových vozidel AsBoos

* + 1. Strategie, plánování a metodika nezávislého posouzení AsBoo kolejových vozidel musí rovněž zahrnovat stejné tři "aspekty S-P-O" jako výše a musí se řídit stejným čtyřstupňovým přístupem k posouzení nebo postupem nezávislého posouzení procesu zachycení požadavků žadatele v rozsahu povolení vozidel požadovaných v nařízení 2018/545.
    2. Pokud jde o terminologii použitou v uvedeném nařízení a nezávislé hodnocení

AsBo musí mít na paměti, že:

1. pojem "navrhovatel" v CSM RA se chápe jako "žadatel" v nařízení 2018/545;
2. "nezávislým posouzením bezpečnosti" se rozumí "nezávislé posouzení zachycení požadavků";
3. "procesem řízení rizik v příloze I CSM RA" se rozumí "proces zachycení požadavků", který žadatel zavede pro splnění požadavků v čl. 13 odst. 1 a 2 nařízení 2018/545.
   * 1. Konečně, čl. 6 odst. 3 CSM RA výslovně požaduje, aby se AsBoo vyhnul zbytečnému zdvojování posouzení shody s posouzeními, která již provedly jiné subjekty posuzování shody (např. NoBo, DeBo nebo jiný AsBoo). Tento systém tedy nepožaduje, aby AsBo duplikoval nezávislá posouzení těchto jiných akreditovaných nebo uznaných subjektů. Místo toho pouze vyžaduje, aby AsBo prokázal správnou interpretaci výsledků poskytnutých jako vstupy pro činnosti nezávislého posuzování AsBo.

###### Další pokyny k pracovní metodě AsBoo [AsBoo-RFU 01]

* + 1. Doporučení pro použití AsBoo-RFU 1, které je k dispozici na internetových stránkách agentury ERA, poskytuje podrobnější pokyny k tomu, jak splnit požadavky v tomto bodě [8](#_bookmark185) části 2, nezávisle na tom, zda má AsBoo posoudit pouze soulad navrhovatele s procesem řízení rizik v příloze I CSM RA, nebo také účinnost procesu zachycení požadavků žadatele požadovaného v článku 13 nařízení 2018/545 o povoleních pro železniční vozidla (včetně bezpečnostních požadavků).

#### Hodnotící zprávy AsBoo [vstupy z AsBoo-RFU 02 a AsBoo-RFU 04]

###### Standardizovaná struktura zpráv AsBoo na podporu vzájemného uznávání

* + 1. AsBo musí standardně systematicky plnit všechny požadavky uvedené v článku 7.4 normy EN ISO/IEC 17020 a dokumentovat výsledky svých kontrolních činností v souladu se strukturou a číslováním[*(22*](#_bookmark213)*)* nadpisů kapitol a základních podkapitol, jak je uvedeno v níže uvedených oddílech.
    2. V případě, že projekt nepotřebuje/nepoužívá určitý oddíl, ponechá se ve zprávě nadpis s jeho číslem a označí se jako "nepoužitý" (nebo podobný text).

1. *Body a), b), c) atd. v číslovaných (pod)nadpisech popisují informace, které tyto (pod)nadpisy obsahují. Systém neukládá žádné povinné členění a číslování podrubrik pro poskytnutí požadovaných informací.*
   * 1. Hodnotící zpráva AsBoo může obsahovat symbol akreditace nebo uznání (je-li k dispozici) v souladu s platnými pravidly akreditačního*(() (*[*23) ()*](#_bookmark216)*) (*resp. uznávacího) orgánu.
     2. AsBoo může v příslušných případech:
2. přidat pod povinné podrubriky další podrubriky, které se týkají například specifik složitých projektů;
3. zkrátit a upravit strukturu zprávy, aby se předešlo zbytečné administrativní zátěži, za předpokladu, že zkrácená verze doplňuje stávající zprávu vydanou týmž AsBoo v souladu s níže uvedenou strukturou a je na ni výslovně navázána.

###### Struktura nezávislé zprávy o posouzení bezpečnosti [vstupy z AsBoo-RFU 02]

* + 1. Tento oddíl se vztahuje na všechny oblasti akreditace/uznání AsBo, pokud navrhovatel jmenuje AsBo, aby nezávisle posoudil pouze činnosti navrhovatele v oblasti řízení rizik. Bod [9.3](#_bookmark220) části 2 se týká specifického případu povolení pro železniční vozidla, kdy žadatel jmenuje AsBoo, aby nezávisle posoudil soulad se všemi částmi v článku 13 nařízení 2018/545 (včetně bezpečnostních požadavků).
    2. Zpráva o posouzení bezpečnosti AsBoo má následující strukturu a obsahuje následující informace:

1. Identifikační údaje
   1. Identifikace hodnotícího orgánu (AsBoo)
   2. Identifikace navrhovatele
   3. Identifikace posuzované položky/systému

**2. Právní předpisy, normy a pokyny, které se vztahují na AsBo, pro nezávislé auditory**

**hodnocení činností navrhovatele v oblasti řízení rizik**

* 1. Závazné evropské předpisy a normy
  2. Volitelné referenční dokumenty/materiály

1. Definice projektu a rozsah nezávislého posouzení
   1. Popis kontextu a pozadí projektu (posuzovaného systému);
   2. Organizace posuzovaného projektu ze strany navrhovatele
   3. Rozsah a cíle nezávislého posouzení a zprávy
      1. zpráva popisuje služby, které navrhovatel zadal AsBoo;
      2. pokud AsBoo z jakýchkoli důvodů zadá některou část svých nezávislých hodnotících činností subdodavatelům, musí být ve zprávě jasně popsáno, která část je zadána subdodavatelům a kdo je subdodavatelem;
      3. ve zprávě musí být jasně uvedeno, v jaké fázi projektu AsBoo zahájil kontrolní činnosti (na začátku projektu nebo mnohem později).
2. *"Podmínky EA pro používání akreditačních symbolů, log a dalších nároků na akreditaci a odkaz na status signatáře EA MLA" jsou definovány v dokumentu EA-3/01 M: 2021 o evropské spolupráci v oblasti akreditace.*
   1. Omezení rozsahu a předpoklady nezávislého posouzení (pokud existují)

V případě potřeby zpráva výslovně a jasně popisuje smluvní omezení a vyloučení z rozsahu/prvků mimo hranice posuzovaného systému a inspekční činnosti AsBoo.

* 1. Vztah k hodnotícím činnostem prováděným jinými subjekty

*POZNÁMKA 1: viz bod* [*8.3.3*](#_bookmark209) *části 2.*

1. Plán nezávislého hodnocení AsBoo
   1. Celková strategie a metodika nezávislého hodnocení
   2. Nezávislý hodnotící tým

Ve zprávě se uvedou pracovníci zapojení do hodnotících činností a jejich příslušné role v hodnotícím týmu.

1. **Důkazy o nezávislých hodnotících činnostech ve srovnání s každým krokem procesu řízení rizik CSM RA**
2. **Výsledky nezávislého hodnocení**
   1. V případě potřeby otázky z nezávislého hodnocení AsBoo
      1. zpráva musí obsahovat podrobnosti o dosud otevřených otázkách a plánech navrhovatele na jejich řešení.

jejich uzavření;

* + 1. s použitím vlastní terminologie AsBoo se ve zprávě tyto otevřené problémy rozdělí buď na "blokační", které brání vydání kladné hodnotící zprávy, nebo na "neblokační", které nebrání vydání kladné hodnotící zprávy. Ve zprávě se zdůvodní, proč daný problém není blokační;
    2. pokud AsBoo z jakýchkoli důvodů zadá jakoukoli část svých činností nezávislého posuzování subdodavatelům, musí být ve zprávě podle ustanovení 7.4.4 normy EN ISO/IEC 17020 jasně uvedeny výsledky poskytnuté subdodavatelem (subdodavateli).
  1. případně výsledky posouzení provedených jinými subjekty posuzování shody nebo jinými stranami.
  2. Neblokovací problémy (pokud existují) pro systém, které budou posouzeny v budoucích fázích.

Zpráva může upravit název této podkapitoly v závislosti na terminologii, kterou AsBoo používá pro kategorizaci "blokujících" a "neblokujících" otázek v písmenu [b)](#_bookmark219) podkapitoly [6.1](#_bookmark218) výše.

* 1. Neblokující otázky (pokud existují) pro další zlepšení procesů řízení kvality, bezpečnosti a rizik předkladatele pro budoucí projekty (nejsou v rozsahu posuzovaného systému).

Zpráva může upravit název této podkapitoly v závislosti na terminologii, kterou AsBoo používá pro kategorizaci "blokujících" a "neblokujících" otázek v písmenu [b)](#_bookmark219) podkapitoly [6.1](#_bookmark218) výše.

1. Podmínky a omezení pro použití posuzovaného systému
   1. Případně podmínky a omezení pro použití z nezávislého posouzení bezpečnosti AsBoo.

V případě potřeby musí tato podpoložka zahrnovat (např. odkaz na) omezení rozsahu a předpoklady nezávislého posouzení AsBoo popsaného v podpoložce [3.4](#_bookmark217) výše.

* 1. případně podmínky a omezení pro použití převedené prostřednictvím činností posuzování shody jiných subjektů posuzování shody nebo jiných stran.

1. Závěry.
2. Zpráva musí obsahovat jasné prohlášení o obou:
   1. soulad procesu řízení rizik navrhovatele s požadavky uvedenými v příloze I CSM RA a;
   2. vhodnost výsledků tohoto procesu pro bezpečné používání "posuzovaného systému" v rámci jeho provozu, údržby a životního prostředí.
3. pokud je to relevantní (což je nejpravděpodobněji častý případ), uveďte jasný odkaz na dokumentaci navrhovatele s úplným seznamem všech podmínek a omezení pro použití (viz bod [8.2.3.2.5](#_bookmark205) v bodě 2), které musí být splněny pro bezpečné použití, údržbu a integraci "posuzovaného systému" v rámci zamýšleného environmentálního kontextu použití;
4. případně odkaz na omezení rozsahu a předpoklady nezávislého posouzení AsBoo popsané v podkapitole [3.4](#_bookmark217) výše uvedené zprávy.
   * 1. Informace, které mají být v těchto rubrikách dokumentovány, musí být jasné, transparentní a dostatečně podrobné, aby umožnily každému čtenáři, aniž by požadoval další informace a důkazy, pochopit jak činnosti nezávislého posouzení (strategii, plánování, metodiku posouzení), tak výsledky, včetně případných podmínek a omezení pro použití.
     2. Doporučení pro použití AsBoo-RFU 2, které je k dispozici na internetových stránkách agentury ERA, poskytuje další pokyny, jak splnit požadavky bodu [9.2.2](#_bookmark215) části 2.

###### Struktura zprávy o nezávislém posouzení celého procesu zachycení požadavků žadatele (včetně bezpečnostních požadavků) [vstupy z AsBoo-RFU 04].

* + 1. Tento oddíl se vztahuje na zvláštní případ povolení pro železniční vozidla, kdy žadatel jmenuje jediného asistenta pro nezávislé posouzení souladu žadatele se všemi částmi článku 13 nařízení 2018/545 (včetně bezpečnostních požadavků), pokud jde o proces zachycení požadavků.
    2. Zpráva o nezávislém posouzení AsBoo má následující strukturu a obsahuje následující informace:

1. Identifikační údaje
   1. Identifikace hodnotícího orgánu (AsBoo)
   2. Identifikace žadatele
   3. Identifikace posuzovaného vozidla/typu vozidla

**2. Právní předpisy, normy a pokyny vztahující se na nezávislé hodnocení**

**procesu zachycení požadavků žadatele**

* 1. Závazné evropské předpisy a normy

Na nezávislé posouzení žadatele se vztahují tyto právní předpisy

proces zachycení požadavků:

* + 1. Článek 13 nařízení 2018/545, s ohledem na úplnou definici

terminologie "proces zachycení požadavků" v čl. 2 odst. 11 a;

* + 1. proces řízení rizik podle přílohy I nařízení (EU) č. 402/2013 pro řízení požadavků souvisejících s bezpečností a bezpečnou integrací.
  1. Volitelné referenční dokumenty/materiály

1. Definice projektu a rozsah nezávislého posouzení
   1. Popis kontextu a souvislostí projektu (posuzovaného systému)
   2. Organizace posuzovaného projektu ze strany žadatele

Zpráva rovněž vysvětluje role, které žadatel přidělil jiným subjektům posuzování shody (např. NoBo, DeBo nebo jiným AsBoos) zapojeným do projektu. To bude pravděpodobně případ vozidel vybavených palubním subsystémem CCS.

* 1. Rozsah a cíle nezávislého posouzení a zprávy
     1. zpráva popisuje služby, které žadatel přidělil AsBoo;
     2. pokud AsBoo z jakýchkoli důvodů zadá některou část svých nezávislých hodnotících činností subdodavatelům, musí být ve zprávě jasně popsáno, která část je zadána subdodavatelům a kdo je subdodavatelem;
     3. ve zprávě musí být jasně uvedeno, v jaké fázi projektu AsBoo zahájil kontrolní činnosti (na začátku projektu nebo mnohem později).
  2. Omezení rozsahu a předpoklady nezávislého posouzení (pokud existují)

V případě potřeby zpráva výslovně a jasně popisuje smluvní omezení a vyloučení*[s((24))](#_bookmark224)*z rozsahu/prvků mimo hranice "posuzovaného systému" a inspekční činnosti AsBoo.

* 1. Vztah k hodnotícím činnostem prováděným jinými subjekty

Zpráva popisuje rozhraní mezi AsBoo a ostatními zúčastněnými orgány posuzování shody (např. NoBos, DeBos nebo jinými AsBoos) a opakované použití výsledků jejich posouzení.

1. Plán nezávislého hodnocení
   1. Celková strategie a metodika nezávislého hodnocení žadatele

proces zachycení požadavku [čl. 13 odst. 1 a 2 nařízení 2018/545].

Zpráva popisuje, i když stejná společnost plní více rolí na stejném projektu (např. stejná společnost působí jako NoBo, DeBo nebo AsBoo na stejném projektu):

1. *Podle čl. 13 odst. 1 nařízení 2018/545 musí žadatel v procesu zachycení požadavku na*

*zajistit, aby byly splněny požadavky platné pro vozidlo:*

1. *identifikovány;*
2. *přiřazené funkcím/subsystémům;*
3. *zavedeny a ověřeny, nebo;*
4. *řešit prostřednictvím jasných podmínek použití nebo jiných omezení.*
   1. jak AsBoo interpretuje výsledky posouzení shody provedených jinými subjekty [*(25) (*](#_bookmark227)NoBos, DeBos a další AsBoos), aby podpořil nezávislé posouzení procesu zachycení požadavků žadatele;
   2. další nezbytná nezávislá posouzení, která nespadají do oblasti působnosti posouzení shody těchto jiných subjektů.
   3. Celková strategie a metodika pro plán nezávislého posouzení

proces řízení rizik žadatele [čl. 13 odst. 3 nařízení 2018/545].

* 1. Nezávislý hodnotící tým

Ve zprávě se uvedou pracovníci zapojení do hodnotících činností a jejich příslušné role v hodnotícím týmu.

1. Důkazy o nezávislých hodnotících činnostech
   1. Důkaz o nezávislém posouzení zachycení požadavků žadatele

proces [čl. 13 odst. 1 a 2 nařízení 2018/545].

Zpráva musí obsahovat důkazy o tom, do jaké míry žadatelův proces zachycení požadavků splňuje všechny požadavky čl. 13 odst. 1 a 2 nařízení 2018/545. Za tímto účelem zpráva obsahuje:

* + 1. případně odkázat na výsledky posouzení shody, které již provedly jiné subjekty posuzování shody (NoBos, DeBos a jiné AsBoos);
    2. interpretovat tyto výsledky na podporu nezávislého posouzení AsBoo[*(24)*](#_bookmark223);
    3. poskytnout důkazy o nezávislých posouzeních, provedeném výběru vzorků a odborném posouzení, zda žadatel účinně zvládá i ostatní požadavky, které jsou mimo rozsah posouzení těchto jiných subjektů, a to za použití stejného postupu zachycení požadavků.
  1. Důkaz o nezávislém posouzení řízení rizik žadatele.

proces [čl. 13 odst. 3 nařízení 2018/545].

1. Výsledky nezávislého hodnocení
   1. V případě potřeby otázky z nezávislého hodnocení AsBoo
      1. zpráva musí obsahovat podrobnosti o dosud nevyřešených otázkách a plánech žadatele na jejich vyřešení.

jejich uzavření, pokud jde o:

* + - 1. proces zachycení požadavků žadatele;
      2. činnosti žadatele v oblasti řízení rizik;
    1. s použitím vlastní terminologie AsBoo se ve zprávě tyto otevřené problémy rozdělí buď na "blokační", které brání vydání kladné hodnotící zprávy, nebo na "neblokační", které nebrání vydání kladné hodnotící zprávy. Ve zprávě se zdůvodní, proč daný problém není blokační;
    2. pokud AsBoo z jakýchkoli důvodů zadá jakoukoli část svých činností nezávislého posuzování subdodavatelům, musí být ve zprávě podle bodu 7.4.4 normy EN ISO/IEC 17020 jasně uvedeny výsledky poskytnuté subdodavatelem (subdodavateli).
  1. případně výsledky posouzení provedených jinými subjekty posuzování shody nebo jinými stranami.

1. *CSM RA výslovně požaduje, aby se zabránilo zbytečnému zdvojování kontrol, které již provedly jiné subjekty posuzování shody (viz bod* [*8.3.3*](#_bookmark209) *části 2).*

Pokud AsBoo použije výsledky posouzení shody provedených jinými subjekty (NoBos, DeBos, jiné AsBoos), musí jejich použití zdůvodnit.

* 1. Neblokovací problémy (pokud existují) pro současný projekt v budoucích fázích

Zpráva může upravit název této podkapitoly v závislosti na terminologii, kterou AsBoo používá pro kategorizaci "blokujících" a "neblokujících" otázek v písmenu [b)](#_bookmark226) podkapitoly [6.1](#_bookmark225) výše.

* 1. případné neblokující problémy pro další zlepšení kvality, bezpečnosti, zachycení požadavků a procesů řízení rizik žadatele pro budoucí projekty (mimo rozsah současného projektu).

Zpráva může upravit název této podkapitoly v závislosti na terminologii, kterou AsBoo používá pro kategorizaci "blokujících" a "neblokujících" otázek v písmenu [b)](#_bookmark226) podkapitoly [6.1](#_bookmark225) výše.

1. Podmínky a omezení použití
   1. Případně podmínky a omezení pro použití z nezávislého hodnocení AsBoo.

V případě potřeby musí tato podpoložka zahrnovat (např. odkaz na) omezení rozsahu a předpoklady nezávislého posouzení AsBoo popsaného v podpoložce [3.4](#_bookmark222) výše.

* 1. případně podmínky a omezení pro použití převedené prostřednictvím činností posuzování shody jiných subjektů posuzování shody nebo jiných stran.

1. Závěry
2. Ve zprávě se jasně uvede, do jaké míry žadatel splňuje:
   1. Čl. 13 odst. 1 a 2 nařízení 2018/545 týkající se:
      1. existenci a použití procesu zachycení požadavků;
      2. vhodnost tohoto procesu pro vozidlo a/nebo typ vozidla, aby splňoval všechny požadavky;

Ve zprávě musí být jasně uvedeno, zda nezávislé posouzení zahrnuje následující čtyři kroky nebo jen část procesu zachycení požadavků žadatele:

* + 1. identifikace (čl. 13 písm. a) nařízení 2018/545);
    2. přiřazeny funkcím nebo subsystémům nebo řešeny prostřednictvím podmínek pro používání nebo jiných omezení (čl. 13 písm. b) nařízení 2018/545);
    3. provádění (čl. 13 písm. c) nařízení 2018/545);
    4. ověřování a validace (čl. 13 písm. c) nařízení 2018/545);

V případě potřeby se ve zprávě výslovně uvede, které z těchto částí nezávislé posouzení nezahrnovalo.

* 1. Čl. 13 odst. 3 nařízení 2018/545 týkající se:
     1. použití procesu řízení rizik v příloze I CSM RA pro zachycení požadavků, pokud jde o základní požadavky "bezpečnost" týkající se vozidla a subsystémů a také bezpečnou integraci mezi subsystémy;
     2. vhodnost výsledků tohoto procesu pro bezpečné používání vozidla a/nebo typu vozidla v rámci jeho provozu, údržby a životního prostředí.

1. je-li to relevantní (což je nejpravděpodobněji častý případ), uveďte jasný odkaz na dokumentaci žadatele s úplným seznamem všech podmínek a omezení pro použití (viz bod [8.2.3.2.5](#_bookmark205) v bodě 2), které musí být splněny pro bezpečné použití, údržbu a integraci posuzovaného vozidla a/nebo typu vozidla v rámci zamýšleného environmentálního kontextu použití;
2. případně odkaz na omezení rozsahu a předpoklady nezávislého posouzení AsBoo popsané v podkapitole [3.4](#_bookmark222) výše uvedené zprávy.
   * 1. Informace, které mají být v těchto položkách zdokumentovány, musí být jasné, transparentní a dostatečně podrobné, aby umožnily každému čtenáři, aniž by požadoval další informace a důkazy, pochopit jak činnosti nezávislého posouzení (strategii, plánování, metodiku posouzení), tak výsledky, včetně případných podmínek a omezení pro použití.
     2. Doporučení pro použití AsBoo-RFU 4, které je k dispozici na internetových stránkách agentury ERA, poskytuje další pokyny, jak splnit požadavky bodu [9.3.2](#_bookmark221) části 2.

###### Struktura zprávy o nezávislém posouzení požadavku žadatele

**proces zachycení bez posouzení souladu s čl. 13 odst. 3 nařízení 2018/545/ES**

* + 1. Pokud žadatel jmenuje AsBoo, aby nezávisle posoudil pouze proces zachycení požadavků žadatele, které se netýkají bezpečnosti a bezpečné integrace, tj. čl. 13 odst. 1 a 2, neexistuje povinná struktura zprávy AsBoo.
    2. U takových zakázek musí AsBo upravit strukturu požadovanou v bodě [9.3.2](#_bookmark221) části 2 tak, aby obsah zprávy odpovídal správnému rozsahu činností nezávislého posouzení.

#### Výklad několika jednotlivých požadavků normy EN ISO/IEC 17020 pro potřeby CSM RA a železnice

* 1. V úvodní kapitole normy EN ISO/IEC 17020 se uvádí, že *"... soubor požadavků*..." obsažený v této normě *"... lze interpretovat při aplikaci na konkrétní odvětví*".
  2. Zatímco pro CSM RA a železnice platí téměř všechny články a obecné požadavky normy EN ISO/IEC 17020 bez nutnosti zvláštního výkladu, "článek 6.2 o zařízeních a vybavení" a "článek 7.2 o manipulaci s kontrolními položkami a vzorky" musí být bezpodmínečně vyloženy, aby se zabránilo zbytečné zátěži a nákladům jak pro AsBoos, tak pro evropský železniční sektor.
  3. Na rozdíl od jiných průmyslových odvětví a oblastí, kde se vyžaduje certifikace výrobků a kde jsou kontroly výrobků technické povahy, se kontroly AsBoo v rámci CSM RA nezaměřují na certifikaci výrobků. Inspekce v rámci CSM RA se obecně nezabývají manipulací s fyzickými předměty nebo vzorky nebo jejich skladováním, používáním vhodných a přiměřených zařízení nebo vybavení, používáním kalibrovaných měřicích přístrojů a interpretací výsledků zkoušek atd.
  4. Kontroly AsBoo v rámci CSM RA jsou zcela jiné a obecné povahy. Jak je uvedeno v bodech [7.3](#_bookmark58) a [7.4](#_bookmark59) části 1 a v bodě [8.1](#_bookmark186) části 2, podle CSM RA se inspekce AsBoo musí zaměřit na:

1. nezávislé posouzení organizace a procesů navrhovatele (zákazníka AsBoo) pro řízení rizik, která vyplývají ze změn železničního systému;
2. nezávislé posouzení správnosti výsledků těchto procesů;
3. na základě odběru vzorků a hloubkového posouzení výsledků řízení rizik poskytnout odborný posudek vhodnosti modifikované části železničního systému pro splnění zamýšlených bezpečnostních cílů, aniž by se snížila bezpečnost nemodifikovaných částí železničního systému.

Za účelem plnění těchto činností hodnotící tým AsBoo:

1. využívat pracovníky s kompetencemi potřebnými pro hodnocení systému;
2. mít postupy pro shromažďování a konfiguraci (tj. propojení rozhodnutí AsBoo s dokumentací navrhovatele) všech nezbytných a dohledatelných důkazů navrhovatele, které umožňují dospět k odbornému posouzení požadovanému CSM RA;
3. používání kanceláří a nástrojů IT, např. počítačů, softwarových nástrojů pro přístup k souborům a archivaci digitálních informací (souborů) atd.
   1. S ohledem na tyto specifické rysy CSM RA:
4. požadavky v "ustanovení 6.2 o zařízeních a vybavení" normy EN ISO/IEC 17020 se vykládají jako potřeba, aby AsBoo prokázal, že využívá příslušné pracovníky (již splněno předchozími oddíly části 2), kanceláře, počítačové a softwarové/IT nástroje atd. pro účinné provádění nezávislých činností posuzování, které má na mysli CSM RA;
5. požadavky v "ustanovení 7.2 o nakládání s kontrolními položkami a vzorky" normy EN ISO/IEC 17020 se vykládají jako potřeba, aby asistenční orgán zdokumentoval důkazy navrhovatele, které asistenční orgán používá k odbornému úsudku, kontrolám vzorků a posouzení vertikálních řezů v rámci svých činností nezávislého posuzování.

*POZNÁMKA 1*: *Například "kontrolními položkami" v rámci odpovědnosti AsBoo může být elektronická nebo fyzická dokumentace dodaná navrhovatelem. Z postupu kontroly dokumentů nebo inspekčního postupu systému řízení AsBoo by mělo být zřejmé, jak je tato dokumentace konfigurována, uložena a zabezpečena, např. pomocí nástrojů Share Point pro ukládání digitálních informací (např. souborů) nebo papírových zpráv v suchých archivačních místnostech, kde by nemohly být po stanovenou dobu poškozeny (např. vlivem vlhkosti).*

*POZNÁMKA 2: Jednoznačná identifikace "kontrolovaných položek a vzorků" se vztahuje k rizikům a funkcím, které AsBoo vybere pro posouzení správnosti organizace a procesů navrhovatele pro činnosti řízení rizik a výsledků těchto procesů.*

#### Spolupráce a výměna zkušeností mezi AsBoos

* 1. Organizace AsBoo se účastní činnosti skupiny pro spolupráci AsBoo nebo ji alespoň sleduje s cílem vyměňovat si osvědčené postupy mezi AsBoos a informovat se o všech nových doporučeních pro použití platných pro AsBoos [AsBoo-RFU].
  2. Systém řízení AsBoo musí mít jasný postup pro provádění závazných požadavků a pokynů obsažených v AsBoo-RFU vypracovaných v rámci této skupiny pro spolupráci AsBoo.

#### Nezávislé posouzení nevýznamných změn souvisejících s bezpečností

* 1. Subjekt akreditovaný nebo uznaný s ohledem na všechny požadavky vztahující se na oblast působnosti definovanou v části 2 bodě [7.1](#_bookmark173) se považuje za AsBoo příslušný pro tuto oblast působnosti. Splnění těchto požadavků ze strany AsBoo a jeho schopnost provádět nezávislé činnosti posuzování bezpečnosti nesmí záviset na rozhodnutí navrhovatele, pokud jde o jeho posouzení významu změn souvisejících s bezpečností.

*POZNÁMKA 1: v CSM RA není žádný právní základ pro zpochybnění kompetence AsBoo nezávisle posoudit řízení rizik jakékoli změny související s bezpečností v rozsahu jejich akreditace/uznání, bez ohledu na to, zda je změna významná či nikoli. Článek 7 a příloha II CSM RA nepodmiňují akreditaci/uznání významností změny. Norma EN ISO/IEC 17020 rovněž umožňuje klientovi AsBoo požádat AsBoo o posouzení činností specifických pro klienta.*

* 1. Zatímco CSM RA stanoví povinnost nezávislého posouzení bezpečnosti řízení rizik významných změn nezávislým výborem, navrhovatel může rovněž jmenovat výbor pro nezávislé posouzení bezpečnosti změn souvisejících s bezpečností, které jsou považovány za nevýznamné.
  2. Vnitrostátní akreditační a uznávací orgány proto nesmí AsBoo zakázat:

1. provádět nezávislá posouzení bezpečnosti pro jakýkoli rozsah, který je součástí jejich akreditace/.

uznání, nezávisle na rozhodnutí navrhovatele o významu změny;

1. používat symbol akreditace nebo uznání (je-li k dispozici) v souladu s platnými pravidly akreditačního[*((26)) (*](#_bookmark233)resp. uznávacího) orgánu.
   1. AsBoo, akreditovaný/uznaný s ohledem na tento systém, který provádí nezávislé posouzení nevýznamné změny související s bezpečností, musí vždy dodržovat všechna ustanovení svého systému řízení. To znamená, že AsBo musí vždy:
2. nezávisle posoudit vhodnost organizace a procesů navrhovatele.

pro řízení rizik, která z této změny vyplývají;

1. nezávisle posoudit správnost výsledků těchto procesů;
2. s použitím pracovní metody uvedené v bodě [8](#_bookmark185) části 2, poskytnout odborný posudek vhodnosti změny pro splnění zamýšlených bezpečnostních cílů, aniž by se snížila bezpečnost nemodifikovaných částí železničního systému;
3. transparentně a jasně dokumentovat výsledky svých činností nezávislého posuzování (bezpečnosti), a to i v souladu s pokyny uvedenými v bodě [9](#_bookmark211) části 2.

#### Vstup v platnost a přechodné období pro tento režim

* 1. Tento systém vstupuje v platnost dnem jeho přijetí valným shromážděním Evropské spolupráce v oblasti akreditace nebo nejpozději třicátým dnem po dni, kdy byl přijat.

1. *"Podmínky EA pro používání akreditačních symbolů, log a dalších nároků na akreditaci a odkaz na status signatáře EA MLA" jsou definovány v dokumentu EA-3/01 M: 2021 o evropské spolupráci v oblasti akreditace.*

jeho zveřejnění na internetových stránkách Agentury Evropské unie pro železnice: [https://www.era.europa.eu/.](https://www.era.europa.eu/)

* 1. Použije se po uplynutí dvouletého přechodného období ode dne vstupu v platnost. Všechny asistenční služby budou poté (znovu)akreditovány nebo (znovu)uznány v souladu s požadavky tohoto systému.
  2. Čekání na formální akreditaci/uznání AsBoo oproti tomuto odvětvovému schématu by AsBoos a vnitrostátní akreditační a uznávací orgány měly využít jako podporu při činnostech dohledu nad AsBoos ze strany svých akreditačních/uznávacích orgánů:

1. akreditační/uznávací orgány se vyzývají, aby vznesly připomínky k rozdílům mezi AsBoo:
   1. požadavky uvedené v přílohách II a III CSM RA a případně v AsBoo- RFU zveřejněných Agenturou Evropské unie pro železnice a;
   2. požadavky tohoto odvětvového programu;
2. AsBoos by měly svému akreditačnímu/uznávacímu orgánu navrhnout a dohodnout se s ním na "akčních plánech" pro řešení těchto připomínek a postupný přechod na úplné splnění všech požadavků tohoto odvětvového systému během dvouletého přechodného období.

Tento postupný přístup by umožnil akreditačním/uznávacím orgánům i AsBoos plynule přejít na nový referenční systém, aniž by bylo nutné po uplynutí dvouletého přechodného období okamžitě provést opětovnou akreditaci/uznání.

### Příloha A (informativní): Celková architektura celého železničního systému

**Lidé a lidské činnosti**

* 1. Na základě definic (1), (3), (4) a (5) v článku 2 a přílohách I a II směrnice o interoperabilitě (EU) 2016/797 a článku 4 směrnice o bezpečnosti (EU) 2016/798 lze celkovou architekturu železničního systému znázornit [podle obrázku 6 níže](#_bookmark235).



**Vozidla**

***podle ERA/NSA***

**Síť**

**(RU)**

**(IM)**

**Železniční systém Union**

**Čl. 4 odst. 4 bezpečnostní směrnice 2016/798**

Všechny ostatní subjekty, které mají potenciální vliv na bezpečný provoz železničního systému Unie.

**Celý železniční systém**

Autorizace IM SMS

Certifikace RU SMS &

Povolení k uvedení vozidla na trh

***od NSA***

**Strukturální oblasti**

Infrastruktura

Energie

Na trati Na palubě

CCS

CCS

Kolejová vozidla

**Funkční oblasti**

Údržba

Řízení dopravy

TAP

Operace

TAF

**Železniční legislativa EU**

Národní historické dědictví a vnitrostátní právní předpisy *(členský stát)*

Rozbalovací zařízení

Výplňové materiály

Vykladače

Nakladače

Příjemci

Odesílatelé

Nosiče

Zadavatelé

Poskytovatelé služeb

Strážci

Dodavatelé údržby

Výrobci

ECM

**Výrobci vozidel**

Dohled nad RU/IM SMS

***od NSA***

***podle NSA(s)***

***Obrázek 6: Celková architektura celého železničního systému.***

### Příloha B (informativní): Přehled obecných požadavků na způsobilost v oblastech souvisejících s CSM RA a tímto systémem

* 1. Technický manažer by měl mít alespoň obecnou úroveň způsobilosti v příslušných oblastech CSM RA, jak je uvedeno na [obrázku 7 níže](#_bookmark237).

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ÚROVNĚ**  **KOMPETENCE**  **Mistr** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | | | | |
| **Pokročilé** | **CSM RA** |  | **ISO/IEC 17020** |  | **ERA**  **odvětvový systém** |  | **Systém řízení AsBoo** |  | **Nezávislé posouzení bezpečnosti** |  | **Technické znalosti alespoň v jedné oblasti, na kterou se vztahuje** |  | **Interop a bezpečnost** | **Projekt** |  |
| **Začátečníci** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | **AsBoo rozsah akreditace nebo uznání** |  | **Směrnice** | **řízení** |  |

**DOMÉNA**

***Obrázek 7: Obecné požadavky na kompetence pro roli technického manažera/zástupce technického manažera.***

* 1. Zástupce technického ředitele by měl mít stejné kompetence jako technický ředitel. Zástupce technického manažera by tedy měl mít v příslušných oblastech CSM RA alespoň obecné úrovně kompetencí, jak je uvedeno [na obrázku 7 výše](#_bookmark237).
  2. Pokud je vyžadována vyšší úroveň kompetencí, může technický manažer nebo jeho zástupce požádat o podporu technických odborníků, aby jim pomohli plnit jejich úlohu informovaným způsobem.
  3. Vedoucí posuzovatel by měl mít v příslušných oblastech CSM RA alespoň obecné úrovně způsobilosti, jak je uvedeno na [obrázku 8 níže](#_bookmark238).

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ÚROVNĚ**  **KOMPETENCE**  **Mistr** |  |  | | | | |  |  | | | | | | |
| **Pokročilé** | **CSM RA** |  | | | **AsBoo Management** |  | **Nezávislé posouzení bezpečnosti** |  | **Technické znalosti alespoň v jednom oboru** |  | **Interop a bezpečnost** |  | **Projekt** |  |
| **Začátečníci** |  |  | **Implementováno v systému řízení AsBoo** |  | **Systém** |  |  |  | **pole systému**  **k posouzení** |  | **Směrnice** |  | **řízení** |  |

**DOMÉNA**

**ERA**

**odvětvový systém**

**ISO/IEC 17020**

***Obrázek 8: Obecné požadavky na kompetence pro roli vedoucího hodnotitele.***

* 1. Posuzovatel by měl mít alespoň obecné úrovně způsobilosti v příslušných oblastech CSM RA, jak je uvedeno na [obrázku 9 níže](#_bookmark239).

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ÚROVNĚ ZPŮSOBILOSTI**  **Mistr** | | | | | | | | | | | | | | |
| **Pokročilé** | **CSM RA** |  | | | | | **Nezávislá bezpečnost** |  | | | | | | |
| **Začátečníci** |  |  | **Implementováno v systému řízení AsBoo** |  | **Systém řízení AsBoo** |  | **hodnocení** |  | **Technické znalosti alespoň v jedné oblasti systému, který má být použit.**  **vyhodnoceno** |  | **Interop a bezpečnostní směrnice** |  | **Řízení projektu** |  |

**DOMÉNA**

**ISO/IEC 17020**

**ERA**

**odvětvový systém**

***Obrázek 9: Obecné požadavky na kompetence pro roli hodnotitele.***

* 1. Technický odborník by měl mít obecnou úroveň způsobilosti v příslušných oblastech CSM RA, jak je uvedeno na [obrázku 10 níže](#_bookmark240). Vedoucí posuzovatel je odpovědný za to, aby technickému odborníkovi vysvětlil kontext jeho podpory ve vztahu ke směrnicím o interoperabilitě a bezpečnosti, k CSM RA a k cílům činností nezávislého posuzování bezpečnosti.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ÚROVNĚ**  **KOMPETENCE**  **Mistr** | | | | |  |  | | | | |
| **Pokročilé** | | | | | **Technická stránka**  **odborné znalosti v daném oboru (např. strojírenství).** |  | | | | |
| **Vysvětlení souvislostí**  **Začátečníci (by) (Lead) N/A N/A**  **Posuzovatel** | **NEUPLATŇUJE SE** |  | **Kontext vysvětlený hlavním hodnotitelem** |  |  |  | **Kontext vysvětlený hlavním hodnotitelem** |  | **NEUPLATŇUJE SE**  **DOM** | **AIN** |

**Interop**

**Řízení projektu**

**Nezávislé posouzení bezpečnosti**

**Systém řízení AsBo**

**ERA**

**odvětvový systém**

**ISO/IEC 17020**

**CSM RA**

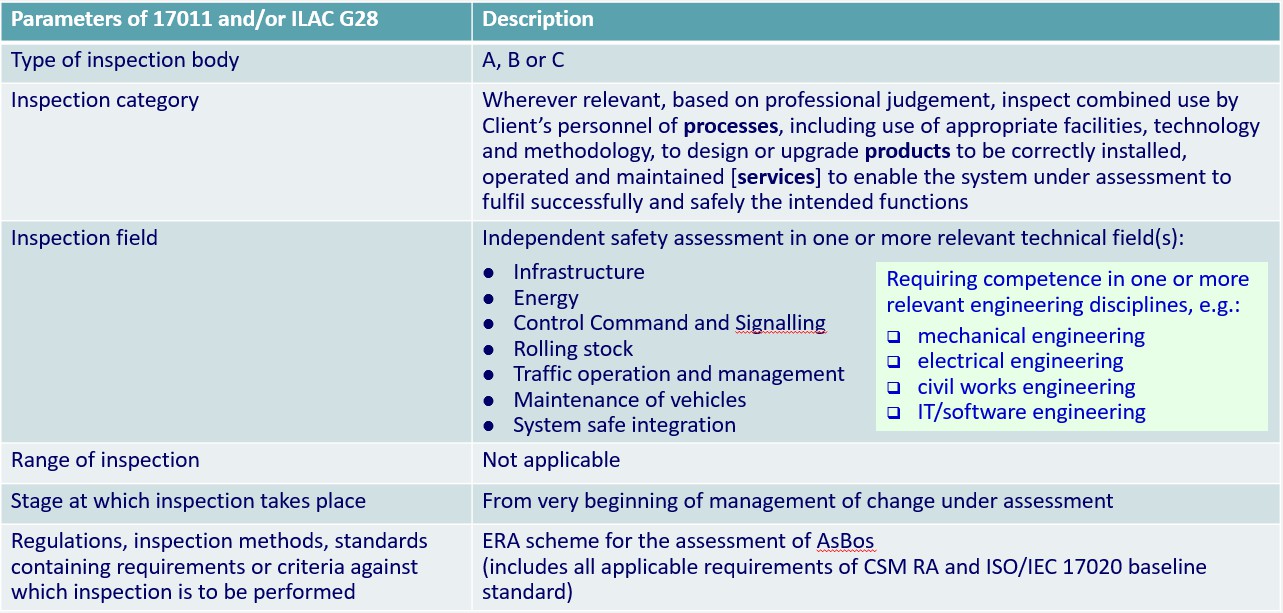
**a bezpečnost**

**Směrnice**

***Obrázek 10: Obecné požadavky na kompetence pro roli technického experta.***

### Příloha C (informativní): Příklad formátu pro popis rozsahu akreditace/uznání AsBoo

* 1. Návrh formuláře/šablony pro vysvětlení kategorií inspekcí AsBoo popsaných v bodě [7](#_bookmark53) a zejména v bodě [7.3](#_bookmark58) části 1. Mohl by být také sloučen s dalšími poli a informacemi informací o AsBoo, které jsou v současné době uvedeny v databázi ERADIS.
  2. Níže uvedený příklad by mohl být dále rozpracován, aby akreditační/uznávací orgán pochopil, co se má kontrolovat a jak to zveřejnit v databázi ERADIS. Vzhledem k tomu, že obsah níže uvedené tabulky závisí na definicích pojmů "kategorie" a "položka" v normě ISO 17020, je vhodnější vyčkat na revidovanou verzi normy ISO 17020:2025, aby bylo možné ji sladit s touto normou.



### Příloha D (informativní): Příklady zapojení asistenční služby

* 1. V této příloze jsou pro informaci uvedeny všechny v současné době známé případy, kdy může být jmenován AsBoo k provedení nezávislého posouzení bezpečnosti. Seznam nemůže být vyčerpávající, protože není možné předvídat potřeby nových právních předpisů.
  2. Následující evropské právní předpisy v oblasti železnic ukládají povinnost jmenovat AsBoo:
     1. CSM RA vyžaduje nezávislé posouzení činností navrhovatele v oblasti řízení rizik významných změn ze strany AsBoo;
     2. oddíl 6.2.3.5 TSI LOC & PAS[((27)) (](#_bookmark244)sám odkazuje na oddíly 4.2.3.4.2, 4.2.4.2.2, 4.2.5.3.5, 4.2.5.5.8 a 4.2.5.5).9) požaduje, aby žadatel určil buď NoBo vybraný pro subsystém kolejových vozidel, nebo AsBoo definovaný v CSM RA pro posouzení žadatelova prokázání shody s požadavky obsaženými v těchto oddílech;
     3. Bod 3.2.1 TSI CCS(() ([28) ()](#_bookmark245))vyžaduje, aby AsBoo posoudil soulad s bezpečnostními požadavky TSI CCS;
     4. Bod 7.2.2.4 TSI "Nákladní vozy" (() ([29) ()](#_bookmark246))vyžaduje, aby žadatel předložil kladné posouzení AsBoo.
     5. Bod 6.2.6 písm. c) TSI SRT(() ([30) ()](#_bookmark247)), pokud se použije, vyžaduje zprávu o posouzení bezpečnosti v souladu s CSM RA.
     6. Čl. 13 odst. 3 a bod 18.1 přílohy I PA VA[*(*31*)*](#_bookmark248) vyžadují zprávu o posouzení bezpečnosti uvedenou v článku 15 CSM-RA.
     7. Pro rozšíření oblasti použití stávajících kolejových vozidel povolených podle směrnice 2008/57/ES o interoperabilitě nebo uvedených do provozu před 19. červencem 2010.

Bod 7.1.4 TSI LOC & PAS [27](#_bookmark243)vyžaduje, aby AsBo posoudil, zda žadatel prokázal technickou rovnocennost mezi sítí, kde je vozidlo již povoleno, a novou sítí, která je předmětem rozšíření oblasti provozu.

*POZNÁMKA 1*: *Výše uvedené odkazy je třeba aktualizovat podle příslušných budoucích změn a verzí TSI nebo podle jiných budoucích platných právních aktů Unie, které by mohly vyžadovat posouzení rizik podle přílohy I CSM-RA a nezávislé posouzení ze strany AsBoo.*

1. *Nařízení Komise (EU) č. 1302/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému "kolejová vozidla - lokomotivy a osobní kolejová vozidla" železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 356/228, 12.12.2014).*
2. *Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1695 ze dne 10. srpna 2023 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystémů "Řízení a zabezpečení" železničního systému na* *Evropské unie a o zrušení nařízení (EU) 2016/919. (ÚŘ. VĚST. L 222/380, 8.9.2023).*
3. *Nařízení Komise (EU) č. 1303/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se "bezpečnosti v železničních tunelech" železničního systému Evropské unie. (ÚŘ. VĚST. L 356, 12.12.2014).*
4. *Nařízení Komise (EU) 2016/919 ze dne 27. května 2016 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystémů "Řízení a zabezpečení" železničního systému v Evropské unii, ve znění prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/776 ze dne 16. května 2019.* *(ÚŘ. VĚST. L 158/1, 15.6.2016).*
5. *Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/545 ze dne 4. dubna 2018, kterým se stanoví praktická opatření pro postup povolování železničních vozidel a povolování typu železničního vozidla podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797. (ÚŘ. VĚST. L 90, 6.4.2018).*
   1. Kromě těchto zákonných povinností může navrhovatel/žadatel chtít jmenovat AsBoo, aby provedl nezávislé posouzení jeho činností v oblasti řízení rizik, ačkoli to není zákonem vyžadováno, nebo v případě jiných aplikací v železniční dopravě, které nespadají do oblasti působnosti směrnic o interoperabilitě a bezpečnosti.

Navrhovatel/žadatel může například jmenovat AsBoo pro nezávislé posouzení bezpečnosti:

* + 1. nevýznamné změny související s bezpečností, jak je popsáno v bodě [12](#_bookmark231) části 2;
    2. neželezniční systémy nebo aplikace uvedené v čl*.* 2 [*odst. 32*](#_bookmark249) směrnice o bezpečnosti [{Příloha 7}](#_bookmark38) nebo v článku 1 směrnice o interoperabilitě [{Příloha 6}](#_bookmark37), pokud vnitrostátní právní předpisy výslovně neupravují, které příslušné posouzení shody má být jmenováno.

Ze stejných důvodů, jaké jsou uvedeny v bodě [12](#_bookmark231) části 2, má AsBoo akreditovaný nebo uznaný v souladu s CSM RA a tímto odvětvovým systémem klíčové obecné kompetence v oblasti řízení rizik a nezávislého posuzování bezpečnosti popsané v bodě [7.4](#_bookmark59) části 1. Tím je AsBoo systematicky způsobilý k provádění činností nezávislého posuzování bezpečnosti ve všech technických oblastech [(33),](#_bookmark250)které jsou součástí rozsahu(ů) akreditace/uznání AsBoo. Tyto klíčové kompetence AsBo jsou nezávislé na právním nebo dobrovolném rozhodnutí o jmenování AsBo. Metodika inspekce uvedená v bodě [8](#_bookmark185) části 2 (viz zejména podbody [8.1.4](#_bookmark191) a [8.2.1](#_bookmark193)) výslovně vyžaduje, aby AsBoo "rozuměl celému rozsahu a kontextu posuzovaného systému", aby byl schopen dospět k odbornému úsudku v konkrétním kontextu "posuzovaného systému".

1. *Článek 2 bezpečnostní směrnice* [*{Příloha 7}*](#_bookmark38) *(pododstavce 2 a 3 jsou totožné s čl. 1 odst. 3 a 4 směrnice o interoperabilitě* [*{Příloha 6})*](#_bookmark37)*.*
2. *Tato směrnice se nevztahuje na:*
3. *metro;*
4. *tramvaje a lehká kolejová vozidla a infrastruktura používaná výhradně těmito vozidly; nebo*
5. *sítě, které jsou funkčně odděleny od zbytku železničního systému Unie a jsou určeny pouze pro provozování místní, městské nebo příměstské osobní dopravy, jakož i podniky provozující dopravu pouze na těchto sítích.*
6. *Členské státy mohou z oblasti působnosti opatření provádějících tuto směrnici vyloučit:*
7. *železniční infrastruktura v soukromém vlastnictví, včetně vleček, kterou používá vlastník nebo provozovatel pro účely svých příslušných činností v nákladní dopravě nebo pro přepravu osob pro nekomerční účely, a vozidla používaná výhradně na této infrastruktuře;*
8. *infrastruktura a vozidla vyhrazená výhradně pro místní, historické nebo turistické použití;*
9. *infrastruktura lehké železnice příležitostně využívaná těžkými železničními vozidly v provozních podmínkách systému lehké železnice, pokud je nezbytná pouze pro účely spojení těchto vozidel; a*
10. *vozidla, která se primárně používají na infrastruktuře lehkých železnic, ale jsou vybavena některými komponenty těžkých železnic, které jsou nezbytné pro uskutečnění tranzitu na omezeném a omezeném úseku infrastruktury těžkých železnic pouze pro účely spojení.*
11. *Bez ohledu na odstavec 2 se členské státy mohou rozhodnout, že případně použijí ustanovení této směrnice na metro a jiné místní systémy v souladu s vnitrostátními právními předpisy.*
12. *Viz definice* [*(14)*](#_bookmark19) *"pole" v oddíle* [*0.8.2*](#_bookmark11) *úvodní části tohoto odvětvového schématu.*

### Příloha E (informativní): Nevyčerpávající seznam základních funkčních a technických odborných znalostí pro každý subsystém

##### Úvod

* + 1. Tato informativní příloha obsahuje neúplný seznam příslušných klíčových kompetencí, pokud jde o technické znalosti a porozumění funkcím a architektuře každého subsystému celkové architektury železničního systému Unie uvedené v [příloze A](#_bookmark234).
    2. Účelem této přílohy je poskytnout návod, jak určit konkrétní funkční a technickou způsobilost, která je potřebná pro posouzení konkrétního systému.
    3. Připomínáme, že tento odvětvový systém již vyžaduje, aby asociace prokázala, že má zaměstnance s kolektivními znalostmi a porozuměním strukturálního nebo funkčního subsystému v rozsahu své akreditace/uznání. To zahrnuje znalost a porozumění požadavkům platných právních předpisů [TSI, vnitrostátních předpisů a dalších], které jsou relevantní pro posouzení konkrétního systému, který má AsBoo posuzovat.
    4. Ačkoli se tato příloha zaměřuje na klíčové kompetence a odborné znalosti, není jí dotčena celková povinnost AsBo. Je vždy výhradně na AsBoo, aby určil, jaké kompetence skutečně potřebuje pro nezávislé posouzení posuzovaného systému. V souladu se svým systémem řízení a v závislosti na specifičnosti každého projektu tak může AsBoo potřebovat zapojit kompetence (např. odborníky na baterie, požární bezpečnost atd.), které nejsou uvedeny v níže uvedených seznamech.

##### Strukturální subsystém infrastruktury

1. součásti kolejí (kolejnice, pražce, upevňovací systémy atd.);
2. úrovňové křižovatky;
3. zemní práce, včetně základních principů geologie;
4. veřejný informační systém (proces/procedura, technické systémy);
5. následující základní požadavky TSI infrastruktura:
   1. kategorie linky;
   2. uspořádání linky;
   3. parametry stopy;
   4. výhybky a křižovatky;
   5. odolnost dráhy vůči působícímu zatížení;
   6. odolnost konstrukce vůči dopravnímu zatížení (mosty, zemní práce);
   7. geometrie trati;
   8. platformy;
   9. pevná zařízení pro obsluhu vlaků;
   10. údržba;
6. následující základní požadavky TSI PRM:
   1. přístup ke stanicím/plošinám, včetně dveří (průchody, výška, zábradlí atd.);
   2. překážky;
   3. osvětlení;
   4. informace pro cestující;
   5. konec platforem;
   6. úrovňové přejezdy kolejí ve stanicích;
7. následující základní požadavky TSI SRT:
   1. bezpečnost (nouzový východ, únikové cesty, bezpečný prostor, nouzové osvětlení, evakuační a záchranné body, komunikace atd.);
   2. provozní pravidla;
   3. detekce požáru;
   4. dodávky elektřiny pro pohotovostní službu.

##### Energetický strukturální subsystém

1. obecné chování a obsah elektrických systémů (uzemnění, proud, napětí, frekvence) v železničním systému;
2. energetický systém jako součást systému řízení dopravy a železniční nouze;
3. následující základní požadavek:
   1. systém napájení;
   2. trolejové vedení;
   3. rekuperační brzdění;
   4. elektrická ochrana.

##### Strukturální subsystém traťového zařízení pro řízení a zabezpečení

###### Technické znalosti a porozumění funkcím a architektuře

* + - 1. funkce vlakového zabezpečovače na trati, včetně:
         1. Systém třídy A (tj. funkce ETCS);
         2. Systémy třídy B (tj. vnitrostátní systémy řízení vlaků);
         3. přechody mezi národními signalizačními systémy a systémy třídy A na hranicích členských států nebo uvnitř členského státu;
         4. blokování;
         5. rozhraní traťového signalisty;
         6. zabezpečení přejezdů;
         7. traťové zabezpečovací objekty (např. balízy, traťová energetická zařízení, návěstidla, výhybky, počítadla náprav, požární signalizace v tunelech atd.);
      2. hlasová rádiová komunikace:
         1. FRMCS;
         2. GSM-R;
      3. Automatizovaný provoz vlaků (ATO);
      4. systémy detekce vlaků na trati;
      5. Rozhraní a kompatibilita:
         1. vnitřní rozhraní v rámci traťového subsystému řízení a zabezpečení;
         2. vnější rozhraní traťového subsystému řízení a zabezpečení s ostatními subsystémy a lidskou obsluhou, včetně:

subsystém provozu a řízení dopravy:

subsystém kolejových vozidel;

subsystém infrastruktury;

energetický subsystém;

provozní pravidla;

pravidla údržby;

* + - * 1. Kompatibilita palubního a traťového systému;
        2. elektromagnetická kompatibilita mezi kolejovými vozidly a traťovým subsystémem "Řízení a zabezpečení".

###### Technická způsobilost související s bezpečnostními zásadami a požadavky na zajištění podle normy CENELEC 50129, kterou vyžaduje TSI CCS.

* + - 1. techniky modelování definice systému, včetně chování v reálném čase;
      2. zásady elektrické a elektronické bezpečnosti;
      3. zásady bezpečnosti softwaru;
      4. bezpečné komunikační systémy;
      5. zásady mechanické bezpečnosti;
      6. provoz s vnějšími vlivy:
         1. klimatické podmínky;
         2. mechanické podmínky;
         3. nadmořská výška;
         4. elektrické podmínky;
         5. ochrana proti neoprávněnému přístupu;
      7. účinky a řízení poruch;
      8. procesy, nástroje, lidský faktor, na které se již vztahují požadavky [K1.3](#_bookmark84) (bod [5.6.3](#_bookmark149) v části 2) a [K1.4](#_bookmark85) (bod [5.6.4](#_bookmark151) v části 2).

##### Palubní strukturální subsystém "Řízení a zabezpečení

* + 1. Technické znalosti a porozumění funkcím a architektuře
       1. funkce vlakového zabezpečovače na palubě, včetně:
          1. Systém třídy A (tj. funkce ETCS);
          2. Systémy třídy B (tj. vnitrostátní systémy řízení vlaků);
          3. Rozhraní řidič-stroj;
          4. přechody mezi národními signalizačními systémy a systémy třídy A na hranicích členských států nebo uvnitř členského státu;
       2. Hlasová rádiová komunikace:
          1. FRMCS;
          2. GSM-R;
       3. Automatizovaný provoz vlaků (ATO);
       4. následující požadavky na rozhraní a kompatibilitu:
          1. vnitřní rozhraní v rámci palubního subsystému řízení a zabezpečení;
          2. vnější rozhraní palubního subsystému řízení a zabezpečení s ostatními subsystémy a lidskou obsluhou, včetně:

subsystém provozu a řízení dopravy;

subsystém kolejových vozidel;

subsystém infrastruktury;

energetický subsystém;

provozní pravidla;

pravidla údržby;

* + - * 1. Kompatibilita palubního a traťového systému;
        2. elektromagnetická kompatibilita mezi kolejovými vozidly a traťovým subsystémem řízení a zabezpečení.
    1. Technická způsobilost související s bezpečnostními zásadami a požadavky na zajištění podle normy CENELEC 50129 vyžadovaná TSI CCS.
       1. techniky modelování definice systému, včetně chování v reálném čase;
       2. zásady elektrické a elektronické bezpečnosti;
       3. zásady bezpečnosti softwaru;
       4. bezpečné komunikační systémy;
       5. zásady mechanické bezpečnosti;
       6. provoz s vnějšími vlivy:
          1. klimatické podmínky;
          2. mechanické podmínky;
          3. nadmořská výška;
          4. elektrické podmínky;
          5. ochrana proti neoprávněnému přístupu;
       7. účinky a řízení poruch;
       8. procesy, nástroje, lidský faktor, na které se již vztahují požadavky [K1.3](#_bookmark84) (bod [5.6.3](#_bookmark149) v části 2) a [K1.4](#_bookmark85) (bod [5.6.4](#_bookmark151) v části 2).

##### Konstrukční subsystém kolejových vozidel

1. chování při běhu;
2. konstrukce a mechanické části;
3. sady kol;
4. brzdění;
5. dveře;
6. elektrická zařízení, včetně pantografu;
7. software pro kolejová vozidla.

##### Provoz, řízení provozu a organizační aspekty ovlivňující subsystém provozních procesů

1. týkající se řízení dopravy:
   1. organizace dopravní řídicí centrály (TCC);
   2. provozní procesy/postupy pro řízení dopravy, včetně:
      1. podle plánu;
      2. ad hoc;
      3. v případě odchylek;
      4. v případě nouze;
   3. komunikace a komunikační systém (interní a externí včetně jazykových pravidel);
   4. tyto základní požadavky:
      1. systém řízení dopravy;
      2. kniha tras;
      3. komunikace týkající se bezpečnosti mezi vlakovým personálem, ostatními zaměstnanci železničního podniku a zaměstnanci povolujícími jízdu vlaku;
      4. postupy a prostředky pro:
         * řízení vlaků v reálném čase;
         * provozní opatření v případě zpoždění nebo incidentů (skutečných i předpokládaných);
         * poskytování informací železničnímu podniku;
      5. poskytnout informace o (mimo jiné):
         * identifikace vlaku;
         * totožnost ohlašovacího místa;
         * trať, po které vlak jede;
         * skutečný čas v místě hlášení;
      6. zaznamenávání údajů o dohledu mimo vlak;
      7. zvládnutí nouzové situace;
2. týkající se provozu vlaků:
   1. provoz vlaků a posunování (včetně provozních předpisů);
   2. organizace bezpečnosti a systém řízení bezpečnosti železničních podniků / provozovatelů infrastruktury (včetně řízení kompetencí pro úkoly kritické z hlediska bezpečnosti);
   3. kniha tras;
   4. komunikace týkající se bezpečnosti mezi vlakovým personálem, ostatními zaměstnanci železničního podniku a zaměstnanci povolujícími jízdu vlaku;
   5. zhoršený provoz a nouzové řízení;
   6. bezpečnost cestujících a nákladu;
   7. kompatibilita tras a řazení vlaků.

##### Kompetence v oblasti údržby vozidel a souvisejících organizačních aspektů ovlivňujících procesy údržby.

* + 1. Tento odvětvový systém nepovažuje v současné době za nutné poskytovat pokyny týkající se požadavků v bodě [6.3](#_bookmark169) části 2.