

Smernice

Zahteve za sistem varnega upravljanja za varnostno spričevalo ali varnostno pooblastilo

	<i>Pripravil</i>	<i>Potrdil</i>	<i>Odobril</i>
<i>Ime</i>	S. D'ALBERTANSON C. LAGAIZE DAVOINE A. PATACCHINI	M. SCHITTEKATTE	B. ACCOU
<i>Položaj</i>	Projektni referenti	Vodja skupine	Vodja enote
<i>Datum</i>	26. 4. 2021		
<i>Podpis</i>			

Zgodovina dokumenta

<i>Različica</i>	<i>Datum</i>	<i>Pripombe</i>
1.0	29. 6. 2018	Končna različica za objavo
1.1	10. 7. 2018	Slika 2 je posodobljena, pri sliki 3 je dodan naslov.
1.2	4. 9. 2018	Slika 2 je posodobljena.
1.3	26. 4. 2021	Spremembe odražajo spremembe predpisov k uredbi o subjektih, zadolženih za vzdrževanje, za vzpostavitev ustreznih povezav z modelom kulture varnosti v evropskem železniškem prometu, ki ga je pripravila agencija, spremembe na podlagi izkušenj ter nekateri splošni popravki besedila.

Ta dokument vsebuje smernice Agencije Evropske unije za železnice, ki niso pravno zavezujoče. Ne posega v postopke odločanja, ki so predvideni v veljavni zakonodaji EU. Poleg tega je za zavezujočo razlago prava EU izključno pristojno le Sodišče Evropske unije.

0 Uvod

Prosilec za enotno varnostno spričevalo ali varnostno pooblastilo dokaže skladnost z ustreznimi zahtevami za sistem varnega upravljanja, določenimi v [Uredbi \(EU\) 2018/762](#). V ta namen nacionalnemu varnostnemu organu ali po potrebi Agenciji Evropske unije za železnice (v nadaljnjem besedilu tudi: agencija) predloži dokazila, da je svoj sistem varnega upravljanja vzpostavil v skladu s členom 9 [Direktive \(EU\) 2016/798](#).

Te smernice so dokument v nastajanju, ki je bil pripravljen v sodelovanju z nacionalnimi varnostnimi organi in predstavniki sektorja ter naj bi se nenehno izboljševal na podlagi povratnih informacij uporabnikov in ob upoštevanju izkušenj, pridobljenih med izvajanjem [Direktive \(EU\) 2016/798](#), povezanih skupnih varnostnih metod in drugih ustreznih predpisov EU.

0.1 Namen smernic

Cilj tega dokumenta s smernicami je:

- *predstaviti namen posameznih zahtev za ocenjevanje, določenih v prilogah I in II k zgornjim skupnim varnostnim metodam, ter jih po potrebi dopolniti s pojasnili s posebnimi podrobnostmi o določenih izrazih ali zamislih, uporabljenih v teh zahtevah;*
- *navesti dokazila, ki bi jih lahko predložila organizacija, da dokaže skladnost, ki jo zahtevajo zgornje skupne varnostne metode;*
- *zagotoviti pregledni seznam primerov dokazil, ki se lahko upoštevajo pri ocenjevanju vlog za enotno varnostno spričevalo ali varnostno pooblastilo ali ki jih prosilec lahko uporabi kot referenčno gradivo za svojo vlogo;*
- *navesti pregledna sklicevanja in standarde, ki so lahko v pomoč pri ocenjevanju, pripravi, izvajanju ali nenehnem izboljševanju sistema varnega upravljanja, ter*
- *navesti nekaj primerov, katera vprašanja bi moral nacionalni varnostni organ obravnavati med nadzorom prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture.*

Pri ocenjevanju vloge za enotno varnostno spričevalo, ki vključuje prevoz nevarnega blaga po železnici, lahko nacionalni varnostni organ neposredno sodeluje kot pristojni organ za ocenjevanje ustreznih delov vloge. Lahko pa ima usklajevalno vlogo in se po potrebi poveže z drugimi ustreznimi organi, pristojnimi za prevoz nevarnega blaga, s katerimi se po potrebi posvetuje glede ustreznih delov ocene.

0.2 Komu so te smernice namenjene?

Ta dokument je namenjen:

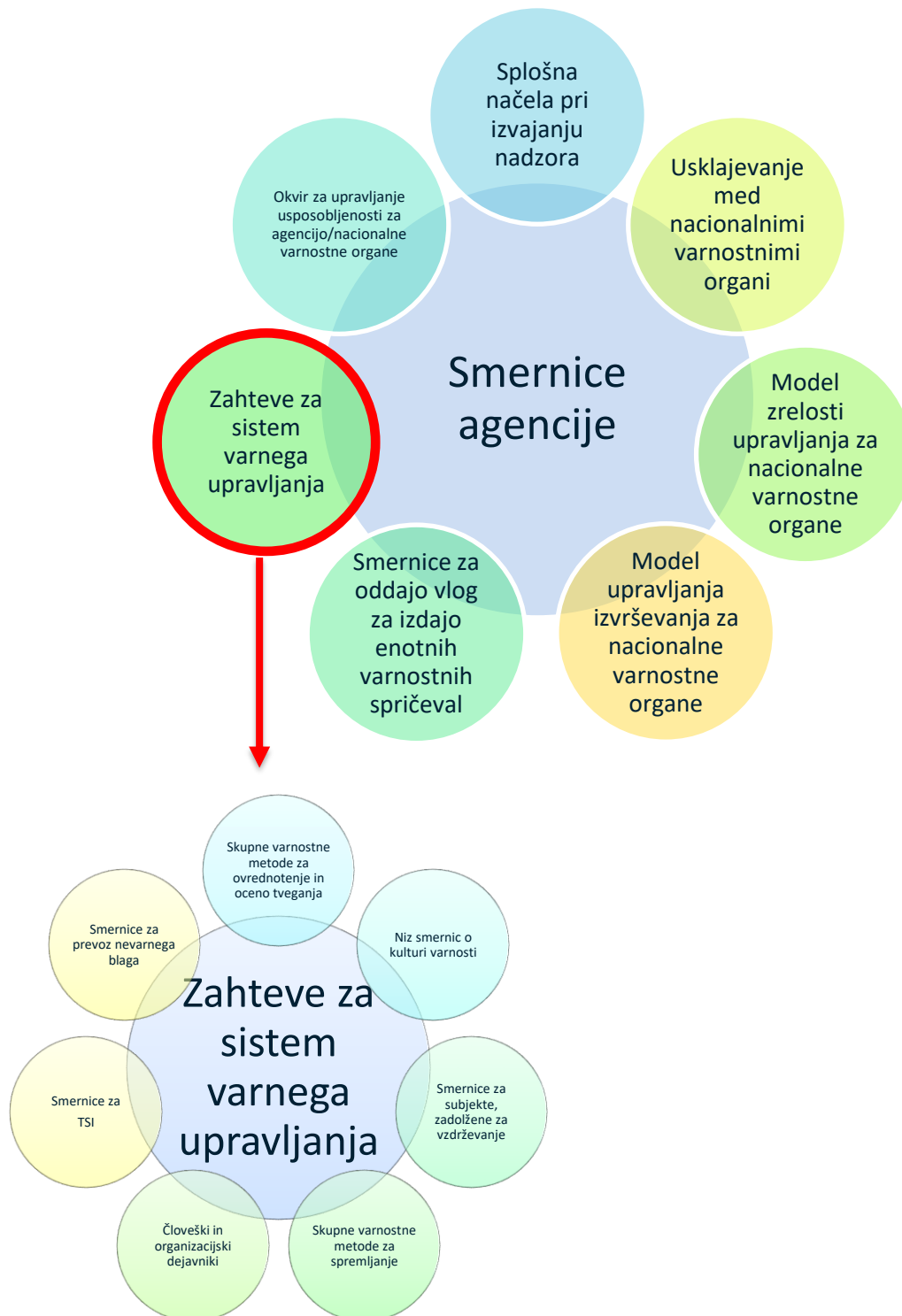
- *nacionalnim varnostnim organom in Agenciji Evropske unije za železnice pri ocenjevanju skladnosti sistema varnega upravljanja prevoznikov v železniškem prometu z ustreznimi zahtevami za sisteme varnega upravljanja in pri nadzoru, ki ga izvajajo nacionalni varnostni organi;*
- *nacionalnim varnostnim organom pri ocenjevanju skladnosti sistema varnega upravljanja upravljavcev infrastrukture z ustreznimi zahtevami za sisteme varnega upravljanja in pri izvajanju nadzora po izdaji enotnega varnostnega spričevala ter*
- *prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem infrastrukture (v nadaljnjem besedilu tudi: prosilec) kot pomoč pri pripravi, izvajanju, vzdrževanju in nenehnem izboljševanju sistema varnega upravljanja v skladu z ustreznimi zahtevami za sisteme varnega upravljanja (in drugimi veljavnimi varnostnimi zahtevami) ter kot pojasnilo, kaj naj pričakujejo med nadzorom.*

0.3 Področje uporabe

Te smernice ne predpisujejo, katera dokazila mora prosilec predložiti. Osnovni razlog za to je, da bi moral biti sistem varnega upravljanja posamezne organizacije prilagojen specifičnim tveganjem, ki jih mora upravljati organizacija. Tako je vsak sistem varnega upravljanja edinstven sistem dokumentiranih informacij, ki povzema ukrepe in sisteme za obvladovanje specifičnih tveganj, ki so vzpostavljeni v posamezni organizaciji in ki se razvija vzporedno s spremembami v organizaciji. Zato ne bi bilo primerno določiti predpisanega seznama informacij, ki jih mora zagotoviti prosilec. S tem bi postopek ocenjevanja postal brezpredmeten, saj bi bile ob različnih ustreznih sistemih varnega upravljanja vse vloge videti enake.

0.4 Struktura smernic

Ta dokument je del zbirke smernic agencije za podporo prevoznikom v železniškem prometu, upravljavcem infrastrukture, nacionalnim varnostnim organom in agenciji pri opravljanju njihovih vlog in nalog v skladu z [Direktivo \(EU\) 2016/798](#).



Slika 1: Zbirka smernic agencije

Informacije iz teh smernic se dopolnjujejo s specifičnimi smernicami nacionalnih varnostnih organov, ki opredeljujejo in pojasnjujejo priglašene nacionalne predpise, veljavne za načrtovano območje obratovanja, in dokumente, ki se zagotovijo v vlogi za enotno varnostno spričevalo, da so izpolnjene določbe člena 10(3)(b) in (8) [Direktive \(EU\) 2016/798](#) (glejte tudi *Smernice agencije za oddajo vlog za izdajo enotnih varnostnih*

spričeval). Za upravljavce infrastrukture bi bilo treba te smernice dopolniti s smernicami nacionalnih varnostnih organov o zahtevah za podeljevanje varnostnih pooblastil v členu 12(1) [Direktive \(EU\) 2016/798](#).

Priglašeni nacionalni predpisi so samo tisti predpisi, ki jih je država članica priglasila Komisiji. V skladu z uvodno izjavo 12 [Direktive \(EU\) 2016/798](#) se pričakuje, da se bo število priglašениh nacionalnih predpisov sčasoma zmanjšalo. Nadomestili jih bodo ukrepi, določeni v tehničnih specifikacijah za interoperabilnost (Technical Specifications for Interoperability, TSI), drugih predpisih EU ali predpisih družb. Predpisi družb ali standardi se ocenijo kot ustrezni na podlagi skladnosti s TSI v zvezi s podsistemom za vodenje in upravljanje prometa železniškega omrežja v Evropski uniji (v nadaljnjem besedilu tudi: TSI OPE), kot se odraža v zahtevah za sistem varnega upravljanja, pojasnjen v teh smernicah.

Struktura teh smernic je v skladu z zahtevami iz Priloge I in Priloge II k Uredbi (EU) 2018/762. V naslednjih razdelkih so posamezne zahteve zaradi lažjega sklicevanja navedene v rumenem okvirčku. Če se zahteve za prevoznike v železniškem prometu in zahteve za upravljavce infrastrukture razlikujejo, je ustrezno besedilo za upravljavce infrastrukture navedeno v rumenih okvirčkih, zahteve pa so zapisane v **modri barvi**.

Medsebojna primerjava ali korelacijske tabele meril za ocenjevanje predhodnih uredb (EU) št. 1158/2010 in (EU) št. 1169/2010 ter zahtev iz [Uredbe \(EU\) 2018/762](#) so na voljo v Prilogi 1 k tem smernicam. Preglednice po potrebi zajemajo tudi navzkrižno sklicevanje na določbe ISO na visoki ravni. Te so navedene v pomoč prosilcem pri dokazovanju skladnosti njihovega sistema varnega upravljanja z novimi zahtevami, zlasti kadar je bilo prosilcu že izdano varnostno spričevalo ali varnostno pooblastilo in/ali ima prosilec že vzpostavljen drug sistem upravljanja ISO (npr. ISO 9001, 14001 ali 45001) (da se lahko povežejo) ali pa načrtuje pripravo sistema na podlagi tega modela. Uporaba teh preglednic ne pomeni samodejne domneve o skladnosti z zahtevami iz [Uredbe \(EU\) 2018/762](#) za tiste organizacije, ki imajo certifikat ISO.

0.5 Direktive ISO/IEC, del 1, in konsolidirano dopolnilo ISO

ISO je pripravil uradne postopke za pripravo in ohranjanje mednarodnega standarda. V dodatku 2 priloge SL k [direktivam ISO/IEC, del 1, in konsolidiranem dopolnilu ISO](#) je sprejeta struktura na visoki ravni za osnovno besedilo v vsakem standardu za sistem upravljanja.

Priloga I in Priloga II k Uredbi (EU) 2018/762 zagotavljata strukturo, ki je skladna s strukturo ISO na visoki ravni, in po potrebi omogočata povezovanje različnih sistemov upravljanja, ki imajo enaka osnovna organizacijska načela in zahteve, vendar so pravna skladnost in področja tveganja specifični za posamezno področje (npr. varnost pri delu, okolje, kakovost).

Standardi ISO in ustrezne smernice lahko prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem infrastrukture pomagajo pri pripravi njihovega sistema varnega upravljanja (npr. ISO 31000 je splošni dokument za boljše razumevanje upravljanja tveganj, ISO 31010 zagotavlja informacije o izbiri in uporabi tehnik za oceno tveganja, kot so FMECA, FTA, ETA in HAZOP, ISO 55000 določa zahteve za upravljanje sredstev). Vendar lahko ti prispevajo samo na podlagi dobrega poznavanja tveganj v zvezi z železnicami.

Če uporaba strukture na visoki ravni zagotavlja dosledno skladnost s standardi ISO za sisteme upravljanja, je treba poudariti, da so skupne varnostne metode, navedene zgoraj, predpisi, ki so namenjeni predvsem nacionalnim varnostnim organom ali agenciji pri oceni vlog za izdajo varnostnih spričeval ali varnostnih pooblastil. Ocene za enotna varnostna spričevala ali varnostna pooblastila bodo tako v nasprotju z zahtevami za sistem varnega upravljanja, ne pa tudi s strukturo ISO na visoki ravni. Drugače povedano, standardi ISO temeljijo na prostovoljni izdaji spričeval, vendar se v skladu z nekaterimi pravnimi okviri domneva, da so skladni z veljavnimi predpisi, ki urejajo določeno področje. Nobena določba ne določa, da so standardi ISO skladni z zahtevami iz [Direktive \(EU\) 2016/798](#) ali z [Uredbo \(EU\) 2018/762](#).

Določbe 4 do 10.2 iz direktiv ISO/IEC, del 1, in konsolidiranega dopolnila 2016, priloga SL, dodatek 2, so navedene ali prilagojene z dovoljenjem Mednarodne organizacije za standardizacijo (ISO). Za izvirnik glejte

izvirni dokument. Dokument je na voljo na [spletni strani centralnega sekretariata ISO](#). Avtorske pravice obdrži ISO.

0.6 Namen sistema varnega upravljanja

Namen sistema varnega upravljanja je, da organizacija na varen način upravlja tveganja v zvezi s svojimi poslovnimi cilji in izpolnjuje vse za njo veljavne obveznosti v zvezi z varnostjo.

Sprejete strukturiranega pristopa omogoča opredelitev nevarnosti in trajno upravljanje tveganj, povezanih z dejavnostmi organizacije, s ciljem preprečevanja nesreč. Pri tem pristopu se upoštevajo skupna tveganja na vmesnikih z drugimi aktivnimi udeleženci v železniškem sistemu (predvsem prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture in subjekti, ki so zadolženi za vzdrževanje, toda tudi kateri koli drugi aktivni udeleženci, ki imajo morebiten vpliv na varno obratovanje železniškega sistema, kot so proizvajalci, vzdrževalci, imetniki, izvajalci storitev, naročniki, prevozniki, pošiljatelji, prejemniki, nakladalci, razkladalci, centri za usposabljanje ter potniki in druge osebe v stiku z železniškim sistemom itd.). Z izvajanjem vseh ustreznih elementov sistema varnega upravljanja se lahko organizaciji zagotovi potrebno zaupanje, da upravlja in bo še naprej v vseh razmerah upravljala vsa tveganja v zvezi s svojimi dejavnostmi.

Zrele organizacije ugotavljajo, da se lahko učinkovito upravljanje tveganja doseže samo s postopkom, ki združuje tri kritične razsežnosti: tehnični element z orodjem in opremo, ki se uporabljajo, človeški element ključnega osebja z njegovimi izkušnjami, usposabljanjem in motivacijo ter organizacijski element, sestavljen iz postopkov in metod, ki opredeljujejo odnose med nalogami.

Ustrezen sistem varnega upravljanja zato uspešno nadzoruje in izboljšuje vse tri razsežnosti svojih ukrepov za upravljanje tveganj. Številne funkcije sistema varnega upravljanja železnic so zelo podobne upravljavski praksi, za katero se zavzemajo zagovorniki kakovosti, zdravja in varnosti pri delu, varstva okolja in poslovne odličnosti. Zato se lahko načela dobrega upravljanja lažje povežejo, kot je navedeno zgoraj, z uporabo skupnih varnostnih metod, ki temeljijo na strukturi ISO na visoki ravni, in morda ni potrebna popolna prenova organizacij, ki imajo te sisteme že vzpostavljene.

Ugotovljeno je bilo, da strukturirani sistemi upravljanja pomenijo dodano vrednost za poslovanje zaradi učinkovitega upravljanja vmesnikov. To pripomore k splošni uspešnosti, uvajanju obratovne učinkovitosti, krepitvi odnosov z izvajalci in podizvajalci, strankami in regulativnimi organi ter oblikovanju pozitivne kulture varnosti.

Prosilec mora svoj sistem varnega upravljanja zasnovati tako, da izpolnjuje zahteve iz člena 9 [Direktive \(EU\) 2016/798](#) in tako zagotoviti varno upravljanje svojih dejavnosti. V ta namen mora dokazati skladnost z zahtevami iz prilog I in II k [Uredbi \(EU\) 2018/762](#). Te zahteve so urejene tako, da se zagotovi popoln pregled sistema varnega upravljanja organizacije v skladu s ciklom načrtovanja, izvajanja, preverjanja in ukrepanja. Prosilec bo moral upoštevati vsako posamezno zahtevo in ustreznost vseh skupaj za oblikovanje usklajenega sistema varnega upravljanja, ki obvladuje zadevna tveganja.

0.7 Sistem varnega upravljanja in procesni pristop

Sistem varnega upravljanja povezuje različna področja dela, ki jih je treba združiti za vodenje varne in uspešne organizacije. Ti elementi vključujejo vzpostavljene mehanizme za skladnost z mednarodnimi in nacionalnimi predpisi in standardi, sektorskimi in poslovnimi zahtevami, rezultati ocene tveganja in dobro prakso pri vseh dejavnostih podjetja. Zato bi bilo treba sistem varnega upravljanja vključiti v poslovne procese organizacije in ne bi smel postati sistem na papirju, razvit posebej za to, da se dokaže skladnost z regulativnim okvirom. Sistem varnega upravljanja bi moral biti nabor ukrepov v neprestanem nadgrajevanju in se razvijati skladno z organizacijo, ki ji je namenjen. Za oblikovanje sistema varnega upravljanja mora organizacija poznati tveganja, ki jih mora upravljati, in pravni okvir, v katerem deluje, ter imeti jasno vizijo, kaj dejansko pomeni

uspešno poslovanje. Te smernice določajo elemente sistema varnega upravljanja, ki jih je treba izpolniti, da organ za ocenjevanje izda enotno varnostno spričevalo. Vendar je treba upoštevati, da je kakovost sistema varnega upravljanja več kot le vsota njegovih delov. Sistem varnega upravljanja mora delovati tudi kot skladna celota, v kateri skladnost vseh delov zagotavlja pravilno delovanje celotnega sistema.

Zahteve, po katerih se presoja sistema varnega upravljanja vrednoti, se lahko izpolnijo z dokumentiranim postopkom (ali procesom itd.), vendar je treba sistem varnega upravljanja vključiti tudi v različna poslovna področja organizacije. Nacionalni varnostni organ lahko na primer preveri, ali obstaja izjava o varnostni politiki, vendar mora preveriti tudi zavezanost organizacije njenemu izvajanju. Nacionalni varnostni organ to v praksi stori tako, da preveri, kako se sistem varnega upravljanja spremlja in pregleduje na ravni višjega vodstva, kako je v to vključeno osebje in kako se ga obvešča o rezultatih. Podobno organizacija morda nima posebnega postopka ali postopkov za upravljanje informacij v zvezi z varnostjo, vendar mora opisati, kako jih ustrezni deli poslovanja ustrezno upravljajo (npr. sporočanje informacij v zvezi z varnostjo strojevodji).

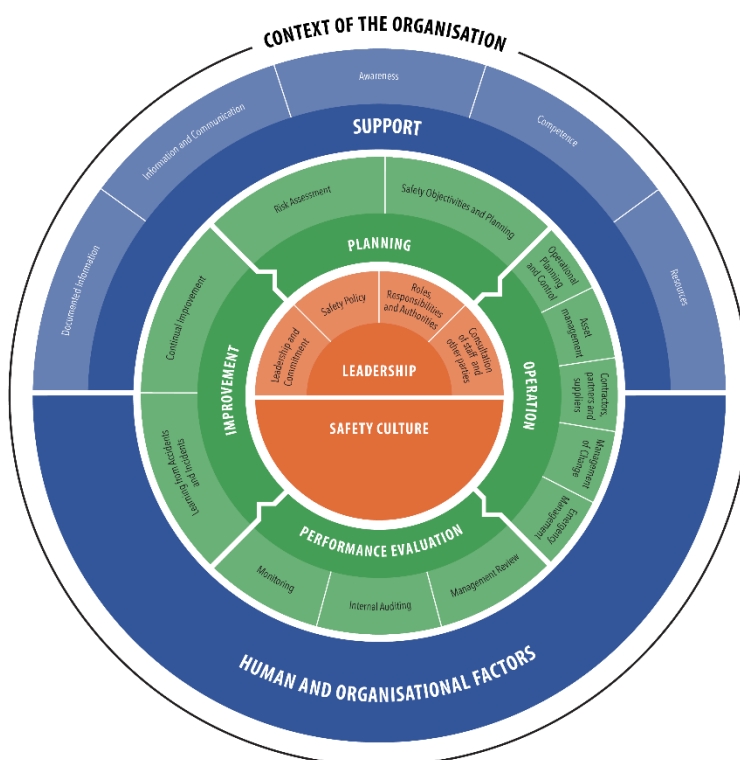
Pomembna sprememba v Prilogi I in Prilogi II k [Uredbi \(EU\) 2018/762](#) je uvedba procesnega pristopa. To spodbujajo tudi standardi ISO za sisteme upravljanja, kadar so različni postopki sistema upravljanja tesno povezani in njihovo usklajeno delovanje prispeva k doseganju ciljev organizacije. Priloga I in priloga II k [Uredbi \(EU\) 2018/762](#) opredeljujeta nekatere pomembne povezave med postopki za lažje razumevanje procesnega pristopa, kar pa ne pomeni, da obstajajo samo te povezave ali da jih je treba za namene skladnosti dokazati. Sposobnost, ki jo mora organizacija pokazati v zvezi z medsebojno povezanostjo postopkov svojega sistema upravljanja, je dober kazalnik, kako razume učinkovitost delovanja svojega sistema upravljanja.

Upoštevajo se lahko elementi sistema varnega upravljanja za izvajanje cikla načrtovanja, izvajanja, preverjanja in ukrepanja (glejte Slika 2). Koncept načrtovanja, izvajanja, preverjanja in ukrepanja izraža funkcionalne odnose med glavnimi elementi sistema varnega upravljanja:

- **načrtovanje:** opredelitev tveganj in priložnosti, vzpostavitev varnostnih ciljev ter opredelitev postopkov in ukrepov, potrebnih za doseganje rezultatov v skladu z varnostno politiko organizacije;
- **obratovanje:** načrtovani razvoj, izvajanje ter uporaba postopkov in ukrepov;
- **ocena uspešnosti:** spremljanje in ocenjevanje realizirane uspešnosti izvajanih postopkov in ukrepov glede na cilje in načrtovanje ter poročanje o rezultatih;
- **izboljšanje:** ukrepanje za nenehno izboljševanje sistema varnega upravljanja in uspešnosti na področju varnosti za doseganje predvidenih rezultatov.

Ta osrednji postopek načrtovanja, izvajanja, preverjanja in ukrepanja dopolnjujejo drugi elementi sistema varnega upravljanja:

- „**organizacijska zasnova**“, ki zagotavlja informacije za fazo načrtovanja;
- „**vodenje**“ kot gonilo cikla načrtovanja, izvajanja, preverjanja in ukrepanja;
- različne „**podporne funkcije**“, ki podpirajo vse elemente sistema varnega upravljanja.



Slika 2: Sistem varnega upravljanja v železniškem prometu

0.8 Sistem varnega upravljanja, človeški in organizacijski dejavniki ter kultura varnosti

Človeški in organizacijski dejavniki združujejo znanje s področja družbenih ved, kot so veda o upravljanju, psihologija, sociologija, oblikovanje in politologija, da se razširi obseg preučevanja in raziskovanja, hkrati pa upoštevajo organizacijski, institucionalni, kulturni ali politični dejavniki, ki prispevajo k varnosti. Po mnenju Mednarodnega združenja za ergonomijo je ergonomija (ali človeški dejavniki) veda, ki se ukvarja z razumevanjem vzajemnega delovanja med ljudmi in drugimi elementi sistema, ter stroka, ki uporablja teorijo, načela, podatke in druge metode načrtovanja za čim boljše počutje ljudi in splošno učinkovitost sistema (glejte tudi opredelitev v Prilogi 6).

Uvedba izraza „organizacijski“ poudarja pomen vseobsegajoče organizacijske ravni analize, ne le individualne, čeprav so organizacije očitno sestavljene iz posameznikov.

Raziskovanje človeških in organizacijskih dejavnikov je del procesa varnega upravljanja, (pozitivna) kultura varnosti pa del izida (ali rezultata) tega procesa.

Kultura varnosti je nabor vzorcev vedenja in razmišljanja glede upravljanja večjih tveganj, povezanih z njenimi dejavnostmi, ki prevladuje v organizaciji. To seveda pomeni, da so lahko v organizaciji različne kulture, ki temeljijo na primer na delovnem mestu, geografskem območju ali drugih skupnih vrednotah. Kultura varnosti kot taka se gradi vsakodnevno z interakcijami med aktivnimi udeleženci v okviru organizacije, ki se mora prilagoditi svojemu okolju (glejte tudi opredelitev v Prilogi 6).

Glede na zapisano je neposredni način za opis kulture varnosti pregled dejavnikov, ki prispevajo k vedenju. Sistem varnega upravljanja zagotavlja temelj: organizacija bo z opredelitvijo predvidenih delovnih pogojev in

pričakovanega rezultata opredelila prednostni način dela in tehnična sredstva za podporo dejavnosti. Organizacija bo za varno opravljanje nalog predvidela neugodne razmere ter spoštovala pravila in uporabljala sredstva za njihovo obravnavanje. Poleg tega obstaja „človeški del“ organizacije: lastnosti, občutki, pomeni in odnosi, ki pogojujejo vzorce odnosov med posamezniki v organizaciji tako, da vplivajo na način njihovega razmišljanja in delovanja. Ta kulturna stran se nanaša predvsem na „nepisana pravila, ki usmerjajo vedenje in odločitve skupine ljudi“. Strukturni in kulturni del organizacije skupaj spodbujata (ali zavirata) organizacijsko uspešnost.

Vendar obstaja veliko tveganje, da je preveč birokratski pristop k varnemu upravljanju v nasprotju z izvedbeno realnostjo, posledica pa je sistem varnega upravljanja, ki živi svoje življenje, tako se na primer vsa prizadevanja usmerijo v oblikovanje, ohranjanje in celo dokazovanje obstoja dokumentiranega sistema, pri tem pa se prezre izvajalski prispevek, ki je potreben za dejansko predvideno delovanje, in nastaja veliko neskladje med „predvidenim delom“ in „opravljenim delom“.

Na drugi strani obstaja možnost uporabe sistema varnega upravljanja kot instrumenta za pozitivno vplivanje na kulturo varnosti organizacije ter vplivanje na fizično okolje in tudi vedenje zaposlenih na način, ki promovira in spodbuja varnost. Ujemanje strukturnega in kulturnega dela organizacije je tisto, ki nazadnje ustvari varnost. Tu bi morali imeti človeški in organizacijski dejavniki pomembno vlogo. Da bi organizacija ljudem pomagala pri izvajanju njihovih nalog, mora razumeti, kako ljudje (s svojimi zmožnostmi in omejitvami) uporabljajo sredstva (npr. opremo v strojevodjevi kabini ali kakršen koli vmesnik med človekom in strojem) in specifikacije za reševanje problemov, in to znanje upoštevati pri oblikovanju delovnega okolja. Enako velja za pravila in predpise: dokler se delavcev, ki jih izvajajo, ne upošteva pri oblikovanju delovnih postopkov, jih bodo prisiljeni kršiti, da bi opravili delo, kadar koli se pojavijo protislovja ali nasprotja.

Agencija je skupaj s predstavniki sektorja razvila [Model kulture varnosti v evropskem železniškem prometu \(ERSCM\)](#), ki je prikazan v Prilogi 4 (prevodi smernic o ERSCM so na voljo v vseh jezikih EU na spletni strani Agencije Evropske unije za železnice, povezava do njih pa je na voljo v prilogi 4). V tem dokumentu so ustrezno razloženi človeški in organizacijski dejavniki ter osnovne značilnosti, za katere je znano, da prispevajo k pozitivni kulturi varnosti. Poleg tega so v Prilogi 4 in Prilogi 5 bralcu na voljo še druge koristne informacije za razvoj strategije organizacije. Bralce opozarjamo, da lahko svoje pravne obveznosti neovirano podprejo s svojimi modeli kulture varnosti.

0.9 Podporna dokazila in dokumentirane informacije

V tem dokumentu so navedena nekatera dokazila, ki jih mora prosilec (tj. prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture) zagotoviti v vlogi za varnostno spričevalo ali varnostno pooblastilo, pri tem pa iz prej navedenih razlogov ni izrecno navedeno, kaj bi bilo treba zagotoviti. Za vsako zahtevo je navedenih nekaj dokazil, ki bi jih moral zagotoviti prosilec, skupaj z ustreznim sklicevanjem na zadevno zahtevo. Nato je navedenih nekaj primerov, kako bi bila lahko ta dokazila videti v praksi. Zavedati se je treba, da so primeri navedeni kot pomoč pri razumevanju in niso niti edini način za dokazovanje skladnosti niti izčrpan seznam možnih alternativ. Poleg tega je treba razumeti, da prosilec v svoji vlogi opisuje, kako izpolnjuje posamezne zahteve. Ocenjevalec ali prosilec lahko zahteva ali kot dokazilo predloži predlagano vrsto informacij, da pojasni ali poudari, kako jih izpolnjuje. Za prosilca in ocenjevalca je najpomembnejša točka pri vsaki zahtevi, da se prepriča, da so navedbe v zvezi s skladnostjo povezane s sklicevanji, ki pojasnjujejo, kje je mogoče najti dodatna dokazila, ki podpirajo navedeno. V razdelku s primeri za posamezne zahteve je navedeno, kako naj bi bilo videti to referenčno gradivo.

Za tem razdelkom so navedena sklicevanja, ki bi morala biti prosilcem v pomoč pri pripravi vloge. V zadnjem razdelku posameznih elementov je navedena potrebna povezava z nadzorom. Tu so navedena vprašanja, ki bi jih ocenjevalec morda želel poudariti skupinam za nadzor nacionalnega varnostnega organa kot področja interesa, ki se lahko uporabljajo za preskušanje celovitosti sistema varnega upravljanja.

Tako kot pristop, ki ga določajo standardi ISO za sisteme upravljanja, Priloga I in Priloga II k Uredbi (EU) 2018/762 nista zavezujoči, razen v posebnih primerih, glede narave dokazil (npr. postopka), ki se pričakujejo od prosilca. Namen prožnosti, ki se dopušča prosilcu, je organizaciji omogočiti, da svoje ureditve sistema varnega upravljanja navede na način, ki izraža naravo poslovanja in je sorazmeren z njegovim obsegom. Poleg tega bo prožnost pripomogla k premiku od preskušanja skladnosti na papirju k ocenjevanju razvijajočega se sistema, ki ustrezno odraža ureditve varnega upravljanja pri poslovanju, kakršne so v praksi.

Izraz „dokumentirane informacije“ je bil uveden kot del strukture ISO na visoki ravni in splošnih pogojev za standarde sistemov upravljanja. Opredelitev pojma „dokumentirane informacije“ je na voljo v *določbi 3.8 standarda ISO 9000*. Dokumentirane informacije se lahko uporabljajo za prenos sporočila, predložitev dokazil o tem, da so bile načrtovane dejavnosti tudi dejansko izvedene, ali izmenjavo znanja. Dokumentirane informacije med drugim vključujejo dokumente in evidence, kot so postopki, zapisniki sestankov, poročila, uradna obvestila o ciljih, rezultatih, dogovorih, pogodbah itd. Dodatna pojasnila so na voljo v *Smernicah o zahtevah za dokumentirane informacije iz standarda ISO 9001:2015* na [spletnem mestu ISO](#).

Izraz „postopek“ ne pomeni, da obstaja samostojni dokument, ki izključno in obsežno zajema upravljanje vsakega posameznega elementa sistema varnega upravljanja ali zahteva pripravo posebnega nabora novih dokumentov. Sklicevanje na postopek v tem dokumentu pomeni dokumentirane informacije (npr. dokumente v papirni obliki), ki določajo proces, ki ga je treba uporabiti. Sklicevanje na proces pomeni sredstva za izpolnitev naloge ali dosego cilja, ki je lahko določen v postopku.

0.10 Navzkrižno sklicevanje na druge predpise EU in pravne zahteve, ki se uporabljajo

Sklicevanja na druge predpise EU krepijo skladnost med različnimi pravnimi besedili in hkrati priznavajo povezavo med njimi. Ureditve sistema varnega upravljanja bi morale biti vedno skladne z veljavnim pravnim besedilom, če ni navedeno drugače (npr. posebne prehodne določbe, poznejša uporaba). Kadar se razveljavi uredba EU, se običajno vsa sklicevanja razlagajo kot sklicevanja na novo uredbo (če je tako navedeno).

Vsi prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture morajo izpolnjevati raznovrstne pravne obveznosti, ki presegajo tiste, ki obravnavajo samo varnostne zadeve. Nekatere izmed teh drugih obveznosti bodo neposredno ali posredno vplivale na to, kako organizacija obravnava svoje dolžnosti v zvezi z varnostjo v svojem sistemu varnega upravljanja, na primer skladnost z zakonodajo, ki izhaja iz [Direktive \(EU\) 2016/797](#) (direktiva o interoperabilnosti), ali pomen storitev, ki jih upravljavci infrastrukture zagotavljajo za varnost prevoznikom v železniškem prometu v okviru [Direktive \(EU\) 2012/34](#). Zato mora biti sistem varnega upravljanja, ki ga uporabljajo prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture za obravnavanje tveganj v zvezi z varnostjo, organiziran, da po potrebi zagotovi skladnost s tovrstnimi drugimi pravnimi obveznostmi.

Ustvarjamo boljši železniški
sistem
v službi družbe.

Vsebina

0	Uvod	2
0.1	Namen smernic	2
0.2	Komu so te smernice namenjene?.....	2
0.3	Področje uporabe.....	3
0.4	Struktura smernic.....	3
0.5	Direktive ISO/IEC, del 1, in konsolidirano dopolnilo ISO	5
0.6	Namen sistema varnega upravljanja.....	6
0.7	Sistem varnega upravljanja in procesni pristop	6
0.8	Sistem varnega upravljanja, človeški in organizacijski dejavniki ter kultura varnosti	8
0.9	Podporna dokazila in dokumentirane informacije.....	9
0.10	Navzkrižno sklicevanje na druge predpise EU in pravne zahteve, ki se uporabljajo.....	10
1	Organizacijska zasnova.....	16
1.1	Regulativna zahteva	16
1.2	Namen	16
1.3	Pojasnila	16
1.4	Dokazila	18
1.5	Primeri dokazil.....	19
1.6	Sklicevanja in standardi.....	20
1.7	Vprašanja nadzora.....	20
2	Vodenje	21
2.1	Vodenje in zavezanost	21
2.1.1	Regulativna zahteva	21
2.1.2	Namen	21
2.1.3	Pojasnila	22
2.1.4	Dokazila	22
2.1.5	Primeri dokazil.....	23
2.1.6	Sklicevanja in standardi.....	23
2.1.7	Vprašanja nadzora.....	24
2.2	Varnostna politika	25
2.2.1	Regulativna zahteva	25
2.2.2	Namen	25
2.2.3	Pojasnila	25
2.2.4	Dokazila	25
2.2.5	Primeri dokazil.....	26
2.2.6	Vprašanja nadzora.....	26

2.3	Organizacijske vloge, odgovornosti in pristojnosti	27
2.3.1	Regulativna zahteva	27
2.3.2	Namen	27
2.3.3	Pojasnila	27
2.3.4	Dokazila	28
2.3.5	Primeri dokazil.....	29
2.3.6	Sklicevanja in standardi.....	29
2.3.7	Vprašanja nadzora.....	29
2.4	Posvetovanje z osebjem in drugimi stranmi	30
2.4.1	Regulativna zahteva	30
2.4.2	Namen	30
2.4.3	Pojasnila	30
2.4.4	Dokazila	31
2.4.5	Primeri dokazil.....	31
2.4.6	Vprašanja nadzora.....	31
3	Načrtovanje.....	32
3.1	Ukrepi za obravnavo tveganj	32
3.1.1	Regulativna zahteva	32
3.1.2	Namen	32
3.1.3	Pojasnila	33
3.1.4	Dokazila	35
3.1.5	Primeri dokazil.....	35
3.1.6	Sklicevanja in standardi.....	36
3.1.7	Vprašanja nadzora.....	37
3.2	Varnostni cilji in načrtovanje.....	38
3.2.1	Regulativna zahteva	38
3.2.2	Namen	38
3.2.3	Pojasnila	38
3.2.4	Dokazila	39
3.2.5	Primeri dokazil.....	39
3.2.6	Vprašanja nadzora.....	40
4	Podpora	41
4.1	Viri	41
4.1.1	Regulativna zahteva	41
4.1.2	Namen	41
4.1.3	Pojasnila	41
4.1.4	Dokazila	41
4.1.5	Primeri dokazil.....	41
4.1.6	Vprašanja nadzora.....	42
4.2	Usposobljenost.....	43
4.2.1	Regulativna zahteva	43
4.2.2	Namen	43
4.2.3	Pojasnila	44
4.2.4	Dokazila	44

4.2.5	Primeri dokazil.....	45
4.2.6	Sklicevanja in standardi.....	46
4.2.7	Vprašanja nadzora.....	47
4.3	Ozaveščenost	48
4.3.1	Regulativna zahteva	48
4.3.2	Namen	48
4.3.3	Pojasnila	48
4.3.4	Dokazila	48
4.3.5	Primeri dokazil.....	48
4.3.6	Vprašanja nadzora.....	49
4.4	Informacijske in komunikacijske dejavnosti	50
4.4.1	Regulativna zahteva	50
4.4.2	Namen	50
4.4.3	Pojasnila	50
4.4.4	Dokazila	51
4.4.5	Primeri dokazil.....	51
4.4.6	Vprašanja nadzora.....	53
4.5	Dokumentirane informacije	54
4.5.1	Regulativna zahteva	54
4.5.2	Namen	55
4.5.3	Pojasnila	55
4.5.4	Dokazila	56
4.5.5	Primeri dokazil.....	56
4.5.6	Sklicevanja in standardi.....	58
4.5.7	Vprašanja nadzora.....	58
4.6	Integracija človeških in organizacijskih dejavnikov	59
4.6.1	Regulativna zahteva	59
4.6.2	Namen	59
4.6.3	Pojasnila	59
4.6.4	Dokazila	59
4.6.5	Primeri dokazil.....	60
4.6.6	Sklicevanja in standardi.....	61
4.6.7	Vprašanja nadzora.....	61
5	Obratovanje	63
5.1	Načrtovanje in nadzor obratovanja	63
5.1.1	Regulativna zahteva	63
5.1.2	Namen	64
5.1.3	Pojasnila	65
5.1.4	Dokazila	67
5.1.5	Primeri dokazil.....	67
5.1.6	Sklicevanja in standardi.....	69
5.1.7	Vprašanja nadzora.....	69
5.2	Upravljanje sredstev	70
5.2.1	Regulativna zahteva	70

5.2.2	Namen.....	70
5.2.3	Pojasnila.....	71
5.2.4	Dokazila.....	73
5.2.5	Primeri dokazil.....	74
5.2.6	Sklicevanja in standardi.....	79
5.2.7	Vprašanja nadzora.....	79
5.3	Izvajalci, partnerji in dobavitelji.....	80
5.3.1	Regulativna zahteva.....	80
5.3.2	Namen.....	80
5.3.3	Pojasnila.....	81
5.3.4	Dokazila.....	81
5.3.5	Primeri dokazil.....	81
5.3.6	Vprašanja nadzora.....	82
5.4	Upravljanje sprememb.....	83
5.4.1	Regulativna zahteva.....	83
5.4.2	Namen.....	83
5.4.3	Pojasnila.....	83
5.4.4	Dokazila.....	83
5.4.5	Primeri dokazil.....	84
5.4.6	Vprašanja nadzora.....	84
5.5	Ravnanje v izrednih razmerah.....	86
5.5.1	Regulativna zahteva.....	86
5.5.2	Namen.....	86
5.5.3	Pojasnila.....	87
5.5.4	Dokazila.....	87
5.5.5	Primeri dokazil.....	88
5.5.6	Vprašanja nadzora.....	89
6	Ocena uspešnosti.....	90
6.1	Spremljanje.....	90
6.1.1	Regulativna zahteva.....	90
6.1.2	Namen.....	90
6.1.3	Pojasnila.....	90
6.1.4	Dokazila.....	91
6.1.5	Primeri dokazil.....	91
6.1.6	Sklicevanja in standardi.....	92
6.1.7	Vprašanja nadzora.....	92
6.2	Notranja presoja.....	93
6.2.1	Regulativna zahteva.....	93
6.2.2	Namen.....	93
6.2.3	Pojasnila.....	93
6.2.4	Dokazila.....	93
6.2.5	Primeri dokazil.....	94
6.2.6	Sklicevanja in standardi.....	94
6.2.7	Vprašanja nadzora.....	94

6.3	Vodstveni pregled	95
6.3.1	Regulativna zahteva	95
6.3.2	Namen	95
6.3.3	Dokazila	95
6.3.4	Primeri dokazil.....	96
6.3.5	Vprašanja nadzora.....	96
7	Izboljšave.....	97
7.1	Izsledki iz nesreč in incidentov	97
7.1.1	Regulativna zahteva	97
7.1.2	Namen	97
7.1.3	Pojasnila	97
7.1.4	Dokazila	98
7.1.5	Primeri dokazil.....	98
7.1.6	Sklicevanja in standardi.....	99
7.1.7	Vprašanja nadzora.....	100
7.2	Stalno izboljševanje.....	101
7.2.1	Regulativna zahteva	101
7.2.2	Namen	101
7.2.3	Pojasnila	101
7.2.4	Dokazila	103
7.2.5	Primeri dokazil.....	103
7.2.6	Vprašanja nadzora.....	104
Priloga 1 – Korelacijske tabele.....		105
Priloga 2 – Vzajemno priznavanje pooblastil, odobritev ali spričeval proizvodov ali storitev, izdanih v skladu z zakonodajo EU.....		113
Priloga 3 – Dejavnosti na stranskih tirih, pogodbeni dogovori in partnerstva.....		117
Priloga 4 – Kultura varnosti		121
Priloga 5 – Človeški in organizacijski dejavniki		127
Priloga 6 – Opredelitev pojmov		130

Ustvarjamo boljši železniški
sistem
v službi družbe.

1 Organizacijska zasnova

1.1 Reglativna zahteva

1.1 Organizacija:

- (a) opiše vrsto, **značaj**, velikost in področje delovanja;
- (b) opredeli resna tveganja za varnost, ki izvirajo iz obratovanja železnic bodisi s strani organizacije same bodisi s strani izvajalcev, partnerjev ali dobaviteljev pod njenim nadzorom;
- (c) opredeli zainteresirane strani (npr. regulativna telesa, organe, **prevoznike v železniškem prometu**, upravljavce infrastrukture, izvajalce, dobavitelje, partnerje), vključno s tistimi izven železniškega sistema in pomembnimi za sistem varnega upravljanja;
- (d) opredeli in pri zainteresiranih straneh iz točke (c) ohranja pravne in druge zahteve, povezane z varnostjo;
- (e) zagotovi, da se zahteve iz točke (d) upoštevajo pri razvoju, izvajanju in vzdrževanju sistema varnega upravljanja;
- (f) opiše obseg sistema varnega upravljanja in navede, kateri del poslovanja je vanj vključen ali ne, ter pri tem upošteva zahteve iz točke (d).

1.2 Za namene te priloge se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (a) „**značaj**“ v povezavi z obratovanjem železnic s strani upravljavcev infrastrukture pomeni opredelitev obsega obratovanja, vključno z načrtovanjem in izgradnjo infrastrukture, vzdrževanjem infrastrukture, načrtovanjem prometa, upravljanjem in nadzorovanjem prometa, ter uporabe železniške infrastrukture, vključno s progami za konvencionalne in/ali visoke hitrosti, prevozom potnikov in/ali blaga;
- (b) „**velikost**“ v povezavi z obratovanjem železnic s strani upravljavcev infrastrukture pomeni velikost na podlagi dolžine prog in ocenjene velikosti upravljavca infrastrukture v smislu števila zaposlenih, ki delajo v železniškem sektorju.

1.2 Namen

Prosilec bi moral organu čim natančneje dokazati, da njegov sistem varnega upravljanja zajema njegovo celotno obratovanje. Organ za ocenjevanje bi moral jasno prepoznati naravo obratovanja in kako se obratovanje upravlja s sistemom varnega upravljanja. Prosilec bi moral pokazati, da dobro razume svoje odnose z zainteresiranimi stranmi in resna tveganja, s katerimi se srečuje, koga to zadeva in kako se te zadeve obravnavajo v okviru sistema varnega upravljanja.

1.3 Pojasnila

Kadar se zahteve iz točke 1.1 zgoraj navedenega pravnega besedila nanašajo na upravljavce infrastrukture, se „vrsta“ nadomesti z „značajem“, „področje“ pa se črta.

Cilj zahteve „organizacija“, njena organizacijska zasnova in obseg sistema varnega upravljanja **(1.1)** je boljše razumevanje poslovanja organizacije, pričakovani deležnikov in okolja, v katerem obratuje organizacija, z vidika ocenjevalca. Narava organizacije je izhodiščna točka ocenjevanja; ta informacija na začetku vloge bo prosilcu omogočila, da opiše, kaj dela in kakšna je struktura organizacije, to pa bo ocenjevalcu omogočilo, da se odloči, kako bo načrtoval oceno. Če je organizacija na primer centralizirana ali če opravlja različne dejavnosti z veliko lokalno samostojnostjo pri načrtovanju in organizaciji dejavnosti ali če organizacija zaposluje več ali manj izvajalcev, bo obstajalo ustrezno pričakovanje, da sta organizacija in sistem varnega upravljanja prosilca strukturirana tako, da obravnavata s tem povezana vprašanja. Organizacija bi morala jasno razložiti, kdo so njeni izvajalci, na kakšen način jih spremlja (glejte tudi razdelek 6.1) in kako prosilec upravlja odgovornosti za različne vidike dejavnosti. Moralo bi biti tudi jasno, kje je odgovornost med sistemom varnega upravljanja prosilca in sistemi katere koli druge organizacije, s katero obstajajo vmesniki. Pojasnilo splošne organizacijske zasnove lahko nakazuje tudi, kako se upravljajo človeški in organizacijski dejavniki. Struktura, določena v določbi 4 strukture ISO na visoki ravni, lahko pripomore k razumevanju pripravljalnega dela, ki je potrebno pred vzpostavitvijo sistema varnega upravljanja. Ocenjevalec lahko ustrezno oceno pripravi le, če razume obseg dejavnosti.

Vrsta dejavnosti **(1.1(a))** na v skladu z opredelitvijo zajema prevoz potnikov (s prevozom visokih hitrosti ali brez njega) in blaga (z nevarnim blagom ali brez njega) ter ranžiranje. Vključuje lahko tudi druge posebne vrste dejavnosti, kot so preskušanje vozil, upravljanje vozil za vzdrževanje železniške infrastrukture, dejavnosti na zasebnih stranskih tirih. Več informacij o vrsti ter velikosti in področju delovanja je na voljo v *Smernicah agencije za oddajo vlog za izdajo enotnih varnostnih spričeval*. Dodatne informacije o dejavnostih na stranskih tirih so na voljo v Priloga 3.

Za upravljavca infrastrukture značaj in velikost (1.2) pomenita naravo poslovanja ter njegov geografski obseg in kompleksnost. Značaj se nanaša na vrsto infrastrukture, ki se uporablja, na to, kako sodobna je, in na vprašanje, ali gre za infrastrukturo za visoke ali konvencionalne hitrosti ali oboje, velikost pa se nanaša na vrsto poslovanja, ki se izvaja.

Opredelitev resnih tveganj v tem primeru pomeni, da bi moral prosilec izkazati, da se na podlagi analiz tveganj zaveda najpomembnejših tveganj, s katerimi se srečuje. Opredelitev resnih tveganj pomeni tudi, da je prosilec vzpostavil sistem upravljanja tveganj (ali se pripravlja na njegovo vzpostavitev), in na podlagi tega lahko:

- *analizira nevarne dogodke in oceni tveganja,*
- *opazi najpomembnejša tveganja (v smislu posledic in pogostosti) in*
- *prednostno obravnava ukrepe, namenjene preprečevanju nesreč **(1.1(b))**.*

To pomaga določiti organizacijsko zasnovo in organu za ocenjevanje nakazuje prosilčevo razumevanje okolja, v katerem deluje. Dejavnosti drugih aktivnih udeležencev ali strani izven železniškega sistema (1.1(c)) lahko vplivajo na varnost dejavnosti, zato je treba tudi te upoštevati v oceni tveganja. Dodatne informacije o pogodbah in partnerstvih so na voljo v Priloga 3.

Prosilec bi moral zagotoviti tudi dovolj informacij, da lahko organ za izdajo varnostnih spričeval razume, kakšno dejavnost izvaja družba in kje; na primer tovor, ki ga bo družba prevažala, npr. les, zabojniki, kombinirani prevoz, polprikloniki na žepastih vagonih, blago v vagonih ali na odprtih vagonih itd., in na katerih progah. Za različne vrste blaga bo družba morda morala imeti različne postopke upravljanja, navedene v sistemu varnega upravljanja (nakladanje, usposabljanje itd.)

V organizacijski zasnovi je treba opisati tudi, kako prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture načrtuje vzdrževanje vseh vozil, ki jih bo uporabljal. Ali bo organizacija na primer uporabljala subjekt, zadolžen za vzdrževanje, ki ima spričevalo, ali želi organizacija sama postati subjekt, zadolžen za vzdrževanje, in vzdrževati vozila izključno za svoje delovanje ter sama izpolnjevati ustrezne zahteve za subjekt, zadolžen za vzdrževanje (glejte Prilogo II k [Uredbi \(EU\) 2019/779](#) in z njo povezane smernice), v okviru sistema varnega upravljanja. Prosilec mora navesti odnos med različnimi pogodbenimi strankami za vzdrževanje; navesti je treba na primer, če prevoznik v železniškem prometu najame vozila, ki jih vzdržuje

subjekt tretje osebe, zadolžen za vzdrževanje. Dodatne informacije o upravljanju dejavnosti vzdrževanja so na voljo v smernicah agencije ERA za subjekte, zadolžene za vzdrževanje.

Opredelitev veljavnih zahtev, povezanih z varnostjo **(1.1(d))**, zajema vse od veljavnih predpisov EU (npr. ustrezne skupne varnostne metode za sisteme varnega upravljanja in zlasti njihovi Prilogo I in Prilogo II, skupne varnostne metode za ovrednotenje in oceno tveganja, skupne varnostne metode za spremljanje, ustrezne tehnične specifikacije za interoperabilnost, izvedbeni akt o praktičnih ureditvah za izdajanje varnostnih spričeval in po potrebi izvedbeni akt o praktičnih ureditvah za dovoljenja za železniška vozila ter uredba o subjektih, zadolženih za vzdrževanje) in nacionalne zakonodaje (npr. priglašeni nacionalni predpisi, nacionalno pravo) do vseh drugih zahtev, ki jih organizacija prostovoljno izpolnjuje (npr. predpisi na ravni sektorja ali panoge za obratovanje vlakov ali sistem upravljanja in tehnični standardi, kot so ISO, CEN/CENELEC, UIC).

Organizacija v tem razdelku opredeli pravne določbe, ki jih mora izpolnjevati, skupaj s sektorskimi in drugimi zahtevami, ki jih mora upoštevati za varno obratovanje vlakov. V različnih državah članicah so lahko zahteve različne in sistem varnega upravljanja mora biti sposoben obvladovati morebitna nasprotja med temi zahtevami in pravnim okvirom. Dodatne informacije, ki so pomembne za te zahteve, so na voljo v dokumentih, kot so programi omrežja.

Če namerava prevoznik v železniškem prometu prevažati nevarno blago ali upravljavec infrastrukture dovoliti prevoz nevarnega blaga na svoji infrastrukturi, morata oba izpolnjevati posebne zahteve iz uredbe o mednarodnem prevozu nevarnega blaga (RID) in vse veljavne nacionalne predpise. Za mednarodni prevoz nevarnega blaga obstajajo posebne zahteve za usposabljanje osebja, ki sodeluje pri prevozu nevarnega blaga, kot je varnostni svetovalci, in tudi na primer zahteve za načrte ukrepanja ob nesrečah, ki morajo biti vključeni v sistem varnega upravljanja (glejte tudi UIC – IRS 40471-3).

Za namene tega dokumenta imajo izrazi „osebje“, „zaposleni“ in „delavci“ enak pomen ter pomenijo osebe, ki delajo pod neposrednim nadzorom organizacije prosilca.

1.4 Dokazila

- *Za prevoznike v železniškem prometu: informacije o naravi dejavnosti, npr. potniški in/ali tovorni promet, prevoz nevarnega blaga, geografska pokritost (z vključitvijo zemljevida ali načrta prog) in obseg dejavnosti, uporaba podizvajalcev, partnerstva z drugimi operaterji (ime), različni vključeni aktivni udeleženci (ime in vrsta udeleženca), izbira subjekta, zadolženega za vzdrževanje, ki mu je bilo izdano spričevalo, skupaj s kopijo veljavnega spričevala. Opredeliti bi moral tudi vrste voznega parka, število neposredno vključenega osebja in navesti, od kod je najeto dodatno osebje, v primeru vloge za podaljšanje spričevala pa navesti tudi vse spremembe od zadnje presoje **(1.1(a))**;*
- *za upravljavce infrastrukture: informacije o naravi dejavnosti, ki jih zagotavljajo, npr. tovorni in/ali potniški promet, ranžiranje ali druge pomožne storitve (kot je navedeno v Prilogi II k Direktivi 2012/34/EU), in ki vplivajo na varnost v železniškem prometu, geografski pokritosti (z vključitvijo zemljevida ali načrta prog) ter o obsegu dejavnosti prevoznikov v železniškem prometu, ki potekajo v omrežju. Upravljavec infrastrukture bi moral vključiti tudi informacije o podizvajalcih, ki jih uporablja (ime), partnerstvu z drugimi operaterji (ime), različnih aktivnih udeležencih, ki jih vključuje (ime in vrsta), izbiri subjekta, zadolženega za vzdrževanje, ki mu je bilo izdano spričevalo, skupaj s kopijo veljavnega spričevala. Navesti bi moral tudi informacije o voznem parku (tudi naprave za vzdrževanje ali merjenje infrastrukture), ki ga morda uporablja, in navesti število svojih zaposlenih; v primeru podaljšanja spričevala pa tudi vse kadrovske spremembe od zadnje presoje **(1.1(a))**;*
- *prošilec mora navesti, katera so najresnejša tveganja za varnost, ki vplivajo na njegovo poslovanje **(1.1(b))**;*
- *prošilec za izdajo varnostnega spričevala ali varnostnega pooblastila mora navesti, kako je opredelil ustrezne regulativne zahteve, npr. zahteve za ocenjevanje skupnih varnostnih metod, tehnične specifikacije za interoperabilnost, zlasti tiste, ki zadevajo podsistem za vodenje in upravljanje prometa*

(TSI OPE), veljavne nacionalne predpise in druge zahteve (predpisi na ravni sektorja, drugi predpisi), ki jih mora upoštevati za varno vožnjo vlakov, ter tudi, kako zagotavlja skladnost z njimi (proces sistema varnega upravljanja, ki podpirajo skladnost) **(1.1 (c)-(d))**;

- *prosilec mora opredeliti zainteresirane strani, ki so pomembne za uspešno izvajanje njegovega sistema varnega upravljanja (tj. ali njihove dejavnosti vplivajo ali bi lahko vplivale na sistem varnega upravljanja, npr. izvajalci ali partnerji), in pri tem navesti, zakaj so potrebne za uspešno delovanje sistema varnega upravljanja **(1.1 (c) (d))**;*
- *za prevoznike v železniškem prometu in upravljavce infrastrukture: prosilec mora navesti, kje v njegovi dokumentaciji o sistemu varnega upravljanja so izpolnjene posamezne zahteve za sistem varnega upravljanja, vključno z ustreznimi zahtevami veljavnih tehničnih specifikacij za interoperabilnost, zlasti za podsistem za vodenje in upravljanje prometa (TSI OPE), ter upoštevani ustrezni priglašeni nacionalni predpisi in druge zahteve **(1.1(e))**;*
- *prosilec mora zagotoviti informacije o obsegu sistema varnega upravljanja (vključno z informacijami o razmejitvah z drugimi deli poslovanja, kot je vzdrževanje vozil) **(1.1(f))**.*

1.5 Primeri dokazil

Zemljevid geografskega območja obratovanja. Informacije o voznem parku z dovoljenjem za obratovanje (po potrebi tudi o predlaganem voznem parku, ki ga namerava uporabljati v času veljavnosti spričevala ali pooblastila, in vseh omejitvah področja uporabe). Vključene so informacije o vrsti storitev, ki jih namerava izvajati (potniški in/ali tovorni promet).

Če je prosilec upravljavec infrastrukture, lahko te informacije zagotovi na primer s sklicevanjem na:

- *informacije v registru infrastrukture, vzpostavljenem v skladu z [Direktivo \(EU\) 2016/797](#) (člen 49);*
- *vsebinsko programa omrežja (zlasti v razdelku I), vzpostavljenega v skladu z [Direktivo 2012/34/EU](#), in*
- *navodila o poti, pripravljena v skladu z [Uredbo \(EU\) 2019/773](#) (podsistem za vodenje in upravljanje prometa (TSI OPE)).*

Informacije, ki se predložijo za pridobitev varnostnega pooblastila ali varnostnega spričevala, morajo biti ustrezno evidentirane in dovolj dokumentirane, da dokazujejo skladnost z ustrežno zakonodajo EU.

Navedba sedanjega in predvidenega osebja v času trajanja enotnega varnostnega spričevala, če je to znano.

Prevoznik v železniškem prometu zagotovi informacije o operativnih vmesnikih, ki jih ima, tudi z upravljavcem ali upravljavci infrastrukture, drugimi prevozniki v železniškem prometu, izvajalci in službami za ukrepanje v izrednih razmerah. Te informacije vključujejo vse specifične zahteve upravljavcev infrastrukture, ki vplivajo na sistem varnega upravljanja prevoznika v železniškem prometu.

Za prevoznike v železniškem prometu bi se lahko za pojasnilo, kako upoštevajo predpise in druge ustrezne zahteve, uporabila tudi preglednica preslikav, predložena prek točke „vse na enem mestu“ v okviru vloge za varnostno spričevalo.

Podobno bi moral upravljavec infrastrukture predložiti podobni seznam tistih, s katerimi ima obratovalne vmesnike, kot so prevozniki v železniškem prometu, ki obratujejo na nadzorovani infrastrukturi, njegovi izvajalci, sosednji upravljavci infrastrukture, gradbišča, lokalni organi (za cestne vmesnike) in službe za ukrepanje ob nesrečah.

Informacije o pravnih določbah (nacionalnih in evropskih), ki jih bo izpolnjeval.

Opis (skupaj z organigramom), ki opredeljuje strukturo in upravljanje sistema varnega upravljanja znotraj organizacije ter zajema povezave na različne dele sistema varnega upravljanja, kjer so na voljo podrobnejše informacije, kot so predpisi o obratovanju.

Novejši izvod letnega poročila, v katerem so podrobno opisana najresnejša tveganja, ki jih obravnava organizacija, in cilji za njihovo upravljanje, metodologija, ki se uporablja za njihovo oceno, in način prednostne razvrstitve.

Navedbo, ali uporablja subjekt, zadolžen za vzdrževanje, ki ima spričevalo, ali pa vzdržuje vozila izključno za svoje delovanje.

Pregled postopka vzdrževanja ter vrste in ravni opravljenega vzdrževanja.

Upoštevanje človeških in organizacijskih dejavnikov ter izboljšanje kulture varnosti bosta pozitivno vplivala na skladnost z ustrežno zahtevo iz sistema varnega upravljanja, dokazila o tem pa bodo na voljo v:

Registru tveganj ali pregledu, v katerem so dokumentirani scenariji tveganja za varnost obratovanja, vključno z upoštevanjem človeških in organizacijskih dejavnikov:

- *posamezniki (npr. človeška napaka);*
- *delovno mesto (npr. fizično okolje, kot so hrup, tema, vreme), in*
- *organizacija (npr. delovna obremenitev, upravljanje usposobljenosti, načrtovanje nalog, viri, izmene).*

Opredelitvi najresnejših tveganj, kjer se ovrednotijo scenariji tveganja, da se omogoči prednostna razvrstitev tveganj (to je na voljo v procesu ocenjevanja tveganja, glejte 3.1.1). Registru tveganj, ki zajema tveganja, povezana z dejavnostmi organizacije, pa tudi z dejavnostmi, ki jih opravljajo izvajalci, partnerji ali dobavitelji pod nadzorom organizacije. Za vsako resno tveganje je v sistemu varnega upravljanja jasno opredeljen nosilec tveganja.

Sistemu varnega upravljanja, ki vsebuje opis deležnikov, pomembnih za varno upravljanje, in opisuje, kako se bo upravljala odnos z njimi. Navedeni so načini delitve najresnejših tveganj z omenjenimi tretjimi osebami in nekaj primerov (npr. pogodbe, zapisniki sestankov).

1.6 Sklicevanja in standardi

- [Smernice za uporabo TSI OPE](#)
- [Smernice za subjekte, zadolžene za vzdrževanje](#)
- [UIC – IRS 40471-3 Pregledi pošiljk nevarnega blaga](#)

1.7 Vprašanja nadzora

Preveriti točnost predloženih informacij glede na znane informacije o obstoječih dejavnostih v primeru vloge za podaljšanje spričevala ali glede na druge razpoložljive informacije v primeru novega udeleženca.

Preveriti, ali sistem varnega upravljanja, kot je opisan, zagotavlja postopke za upravljanje varnosti v praksi.

Preveriti, ali so vsi vmesniki, ki jih ima organizacija z drugimi, upoštevani v postopkih sistema varnega upravljanja za nadzorovanje tveganja.

2 Vodenje

2.1 Vodenje in zavezanost

2.1.1 Regulativna zahteva

2.1.1. Najvišje vodstvo izkaže vodstvene sposobnosti in zavezanost k razvoju, izvajanju, vzdrževanju in stalnemu izboljševanju sistema varnega upravljanja tako, da:

- prevzema celotno odgovornost za varnost;

z ukrepi in v odnosu do osebja in izvajalcev zagotavlja zavezanost k varnosti z upravljanjem na različnih ravneh organizacije;

- zagotavlja, da so varnostna politika in varnostni cilji oblikovani, razumljivi in skladni s strateško usmeritvijo organizacije;
- zagotavlja vključitev zahtev sistema varnega upravljanja v poslovne procese organizacije;
- zagotavlja razpoložljivost virov, potrebnih za sistem varnega upravljanja;
- zagotavlja, da je sistem varnega upravljanja uspešen pri upravljanju varnostnih tveganj, ki jih povzroča organizacija;
- spodbuja osebje k doseganju skladnosti z zahtevami za sistem varnega upravljanja;
- spodbuja stalno izboljševanje sistema varnega upravljanja;
- zagotavlja, da se varnost upošteva pri opredelitvi in upravljanju poslovnih tveganj organizacije, in pojasni, kako bo nasprotje med varnostjo in drugimi poslovnimi cilji odkrito in odpravljeno;
- spodbuja pozitivno kulturo varnosti.

2.1.2 Namen

Določitev jasne in pozitivne smeri varnega upravljanja bo imela pomemben učinek na način upravljanja tveganj. Organ za ocenjevanje mora biti prepričan, da je prosilec zavezan dodelitvi sredstev, ki omogočajo varno delovanje organizacije in učinkovito upravljanje tveganj, ter da vodstvo v organizaciji prisilca zagotovi uresničitev tega. Zavezanost vodstva človeškim in organizacijskim dejavnikom se kaže v politikah in ciljih ter v vedenju vodstva in vodstvenih sposobnostih. Poleg tega bo pristop vodstva na podlagi človeških in organizacijskih dejavnikov zagotovil tudi, da razvoj usposabljanja in postopkov temelji na nalogi, ki jo je treba opraviti v naravnem okolju, kar bo pripomoglo k optimizaciji upravljanja tveganja in uspešnosti, saj bo temeljilo na natančnem opisu naloge („opravljeno delo“).

Varnostna politika poudarja pomen in prednostno obravnavanje varnosti, tudi vključevanje človeških in organizacijskih dejavnikov ter spodbujanje kulture varnosti.

Organizacija spodbuja nenehni in skupni nadzor, ki se bori proti samozadovoljnosti („vse je pod nadzorom“) in pretirani poenostavitvi („upoštevanje postopkov zadostuje za zagotavljanje varnosti“) ter razvija kritičen odnos. Poleg tega se vsi aktivni udeleženci v organizaciji zavedajo, da je kljub kakovosti načrtovanja in organizacije, tehničnih ovir in postopkov vedno možna vrzel med pričakovanimi in dejanskimi dogodki. Za odkrivanje in skupno analizo razmer, ki niso bile ustrezno predvidene, se uporabijo vsa razpoložljiva sredstva.

Poleg tega je sistem organizacije za obveščanje o varnosti v skladu z dejansko odločitvijo vodstva.

Da bi sistem varnega upravljanja deloval učinkovito in se v prihodnosti izboljševal, je ključno, da tisti z vodstvenimi vlogami svojemu osebju in zainteresiranim stranem pokažejo, da določajo pozitiven program, v okviru katerega se lahko upravlja varnost. Osebe na vodilnih položajih imajo največji vpliv na organizacijsko kulturo, zato je izjemno pomembno, da znajo zaposlenim, za katerih delo so odgovorne, posredovati prava

sporočila. Vedenje vodstvenih delavcev na vseh ravneh v organizaciji in pomen, ki ga pripisujejo varnosti v svojih vsakodnevni odločitvah, pomembno vplivata na vedenje drugih aktivnih udeležencev pri izpolnjevanju njihovih nalog v zvezi z varnostjo. Vodstveni delavci bi morali ustvarjati tudi fizična in družbena delovna okolja, v katerih se operativno delo opravlja varno.

2.1.3 Pojasnila

„Najvišje vodstvo“ (**2.1.1**) v tem okviru pomeni tiste osebe, ki sprejemajo odločitve kot gonilna sila organizacije. Običajno bi vključevalo glavnega direktorja, člane skupine najvišjega vodstva, predsednika uprave in člane upravnega odbora. Od „najvišjega vodstva“ kot skupine in kot posameznikov se zahteva, da izkažejo vodstvene sposobnosti in zavezanost prek sistema varnega upravljanja.

Kako so povezani človeški in organizacijski dejavniki ter kultura varnosti?

Varnostna tveganja je treba dovolj poudariti (**2.1.1(i)**), da se uravnotežijo z drugimi poslovnimi tveganji in se prepreči nastanek razmer, v katerih vodstvo daje prednost poslovnim potrebam na način, ki zmanjšuje uspešnost na področju varnosti. Najvišje vodstvo mora zagotoviti obravnavo ciljev na način, da se ohrani uspešnost na področju varnosti in da se tveganja upravljajo, kolikor je to praktično izvedljivo. Posledice nasprotujočih si ciljev ne bi smele biti nasprotujoče si naloge posameznikov, ki bi lahko povzročile težave v zvezi z varnostjo.

Integriran pristop vodstva in uprave na podlagi človeških in organizacijskih dejavnikov pomeni določanje ciljev, pričakovanj in odgovornosti glede vedenja v zvezi z varnostjo na vseh ravneh organizacije ter zagotavljanje pravočasnih povratnih informacij in obveščanje.

2.1.4 Dokazila

- Vzpostavljeni so varnostna politika in cilji ter zagotovljena so dokazila, da so ti na voljo vsemu osebju ter jih osebje razume, pojasnjeno pa je tudi, kako so vključeni v druge poslovne procese in povezani s stalnim izboljševanjem (**2.1.1(a), (b), (g), (e) in (h)**);
- varnostna politika poudarja pomen uporabe pristopa na podlagi človeških in organizacijskih dejavnikov v vseh procesih v zvezi z varnostjo, da se doseže visoka raven varnosti v organizaciji. Organizacija izkaže, kako se obravnavajo vprašanja v zvezi s človeškimi in organizacijskimi dejavniki v organizacijskih procesih (**2.1.1(c)**);
- odnos med sistemom varnega upravljanja in drugimi poslovnimi dejavnostmi je jasno opredeljen v postopku ali organigramu (**2.1.1(e) in (i)**);
- v varnostni politiki ali drugih procesih so na voljo informacije, ki kažejo, da je uprava zavezana zagotavljanju in ohranjanju zadostnih sredstev, da se omogoči učinkovito delovanje in sčasoma izboljšanje sistema varnega upravljanja (**2.1.1(e) in (h)**);
- dokazila, ki izkazujejo, da vodstvo spodbuja pozitivno kulturo varnosti (**2.1.1(j) in (h)**);
- dokazila, ki izkazujejo, kako je zagotovljeno, da osebje razume svojo vlogo in odgovornosti v zvezi z varnostjo, in kako njihovo delo vpliva na zmožnost organizacije za upravljanje tveganj v okviru sistema varnega upravljanja (**2.1.1(d), (f) in (i)**);
- v varnostni politiki ali drugih dokumentih obstaja dokazilo, da si organizacija prizadeva seznaniti svoje zaposlene s pomembno vlogo, ki jo imajo pri zagotavljanju, da sistem varnega upravljanja deluje v praksi in zagotavlja pomemben nadzor nad tveganji (**2.1.1(e)**);
- procesi, ki dokazujejo, kako je treba obravnavati in sporočati človeške in organizacijske dejavnike v organizaciji v zvezi s poslovnimi cilji organizacije in organizacijskimi procesi, npr. projekti, preiskavami

incidentov in nesreč, analizami tveganj in drugimi dejavnostmi v zvezi z varnostjo za osebje, izvajalce, partnerje in dobavitelje organizacije (2.2.1(c), (d) in (e));

- *dokazila, ki izkazujejo, da je vodstvo vzpostavilo procese za zagotavljanje, da podizvajalci organizacije ustrezno obravnavajo človeške in organizacijske dejavnike (2.2.1(c), (d) in (e)).*

2.1.5 Primeri dokazil

Predloži se varnostna politika, ki jo podpiše glavni direktor in je opremljena z datumom ter jasno navaja zavezanost vodstva varnosti in izboljševanju varnosti ter kako je v upravljanje varnostnega tveganja vključeno osebje. Varnostna politika določa tudi način pregleda.

Upoštevanje človeških in organizacijskih dejavnikov ter izboljšanje kulture varnosti bosta pozitivno vplivala na skladnost z ustrezno zahtevo iz sistema varnega upravljanja, dokazila o tem pa bodo na voljo v:

jasnem naboru varnostnih ciljev, ki so določeni za organizacijo ter so specifični, merljivi, dosegljivi, realistični in časovno opredeljeni (SMART), v postopku pa je opredeljena jasna metodologija za določanje ciljev ter za analizo uspeha ali neuspeha pri njihovem doseganju. V sistemu varnega upravljanja so dokazila, da je vodstvo povežalo cilje z varnostjo obratovanja (zraven ciljev, povezanih z zdravjem in varnostjo pri delu);

jasni navedbi vodstva, kako spodbuja pozitivno kulturo varnosti in kako je v tem procesu vključeno in udeleženo osebje;

pregledu sestankov najvišjega vodstva, na katerih se varnost obravnava kot točka za redno poročanje, in pogostost teh sestankov;

jasni navedbi zavezanosti organizacije zagotavljanju zadostnih sredstev, da se omogoči učinkovito delovanje sistema varnega upravljanja, s čimer se upravljajo tveganja;

organizacijo, ki jasno določa delovanje sistema varnega upravljanja in dodelitev odgovornosti;

navedbi, da je pri načrtovanju nove opreme, npr. novih vlakov, upoštevan pristop na podlagi človeških in organizacijskih dejavnikov. To vključuje uporabo izkušenj sedanjih uporabnikov pri postavljanju zahtev za načrtovanje, naloge analiziranja za ugotavljanje kognitivnih in fizioloških izzivov, zmanjšanje možnosti za zmotno uspešnost na podlagi načrtovanja z uporabo smernic za človeške dejavnike, kot so mednarodno priznani standardi, analiza upravljanja delovne obremenitve in obvladovanja utrujenosti za zagotavljanje, da je osebje zmožno opraviti nalogo, izvajanje analiz tveganj za ugotavljanje morebitnih težav in opredelitev ukrepov za zmanjšanje tveganj. Upoštevajo se okoljski dejavniki, kot so sneg, vročina, dež itd., in socialno-ekonomski dejavniki, kot so organizacijske prednostne naloge, javno naročanje in nacionalna kultura;

v usposabljanju za vodenje varnosti, organiziranem za vodje, ki so na položajih, povezanih z varnostjo. Obstajajo dokazila o rednem usposabljanju vodstva. Obstajajo dokazila, da se pri usposabljanju vodstva upošteva varnostna vizija, kako je bila vključena v varnostno politiko ter kako je treba o njej obveščati in jo uporabljati;

evidencah o varnostnih ogledih in obiskih na kraju samem, s katerimi vodstvo dokazuje svojo zavezanost spodbujanju pozitivne kulture varnosti in prizadevanja za dajanje zgleda.

2.1.6 Sklicevanja in standardi

- [Kultura varnosti](#) (spletna stran agencije ERA)

2.1.7 Vprašanja nadzora

Obseg nepovezanosti med katerimi koli politikami in postopki, ki se predložijo kot del dokazil, navedenih zgoraj, in ugotovljenim dejanskim stanjem med nadzorom, ter to, v kolikšni meri se organizacija zaveda vrzeli, so ključna vprašanja nadzora.

Med nadzorom bi bilo treba s preučitvijo mehanizmov organizacije za razumevanje in razvoj kulture in sistema varnega upravljanja preskusiti obseg resnične zavezanosti vodstva sistemu varnega upravljanja in spodbujanju kulture varnosti ter zavezanosti zaposlenih organizaciji.

Preveriti, ali lahko organizacija dokaže, da se za razvoj, izvajanje, ohranjanje in stalno izboljševanje sistema varnega upravljanja zagotavljajo zadostna sredstva.

Z izpraševanjem predstavnikov najvišjega vodstva in drugega osebja preveriti, kako vodstvo izkazuje svojo zavezanost izboljševanju varnosti. Preveriti, kako pogosto in na kakšen način je vodstvo v stiku z osebjem zaradi varnostnih vprašanj in/ali spodbujanja kulture varnosti (delavnice, forumi, namenski dnevi za varnost itd.).

Preveriti, ali obstajajo obvestila najvišjega vodstva v zvezi s cilji bodisi v smislu spodbujanja vsega osebja za prispevek k doseganju ciljev bodisi v smislu zahvale vsem za izboljšanje uspešnosti.

2.2 Varnostna politika

2.2.1 Regulativna zahteva

<p>2.2.1. Najvišje vodstvo pripravi dokument z opisom varnostne politike organizacije, ki:</p> <ul style="list-style-type: none">(a) ustreza vrsti organizacije, značaju in obsegu dejavnosti železniškega prometa;(b) ga odobri glavni direktor organizacije (ali predstavnik oziroma predstavniki najvišjega vodstva);(c) se aktivno izvaja, o njem se obvesti celotno osebje in je na voljo celotnemu osebju. <p>2.2.2. Varnostna politika:</p> <ul style="list-style-type: none">(a) vključuje zavezanost k izpolnitvi vseh pravnih in drugih zahtev, povezanih z varnostjo;(b) zagotavlja okvir za določitev varnostnih ciljev in oceno uspešnosti organizacije na področju varnosti z vidika teh ciljev;(c) vključuje zavezanost k nadzoru nad varnostnimi tveganji, ki izvirajo iz lastnih dejavnosti in dejavnosti drugih;(d) vključuje zavezanost stalnemu izboljševanju sistema varnega upravljanja;(e) se vzdržuje v skladu s poslovno strategijo in oceno uspešnosti organizacije na področju varnosti.
--

2.2.2 Namen

Varnostna politika je pomemben dokument, s katerim organizacija izkaže, kako upravlja svojo odgovornost v zvezi z varnostjo, svoje vodstvene sposobnosti in zavezanost ustreznemu upravljanju varnosti. Prosilec bi moral biti zmožen dokazati, da ima varnostno politiko, ki izpolnjuje zgornje zahteve in na kratko opisuje osnovno strukturo upravljanja tveganja.

2.2.3 Pojasnila

Varnostna politika je izraz filozofije vodstva, zato je ta razdelek tesno povezan z razdelkom 3.1.

Kadar se v točki 2.2.1(a) zgoraj navedenega pravnega besedila zahteve nanašajo na upravljavce infrastrukture, se „vrsta“ nadomesti z „značajem“.

Kako so povezani človeški in organizacijski dejavniki ter kultura varnosti?

Varnostna politika izraža vizijo varnosti in tudi če zgoraj navedena regulativna zahteva neposredno ne omenja človeških in organizacijskih dejavnikov, je jasno osredotočena na vprašanja človeških dejavnikov v organizaciji in priznava pomembno vlogo, ki jo imajo ljudje pri zagotavljanju varne in učinkovite organizacije ter doseganju poslovnih ciljev. Vloga človeka je upoštevana pri vsakem pregledu operativnega in poslovnega razvoja.

2.2.4 Dokazila

- *Za prevoznika v železniškem prometu: varnostna politika v pisni obliki, ki jo podpiše glavni direktor ter izraža vrsto in obseg delovanja, podpira skladnost z zakonodajnimi in drugimi zahtevami, nenehno izboljševanje varnosti in zagotavlja okvir za določitev varnostnih ciljev (2.2.1(a) in (b) ter 2.2.2(a–c));*

- za upravljavca infrastrukture: varnostna politika v pisni obliki, ki jo podpiše glavni direktor ter izraža značaj in velikost obratovanja železnic in razvoja infrastrukture, podpira skladnost z zakonodajnimi in drugimi zahtevami, nenehno izboljševanje varnosti in se uporablja za določitev varnostnih ciljev **(2.2.2(a–c))**;
- za prevoznike v železniškem prometu in upravljavce infrastrukture: informacije, da je bilo z varnostno politiko seznanjeno celotno osebje **(2.2.1(c))**;
- informacije, da se varnostna politika vzdržuje tako, da je vedno usklajena s poslovno strategijo in ocenjevanjem uspešnosti organizacije na področju varnosti **(2.2.2(d) in (e))**;
- dokazila, da varnostna politika vključuje zavezanost spremljanju uspešnosti na področju varnosti in se redno pregleduje po analizi uspešnosti na področju varnosti ter spreminja po pregledu uspešnosti organizacije na področju varnosti v primerjavi z zastavljenimi cilji **(2.2.2(b),(d) in (e))**.

2.2.5 Primeri dokazil

Varnostna politika, ki jo podpiše in z datumom opremi glavni direktor ter točno odraža vrsto, obseg in značaj delovanja. Dokument izkazuje zavezanost stalnemu izboljševanju sistema varnega upravljanja.

Varnostna politika je posodobljena in ima opredeljen cikel pregledov, ki je usklajen s poslovno strategijo.

Varnostna politika, ki vsebuje informacije ali sklicevanja, v katerih je določen postopek za njeno pregledovanje. S tem se ugotovi, ali so po pregledu uspešnosti organizacije na področju varnosti glede na zastavljene cilje potrebne spremembe.

Varnostna politika in druge z njo povezane politike, ki se uporabljajo kot cilj vodstvenih delavcev, zato si jih celotno osebje razlaga na enak način.

Zaposleni, ki aktivno sodelujejo pri pregledu in reviziji varnostne politike ter pri njeni uporabi.

Varnostna politika, ki se nanaša na postopek/metodologijo za oceno predlaganih odločitev na podlagi tveganja (v skladu z vizijo varnosti). Ta postopek pojasnjuje, kako se varnost upošteva kot glavni cilj.

Varnostna politika ali druge določbe sistema varnega upravljanja, ki vsakemu članu osebja nalagajo, da preneha delati, ko delovne razmere postanejo nevarne.

Osnovna ocena organizacije z vidika kulture varnosti, ki je bila izvedena. Organizacija je ugotovila šibke točke, o njih obvestila osebje in v varnostni politiki navedla ukrepe za izboljšanje.

Vzpostavljen proces za obveščanje o varnostni politiki prek intraneta organizacije in za njeno predstavitev na strateških mestih/lokacijah dejavnosti.

Organizacija, ki je usmerjena navzven in išče zunanje priložnosti za učenje, da bi razvijala svojo učinkovitost in uspešnost, pri čemer upošteva človeške dejavnike.

2.2.6 Vprašanja nadzora

Med izvajanjem nadzora je pomembno preskusiti, kako dobro je bilo o varnostni politiki obveščeno osebje in kako dobro jo osebje razume ter kakšno vlogo ima pri določanju varnostnega okvira, v katerem deluje organizacija. Ključno vprašanje je, ali dokument pripomore k določitvi programa ali pa je sestavljen samo zato, ker tako določa pravna zahteva.

Preveriti, ali so spremembe uspešnosti organizacije na področju varnosti sprožile pregled varnostne politike.

Preveriti, ali varnostna politika izraža dejansko stanje v organizaciji.

2.3 Organizacijske vloge, odgovornosti in pristojnosti

2.3.1 Regulativna zahteva

2.3.1.	Odgovornosti in pristojnosti osebja z vlogami, ki vplivajo na varnost (vključno z vodstvom in drugim osebjem, vključenim v naloge, povezane z varnostjo), se opredelijo na vseh ravneh organizacije, dokumentirajo in dodelijo, o njih se obvesti osebje.
2.3.2.	Organizacija zagotovi, da ima osebje, ki so mu dodeljene naloge v zvezi z varnostjo, pristojnost, znanje in ustrezne vire za izvajanje nalog, ne da bi jih pri tem ovirale dejavnosti iz drugih poslovnih funkcij.
2.3.3.	Dodelitev odgovornosti za naloge v zvezi z varnostjo se dokumentira, o njih se obvesti zadevno osebje, to mora odgovornosti sprejeti in razumeti.
2.3.4.	Organizacija opiše dodelitev vlog iz odstavka 2.3.1 poslovnim funkcijam v organizaciji in, kadar je ustrezno, zunaj organizacije (glejte 5.3 Izvajalci, partnerji in dobavitelji).

2.3.2 Namen

Cilj te zahteve je, da prosilec zagotovi jasen prikaz strukture organizacije in kako tisti, ki so na operativnih položajih in vse do najvišjega vodstva, dodeljujejo in vzdržujejo vloge in odgovornosti. To je ključno za razumevanje, kako uspešno sistem varnega upravljanja organizacije upravlja tveganja. Prosilec bi moral dokazati, kako usposobljenemu osebju dodeljuje dejavnosti, kako zagotavlja, da to osebje dobro razume svoje vloge in odgovornosti, in kako so osebe odgovorne za svojo uspešnost.

2.3.3 Pojasnila

Morda obstaja vrzel med razumevanjem določb o varnem upravljanju na izvedbeni ravni in procesi upravljanja, ki naj bi vodili sistem varnega upravljanja (npr. ocena tveganja, spremljanje). Opredelitev vlog, ki so pomembne v sistemu varnega upravljanja (**2.3.1**), ni omejena na tiste, ki so pristojni ali odgovorni za upravljanje varnostnih procesov, kot sta varnostni vodja ali varnostna skupina, ampak zajema vsako vlogo, ki je udeležena v nalogah, povezanih z varnostjo, npr. izvedbeno osebje, in ta ni odvisna od vodstvenega ali nevodstvenega položaja v organizaciji (tj. višje vodstvo, vodje, drugo osebje, zaposleni ali delavci).

„Podelitev“ (**2.3.3**) pomeni prenos odgovornosti z višje na nižjo raven, običajno za pospešitev odzivnosti organizacije na pojavljajoče se zadeve. Odgovornost za varnost se lahko prenese, tj. podeli navzdol, v okviru opredeljenih odgovornosti za delovno mesto, če je taka podelitev dokumentirana. Odgovornosti za varnost ni mogoče prenesti, zakonsko ostane v rokah višjega vodstva. Opredeljuje dolžnost osebe, ki je odgovorna, če nekaj ni narejeno, ne deluje ali ne doseže svojega cilja, da se dokaže zadovoljivo opravljanje njenih odgovornosti v zvezi z varnostjo.

Dodelitev nalog (**2.3.4**) se lahko pokaže z ustrezno organizacijsko shemo ali organigramom.

Kako so povezani človeški in organizacijski dejavniki ter kultura varnosti?

V okviru vlog, odgovornosti in pristojnosti (**2.3.1**) bi bilo treba zagotoviti izmenjavo informacij v zvezi z varnostjo. Na primer, kdo je odgovoren za pozno izdajo obvestila o spremembi za strojevodje (**glejte tudi 4.4.1 in 4.4.2**).

Sistem varnega upravljanja bi moral biti skladen s skupnimi varnostnimi metodami za zahteve sistema varnega upravljanja (**1.1(d)**), najvišje vodstvo pa je odgovorno, da jih njihov sistem varnega upravljanja izpolnjuje. Najvišje vodstvo lahko nekaj svojih odgovornosti prenese na ustrezno osebje. Poročanje o

uspešnosti se izvaja v skladu z zahtevami vodstvenega pregleda **(6.3)**, pri čemer je ustrezno osebje odgovorno za poročanje o uspešnosti sistema varnega upravljanja najvišjemu vodstvu.

„Naloge, povezane z varnostjo“ **(2.3.1)** niso omejene na naloge, ki vključujejo neposredno upravljanje varnosti (tj. varnostno kritične naloge, ki jih izvaja osebje, ko nadzoruje gibanje vlaka ali vpliva nanj, kar bi lahko vplivalo na zdravje in varnost oseb, kot je navedeno v TSI OPE). Vključuje tudi neobratovalne naloge, ki vplivajo na varnost in so povezave z oceno tveganja (npr. načrtovanje dela, razporejanje osebja, dodeljevanje vozil). Pri načrtovanju novih ali spremenjenih vlog in pristojnosti je vključena analiza človeških dejavnikov v povezavi s spremembo in načinom, kako se dolžnosti v organizaciji dejansko izvajajo.

Obstajajo merila za podeljevanje in razporejanje pristojnosti in nalog, v katerih so opredeljene potrebna usposobljenost in veščine. Merila se uporabljajo, zato so varnostne naloge jasno dodeljene, zaposleni, ki jih opravljajo, pa so ustrezno usposobljeni, imajo ustrezna pooblastila in sredstva za njihovo izvedbo ter poznajo tveganja, povezana s svojimi nalogami.

Obveščanje o nalogah in njihovo sprejemanje **(2.3.3)**, vključno z nalogami, povezanimi z varnostjo, sta del običajnega poslovnega procesa dodeljevanja nalog osebju in to bi moralo biti preverljivo. Obstaja sistematičen pristop do izvedbe prenosa pooblastil.

Vodstvo mora imeti zadostno znanje in razumeti vprašanja človeških in organizacijskih dejavnikov, da po potrebi zagotovi sodelovanje strokovnjakov. Vloge in odgovornosti strokovnjakov za človeške in organizacijske dejavnike se morajo opredeliti v skladu z nalogami, ki jih je treba opraviti **(2.3.3)**.

Vzpostavljen bi moral biti proces, ki zagotavlja, da lahko posamezniki sporočijo neposredno nevarnost nesreče, incidente in nesreče brez strahu pred posledicami. Politika podpira pravice in odgovornosti posameznikov za izražanje pomislekov glede varnosti ter ne dopušča nadlegovanja, zastraševanja, maščevalnosti in diskriminacije na podlagi tega. Za uspeh kulture pravičnosti sta ključna zaupanje in odkritost v organizaciji. Izgrajujeta se postopno in sta odvisna od pripravljenosti vodstva, da opravi celovite analize, kadar pride do incidentov in nesreč, in da pred odzivom prisluhne in sprejme nauke. Za vzpostavitev kulture pravičnosti je pomembna doslednost pri obravnavanju vprašanj v zvezi z varnostjo.

2.3.4 Dokazila

- *Organigram in ustrezna obrazložitev strukture organizacije, ustreznih odgovornosti v zvezi z varnostjo ter načina, kako je sistem varnega upravljanja načrtovan in kako se povezuje z organizacijsko zasnovo **(2.3.1)**, **(2.3.4)**;*
- *seznam drugih informacij s podrobnostmi o odgovornostih v zvezi z varnostjo znotraj strukture organizacije **(2.3.1)**, **(2.3.3)**;*
- *dokazilo, da je vzpostavljen sistem upravljanja usposobljenosti in se vzdržuje za vse osebje, ki ocenjuje ustreznost nalog in dodeljenih odgovornosti, usposobljenosti in virov **(2.3.2)**;*
- *dokazilo iz sistema upravljanja usposobljenosti ali drugih postopkov v zvezi z osebjem, kot je upravljanje uspešnosti, dokazilo, da organizacija zagotavlja obveščanje osebja o vlogah in odgovornostih, da jih osebje sprejema in jasno razume ter da bo odgovorno za njihovo izvajanje **(2.3.3)**;*
- *opis odgovornosti za delovanje in vzdrževanje, vključno z opredelitvijo zahtev, ki jih mora izpolnjevati osebje oziroma izvajalci **(2.3.4)**;*
- *strategija za človeške in organizacijske dejavnike bi morala izkazati zahteve glede tega, kdaj in kako se uporablja strokovno znanje o človeških in organizacijskih dejavnikih ter katere so njihove vloge in odgovornosti **(2.3.1)**, **(glejte tudi 4.6)**.*

2.3.5 Primeri dokazil

Organigram, dopolnjen z dodatnim besedilom, ki ocenjevalcu omogoča, da prepozna, kako je sistem varnega upravljanja strukturiran in kako so povezani različni deli sistema.

Sklicevanje na sistem upravljanja usposobljenosti z informacijami o tem, kako je strukturiran, ter povezavami na mesta, kjer so na voljo natančnejše informacije, vključno z opisi kadrovskih procesov, ki ga podpirajo, kot je upravljanje uspešnosti.

Vzpostavljen je proces povratnih informacij, ki zagotavlja, da se informacije, ki se prenašajo navzdol v organizaciji, dobro razumejo.

Upoštevanje človeških in organizacijskih dejavnikov ter izboljšanje kulture varnosti bosta pozitivno vplivala na skladnost z ustrezno zahtevo iz sistema varnega upravljanja, dokazila o tem pa bodo na voljo v:

organizacijski strukturi, skladni z odgovornostmi, ki so jasno razdeljene v organizaciji;

splošnih politikah in postopkih, ki zajemajo vloge in odgovornosti ter so skladne v celotni organizaciji;

procesu, ki zajema način dodeljevanja odgovornosti v zvezi z varnostjo in določa, kje je dovoljen njihov prenos, skupaj z nekaj primeri, ki kažejo, kako je deloval proces, in z jasnimi povezavami na postopke za ocenjevanje tveganj;

primeri opisov vlog za naloge, povezane z varnostjo, tudi tistih, ki niso neposredno udeležene v dejavnostih in posredno vplivajo na delovanje (tj. dodeljevanje nalog, načrtovanje delovanja in zagotavljanje obratovalnih informacij osebju, nadzor delovanja), so na voljo in pregledani, kot in kadar je to potrebno (npr. v primeru spremembe voznih redov);

sistemu varnega upravljanja, ki vsebuje dokazila, da so odgovornosti in tveganja, ki so povezana z nalogami, vključena v sistem upravljanja usposobljenosti in programe usposabljanja. Obstajajo dokazila (na primer oseba, ki ji je bila dodeljena odgovornost, je to pisno potrdila), da so bile odgovornosti uradno sprejete;

postopkih za ugotavljanje, katere pristojnosti in viri so potrebni za podporo nalogam in odgovornostim v zvezi z varnostjo za vse hierarhične ravni;

strategiji za človeške in organizacijske dejavnike, ki kaže, kako so človeški in organizacijski dejavniki vključeni v procese in projekte. Strokovno znanje in dejavnosti v zvezi s človeškimi in organizacijskimi dejavniki ustrezajo velikosti procesa ali projekta. Vloge in odgovornosti strokovnjaka za človeške dejavnike ter faze, v katerih so potrebne, so opredeljene v načrtu procesa ali projekta.

2.3.6 Sklicevanja in standardi

- [Odgovornosti v zvezi z varnostjo](#) (SKYbrary)

2.3.7 Vprašanja nadzora

Ključna vprašanja za nadzor so vprašanja stopnje. Odgovoriti bo treba na vprašanje: „V kolikšni meri zagotovljene informacije izražajo dejansko stanje v praksi?“

Odgovore na večino vprašanj v tem razdelku je mogoče najti s preučitvijo delovanja sistema upravljanja usposobljenosti.

2.4 Posvetovanje z osebjem in drugimi stranmi

2.4.1 Regulativna zahteva

- 2.4.1. Z osebjem, predstavniki osebja in zunanji zainteresiranimi stranmi, kot je ustrezno in po potrebi, poteka posvetovanje glede razvoja, vzdrževanja in izboljšanja sistema varnega upravljanja v delih, za katere so odgovorni, vključno z varnostnimi vidiki operativnih postopkov.
- 2.4.2. Organizacija spodbuja posvetovanja z osebjem tako, da zagotavlja metode in načine za vključevanje osebja, dokumentiranje mnenj osebja in posredovanje povratnih informacij v zvezi z mnenji osebja.

2.4.2 Namen

Prosiliec mora zagotoviti dokazilo, da svoje osebje (ali njegove predstavnike) in zunanje zainteresirane strani vključuje v uporabo in razvoj sistema za varno upravljanje, da bi tako sčasoma upravljal tveganja. Tako bo organu za ocenjevanje pokazal tudi, kakšna je kultura varnosti znotraj organizacije in kako dejavno so ustrezne tretje osebe udeležene v varnem upravljanju na področjih s skupnim tveganjem.

Organizacija potrjuje, da noben posameznik nima vseh informacij, potrebnih za trajnostno varno upravljanje. Strokovnjaki za procese, strokovnjaki za varnost, podporne službe, operativno osebje, vodstvo in nadzorniki, sindikati ter zunanji izvajalci imajo in uporabljajo znanje in informacije, ki so ključni za varnost. Omogočiti jim je treba srečanja, razpravo in izražanje stališč, da bi pridobili najboljši možni vpogled v dejansko stanje na delovnem mestu. Posebno pozornost je treba nameniti organizacijskim vmesnikom med službami, oddelki in organizacijami. Spodbujati je treba izmenjavo zamisli in informacij o analiziranju in obravnavanju tveganja, nesreč in incidentov.

Udeleženosť v sporočanju varnostno kritičnih informacij ter sodelovanje v analizi nevarnih razmer in incidentov podpira vzdušje zaupanja. Poleg tega se pri ocenjevanju tveganja, zasnovi in predelavi tehničnih naprav ter pripravi novih postopkov aktivno spodbuja zgodnja udeležba izvedbenega osebja.

2.4.3 Pojasnila

Zunanje strani (**2.4.1**) so organizacije, ki imajo vmesnik s prosilcem, kot so izvajalci, partnerji, dobavitelji, ustrezne vladne agencije, lokalni organi ali službe za ukrepanje v izrednih razmerah.

Kako so povezani človeški in organizacijski dejavniki ter kultura varnosti?

S temi zunanjimi stranmi (**2.4.1**) se lahko posvetuje o zadevah, ki se nanašajo na sistem upravljanja. Izvajalci so na primer lahko odgovorni za nekatere naloge, povezane z varnostjo, kot je priprava vlakov ali vzdrževanje infrastrukture. Kadar se izvaja ocena tveganja postopka priprave vlakov ali vzdrževanja infrastrukture, je vključevanje izvajalcev v ta proces primer dobre prakse.

Strokovno znanje končnih uporabnikov je pomembno za zagotavljanje dobrega razumevanja delovnih pogojev in postopkov, procesov, orodij in dokumentacije v skladu z namenom. Posvetovanje s ključnimi delavci od ocene tveganja do izbire in preskusa dokumentacije ali opreme bo pripomoglo k razvoju trajnostnega in varnega delovanja (osebje pa ga bo bolj upoštevalo).

Razvoj pozitivne kulture varnosti spodbujata dobra kakovost in pravočasno sporočanje ustreznih informacij tistim, ki jih morajo prejeti.

2.4.4 Dokazila

- *Prosilec bi moral zagotoviti natančne informacije o procesu posvetovanja z osebjem (ali njegovimi predstavniki) in ustreznimi zunanjimi zainteresiranimi stranmi, pa tudi o tem, kako se ta posvetovanja prenesejo v spremembe sistema varnega upravljanja ali posebnih obratovalnih postopkov (2.4.1), (2.4.2);*
- *prosilec bi moral zagotoviti informacije o vzpostavljenem sistemu za sporočanje povratnih informacij o rezultatih posvetovanj osebju (2.4.2).*

2.4.5 Primeri dokazil

Proces ali postopek za posvetovanje z osebjem (in po potrebi z njegovimi predstavniki) in zainteresiranimi stranmi pri pripravi sistema varnega upravljanja.

Upoštevanje človeških in organizacijskih dejavnikov ter izboljšanje kulture varnosti bosta pozitivno vplivala na skladnost z ustrežno zahtevo iz sistema varnega upravljanja, dokazila o tem pa bodo na voljo v:

primerih zapisnikov posvetovalnih srečanj z osebjem (in/ali njegovimi predstavniki) z zabeleženimi rezultati; primerih zbiranja in obravnave mnenj in predlogov osebja med upravljanjem sprememb (tj. o osnutku/spremenjenem/novem obratovalnem postopku);

predloženem dokumentu ali postopku, ki kaže, kako izvedbeno osebje, ki bo uporabljalo nov ali razvit tehnični sistem, sodeluje v zgodnji fazi (načrtovanje in razvoj) dela, da se zberejo prispevki, npr. v zvezi z vmesnikom med človekom in strojem;

postopkih, ki kažejo, kako je treba obravnavati človeške in organizacijske dejavnike ter sporočati rezultate v organizaciji v zvezi s poslovnimi cilji in procesi organizacije, npr. projekti, preiskavami incidentov in nesreč, analizami tveganj in drugimi dejavnostmi v zvezi z varnostjo za osebje, izvajalce, partnerje in dobavitelje;

organizaciji, ki jasno opredeljuje pričakovanja v zvezi z varnostjo in potrebno ravnanje. Organizacijske prednostne naloge so usklajene, da se preprečijo nasprotujoči si cilji. Opisan je proces za načrtovanje, ocenjevanje tveganja in nadzorne dejavnosti, da se zagotovi, da varnosti ne ogrožajo drugi poslovni interesi, na primer konservativno odločanje. Cilji v zvezi z varnostjo so povezani s kulturo varnosti. Vodstvo ima aktivno vlogo pri načrtovanju in izvajanju potrebnih sprememb kulture varnosti.

2.4.6 Vprašanja nadzora

Posvetovanje z ustreznim notranjim in zunanjim osebjem in njeno udeležba sta pomembna pri zagotavljanju možnosti ljudem z ustreznimi izkušnjami, da pozitivno vplivajo na sistem varnega upravljanja organizacije.

Nadzor na tem področju bi se moral osredotočati na evidence o načinu posvetovanja z osebjem in zunanjimi stranmi ter upoštevanja njihovih pripomb, poleg tega bi moral zajemati evidence sprememb sistema varnega upravljanja, ki izvirajo s tega področja.

Posebno pozornost je treba nameniti načinu sporočanja povratnih informacij in izsledkom, ki izhajajo iz njih.

Ustvarjamo boljši železniški
sistem
v službi družbe.

3 Načrtovanje

3.1 Ukrepi za obravnavo tveganj

3.1.1 Reglativna zahteva

3.1.1. Ocena tveganja

3.1.1.1. Organizacija:

- (a) opredeli in analizira vsa izvedbena (vključno z učinkovitostjo ljudi), organizacijska in tehnična tveganja, ki so ustrezna za vrsto (**značaj**), obseg in področje delovanja organizacije. Takšna tveganja vključujejo tveganja, ki izvirajo iz človeških in organizacijskih dejavnikov, kot so delovna obremenitev, vrsta dela, utrujenost ali ustreznost postopkov in aktivnosti drugih zainteresiranih strani (glejte 1. Organizacijska zasnova);
- (b) oceni tveganja iz točke (a) z uporabo ustreznih metod za ocenjevanje tveganj;
- (c) razvije in uvede varnostne ukrepe z opredelitvijo pripadajočih odgovornosti (glejte 2.3 Organizacijske vloge, odgovornosti in pristojnosti);
- (d) razvije sistem za spremljanje uspešnosti varnostnih ukrepov (glejte 6.1 Spremljanje);
- (e) po potrebi pri skupnih tveganjih in uvajanju primernih varnostnih ukrepov prizna potrebo po sodelovanju z drugimi zainteresiranimi stranmi (kot so prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture, proizvajalec, izvajalec storitev vzdrževanja, subjekt, zadolžen za vzdrževanje, imetnik železniških vozil, ponudnik storitev in subjekt za nabave);
- (f) (obvešča osebje in vpletene zunanje strani o tveganjih (glejte 4.4 Informacijske in komunikacijske dejavnosti)).

3.1.1.2 Pri oceni tveganj organizacija upošteva potrebo po določitvi, zagotovitvi in ohranitvi varnega delovnega okolja, ki ustreza veljavni zakonodaji, zlasti Direktivi 89/391/EGS.

3.1.2. Načrtovanje sprememb

3.1.2.1. Organizacija opredeli morebitna varnostna tveganja in ustrezne varnostne ukrepe (glejte 3.1.1 Ocena tveganj) pred izvedbo spremembe (glejte 5.4 Upravljanje sprememb) v skladu s postopkom upravljanja tveganj iz Uredbe (EU) št. 402/2013, vključno z obravnavo varnostnih tveganj zaradi same spremembe procesa.

3.1.2 Namen

Ta zahteva zadeva bistvo sistema varnega upravljanja, njen cilj pa je, da prosilec izkaže, kako njegov sistem opredeljuje in upravlja tveganja, s katerimi se srečuje. Od prosilca zahteva tudi, da izkaže, kako v praksi uporablja rezultate ocene tveganja za izboljšanje upravljanja tveganja in kako to občasno preverja. Pomembno si je zapomniti, da ta zahteva ne obravnava neposredno upravljanja tveganj zaradi sprememb (kar je ločena zahteva), vendar je povezana z njim. Posebna zahteva, ki ji je treba nameniti pozornost na podlagi ocene tveganja, so vprašanja, povezana s človeško zmogljivostjo, kot sta načrtovanje delovnih mest in upravljanje tveganj v zvezi z utrujenostjo.

Prosilec mora v vlogi opisati, kako se te informacije organizirajo in sporočajo v okviru sistema varnega upravljanja, vsebina pa mora izražati tveganja, s katerimi se srečuje organizacija, pri čemer je treba upoštevati vrsto, obseg in področje delovanja (glejte organizacijsko zasnovo). Ustrezno je obravnavati tveganja, za katera je odgovoren prosilec, in tveganja, ki nastanejo zaradi dejavnosti tretjih oseb.

Prednostna naloga dobrega varnega upravljanja je splošni dogovor v celotni organizaciji glede preprečevanja glavnih tveganj. Scenarija ne bi smeli prezreti zaradi majhne pogostosti. Za zagotovitev stvarnosti izbranega scenarija za oceno tveganja v primerjavi z resničnimi dejavnostmi k pripravi analize varnosti in ocene tveganja prispevajo strokovnjaki za varno upravljanje in izvajalci na najzahtevnejših področjih poslovanja. Rezultati teh ocen se v dostopni in razumljivi obliki sporočijo vsem aktivnim udeležencem, ki prispevajo k varnosti. Vodstvo spodbuja razprave o glavnih tveganjih, ki jih je treba upravljati, da bi zagotovilo splošno razumevanje in ozaveščenost. Poleg tega se obstoj pomembnih tveganj poudarja v celotnem življenjskem ciklu sistema.

3.1.3 Pojasnila

Prosilec mora za namene ocene vloge navesti, kako izpolnjuje zahteve iz Direktive Sveta 89/391/EGS in povezanih predpisov. Ocena se osredotoči na prikaz upravljanja teh vprašanj, in ne na vprašanja. Vprašanja, kot so obvladovanje utrujenosti ali stresa ter preskus fizične in psihične pripravljenosti, se lahko obravnavajo kot pravno vprašanje v okviru zdravja in varnosti pri delu, vendar se prekrivajo s sistemom upravljanja usposobljenosti (npr. za usposabljanje po dolgi odsotnosti) in z dodeljevanjem nalog (osebje se sme dodeliti na določeno delovno mesto samo, če se potrdi, da je primerno zanje), kot je določeno v TSI OPE.

Kadar se v točki 3.1.1.1(a) zgoraj navedenega pravnega besedila zahteve nanašajo na upravljavce infrastrukture, se za namene ocene „vrsta“ nadomesti z „značajem“.

„Aktivnosti“ (**3.1.1.1(a)**) tu pomenijo dejavnosti, ki jih izvajajo zainteresirane strani (izvajalci, dobavitelji in drugi) v imenu prosilca ali skupaj z njim, in sredstva, ki se uporabljajo v podporo tem dejavnostim. Ključna točka je, da mora prosilec dokazati, da ima vzpostavljen zanesljiv proces za ocenjevanje tveganj in da so obravnavana vsa ustrezna tveganja. Organizacija mora upoštevati tudi nekatera tveganja (npr. hidrogeološka tveganja, tveganja na nivojskih prehodih, metanje kamnov na vlake, nepooblaščen dostop), kadar je to smiselno in upravičeno. Vendar so ta vprašanja povezana z izvedbenimi tveganji (saj vsa zadevajo obratovanje vlakov) in morda niso povezana samo z učinkovitostjo ljudi.

„Druge zainteresirane strani“ pomenijo organizacije in posameznike. Te strani so lahko zunaj železniškega sistema (**1.1.(c)**).

Sprememba je lahko povezana z varnostjo ali ne (**3.1.2.1**). Oceniti je treba vpliv vseh sprememb, povezanih z varnostjo, in opredeliti ustrezne varnostne ukrepe, da se povezana tveganja zmanjšajo na sprejemljivo raven. Izvajanje procesa upravljanja sprememb tudi lahko povzroči varnostna tveganja, predvsem kadar se sprejme odločitve o odložitvi izvedbe spremembe, da se delno ali v celoti prepreči nastanek drugega varnostnega tveganja. Vendar upravljanje tveganj (**3.1.1.1**) ni omejeno samo na upravljanje sprememb. Organizacija bi morala na splošno zagotoviti ustrezno upravljanje varnostnih tveganj v zvezi s svojimi dejavnostmi. Potreba po opredelitvi, upravljanju in obvladovanju teh varnostnih tveganj v okviru sistema varnega upravljanja prosilca zato presega upravljanje sprememb in uporabo skupnih varnostnih metod za ovrednotenje in oceno tveganja.

Skupne varnostne metode za ovrednotenje in oceno tveganja se uporabljajo za vse tehnične, operative ali organizacijske spremembe (v zvezi z organizacijskimi spremembami za tiste, ki imajo posledice za obratovanje ali vzdrževanje). Za vsako spremembo v zvezi z varnostjo se mora prosilec/predlagatelj najprej odločiti, ali je sprememba pomembna (ali ne). Če se odloči, da je pomembna, mora izkazati, da so tveganja, povezana s spremembo, sprejemljiva, in pri tem uporabiti načela, opisana v skupnih varnostnih metodah, ter da so se zahteve, ki izhajajo iz tega izkaza, učinkovito izvajale v sistemu, ki se spreminja. Opravljena ocena tveganja se nato oceni v neodvisni oceni ali jo oceni priznani organ, ki pripravi poročilo o sprejemljivosti ali

nesprejemljivosti analize. Nacionalni varnostni organi bodo ta poročila upoštevali v svojih dejavnostih nadzora, vendar ne morejo spodbijati rezultatov poročila, če nimajo razloga za mnenje, da proces ocenjevanja tveganja ni bil pravilno izveden. Če je sprememba povezana z varnostjo, vendar ni pomembna, mora prosilec/predlagatelj dokumentirati svojo določitev in kljub temu opraviti oceno tveganja spremembe v okviru procesa upravljanja tveganj sistema varnega upravljanja. V tem primeru je prosilec odgovoren za izbiro ustreznih metod za oceno tveganja, s tem pa utemelji, da so ukrepi za upravljanje tveganja, ki jih uvede, primerni za upravljanje povezanih tveganj na sprejemljivi ravni. Poudariti je treba, da je razlog za uporabo skupnih varnostnih metod za ovrednotenje in oceno tveganja sicer pomembnost spremembe, vendar lahko organizacija v vsakem primeru uporabi skupne varnostne metode za oceno in presojo tveganja, na primer če meni, da je iz komercialnih ali družbenih razlogov zaradi spremembe potrebna neodvisna ocena dela, ki ga je opravila organizacija. Dodatne informacije o upravljanju pomembnih sprememb so na voljo v smernicah agencije ERA o skupni varnostni metodi za oceno in presojo tveganja.

Skupna varnostna metoda za ovrednotenje in oceno tveganja zajema šest meril, ki jih je treba preučiti, da se določi „pomembnost“. Ta so:

- **posledica odpovedi:** *verjeten najslabši možni potek dogodkov v primeru odpovedi ocenjevanega sistema, pri čemer se upoštevajo obstoječi varnostni ukrepi zunaj sistema;*
- **novost, ki se uvede s spremembo:** *to se nanaša tako na inovacije v železniškem sektorju kot na novosti v organizaciji, ki uvaja spremembo;*
- *kompleksnost spremembe;*
- **spremljanje:** *nezmožnost spremljanja uvedenih sprememb v življenjskem ciklu sistema in ustrezne intervencije;*
- **reverzibilnost:** *nezmožnost ponovne uporabe sistema, kakršen je bil pred spremembo in*
- **dodatnost:** *ocena pomembnosti spremembe, pri čemer se upoštevajo vse nedavne z varnostjo povezane spremembe ocenjevanega sistema, ki ne veljajo za pomembne.*

Te elemente je treba uporabiti pri ocenjevanju tega, kako so bile sprejete odločitve organizacije o „pomembnosti“ v okviru skupne varnostne metode za ovrednotenje in oceno tveganja.

Čeprav se proces upravljanja tveganja, določen v skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja, uporablja v primeru z varnostjo povezanih in drugih pomembnih sprememb, so načela iz te uredbe, ki podpirajo proces upravljanja tveganj, splošna praksa upravljanja tveganj in se zato lahko uporabljajo v vseh drugih primerih, v katerih je potrebna ocena tveganja.

Kako so povezani človeški in organizacijski dejavniki ter kultura varnosti?

Pri snovanju (novih) sistemov se človeški in organizacijski dejavniki uporabljajo dosledno, že od samega začetka. Vse ravni organizacije, vključno s ključnim operativnim osebjem, proaktivno sodelujejo pri ocenjevanju tveganja, predvidevanju pojavov napak s pristopom, osredotočenim na uporabnika, pri čemer se pri ocenjevanju varnostnih tveganj in določanju varnostnih ukrepov upoštevajo organizacijska struktura družbe, razpoložljivost/uporaba opreme, načrtovanje varnostnih nalog ter sistem in postopki za upravljanje usposobljenosti.

Postopek ocenjevanja tveganja bo zajemal pristope ali metode za sistematično upoštevanje človeških in organizacijskih dejavnikov ter cilj glede odstranitve tveganja pri viru v vseh procesih in postopkih sistema varnega upravljanja, če je to mogoče. Če to ni mogoče, mora biti cilj strategije človeških in organizacijskih dejavnikov čim manjša posledica tveganj.

Sprejet je sistematični pristop k opredelitvi nalog in procesov, povezanih z varnostjo, metode s področja človeških in organizacijskih dejavnikov pa se uporabljajo za analizo varnostno kritičnih nalog, npr. za analizo nalog, hierarhično analizo nalog ali tabelarično analizo nalog. Za izbiro in uporabo ustreznih metod je treba uporabiti strokovno znanje s področja človeških in organizacijskih dejavnikov.

V postopku ocenjevanja tveganja bi bilo treba za uporabnike in druge zainteresirane strani opisati sodelovanje strokovnjakov za človeške in organizacijske dejavnike ter ustrezno usposobljenost. To lahko na primer vključuje opis, v kakšnem obsegu bi bilo treba v analizo tveganj vključiti strokovnjake za človeške in organizacijske dejavnike ter kakšna raven usposobljenosti je potrebna za človeške in organizacijske dejavnike.

Opisane so ustrezne metode za vključitev človeških in organizacijskih dejavnikov v oceno tveganja, npr. analiza nalog, analiza uporabnosti, simulacija, človeški HAZOP, analiza metuljčka.

3.1.4 Dokazila

- *Prosilec bi moral zagotoviti dokazila, da ima vzpostavljen proces ocenjevanja tveganja (vključno z opisom uporabljenih metodologij, vključenega osebja in kakršne koli opravljene potrditve ali preveritve), ki zajema tveganja, opredeljena kot pomembne spremembe v okviru skupne varnostne metode za ovrednotenje in oceno tveganja (Izvedbena uredba Komisije (EU) 402/2013), in tudi tveganja, opredeljena kot nepomembna, ki pa jih je kljub temu treba upravljati, pri čemer proces zajema vsa izvedbena, organizacijska in tehnična tveganja (3.1.1.1(a) in (b));*
- *dokazila, da so v oceni tveganja upoštevana tveganja v zvezi z vprašanjem človeških in organizacijskih dejavnikov. V strategiji za človeške in organizacijske dejavnike bi morale biti pojasnjeno, kako in kdaj so človeški in organizacijski dejavniki sestavni del procesa ocenjevanja tveganja, ter prikazana uporaba ustreznih metod in strokovnega znanja (3.1.1.1(a));*
- *dokazila o načinu vključitve ustreznih tretjih oseb v proces ocenjevanja tveganja, kadar je to primerno, vključno s podatki o tem, kako se upravljajo tveganja, ki izhajajo od tretjih oseb in vplivajo na dejavnosti prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture (3.1.1.1(a)), (3.1.1.1(e)), (3.1.1.1(f));*
- *dokazilo, da ima prosilec vzpostavljen proces za razvoj in uvedbo ukrepov za nadzor tveganj, vključno s podatki o tem, kdo je odgovoren za njihovo dokončanje (3.1.1.1(c));*
- *prosilec mora navesti, kako vključuje ustrezno osebje ter ga obvešča o rezultatih ocene tveganja in povezanih ukrepih za nadzor tveganja (3.1.1.1(f));*
- *prosilec mora navesti, kako spremlja učinkovitost svojih ukrepov za nadzor tveganj, vključno s tem, kako se po potrebi posodablja procesi ali postopki (3.1.1.1(d));*
- *prosilec mora v okviru predloženih dokazil navesti, kako upošteva nujnost skladnosti z drugo veljavno zakonodajo, na primer tisto, ki izhaja iz Direktive Sveta 89/391/EGS (3.1.1.2);*
- *prosilec predloži dokazila, s katerimi kot del svojega procesa upravljanja sprememb izkaže, da se učinek vseh sprememb presoja sistematično. To pomeni uporabo ocene tveganja, vključno z uporabo skupnih varnostnih metod za ovrednotenje in oceno tveganja, da se opredelijo tveganja in potrebni ukrepi za nadzor. Prosilec predloži tudi dokazila o izvajanju nadzornih ukrepov, opredeljenih med procesom upravljanja sprememb (3.1.2.1).*

3.1.5 Primeri dokazil

Proces ali postopek ocenjevanja tveganja, po potrebi vključno z navedbo, kako in kdaj se v podporo izvajanju nadzornih ukrepov za obravnavanje tveganj uporabljajo analiza napak in posledic (FMEA), analiza nevarnosti in operabilnosti (HAZOP) ali druge tehnike.

Evidenca, kot je register nevarnosti, ki dokazuje, da ima organizacija postopek za sistematično vrednotenje nevarnosti kot prvi korak pri upravljanju tveganj, v katero se vnesejo rezultati spremljanja, se redno posodablja, ko so ugotovljena nova tveganja, in je dopolnjena z ustreznimi informacijami o varnostnih ukrepih, sprejetih za nadzorovanje tveganj (npr. tehnična oprema, sezname varnostno kritičnih elementov, operativni postopki, usposabljanje osebja).

Postopek za skladnost z ustrežno zakonodajo EU, kot je Direktiva Sveta 89/391/EGS; čeprav lahko tveganja v zvezi z osebjem (smrt,časne ali trajne poškodbe, neposredna nevarnost nesreče) zajema pravni okvir za zdravje in varnost pri delu, je treba nadzorne ukrepe vključiti v izvedbene predpise ali jih dopolniti z njimi.

Upoštevanje človeških in organizacijskih dejavnikov ter izboljšanje kulture varnosti bosta pozitivno vplivala na skladnost z ustrežno zahtevo iz sistema varnega upravljanja, dokazila o tem pa bodo na voljo v:

pregledu elementov procesa o tem, kako se v procesu ocenjevanja tveganja upoštevajo človeški dejavniki ter kako in kje se vključujejo potrebne tretje osebe. Zapisnikih sestankov, iz katerih je razvidno, da so se jih udeležili končni uporabniki ter strokovnjaki za človeške in organizacijske dejavnike ter da so bila njihova mnenja upoštevana;

primerih opravljenih analiz, v katerih so upoštevani število in narava nalog, ki jih je treba opraviti, njihova kompleksnost, ponovljivost, podeljevanje nalog, delovna obremenitev (vključno z urnikom, izmenami, uporabo strojev in ustreznimi navodili itd.), jasnost in izčrpnost pravil in delovnih navodil, povratne informacije osebja ter način izvajanja korektivnih ukrepov;

postopku za obveščanje osebja o rezultatih ocen tveganja, po potrebi z nazornimi primeri;

navedbi procesa, s katerim se zagotovi, da so naloge, ki so povezane z varnostjo in dodeljene posamezni kategoriji osebja, zasnovane tako, da:

- *obseg nalog, ki jih je treba opraviti, ni prevelik v času, ko se izvajajo naloge v zvezi z varnostjo;*
- *organizacija lahko izkaže, da se vzdržuje raven varnosti, kadar se naloge, povezane z varnostjo, združijo;*
- *ni nasprotij med izvedbo nalog, povezanih z varnostjo, in drugimi cilji, dodeljenimi osebju (skladno s točko 2.1.1(j));*

strategiji za človeške in organizacijske dejavnike, ki se navezuje na procese ocenjevanja tveganj. To izkazuje, da se uporabljajo rezultati analiz tveganja ter izvajajo in ovrednotijo ukrepi za povečanje varnosti;

nekaterih elementih človeških in organizacijskih dejavnikov, ki se obravnavajo v pravnem okviru za varnost in zdravje pri delu, ter pomembnih temah, kot so utrujenost, stres, povezan z delom, in fizično delovno okolje (npr. čistoča, temperatura, svetloba); v tem primeru je treba dokumentacijo o zdravju in varnosti pri delu upravljati prek sistema varnega upravljanja.

3.1.6 Sklicevanja in standardi

- [Priročnik agencije za uporabo skupne varnostne metode za ovrednotenje in oceno tveganja](#)
- [Merila sprejemljivosti tveganja za tehnične sisteme in operativne postopke, ki se uporabljajo v različnih panogah](#)
- [Smernice v podporo izvajanju Uredbe \(EU\) 2015/1136 o usklajenih konstrukcijskih ciljih v okviru skupne varnostne metode za ovrednotenje in oceno tveganja](#)
- *ISO 31000:2018 Upravljanje tveganja*
- *ISO 31010:2019 Upravljanje tveganja – Tehnika ocenjevanja tveganja*
- *ISO 45001:2018 Sistemi vodenja zdravja in varnosti pri delu – praktični vodnik za majhne organizacije*
- *CENELEC – EN 50126 Železniške naprave – Specifikacija in prikaz zanesljivosti, razpoložljivosti, vzdrževalnosti in varnosti (RAMS) – 1. del: Osnovne zahteve in generični procesi*
- [Urad nacionalnega regulatorja varnosti železnice – Smernica za upravljanje sredstev \(2019\)](#)

3.1.7 Vprašanja nadzora

Proces ocenjevanja tveganja bi moral biti v središču sistema varnega upravljanja v času izvajanja nadzora, zato bi moralo biti mogoče iz razgovorov ter preverjanja dokumentacije in procesov razbrati, ali je tako tudi dejansko. Ključne pri tem so ugotovitve nadzora, ki bodo pomembne za prihodnje podaljšanje enotnega varnostnega spričevala ali varnostnega pooblastila. Ob tem bi morale kakršne koli ugotovitve nadzora procesov ocenjevanja tveganja po potrebi prispevati podatke, vključene v strategijo nadzora nacionalnega varnostnega organa.☒

Naslednje informacije so lahko vhodni podatki za poznejši nadzor:

- *seznam nevarnosti;*
- *rezultati analiz tveganja, po potrebi vključno s poročili organa ali organov za ocenjevanje tveganja;*
- *utemeljitev metod za ocenjevanje tveganja (npr. FMECA, FTA, ETA, HAZOP), vključno s podatkom, kako so določena merila za ocenjevanje tveganja ter kako se ugotovita resnost nevarnosti in verjetnost pojava;*
- *po potrebi klasifikacija nevarnih dogodkov po temah, učinkih ali vzrokih (npr. predhodni seznam nevarnosti).*

Osebe z odgovornostmi v zvezi z oceno tveganja bi se morale zavedati svoje vloge in pomena procesa ter biti usposobljene za učinkovito izvedbo procesa.

Zlasti pomembno je, da se preučijo raznovrstni primeri ocen tveganja, ker bodo pokazali, ali se tveganja ustrezno obravnavajo z uporabo primerne metodologije. Opazovanja na terenu bi morala posledično pokazati, da so vzpostavljeni opredeljeni nadzorni ukrepi.

3.2 Varnostni cilji in načrtovanje

3.2.1 Regulativna zahteva

<p>3.2.1. Organizacija oblikuje varnostne cilje za zadevne funkcije na ustreznih ravneh za ohranjanje in, kjer je razumno izvedljivo, izboljšanje svoje uspešnosti na področju varnosti.</p> <p>3.2.2. Varnostni cilji:</p> <p>(a) so skladni z varnostno politiko in strateškimi cilji organizacije (kjer je ustrezno); so povezani s prednostnimi tveganji, ki vplivajo na uspešnost organizacije na področju varnosti; so merljivi; upoštevajo veljavne pravne in druge zahteve; se pregledujejo z vidika doseganja in po potrebi revidirajo; so vključeni v obveščanje.</p> <p>3.2.3. Organizacija ima enega ali več načrtov z opisom, kako bo dosegla varnostne cilje.</p> <p>3.2.4. Organizacija opiše strategijo in načrte za spremljanje doseganja varnostnih ciljev (glejte Spremljanje).</p>
--

3.2.2 Namen

Zagotoviti, da organizacija izpolnjuje pravne zahteve in poskrbi, da je osebje obveščeno o konceptu stalnega izboljševanja varnosti ter da vodstvo vanj verjame.

Prosilec mora izkazati, da ima smiselne cilje ter vzpostavljen proces za njihovo uresničevanje in spremljanje v njihovem življenjskem ciklu.

3.2.3 Pojasnila

Uspešnost na področju varnosti pomeni uspešnost organizacije glede na njene varnostne cilje in uspešnost sistema varnega upravljanja ter vseh podpornih procesov in postopkov.

Izraz „varnostni cilji“ je zamenljiv z izrazom „posamezni varnostni cilji“, čeprav ima slednji običajno številčni pomen. Varnostni cilji ali posamezni varnostni cilji se razlikujejo od skupnih varnostnih ciljev, določenih na ravni države članice, vendar lahko nekatere družbe uporabljajo slednje kot cilje, ki jih je treba doseči, da ohranijo ali izboljšajo svojo uspešnost na področju varnosti.

Cilje je treba redno pregledovati z uporabo pristopa načrtovanja, izvajanja, preverjanja in ukrepanja, pri čemer je treba upoštevati rezultate ocene tveganja in preteklih spremljanj ter preiskav nesreč in incidentov za določitev prednostnih nalog, da se ohranja ali, kjer je to razumno izvedljivo, izboljša uspešnost na področju varnosti.

Določitev in spremljanje kazalnikov uspešnosti na področju varnosti, ki podpirajo odločanje organizacije o nadzoru tveganj, in njihova učinkovitost so izhodišče za določanje in pregledovanje varnostnih ciljev.

Kako so povezani človeški in organizacijski dejavniki ter kultura varnosti?

Varnostni cilji so povezani s tveganji, saj tveganja vplivajo na uspešnost organizacije na področju varnosti (tj. na predvidene rezultate sistema varnega upravljanja in s tem na uspešnost pri doseganju ciljev). Varnostni cilji so lahko kvantitativni, predstavljeni z zmanjšanjem števila dogodkov v absolutni vrednosti ali odstotkih.

Varnostni cilji so lahko tudi kvalitativni, izraženi kot splošna vrednost, na primer „varnost na nivojskih prehodih se bo izboljšala“ ali „ohranila se bo sedanja raven varnosti“. Vendar bo treba v tem primeru opredeliti raven izboljšanja ali raven varnosti, ki se ohrani, in jo spremljati v skladu z nekaj opredeljenimi merili, da se ugotovi, ali so varnostni cilji doseženi.

Organizacija opredeli cilje SMART in jih sporoči osebju, da razvije ozaveščenost o ustreznosti in pomembnosti njihovih dejavnosti ter o tem, kako prispevajo k doseganju varnostnih ciljev in načrtovanju upravljanja varnostnih tveganj. Osebe tudi ve, da se doseganje ciljev spremlja in po potrebi pregleduje.

Cilji so razvrščeni po prednostnem vrstnem redu glede na oceno tveganja, usklajeni med seboj in z varnostno politiko.

3.2.4 Dokazila

- *Nabor varnostnih ciljev, ki so specifični, merljivi, dosegljivi, realistični in časovno omejeni (SMART) ter prilagojeni širšim poslovnim potrebam organizacije (3.2.1), (3.2.2(a), (b)) in (c));*
- *izjava z navedbo pravnih zahtev in kako se upoštevajo (3.2.2(d));*
- *opis, kako je mogoče te cilje doseči in kako se o njih obvešča ustrezno osebje (3.2.2(f)), (3.2.3);*
- *vzpostavljen je proces spremljanja, skladen z zahtevami, določenimi v skupni varnostni metodi za spremljanje (Uredba (EU) 1078/2012), s čimer se zagotovi, da cilji stalno ustrezajo namenu in da organizacija dosega svoje širše cilje (3.2.2(e)), 3.2.4).*

3.2.5 Primeri dokazil

Proces, s katerim se določijo varnostni cilji, njihova prednostna obravnava in spremljanje ter način preprečevanja nasprotij z drugimi cilji in, če nasprotij ni možno preprečiti, pa način njihovega reševanja. To bi moralo vključevati raven, na kateri so določeni cilji, in po potrebi, kako prispevajo k drugim ciljem na drugih ravneh. Vključevati bi moralo tudi vmesnike, časovni razpored in vse potrebne podporne kvalitativne ali kvantitativne podatke.

Varnostni cilji in načrt za njihovo doseganje skupaj s procesom, ki ga je treba uporabiti, kadar se zdi, da varnostni cilji ne bodo doseženi.

Varnostni cilji so skladni z izjavo o poslanstvu in viziji, ki je opredeljena v varnostni politiki, iz tega pa je mogoče razbrati, da jih osebje upošteva in da se spodbuja njihova zavzetost za doseganje ciljev.

Proces ali postopek za prenos rezultatov spremljanja v varnostne cilje, načrtovanje ukrepov za njihovo doseganje in povezani kazalniki doseganja ciljev.

Upoštevanje človeških in organizacijskih dejavnikov ter izboljšanje kulture varnosti bosta pozitivno vplivala na skladnost z ustrezno zahtevo iz sistema varnega upravljanja, dokazila o tem pa bodo na voljo v:

strateškem načrtu organizacije, v katerem je varnost navedena kot glavni cilj;

določbah v sistemu varnega upravljanja (proces upravljanja tveganja), ki pojasnjujejo, kako je treba obravnavati nasprotja med cilji;

postopku za posvetovanje z osebjem o varnostnih ciljih in postopku za opredelitev in sporočanje posameznih varnostnih ciljev ter podatku o tem, kako jih osebje formalno sprejme. Procesu, ki pojasnjuje, kje lahko osebje najde cilje, kako naj izve pričakovano raven svojega prispevka k doseganju teh ciljev, kako se cilji pregledujejo/merijo glede na uspeh in sestavljajo ter kako je načrtovano njihovo doseganje;

postopku za sporočanje ciljev osebju, ki kaže, kako se razvija ozaveščenost in preverja razumevanje;

v postopku poročanja, v katerem osebje navaja doseganje varnostnih ciljev.

3.2.6 Vprašanja nadzora

Ključno vprašanje za nadzor bo, kako dosegljivi so zastavljeni cilji v praksi in kaj se zgodi v praksi, če postaja vedno bolj jasno, da cilji verjetno ne bodo doseženi.

Kako se določijo in pregledujejo varnostni cilji – da se cilji osredotočajo na ranljive ali kritične dejavnosti/nadzor ter temeljijo na rezultatih in kazalnikih dejavnosti.

Kako organizacija izkazuje nenehno izboljševanje nadzora tveganj prek varnostnih ciljev.

Kako organizacija učinkovito spremlja svojo uspešnost na področju varnosti in zato uporablja skupno varnostno metodo za spremljanje, da bi ocenila uspešnost glede na varnostne cilje in povezane kazalnike uspešnosti na področju varnosti.

Kako se cilji (npr. tisti, ki je bil opredeljen pred nekaj leti) razvijajo od oblikovanja do končnega doseganja (ali nedoseganja).

Ustvarjamo boljši železniški
sistem
v službi družbe.

4 Podpora

4.1 Viri

4.1.1 Regulativna zahteva

4.1.1. Organizacija zagotovi vire, vključno z usposobljenim osebjem ter učinkovito in uporabno opremo, potrebne za vzpostavitev, izvajanje, vzdrževanje in stalno izboljševanje sistema varnega upravljanja.

4.1.2 Namen

Namen te zahteve je preveriti, ali ima organizacija vzpostavljene procese za zagotavljanje ustreznih virov, kot so tehnična oprema ali sistemi ali usposobljeno osebje, da v sistemu varnega upravljanja omogoči upravljanje tveganj v skladu s svojimi cilji.

4.1.3 Pojasnila

Zagotovitev ustreznih virov je temeljni pogoj za doseganje ustrezne ravni varnosti.

Kako so povezani človeški in organizacijski dejavniki ter kultura varnosti?

Družba poskrbi, da so osebju na voljo potrebni viri za varno opravljanje nalog. Ti vključujejo osebje, opremo in dokumentacijo. Ta zahteva je povezana tudi z oceno tveganja in opredeljenimi varnostnimi ukrepi.

4.1.4 Dokazila

- *Informacije v zvezi s sistemom upravljanja usposobljenosti, če tega ni, pa dokazila o tem, kako organizacija zagotavlja, da ima na voljo dovolj usposobljenega osebja (4.1.1);*
- *informacije o tem, kako organizacija zagotovi, da ima na voljo dovolj učinkovite in uporabne opreme, da lahko izpolni svoje storitvene obveznosti in vzdržuje učinkovit sistem varnega upravljanja, s čimer se upravljajo tveganja (4.1.1);*
- *informacije o organizaciji funkcij vzdrževanja (glejte tudi Prilogo II k uredbi 2019/779 o subjektih, zadolženih za vzdrževanje) in kako je to povezano z zagotavljanjem zadostnih virov, ki organizaciji omogočajo izpolnitev storitvenih obveznosti (4.1.1).*

4.1.5 Primeri dokazil

Postopek za upravljanje usposobljenosti ali podrobnosti o procesu, s katerim se poskuša zagotoviti, da ima organizacija na voljo usposobljeno osebje na ustreznih položajih, po potrebi z natančno oceno in programi usposabljanja (**glejte tudi 4.2**).

Izjava o določitvi procesa za dodeljevanje virov za pokritje izvajalskih potreb, skupaj z ustreznimi sklicevanji na podporne dokumente.

Upoštevanje človeških in organizacijskih dejavnikov ter izboljšanje kulture varnosti bosta pozitivno vplivala na skladnost z ustrezno zahtevo iz sistema varnega upravljanja, dokazila o tem pa bodo na voljo v:

izjavi o tem, kako se odloča o zahtevah za osebje, da sistem varnega upravljanja deluje učinkovito, skupaj z natančnimi podatki o ustreznih referenčnih postopkih ali procesih, kjer je mogoče najti dodatne informacije;

postopku, ki pojasnjuje, kako se sredstva dodelijo na podlagi rezultatov ocene tveganja in varnostnih ukrepov, sprejetih za izvedbo naloge: vključno s časom, osebjem, usposobljenostjo (tudi netehnične veščine), postopki, orodji in opremo;

rezultatih analiz nalog, ki kažejo, da sta ob upoštevanju delovne obremenitve čas in osebje ustrezno opredeljena. Proces se izvaja podobno za vse varnostne naloge v vseh poslovnih enotah (prevozna služba za „dolge razdalje“/„kratke razdalje“, strojevodje, ranžirne dejavnosti, vzdrževalne dejavnosti ...);

dokumentu, ki določa dodelitev virov za načrtovane spremembe v organizaciji (vključno z ustreznim osebjem in dobavo potrebne opreme).

4.1.6 Vprašanja nadzora

Preveriti, ali so okvir usposobljenosti in zahteve za opremo jasno povezani z rezultati ocene tveganja.

Nacionalni varnostni organ mora pri preverjanju sistema upravljanja usposobljenosti preveriti tudi, ali ima organizacija na voljo sredstva za opredelitev in ohranjanje osebja z ustreznimi znanji in spretnostmi, da mu omogoči varno izvajanje nalog. Ključno vprašanje je, kako se sistem upravljanja usposobljenosti posodablja.

Pri pregledu dejavnosti vzdrževanja, ki so povezane s to zahtevo, si morajo izvajalci nadzora prizadevati pridobiti zagotovila, da prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture, ki je te dejavnosti oddal v zunanje izvajanje, izvaja svojo funkcijo nadzora, s čimer zagotavlja, da izvajalci dobavijo ustrezen in za uporabo varen izdelek.

Preverjanje vrzeli v zasedenosti delovnih mest na izbranih področjih sistema varnega upravljanja se lahko uporabi kot kazalnik ustreznosti ali neustreznosti osebja.

Podobno je lahko način uporabe opreme, npr. koliko nadomestnih delov se prenese na lokacijo, kazalnik kakovosti dobavljene opreme in s tem ustreznosti virov.

4.2 Usposobljenost

4.2.1 Regulativna zahteva

4.2.1. Sistem upravljanja usposobljenosti zagotovi, da je osebje z nalogami, ki vplivajo na varnost, usposobljeno za naloge v zvezi z varnostjo, za katere je odgovorno (glejte 2.3 Organizacijske vloge, odgovornosti in pristojnosti), vključno z vsaj:

- (a) opredelitvijo usposobljenosti (vključno z znanjem, veščinami, netehničnim ravnanjem in odnosom), potrebne za naloge v zvezi z varnostjo;
- (b) načeli za izbor (zahtevana osnovna izobrazba, psihična in fizična pripravljenost);
- (c) začetnim usposabljanjem, izkušnjami in kvalifikacijami;
- (d) tekočim usposabljanjem in rednim posodabljanjem obstoječih znanj;
- (e) rednim ocenjevanjem usposobljenosti ter pregledi psihične in fizične pripravljenosti, da se zagotovi dolgoročna ohranitev kvalifikacij in veščin;
- (f) posebnim usposabljanjem za ustrezne dele sistema varnega upravljanja za izpolnjevanje nalog v zvezi z varnostjo.

4.2.2. Za osebje, ki izvaja naloge v zvezi z varnostjo, organizacija pripravi program usposabljanja, kot je določeno v točkah (c), (d) in (f) odstavka 4.2.1, kar zagotavlja, da:

- (a) se program usposabljanja izvaja v skladu z opredeljenimi zahtevami glede usposobljenosti in posameznimi potrebami osebja;

kjer je ustrezno, usposabljanje zagotovi, da osebje lahko opravlja delo pod vsemi obratovalnimi pogoji (normalne, poslabšane in izredne razmere);

sta trajanje usposabljanja in pogostost osveževanja usposobljenosti ustrezna z vidika ciljev usposabljanja; se evidence hranijo za vse osebje (glejte 4.5.3 Nadzor nad dokumentiranimi informacijami);

se program usposabljanja redno pregleduje in presoja (glejte 6.2 Notranja presoja) in da se po potrebi uvedejo spremembe (glejte 5.4 Upravljanje sprememb).

4.2.3. Za osebje, ki je bilo udeleženo v nesrečah/incidentih ali je bilo dalj časa odsotno, obstajajo postopki za vrnitev na delo, vključno z dodatnim usposabljanjem, če je potrebno.

4.2.2 Namen

Namen te zahteve je zagotoviti, da ima organizacija vzpostavljene ustrezne strukture in vire za upravljanje tveganj, s katerimi se srečuje, ti pa ji omogočajo uporabo osebja, ki je usposobljeno za izpolnjevanje varnostnih nalog in predvsem varnostno kritičnih nalog. Sistem upravljanja usposobljenosti bo organizaciji omogočil tudi, da postopoma ohranja veščine, znanje in izkušnje svojega osebja.

Usposobljenost ima ključno vlogo pri zagotavljanju, da so dejavnosti izvedene zadovoljivo. Potreba po usposobljenem osebju zajema operativno podporo (vključno z izvajalci, svetovalci in dobavitelji storitev v zvezi z varnostjo) in vodstveno osebje. Zahteve za usposobljenost vodstva se pogosto spregledajo, vendar vodstvo sprejema pomembne odločitve, ki imajo lahko pomembne in obsežne učinke na zdravje in varnost. Te morajo vključevati določbe za usposabljanje celotnega osebja za zahtevane varnostne standarde, ohranjanje usposobljenosti ne glede na okoliščine, vključno z zadevami, kot je razpoložljivost osebja, in za spremljanje ravni usposobljenosti glede na zahtevane standarde.

V tem okviru je varnost sestavni del poklicnega ravnanja in profesionalnosti – in ne „dodatni element“, ki ga je treba dodati poklicnim veščinam. Poleg tega je zmožnost organizacije za obravnavanje nepričakovanih

dogodkov v realnem času močno odvisna od usposobljenosti operativnega osebja in njihovih nadzornikov. Te veščine lahko na primer zajemajo razvite simulacije in redno usposabljanje za kompleksne scenarije.

4.2.3 Pojasnila

Program usposabljanja **(4.2.2)** se lahko zagotovi prek zunanjega centra za usposabljanje. V tem primeru bi morala organizacija poskrbeti, da je center za usposabljanje usposobljen za zagotavljanje ustreznih storitev, ker je certificiran ali priznan v okviru nacionalnega ali evropskega programa, ali z neposrednim spremljanjem dejavnosti usposabljanja in njihovih rezultatov. Centri za usposabljanje lahko glede na svojo usposobljenost na različnih področjih pokrijejo vse ali le nekatere potrebe organizacije po usposabljanju. Kadar usposabljanje za organizacijo izvaja neodvisni center za usposabljanje, mora organizacija preveriti, ali so v usposabljanje vključeni potrebni elementi, v nasprotnem primeru mora takšno zunanje usposabljanje po potrebi dopolniti z notranjim usposabljanjem.

Kako so povezani človeški in organizacijski dejavniki ter kultura varnosti?

Kompetence so sestavni del sistema upravljanja usposobljenosti ter zajemajo tudi netehnične veščine, odnose in vedenje. Potrebne ravni zahtevane usposobljenosti za izvedbo naloge so opredeljene s povezavo na oceno tveganja in analize nalog.

„Odnos“ **(4.2.1(a))** se uporablja za opis, kako se ljudje odzovejo na nekatere situacije in kako se vedejo na splošno (npr. so proaktivni, se razumejo z drugimi ljudmi). To je zelo pomembno za medsebojne povezave v okviru delovanja sistema varnega upravljanja.

Obstaja sistematični pristop, ki zagotavlja, da je usposobljenost človeških in organizacijskih dejavnikov na podlagi ocene tveganja in analiz nalog dostopna pri ustreznih funkcijah.

Usposobljenost človeških in organizacijskih dejavnikov se lahko na primer uporablja pri ocenjevanju tveganja, pri projektih v zvezi z novimi ali spremenjenimi zasnovami, pri vrednotenju in izboljševanju uspešnosti, da se zagotovi netehnični vidik ali v zvezi z vprašanji uspešnosti ljudi. Vodstvo in osebje, ki opravlja varnostne naloge, se usposablja za posebne človeške in organizacijske dejavnike, da poveča ozaveščenost.

4.2.4 Dokazila

- *Prosilec mora zagotoviti informacije o sistemu upravljanja usposobljenosti in o tem, kako deluje, da bi izpolnil pogoje, določene v zahtevah **(4.2.1)**, **(4.2.2(a)–(e))**;*
- *dokazila vključujejo podrobne informacije o programih usposabljanja, ki so na voljo za osebje (po potrebi vključno z informacijami o zahtevah organizacij glede usposobljenosti izvajalcev usposabljanja), ter kako se ti programi posodablajo in pregledujejo (po potrebi vključno z vlogo varnostnega svetovalca v skladu z **RID** ali, kadar je ustrezno, usposobljenostjo osebja za vzdrževanje v skladu z zahtevami iz Priloge I in Priloge II k Uredbi (EU) 2019/779 o subjektih, zadolženih za vzdrževanje **(4.2.2 (a)–(e))**;*
- *dokazila vključujejo ureditve za vrnitev osebja na delo po nesrečah in incidentih ali dolgi odsotnosti z dela, vključno s tem, kako se opredelijo kakršne koli dodatne potrebe po usposabljanju **(4.2.3)**;*
- *če prosilec uporablja priznani center za usposabljanje, ki je bil certificiran v skladu s predpisi EU, s kopijo ustreznega certifikata zagotovi domnevo o skladnosti z zgornjimi elementi v obsegu, ki ga zajema proces certificiranja **(4.2.1(a), (c)–(f))**, **(4.2.2)**;*
- *prosilec bi moral navesti, kako zagotavlja, da pri izvajanju istih nalog ni razlik med usposobljenostjo njegovega osebja in usposobljenostjo osebja morebitnih izvajalcev, dobaviteljev in svetovalcev, ki jih vključuje **(4.2.1(a)–(f))**;*

- *vodstvo in osebje, ki opravlja varnostne naloge, se usposabljata na področju ustreznih človeških in organizacijskih dejavnikov ter ozaveščanja (4.2.1), (4.2.2);*
- *prosilec bi moral navesti, kako se ocenjujejo potrebe po usposobljenosti za človeške in organizacijske dejavnike, kar vključuje opredelitev, v katerih vlogah in procesih je potrebna usposobljenost za človeške in organizacijske dejavnike ter katera raven usposobljenosti se zahteva. Razpoložljiva zmogljivost človeških dejavnikov (npr. uradne kvalifikacije za človeške dejavnike, tj. visokošolska stopnja, usposobljenost in izkušnje, priznane v okviru organizacije/zunaj nje) je prilagojena zrelosti in kompleksnosti družbe ter sorazmerna z njima (4.2.1(a)–(f));*
- *prosilec bi moral zagotoviti informacije o postopku za pooblastitev osebja za opravljanje ključnih vlog, vključno s stalnim upravljanjem usposobljenosti osebja (4.2.1 (a)–(f)), (4.2.2(d)).*

4.2.5 Primeri dokazil

Sistem upravljanja usposobljenosti s pojasnilom, kako deluje, po potrebi tudi za neoperativno osebje, in povezavami na podporno dokumentacijo, vključno z različnimi programi usposabljanja in podatkom o tem, kako se upravljajo zunanji centri za usposabljanje.

Predložijo se pogodbeni dogovori (vključno z nalogami in pristojnostmi) z vsemi certificiranimi centri za usposabljanje, skupaj z dokazili o certificiranju.

Primeri programov usposabljanja za skupine osebja.

Upoštevanje človeških in organizacijskih dejavnikov ter izboljšanje kulture varnosti bosta pozitivno vplivala na skladnost z ustrezno zahtevo iz sistema varnega upravljanja, dokazila o tem pa bodo na voljo v:

postopku, ki prikazuje, kako se upravljajo in upoštevajo zahteve in kvalifikacije, vključno s psihološko ali fizično pripravljenostjo, ki so predvidene za določene vloge, povezane z varnostjo, ter vključuje povezavo do ocene tveganja in analiz nalog;

postopku, ki prikazuje, kako se upravljajo zahteve in kvalifikacije osebja, in sicer v smislu:

- *izpolnjevanja veljavnih zahtev glede fizične in psihične pripravljenosti;*
- *opredeljevanja strokovne usposobljenosti, ki je predvidena za posamezno vlogo, povezano z varnostjo;*

procesih rednega vnovičnega preverjanja zahtev in programov usposabljanja, ki kažejo, da je stanje posodobljeno in vedno usklajeno s tehničnimi, operativnimi in organizacijskimi spremembami;

v postopku ali procesu, ki zagotavlja, da je osebju na voljo posebno usposabljanje in usposabljanje za osvežitev znanja za:

- *pričakovane spremembe, ki vplivajo na notranje predpise, infrastrukturo, organizacijsko strukturo itd.;*
- *posodobitve dodeljenih nalog (npr. za strojevodje, nove proge, nove tipe lokomotiv, nove vrste storitev);*

sistemu varnega upravljanja, ki opisuje, kako so bile opredeljene in izpolnjene potrebe po usposabljanju za varnostne naloge za določene vloge. S postopkom povezane informacije se uporabljajo za pripravo gradiva za usposabljanje, določbe pa zagotavljajo, da se vključeno osebje seznanja s tveganji, ki so povezana z njegovimi dejavnostmi;

postopku za preiskovanje nesreč in incidentov, če obravnava ukrepe za spremembo programov usposabljanja glede na nesreče in incidente, pretekli nadzor itd.;

postopku, ki osebju omogoča izraziti dvom o postopkih in odločitvah ter poročanje o rutinskih in neobičajnih odstopanjih;

sistemu varnega upravljanja, v katerem je opisano, kateri mehanizmi za izmenjavo znanja so na voljo v organizaciji;

postopku, ki zagotavlja, da:

- *se usposobljenost ohranja z zadostno prakso na zadevnem področju (npr. za strojevodje znanje o obratovalnih pogojih, kategorijah vlakov, vlečnih enotah, progah in postajah) in/ali z načrtovanjem posebnega usposabljanja, zlasti po dolgi odsotnosti z dela (npr. bolezen) ali nesreči/incidentu;*
- *se usposobljenost redno ocenjuje, da se zagotovi ohranitev pridobljene usposobljenosti;*
- *se sprejmejo potrebni ukrepi, če se ugotovijo neskladnosti ali neprimerno vedenje, na primer umik osebe ali dela opreme iz obratovanja za določeno obdobje, omejitve v zvezi s priznanimi veščinami, če je bila ugotovljena neskladnost, posebno usposabljanje itd.;*
- *se po nesrečah in incidentih sprejmejo ustrezni ukrepi za osebe (npr. za strojevodje, ki niso upoštevali signalizacije, za osebo, ki je bila udeležena v nesreči, itd. Organizacija na primer poskrbi, da je strojevodja zmožen ponovno opravljati storitve, ali pa ga nadomesti z drugim, usposobljenim za storitev, ki jo je treba zagotoviti);*
- *se izmenjujejo pridobljene izkušnje iz resnih nesreč ali katerega koli drugega pomembnega dogodka, zlasti kadar se ugotovijo nova tveganja in jih je treba upravljati na obratovalni ravni;*
- *je vzpostavljen proces spremljanja sistema upravljanja usposobljenosti, vključno s podatkom o tem, kako se meri učinkovitost sistema;*

v sistemu varnega upravljanja, ki pojasnjuje, kako je vodstvo usposobljeno za ocenjevanje tveganja pred sprejemanjem odločitev in kako v svoje dnevne dejavnosti (ocenjevanje tveganja, ocenjevanje uspešnosti, izboljšave ...) vključuje človeške in organizacijske dejavnike;

postopku za zagotavljanje neprekinjenega poslovanja in postopku, s katerim se ureja vrnitev na delo, s povezavo na sistem upravljanja usposobljenosti;

programu usposabljanja, iz katerega je razvidno, da so posebne metode usposabljanja opredeljene glede na cilje usposabljanja in merila za usposabljanje:

- *mentorstvo;*
- *usposabljanje na delovnem mestu;*
- *simulatorji;*
- *usposabljanje za ukrepanje v izrednih razmerah;*
- *usposabljanje o rabi vseh razpoložljivih virov;*

v postopku, s katerim se zagotavlja, da je osebje ustrezno usposobljeno, in vključuje opredelitev potrebnih kompetenc, ki je povezana z oceno tveganja. Ta vzpostavljeni postopek kaže, da je za osebje, ki izvaja oceno tveganja ter določa posledične varnostne vloge in usposobljenost zanje, na voljo sistematični pristop, ki temelji na usposobljenosti človeških in organizacijskih dejavnikov ter zagotavlja, da se dodelijo potrebni viri in kompetence;

usposobljenosti za kulturo varnosti, ki temelji na analizi potreb. Ocenjene so potrebe po usposobljenosti za kulturo varnosti in prikazane strategije za zagotavljanje primernih usposobljenosti in virov. Izkazano je, da vodstvo spodbuja osnovno znanje o kulturi varnosti in njenem pomenu;

postopku, s katerim se zagotovi, da izvajalci, partnerji in dobavitelji izpolnjujejo enake zahteve glede usposobljenosti. Na voljo so pogodbeni dogovori (ali sporazumi o partnerstvu), ki obravnavajo te zahteve, in spremljanje izvajanja pogodbe (ali partnerstva).

4.2.6 Sklicevanja in standardi

- *ISO10015:2019 „Vodenje kakovosti – Smernice za vodenje kompetenc in razvoj zaposlenih“*

- *ISO10018:2020 „Vodenje kakovosti – Napotki za vključevanje zaposlenih“*

4.2.7 Vprašanja nadzora

Kako so rezultati ocene tveganja povezani s pregledom sistema upravljanja usposobljenosti.

Pri pregledu sistema upravljanja usposobljenosti si je treba zapomniti, da bodo nekatere zahteve za usposobljenost presegle osebje organizacije in bodo vplivale tudi na izvajalce in druge.

Sistem upravljanja usposobljenosti je treba preveriti, da se ugotovi, ali je posodobljen in ali ukrepi za usposabljanje v okviru sistema odražajo trenutne potrebe organizacije.

Organizacija mora imeti sredstva, s katerimi zagotavlja, da je pogodbeno osebje, ki izvaja dejavnosti, za to tudi usposobljeno. To je posebno pomembno vprašanje, kadar gre za delo, ki ga opravljajo izključno izvajalci, pri čemer preverjanje usposobljenosti morda ni tako temeljito.

Od neposredno zaposlenega osebja in izvajalcev, ki izvajajo podobne dejavnosti, bi se morala zahtevati enaka raven usposobljenosti.

Vzpostavljen je sistem, ki zagotavlja opredelitev nalog in delovnih mest z varnostnim elementom, vključno z varnostno kritičnimi nalogami.

Vzpostavljen je zanesljiv in učinkovit sistem upravljanja usposobljenosti, vključno z opredelitvijo potrebnega znanja in veščin, usposabljanja, ohranjanja usposobljenosti in virov zanj; procesi za zaposlovanje, usposabljanje, ocenjevanje, spremljanje in dokumentiranje usposobljenosti, ki kažejo, kako vse to prispeva k doseganju in ohranjanju usposobljenosti.

Osredotočanje na človeške dejavnike – kako se ocenjujeta fizična in psihična pripravljenost (npr. strojevodij in drugega osebja, ki opravlja varnostno kritične naloge).

4.3 Ozaveščenost

4.3.1 Regulativna zahteva

4.3.1. Najvišje vodstvo zagotovi, da se samo in osebje z nalogami, ki vplivajo na varnost, zavedajo relevantnosti, pomembnosti in posledic svojega ravnanja ter prispevanja k pravilni uporabi in uspešnosti sistema varnega upravljanja, vključno z izpolnjevanjem varnostnih ciljev (glejte Varnostni cilji in načrtovanje).

4.3.2 Namen

Ozaveščenost pomeni, da osebje pozna varnostno politiko organizacije, ve, kako prispeva k varnosti v organizaciji, je seznanjeno z nevarnostmi in tveganji, ki jih mora poznati, ter izidi preiskav nesreč in incidentov. Zajema tudi seznanjenost osebja s posledicami neprispevanja k izvajanju sistema varnega upravljanja z vidika osebja in vidika organizacije. Namen te zahteve je obravnava vprašanj kulture varnosti v organizaciji. Najvišje vodstvo mora določiti program in usmeritev organizacije ter način poslovanja. Osebje, ki deluje znotraj organizacije, se bo zgledovalo po vodstvu. Prosilec mora pokazati, kako v okviru svojih procesov in postopkov obravnava ta vprašanja.

4.3.3 Pojasnila

Ta zahteva je povezana s človeškimi in organizacijskimi dejavniki. Več informacij o človeških in organizacijskih dejavniki je na voljo v Prilogi 5.

4.3.4 Dokazila

- *Prosilec mora navesti, kje v človeških virih ali drugih postopkih se izraža ključna vloga osebja pri izpolnjevanju ciljev organizacije, kako si prizadeva to izmeriti in katere ukrepe uvaja za vzdrževanje in izboljšanje (4.3.1) (glejte tudi 2.3);*
- *informacije o delovanju sistema upravljanja usposobljenosti (4.3.1).*

4.3.5 Primeri dokazil

Upoštevanje človeških in organizacijskih dejavnikov ter izboljšanje kulture varnosti bosta pozitivno vplivala na skladnost z ustrezno zahtevo iz sistema varnega upravljanja, dokazila o tem pa bodo na voljo v:

izjavi v varnostni politiki ali drugje v zvezi z zavezanostjo vodstva organizacije spodbujanju kulture varnosti organizacije, da se zagotovi upravljanje tveganj s pristopom sistema upravljanja. V dokumentu se navede tudi vloga vsega osebja pri spodbujanju varnostne politike z dejanji in doseganjem zastavljenih varnostnih ciljev. Navedene so povezave na posebne postopke, katerih cilj je spodbujanje teh zamisli v celotni organizaciji;

v procesu spremljanja, ki vključuje element razumevanja sistema varnega upravljanja ter pomembnosti in poznavanja tveganja v zvezi z vsako posamezno nalogo v celotni organizaciji;

dejstvu, da se izvajajo redne ankete o zavzetosti osebja s poudarkom na varnosti, ki kažejo, da osebje razume, kako se njegova vloga ujema s splošnimi varnostnimi cilji organizacije;

programih usposabljanja, ki vključujejo razlago tveganj, varnostnih ukrepov in varnostnih ciljev za izvajanje nalog in delov nalog;

v postopku, ki ga lahko osebje, izvajalci ali drugi deležniki uporabijo za poročanje o tveganjih, ki so jim izpostavljeni;

izjavi, ki vključuje informacijo o tem, kako organizacija spodbuja svoj pristop k ozaveščenosti o varnosti, človeških in organizacijskih dejavnikih ter kulturi varnosti pri izvajalcih, partnerjih in dobaviteljih;

V obvestilih najvišjega vodstva v zvezi s cilji bodisi v smislu spodbujanja vsega osebja, da prispeva k doseganju ciljev, bodisi na primer v smislu pohval za izboljšanje uspešnosti.

v informacijah, ki kažejo, da sta srednje vodstvo in izvedbeno osebje vključena v pobude na področju varnosti obratovanja (delavnice, forumi, namenski dnevi za varnost, programi usposabljanja, namenjeni krepitvi ozaveščenosti o njihovi vlogi v sistemu varnega upravljanja itd.);

opisu komunikacijskih kanalov in kanalov, ki se uporabljajo, ter informacijah o tem, kako vključujejo človeške in organizacijske dejavnike;

v procesu načrtovanja postopkov, ki pojasnjujejo, kako je vključeno zadevno osebje in kako se upoštevajo tveganja in varnostni ukrepi, pa tudi morebitni vpliv neskladnosti na obratovalne dejavnosti.

4.3.6 Vprašanja nadzora

Pri izpraševanju osebja o tem vprašanju je pomembno opredeliti naravo razumevanja ljudi glede vlog in odgovornosti, ki veljajo zanje. To bo pokazalo, ali je organizacija sposobna razumeti pomen učinkovite organizacijske kulture ali ozaveščenosti glede zagotavljanja varnosti s sistemom varnega upravljanja.

Ključno vprašanje za nadzor je, kako je organizacija utemeljila svojo trenutno kulturo in kateri ukrepi so vzpostavljeni za njeno izboljšanje in razvoj.

Preveriti spremljanje zagotavljanja odgovornosti/ciljev na področju zdravja in varnosti, ozaveščenosti o tveganjih, kulture obveščanja – iskanje spodrseljajev, napak, kršitev in drugih neskladnosti.

4.4 Informacijske in komunikacijske dejavnosti

4.4.1 Regulativna zahteva

- 4.4.1. Organizacija opredeli ustrezne komunikacijske kanale za izmenjavo informacij v zvezi z varnostjo med različnimi ravni organizacije in z zunanjimi zainteresiranimi stranmi, vključno z izvajalci, partnerji in dobavitelji.
- 4.4.2. Da se zagotovi, da informacije v zvezi z varnostjo dosežejo nosilce presoje in odločevalce, organizacija upravlja opredelitev, prejem, obdelavo, ustvarjanje in širjenje teh informacij.
- 4.4.3. Organizacija zagotovi, da so informacije v zvezi z varnostjo:
- (a) ustrezne, popolne in razumljive predvidenim uporabnikom;
 - (b) veljavne;
 - (c) točne;
 - (d) dosledne;
 - (e) nadzorovane (glejte Nadzor nad dokumentiranimi informacijami);
 - (f) posredovane pravočasno;
 - (g) prejete in razumljene.

4.4.2 Namen

Skladnost s temi zahtevami je zasnovana tako, da se pokaže, da je prosilec v svoji vlogi izkazal, da ima vzpostavljena ustrezna sredstva za opredelitev informacij v zvezi z varnostjo na različnih ravneh in njihovo pravočasno sporočanje ustreznim osebam. Da analizira perspektive, s čimer zagotovi, da je trenutno upravljanje tveganj ustrezno in posodobljeno ter lahko opredeli nove grožnje in priložnosti iz zunanjih vplivov (političnih, družbenih, okoljskih, tehnoloških, gospodarskih in pravnih). Da se lahko prepriča, da informacije dosežejo ustrezno osebje (zlasti varnostno kritično osebje) znotraj organizacije, ki se mora odzvati nanje. To zajema tudi podatek o tem, kako ustrezne informacije v zvezi z varnostjo posreduje drugim zainteresiranim stranem, s katerimi ima skupne vmesnike.

4.4.3 Pojasnila

Organizacija opredeli vrsto informacij v zvezi z varnostjo, ki jih je treba posredovati, ter navede, kako jih posreduje (**glejte tudi 4.5**), komu in pod katerimi pogoji jih posreduje in obdeluje (**4.4.1**). Informacije v zvezi z varnostjo se izmenjujejo med osebjem, ki izvaja naloge v organizaciji, s podizvajalci, partnerji ali dobavitelji, med prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture ter po potrebi med upravljavci infrastrukture.

Razlikuje se lahko med različnimi vrstami informacij, te so:

- *dokumentacija o sistemu varnega upravljanja (**glejte tudi 4.5**);*
- *statistične informacije, ki se zahtevajo od upravljavca infrastrukture, da se načrtuje obratovanje železnice, kot so izvedbeni predpisi in lastnosti železniške infrastrukture (npr. širina, dolžina vlaka, nakloni in osna obremenitev);*
- *informacije, potrebne za načrtovanje obratovanja železnice, kot so operativni vozni redi, seznam prog, začasne omejitve hitrosti, spremembe železniške infrastrukture, tekoča dela na tirih, omejitve tirne širine, vlaki, za katere velja sprememba načrtovane proge, deli proge, ki se uporabljajo kot*

enotirni, napovedi vožnje vlakov (skupaj z vsemi spremembami prog vlaka in/ali storitev prevoza na delo);

- *informacije o upravljanju železniškega prometa (med prevozniki v cestnem prometu in upravljavci infrastrukture ter po potrebi med upravljavci infrastrukture), vključno z opredelitvijo usposobljenega osebja v vsaki organizaciji, s katerim je mogoče vzpostaviti stik v primeru obratovanja v poslabšanih razmerah ali izrednih razmerah (glejte tudi 5.5) med delovnim časom ali zunaj njega.*

Osnovne zahteve za namene izmenjave informacij **(4.4.2)** so opredeljene v TSI OPE med prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem infrastrukture, v uredbi o subjektih, zadolženih za vzdrževanje, med prevoznikom v železniškem prometu in subjektom, zadolženim za vzdrževanje, v skupnih varnostnih metodah za zahteve za sistem varnega upravljanja med prevoznikom v železniškem prometu/upravljavcem infrastrukture in organi (agencijo, nacionalnim varnostnim organom).

Vzpostavljene so tudi ureditve za izmenjavo informacij z ustreznimi stranmi o varnostnih tveganjih, povezanih z okvarami, gradbenimi neskladnostmi ali napakami pri delovanju tehničnih sistemov, tudi strukturnih podsistemov, vključno z informacijami glede morebitnih korektivnih ukrepov, na primer v okviru sistema SAIT (orodje za varnostno opozarjanje), ki ga agencija promovira v železniškem sektorju. Z uporabo orodja za varnostno opozarjanje (SAIT) se izpolnijo obveznost iz direktive o varnosti na železnici (člen 4(5)) ter zahtevi iz skupnih varnostnih metod za spremljanje (člen 4) in iz uredbe o subjektih, zadolženih za vzdrževanje (člen 5(5)) glede izmenjave takih informacij.

„Veljavne“ v zgornjem smislu **(4.4.3(b))** pomeni posodobljene.

„Dosledne“ v zgornjem smislu **(4.4.3(d))** pomeni, da se informacije ne izključujejo, če prihajajo iz različnih virov.

„Razumljene“ v zgornjem smislu **(4.4.3(g))** pomeni, da prosilec izkaže sprejetje ukrepov za zagotavljanje, da so varnostno kritične informacije razumeli tisti, ki so jim namenjene. To je mogoče zagotoviti z namenskim usposabljanjem, z vprašanji za preverjanje razumevanja na sestankih, ali s sprejetjem protokolov za varnostno kritično komunikacijo, ki zahtevajo ponovitev pomembnih sporočil, npr. med prometnikom in strojevodjo, da se zagotovi njihovo pravilno razumevanje, ali s katerimi koli drugimi sredstvi, ki so skladni z zahtevo.

Ta zahteva je povezana s človeškimi in organizacijskimi dejavniki. Več informacij o človeških in organizacijskih dejavniki je na voljo v Prilogi 5.

4.4.4 Dokazila

- *Prosilec opredeli različne komunikacijske kanale, ki so vzpostavljeni v organizaciji, in njihov namen **(4.4.1)**;*
- *prosilec mora predložiti dokazila na primer za kateri koli notranji sistem za obveščanje o varnosti, kateri koli sistem za prenos ustreznih, vendar rutinskih informacij osebju, in kateri koli sistem za prenos ustreznih, vendar priložnostnih informacij osebju **(4.4.2)**;*
- *prosilec navede, kako se prepriča, da so informacije, ki jih je prenesel, dosegle tiste, ki so jim namenjene (zlasti tiste z varnostno kritičnimi vlogami), in so jih ti razumeli **(4.4.3)**.*

4.4.5 Primeri dokazil

Proces/postopek, ki zagotavlja, da imajo zunanje strani, kot so upravljavci infrastrukture, (drugi) prevozniki v železniškem prometu, organi itd., kontaktne podatke osebe, ki je usposobljena za komunikacijo z njimi (npr. znanje jezika) in ima dostop do ustreznih informacij.

Proces ali postopek za potrditev dostave dokumentov v zvezi z varnostjo.

Za vloge s pooblastili za upravljanje vmesnikov: dokazila o tem, komu se pošlje varnostno opozorilo glede na območje obratovanja (npr.: zajeta so v navodilih o progi ali obvestilih o zamudah).

Upoštevanje človeških in organizacijskih dejavnikov ter izboljšanje kulture varnosti bosta pozitivno vplivala na skladnost z ustrežno zahtevo iz sistema varnega upravljanja, dokazila o tem pa bodo na voljo v:

jasni navedbi, kako deluje komunikacija navzgor in navzdol za različne vrste in ravni informacij, skupaj s povezavami na posebne postopke za varnostna opozorila in rutinsko komunikacijo;

procesu ali postopku, v katerem je navedeno, kateri ukrepi se uvedejo za različne vrste komunikacije za zagotovitev, da dosežejo osebe, ki so mu namenjene, in da to osebe razume, kaj se sporoča, npr. varnostno kritične informacije;

procesu ali postopku, ki zagotavlja vsakemu uslužbencu, vključenemu v naloge v zvezi z varnostjo, pravilno različico dokumentov ob pravem času, da se zagotovi vključenost in sposobnost hitrega ukrepanja ali odzivanja v običajnih, poslabšanih in izrednih razmerah;

TSI OPE, ki vsebujejo zahteve glede različnih dokumentov, vključno z nekaterimi, ki se nanašajo na komunikacijo med osebjem prevoznikov v železniškem prometu in osebjem upravljavcev infrastrukture. Vsi ti dokumenti (pravilnik, navodila o poti, vozni redi, knjige obrazcev ...) so znani in vsebujejo nabor komunikacijskih protokolov ali sredstev za jasno in hitro izmenjavo formaliziranih informacij, ki vplivajo na obratovanje, zlasti za vožnje vlakov v poslabšanih razmerah;

varnostnih opozorilih, ki jih je treba izmenjevati v organizaciji ali z drugimi zainteresiranimi stranmi. Nekateri značilni primeri so:

- *prevoznik v železniškem prometu zagotovi informacije upravljavcu infrastrukture o vseh težavah, ki bi lahko vplivale na premike vlakov (okvare voznega parka, npr. pregreti osni ležaji, da lahko upravljavec infrastrukture sprejme ukrepe za upravljanje tveganj, kot je zaustavitev prometa na sosednjih tirih);*
- *upravljavec infrastrukture zagotovi informacije o okvarah infrastrukture in morebitnih začasnih varnostnih ukrepih, kot je zmanjšanje hitrosti, vsem prevoznikom v železniškem prometu, ki obratujejo na zadevnem območju;*

procesu ali postopku za širjenje informacij o spremembi mikro in makro organizacijske strukture organizacije;

kopijah navodil, danih osebju, ki opravlja naloge, povezane z varnostjo, in ki obravnavajo obratovalna pravila, pomembna za omrežja, ki morajo biti:

- *popolna: vsa pravila in zahteve, pomembna za naloge v zvezi z varnostjo, ki so pomembna za obratovanje prevoznika v železniškem prometu, so opredeljena in zabeležena v ustreznih dokumentih;*
- *pravilna: vsako od pravil ali zahtev je pravilno zabeleženo brez napak (npr. vedenje pred signalom, komunikacija v zvezi z varnostjo);*
- *dosledna: zahteve iz različnih virov, ki veljajo za eno osebo ali eno skupino, so združljive in dosledne in si ne nasprotujejo;*

postopku evidentiranja informacij, ki je določen v ustreznem internem pravilniku z uporabo ustreznega komunikacijskega kanala;

programih usposabljanja, v katerih je opredeljeno, kako se upravlja komunikacija in kako so komunikacijske veščine vključene v sistem upravljanja usposobljenosti;

postopku poročanja, ki osebju omogoča poročanje o varnostnih vprašanjih v okviru politike kulture pravičnosti in v katerem je pojasnjeno, kako se te povratne informacije analizirajo in ocenjujejo, tako da je mogoče opaziti in upoštevati prikrite sistemske napake v postopku upravljanja tveganj. Postopek vključuje tudi način za posredovanje povratnih informacij o poročanju osebju;

postopku, ki pojasnjuje različne vrste sestankov in ustrezne rezultate (npr. zapisniki sestankov, opombe, ...), in prikazuje, kako se varnostna komunikacija upravlja navzgor in navzdol v celotni družbi.

4.4.6 Vprašanja nadzora

Preveriti, ali se uporabljajo tehnike in procesi za vzdrževanje posodobljenega upravljanja tveganj, analize perspektiv za priložnosti ali grožnje.

Preveriti, ali je vzpostavljen proces za spremljanje uporabe formaliziranih informacij.

Ključna vprašanja za nadzor so, kako ažurna je informacija in ali pravočasno doseže **vse** zadevno osebje, npr. osebje v nočni izmeni ali osebje, ki dela na oddaljenih lokacijah zunaj sedeža organizacije.

4.5 Dokumentirane informacije

4.5.1 Regulativna zahteva

4.5.1. Dokumentacija o sistemu varnega upravljanja

4.5.1.1. Pripravi se opis sistema varnega upravljanja, ki obsega:

- (a) opredelitev in opis procesov ter dejavnosti v zvezi z varnostjo za obratovanje železnic, vključno z nalogami v zvezi z varnostjo in povezanimi odgovornostmi (glejte 2.3 Organizacijske vloge, odgovornosti in pristojnosti);
- (b) interakcijo med temi procesi;
- (c) postopke ali druge dokumente, ki opisujejo, kako se ti procesi izvajajo;
- (d) opredelitev izvajalcev, partnerjev in dobaviteljev z opisom vrste in obsega dobavljenih storitev;
- (e) opredelitev pogodb in drugih poslovnih sporazumov, sklenjenih med organizacijo in drugimi stranmi, opredeljenimi pod točko (d), potrebnih za nadzor nad varnostnimi tveganji organizacije in tveganji, ki izvirajo iz uporabe izvajalcev;
- (f) sklic na dokumentirane informacije, ki jih zahteva ta uredba.

4.5.1.2. Organizacija zagotovi, da se vsako leto pristojnemu nacionalnemu varnostnemu organu (ali organom) predloži letno varnostno poročilo v skladu s členom 9(6) Direktive (EU) 2016/798, vključno s:

- (a) povzetkom odločitev z vidika pomembnosti sprememb, povezanih z varnostjo, vključno s pregledom pomembnih sprememb, in sicer v skladu s členom 18(1) Uredbe (EU) št. 402/2013;
- (b) varnostnimi cilji organizacije za naslednja leta in kako resno varnostna tveganja vplivajo na oblikovanje teh varnostnih ciljev;
- (c) rezultati notranjih preiskav nesreč/incidentov (glejte 7.1 Izsledki iz nesreč in incidentov) in drugih aktivnosti spremljanja (glejte 6.1 Spremljanje, 6.2 Notranja presoja in 6.3 Vodstveni pregled), in sicer v skladu s členom 5(1) Uredbe (EU) št. 1078/2012;
- (d) podrobnostmi o napredku pri obravnavi neuresničenih priporočil nacionalnih preiskovalnih teles (glejte 7.1 Izsledki iz nesreč in incidentov);
- (e) varnostnimi kazalniki organizacije, oblikovanimi za oceno uspešnosti organizacije na področju varnosti (glejte 6.1 Spremljanje);
- (f) kjer je ustrezno, sklepi letnega poročila varnostnega svetovalca, kot je določeno v RID, o dejavnostih organizacije v zvezi s prevozom nevarnega blaga.

4.5.2. Ustvarjanje in posodabljanje

4.5.2.1. Organizacija zagotovi, da se pri ustvarjanju in posodabljanju dokumentiranih informacij v zvezi s sistemom varnega upravljanja uporabljajo ustrezni formati in nosilci podatkov.

4.5.3. Nadzor nad dokumentiranimi informacijami

4.5.3.1. Organizacija nadzira dokumentirane informacije v zvezi s sistemom varnega upravljanja, zlasti njihovo shranjevanje, razširjanje in nadzor nad spremembami, da se po potrebi zagotovi njihova razpoložljivost, primernost in zaščita.

4.5.2 Namen

Prosilec mora izkazati, da je splošni sistem varnega upravljanja primeren za vrsto in obseg izvajanih storitev ter je zmožen upravljati ustvarjena tveganja. Za to se zahteva naslednje:

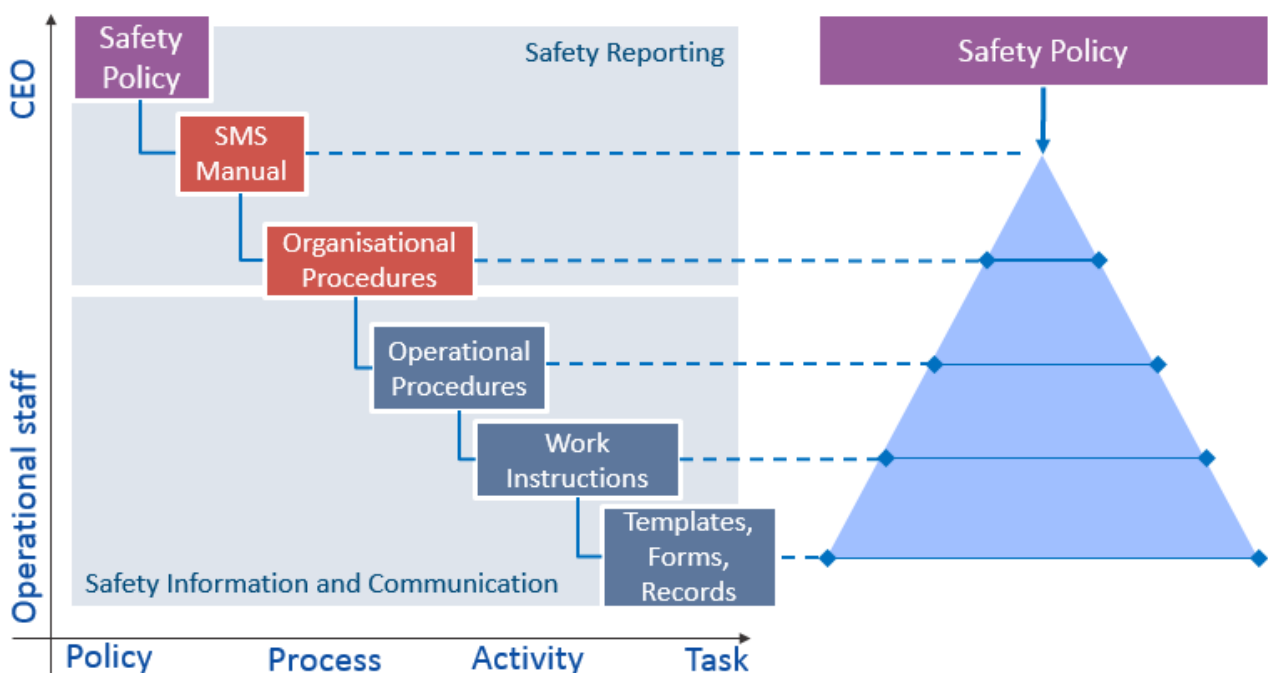
- *obrazložitev varnostne politike, organizacije in ureditev na visoki ravni sistema varnega upravljanja prosilca in*
- *podrobnejše ureditve, kot so opredeljene v zgornjih zahtevah v odstavkih 4.5.1.1(a) do (f) in 4.5.1.2(a) do (f).*

Prosilec mora izkazati tudi, kako se upravlja dokumentacija sistema varnega upravljanja, tj. opredelitev, ustvarjanje, vzdrževanje, upravljanje, shranjevanje in hramba dokumentiranih informacij (tj. dokumentov in evidenc/podatkov), da se zagotovi, da je posodobljena in da so zadevnemu osebju na voljo ustrezne različice, kadar so potrebne.

4.5.3 Pojasnila

Vsi dokumenti, v katerih prosilec izkazuje skladnost svojega sistema varnega upravljanja z veljavnimi zahtevami **(4.5.1.1(f))**, so del dokumentiranih informacij sistema varnega upravljanja.

Naslednja Slika 3 prikazuje značilno strukturo dokumentacije:



Slika 3: Značilna struktura dokumentacije

Prevozniki v železniškem prometu lahko glede na območje obratovanja predložijo različna poročila **(4.5.1.2)** nacionalnim varnostnim organom držav članic, v katerih obratujejo. Na splošno se obseg poročila nanaša samo na del obratovanja v zadevni državi članici. Agencija pa priporoča, da isto poročilo zajema celotno območje obratovanja, kar naj bi olajšalo izmenjavo informacij med nacionalnimi varnostnimi organi, ki nadzorujejo istega prevoznika v železniškem prometu.

Letno poročilo varnostnega svetovalca **(4.5.1.2(f))**: v primeru prevoza nevarnega blaga, kot zahtevata Direktiva 2008/68/ES, kot je bila spremenjena, in RID, je tudi letno poročilo varnostnega svetovalca za

nevarno blago podatek za letno varnostno poročilo. Varnostni svetovalec mora izpolniti navedene funkcije, vključno s svetovanjem prevozniku, ki ga je imenoval, glede zadev v zvezi z zdravjem, varnostjo in okoljem v zvezi s prevozom nevarnega blaga in pripravo potrebnih poročil.

Opredelitev, format (npr. jezik, različica programske opreme in grafika) in nosilec (npr. papir, elektronski), ki se uporabljajo za dokumentirane informacije **(4.5.2.1)**, so prepuščeni presoji organizacije. Ni nujno, da se pripravi pisni priročnik v papirni obliki.

Kako so povezani človeški in organizacijski dejavniki ter kultura varnosti?

Nadzor nad dokumenti **(4.5.3.1)** določa proces (ali postopek), ki opredeljuje notranji nadzor, zlasti pregled in odobritev primernosti pred izdajo in uporabo, ki jih je treba upoštevati in izvajati za informacije, za katere se zahteva, da se dokumentirajo. Njegov cilj je opredelitev trenutnega statusa zadnje spremembe dokumentov, da se prepreči uporaba neveljavnih ali zastarelih dokumentov. Zagotavlja zlasti, da:

- *so ustrezne izdaje dokumentov na voljo na vseh lokacijah, kjer se izvajajo dejavnosti, ki so bistvene za učinkovito delovanje sistema varnega upravljanja;*
- *se neveljavni ali zastareli dokumenti takoj odstranijo povsod, kjer se izdajajo ali uporabljajo, ali da se kako drugače prepreči njihova nenamerna uporaba;*
- *so vsi zastareli dokumenti, ki se hranijo v pravne namene oziroma za ohranitev znanja, primerno označeni.*

4.5.4 Dokazila

- *Prosilec mora zagotoviti opis sistema varnega upravljanja in njegovega delovanja z ustreznimi napotili na ustrezne postopke, kjer je to potrebno **(4.5.1.1(a)–(c))**;*
- *prosilec mora navesti, kdo so njegovi izvajalci, dobavitelji in partnerji ter kako se nadzirajo in spremljajo odnosi, da se zagotovi varnost na podlagi ustreznega upravljanja varnostnih tveganj prosilca in tistih, s katerimi ima pogodbene odnose **(4.5.1.1(d) in (e))**;*
- *prosilec mora predložiti ustrezen postopek ali postopke, ki dokazujejo, da lahko nadzoruje dokumentirane informacije **(4.5.1.1(f))**;*
- *prosilec mora opredeliti vzpostavljene vloge in odgovornosti glede nalog, povezanih z varnostjo, in navesti, kako se upravljajo tveganja iz dejavnosti prosilca in drugih **(4.5.1.1(a))**;*
- *prosilec predloži dokazilo, da ima letno varnostno poročilo (ali ima vzpostavljene ureditve za njegovo pripravo), ki zajema točke iz 4.5.1.2 zgoraj **(4.5.1.2(a)–(f))**;*
- *prosilec mora navesti, kako deluje sistem upravljanja dokumentov, tudi kako se dajejo na razpolago informacije in kako primerne so za uporabo, kjer in kadar je potrebno, kako se nadzorovano spreminjajo znotraj sistema ter shranjujejo in vzdržujejo na tak način, da jih je mogoče zlahka poiskati, sistem upravljanja dokumentov bi moral omogočati hrambo informacij v objektih, ki zagotavljajo primerno okolje, da se omejijo poslabšanje ali poškodbe in prepreči izguba **(4.5.2.1), (4.5.3.1)**.*

4.5.5 Primeri dokazil

Opis sistema varnega upravljanja, njegove splošne strukture in povezave na dokumente, ki podpirajo njegove procese (npr. priročnik, organizacijski in operativni postopki, delovna navodila). Organizacija lahko ne glede na novi koncept dokumentiranih informacij, ki ga uvaja ISO, ohrani tradicionalno strukturo dokumentacije, če izpolnjuje namen.

Opis, kako so različni dokumenti strukturirani, kako se objavljajo, dajejo na razpolago, registrirajo, vzdržujejo/pregledujejo in razveljavijo s sklicevanjem na ustrezne postopke za nadzor nad dokumenti.

Postopek za pripravo letnega poročila skupaj s kopijo prejšnje različice; če je vlagatelj nov, postopek navaja predlagano obliko poročila.

Določijo, dokumentirajo in izpolnjujejo se obdobja hrambe dokumentov in evidenc.

Upoštevanje človeških in organizacijskih dejavnikov ter izboljšanje kulture varnosti bosta pozitivno vplivala na skladnost z ustrezno zahtevo iz sistema varnega upravljanja, dokazila o tem pa bodo na voljo v:

procesu ali postopku upravljanja dokumentov, ki obravnavata posodabljanje dokumentov po rednih pregledih in nesrečah ali incidentih. Proces ali postopek obravnava proces stopnjevanja v primerih, ko ni prišlo do dogovorjenih posodobitev v zahtevanem času ali če ni dosežen dogovor glede posodobitve dokumenta;

nadzorovanem jeziku (tj. kratki, jasni stavki in brez žargona), ki se uporablja za spodbujanje skupnega razumevanja in dobre kakovosti podatkov. Če je to praktično izvedljivo, se v dokumentu ali ustreznih dodatkih opredeli narava sprememb, da se olajšata pregled in odobritev ter jih osebe lažje razume;

v postopku za načrtovanje postopkov, kjer je pojasnjeno, kako se upoštevajo človeški in organizacijski dejavniki, na primer:

- *vsebina in ustreznost: ustreznost za nalogo, ki jo izvaja ena ali več oseb, tudi podatek o tem, kako je operativno osebje dejavno vključeno v načrtovanje teh postopkov;*
- *potek: kako je opredeljen opis procesov in ustreznih odgovornosti (kdo kaj dela), podprt z diagrami poteka;*
- *obseg: vključitev širšega scenarija delovanja, da se zagotovi razumevanje vhodnih podatkov in rezultata za nalogo, ki jo je treba opraviti;*
- *vmesniki: vsebuje izčrpno opredelitev in opis vmesnikov. Jasno je, kdaj je treba postopek uporabiti in kdaj ni več uporaben zaradi sprememb naloge ali delovnih pogojev. Prosilcu zagotoviti jasna pravila o namenu in obsegu uporabe postopka;*
- *veljavnost: posodobljen in pravočasno zagotovljen za uveljavitev;*
- *ustreznost in celovitost: primeren za način, kako mora biti delo opravljeno, in celovit, z vsemi potrebnimi podrobnostmi;*
- *ozaveščenost: osebje dobro razume obstoječe postopke/pravila/zahteve, razume varnostne razloge za postopke in možne posledice neskladnosti na obratovalne dejavnosti;*
- *ukrepanje/odziv: postopki jasno kažejo, kateri ukrep sledi posameznemu sporočilu, in kakšen odziv se pričakuje;*
- *delovanje v stresu/izrednih razmerah: postopke je enostavno izvesti v stresnih pogojih ali izrednih razmerah;*
- *prilagodljivost: procesi omogočajo zaposlenim prilagodljiv odziv v izrednih razmerah, da se čim bolj zmanjšajo negativne posledice;*
- *posvetovanje z osebjem: posvetovanje z osebjem se opravi med razvojem postopkov – oni najbolj vedo, kako opraviti delo – in lahko zagotovijo pripombe ali alternativne rešitve;*
- *obdobje preskušanja: postopek prestane obdobje preskušanj in pregled rezultatov pred začetkom veljavnosti;*
- *presoja: učinkovitost postopka se redno pregleduje, pri presoji se upoštevajo rezultati spremljanja, presoj in pridobljene izkušnje iz preteklih dogodkov. Usmerjena je v nenehno izboljševanje smisla in organizacijskega učenja;*
- *upravljanje sprememb: postopki se pregledajo, kadar se uvede nova oprema ali proces. Upravljanje sprememb v postopkih je pomembno, ker omogoča, da se usklajujejo s cilji in ureditvami družb ter zagotavljajo upravljanje ustreznih tveganj.*

Osebe, pooblaščen za odobritev izdaje dokumentov, poskrbi, da je vsebina točna in da jo lahko razumejo vsi končni uporabniki (ali prejemniki), za katere se uporablja.

4.5.6 Sklicevanja in standardi

- [Smernice o zahtevah za dokumentirane informacije iz standarda ISO 9001:2015, ISO/TC 176/SC2/N1286](#)

4.5.7 Vprašanja nadzora

Preveriti, ali pogodbeni dogovori organizaciji zagotavljajo učinkovit pregled in upravljanje tveganj (tj. v primeru zunanjega izvajalca storitev).

Pri izvajanju nadzora je ključno ugotoviti, kakšen je v praksi odnos med tistimi, ki nadzorujejo sistem upravljanja dokumentov, in tistimi, ki so odgovorni za posodabljanje informacij in povezovanje s prvimi. Prav na tej ravni so pogosto možne pomanjkljivosti pri nadzoru nad dokumentacijo, ker je verjetno, da sta ta dela procesa v dveh različnih verigah upravljanja. To lahko na primer privede do različnega dojetja pomembnosti dela za posodabljanje dokumentacije, kar lahko povzroči časovne zamike pri pripravi in posodabljanju dokumentacije s povezanimi tveganji.

Zmožnost osebja, da dostopa do posodobljenih informacij/dokumentacije.

Struktura sistema varnega upravljanja in način delovanja bi morala izražati dejanski način opravljanja dela in ne bi smela umetno prekrivati navad in prakse.

4.6 Integracija človeških in organizacijskih dejavnikov

4.6.1 Regulativna zahteva

- 4.6.1. Organizacija izkaže sistematični pristop k integraciji človeških in organizacijskih dejavnikov v sistemu varnega upravljanja. Ta pristop:
- (a) vključuje razvoj strategije ter uporabo strokovnega znanja in priznanih metod s področja človeških in organizacijskih dejavnikov;
 - (b) obravnava tveganja, povezana z načrtovanjem in uporabo opreme, nalog, delovnih pogojev in organizacijskih ureditev, ob upoštevanju človeških zmogljivosti in omejitev ter vplivov na učinkovitost ljudi.

4.6.2 Namen

Prosilec izkaže, da je uporaba sistematičnega pristopa na podlagi človeških in organizacijskih dejavnikov pri osredotočanju na tveganje sestavni del sistema varnega upravljanja. Izpolnjevanje teh elementov je pomembno, da se izkaže, da je prosilec usposobljen za izvajanje obratovanja železnic in ima v svoj sistem varnega upravljanja vgrajene sisteme za upravljanje tveganj in z njimi upravlja tveganja, s katerimi se srečuje.

4.6.3 Pojasnila

Človeški in organizacijski dejavniki vključujejo tudi sistemsko perspektivo, ki obravnava interakcijo med človeškimi, tehnološkimi in organizacijskimi dejavniki. Organizacija mora človeške in organizacijske dejavnike obravnavati v okviru pristopa na podlagi življenjskega cikla. To pomeni opredelitev in obravnavanje človeških in organizacijskih dejavnikov v dejavnostih varnega upravljanja v povezavi s poslovnimi cilji, upravljanjem, obratovanjem, učinkovitostjo ljudi, načrtovanjem nalog in delovnih mest v vseh fazah življenjskega cikla sistema, npr. od začetka do razgradnje. Strategija za človeške in organizacijske dejavnike določa sistematični pristop k vključevanju človeških in organizacijskih dejavnikov v dejavnosti varnega upravljanja.

Organizacija mora razviti potrebno usposobljenost v smislu človeških in organizacijskih dejavnikov, ki jih potrebuje za podporo poslovnim dejavnostim, zlasti za varnostne vloge. To zajema tudi osebje, ki je zadolženo za vključevanje človeških in organizacijskih dejavnikov v oceno tveganja. Strokovno znanje na področju človeških in organizacijskih dejavnikov pomeni, da se je vključeno osebje udeležilo namenskega usposabljanja, kot je opredeljeno v sistemu upravljanja usposobljenosti. Poklicno strokovno znanje na področju človeških in organizacijskih dejavnikov pomeni, da je osebje bodisi usposobljeno na ustrezni ravni za izpolnjevanje zahteve bodisi ima dostop do osebe, ki je usposobljena za določen nacionalni in/ali mednarodni standard na tem področju. Velike organizacije imajo morda oddelek za človeške dejavnike, v katerem poklicni strokovnjaki za človeške dejavnike podpirajo organizacijo. Mala organizacija lahko po potrebi vodstvene delavce na vseh ravneh zadolži za ugotavljanje potreb po zunanjem strokovnem znanju s področja človeških dejavnikov.

Ta zahteva je povezana s človeškimi in organizacijskimi dejavniki. Več informacij o strategiji za človeške in organizacijske dejavnike je na voljo v Prilogi 5.

4.6.4 Dokazila

- Prosilec v strategiji natančno navede, kako so človeški in organizacijski dejavniki sistematično vključeni, tako da se tveganja v zvezi z interakcijo med ravnanjem ljudi, organizacijskimi pogoji in tehnologijo ustrezno upoštevajo v procesih sistema varnega upravljanja. Pri tem mora prosilec jasno

navesti, kje so na voljo dodatne podrobnosti o ustreznih postopkih, ali pripraviti akcijske načrte za postopno vključevanje/razvoj, v katerih navede dejavnosti, opredeli, kdo jih bo izvajal, in določi časovni okvir **(4.6.1)**;

- uporabljajo se razpoložljivi standardi in najboljše prakse za načrtovanje človeških in organizacijskih dejavnikov. Ustrezni standardi so na primer serija ISO 11064 Ergonomsko načrtovanje krmilnih centrov in serija ISO 9241 Ergonomija medsebojnega vpliva človek–sistem;
- na uporabnika osredotočen proces zasnove, ki temelji na človeških in organizacijskih načelih in metodah ter sodelovanju uporabnikov, se uporablja na primer v zvezi z novo ali spremenjeno zasnovo, postopki, usposabljanjem, delovno obremenitvijo in delovnim okoljem, da se zagotovita varnost in učinkovitost sistema v celotnem življenjskem ciklu. V proces zasnove so vključeni končni uporabniki, na primer pri opredelitvi zahtev, nadaljnjem razvoju in preskušanju. Proces zasnove, osredotočen na uporabnika, je ponavljajoč se proces in zajema več faz. Izvajajo se analize za razumevanje in natančno opredelitev področja uporabe (na primer analiza kadrov in usposobljenosti, analiza nalog in analiza tveganj). Na podlagi teh analiz se opredelijo zahteve uporabnikov. Oblikovne rešitve, vključno z zasnovo vmesnikov, delovnih mest, usposabljanja, postopkov in organizacije, se oblikujejo v skladu z zahtevami uporabnikov. Zasnova se ocenjuje po uradnih metodah, kot so analiza nalog, simulacija, ocena tveganja, strokovne ocene, ocene uporabnikov, preverjanje in potrjevanje. Natančneje to zajema vključevanje človeških in organizacijskih dejavnikov v oceno tveganja, informacije in komunikacijo ter dokumentirane informacije **(3.1), (4.4) in (4.5)**;
- proizvajalci in dobavitelji so vključeni in se zavedajo človeških dejavnikov pri oblikovanju vozil, opreme (vmesnik človek–stroj) in sistemov IT, potrebne zahteve, ki izhajajo iz postopka, podrobno opisanega v zgornji alineji, pa so vključene v specifikacije in pogodbe **(5.2)**;
- partnerji, dobavitelji in izvajalci sodelujejo pri spodbujanju in vključevanje človeških in organizacijskih dejavnikov **(5.3)**;
- postopki ocenjevanja učinkovitosti vključujejo načela in metode človeških in organizacijskih dejavnikov, ki so preneseni iz ocene tveganja **(6)**;
- postopki izboljšav, vključno s preiskavo nesreč, vključujejo analizo človeških in organizacijskih dejavnikov **(7)**.

4.6.5 Primeri dokazil

Kopija strategije za človeške in organizacijske dejavnike, ki natančno določa, kako se upošteva uporaba strokovnega znanja in tehnik s področja človeških in organizacijskih dejavnikov. Varnostna politika se nanaša na strategijo človeških in organizacijskih dejavnikov.

Organizacija izvede analizo tveganja, pri kateri uporabi na dokazih temelječe metode obratovalnih in podpornih procesov v vseh življenjskih fazah, od zasnove do odstranitve. Analiza opredeljuje vse človeške in organizacijske dejavnike ter dejavnike z vplivom na uspešnost, ki bodo vplivali na varnost na železnici, in dejavnosti varnega upravljanja, ki so potrebne za upravljanje opredeljenih tveganj.

Strategija za človeške in organizacijske dejavnike izkazuje vzpostavljene dejavnosti varnega upravljanja ter pristop k spremljanju in izboljševanju njegove učinkovitosti. Strategija temelji na proaktivnem pristopu, ob tem pa po potrebi vključuje tudi reaktivne dejavnosti.

Metode za človeške dejavnike, npr. analize nalog in analiza uporabnosti, se uporabljajo kot vhodni podatki za zasnovo, strukturo in vsebino postopkov, simulacije polnega obsega pa vključujejo trenutno operativno osebje za optimizacijo postopkov. Dejavnosti varnega upravljanja, povezane s podpornimi funkcijami, oblikovanjem nalog, številom osebja, usposabljanjem, zasnovo in uporabo opreme, postopki in komunikacijskimi protokoli, so opredeljene in povezane z rezultati ocene tveganja.

Strategija vključuje informacijo o tem, kako so človeški in organizacijski dejavniki vključeni v proces upravljanja sprememb. Integracija človeških dejavnikov pomeni postopek vključevanja človeških dejavnikov

in ergonomije v proces systemskega inženiringa. Načrt za vključevanje človeških dejavnikov zagotavlja sistemski pristop k opredelitvi odnosa med vsemi dejavnostmi projekta in področjem človeških dejavnikov. Inženiring človeških dejavnikov pomeni vključevanje človeških značilnosti v opredelitev, zasnovo, razvoj in presoj sistema, da se optimizira učinkovitost človek–stroj v obratovalnih pogojih.

Ker obratovalni procesi vključujejo zapletene delovne vzorce, strategija za človeške in organizacijske dejavnike vključuje program upravljanja tveganja v zvezi z utrujenostjo.

Obstaja jasna povezava med rezultati ocene tveganja, strategijo za človeške in organizacijske dejavnike ter varnostnimi cilji. Slednji zajemajo postopno vključevanje človeških in organizacijskih dejavnikov, npr.: posnetek dejanskega stanja družbe, prepoznavanje vrzeli, priprava načrtov za vključevanje ali izboljšanje človeških in organizacijskih dejavnikov v sistemu varnega upravljanja, tako da sta proces in ustrezna dokumentacija postopoma nadzorovana.

Obstaja razlaga, kako se strategija ali njen del sporoča osebju prek različnih procesov, kot so sporočanje varnostne politike, ozaveščanje ali varnostni cilji.

4.6.6 Sklicevanja in standardi

- Wickens, C. D., Lee, J. D., Liu, Y., in Gordon Becker, S. E. (2004). *An Introduction to Human Factors Engineering (Uvod v inženiring človeških dejavnikov)*, Pearson Education, New Jersey. ISBN-13: 978-0131837362.
- Serije standarda ISO, npr.
- serija ISO 6385:2004 *Ergonomska načela za načrtovanje delovnih sistemov*,
- serija ISO 11064 *Ergonomsko načrtovanje krmilnih centrov*,
- serija ISO 9241 *Ergonomija medsebojnega vpliva človek–sistem*,
- serija ISO 10075 *Ergonomska načela v zvezi s psihičnimi obremenitvami*.
- CENELEC – EN 50126-1 *Železniške naprave – Specifikacija in prikaz zanesljivosti, razpoložljivosti, vzdrževalnosti in varnosti (RAMS) – 1.del: Generični proces RAMS, poglavje 5.6 (zlasti odst. 5.6.4)*.
- EEMUA 191 *(Združenje uporabnikov inženirske opreme in materialov). Alarm systems, a guide to design, management and procurement (Alarmni sistemi, smernice za zasnovo, upravljanje in naročanje)*.
- UIC 651 *Layout of drivers' cabs in locomotives, railcars, multiple unit trains and driving trailers (Načrtovanje kabin strojevodij v lokomotivah, železniških motornih vozilih, vlakih z več enotami in voznih priklopnih vagonih)*.
- Rail Safety & Standards Board (Odbor za varnost in standarde v železniškem prometu) (2008). *Understanding Human Factors, a guide for the railway industry (Razumevanje človeških dejavnikov, navodila za železniško industrijo)*.

4.6.7 Vprašanja nadzora

Preveriti, ali je zagotovljeno upoštevanje vprašanja človeških dejavnikov v procesu odločanja za upravljanje tveganja z ocenjevanjem tveganja, upravljanjem sprememb in upravljanjem sredstev.

Preveriti, ali dokumenti o obratovanju izražajo zavezanost upravljanju človeških dejavnikov z ergonomsko zasnovo (npr.: uporabnikom prijazna zasnovo, enostaven jezik, slike za razlago navodil, enostavno upravljanje posodobitev) v podporo upravljanju tveganj.

Preveriti, ali prevoznik v železniškem prometu/upravljevec infrastrukture pri spremljanju uspešnosti svojo analizo osredotoča na človeške dejavnike kot glavni ali temeljni vzrok za nesreče, incidente ali nevarne dogodke.

Preveriti, ali obstajajo dokumentirani primeri sprejetih korektivnih ukrepov, ki so namenjeni odstranjevanju dejavnikov, ki vplivajo na učinkovitost ljudi in škodujejo varnosti.

Ustvarjamo boljši železniški
sistem
v službi družbe.

5 Obratovanje

5.1 Načrtovanje in nadzor obratovanja

5.1.1 Reglativna zahteva

- 5.1.1. Pri načrtovanju, razvoju, izvajanju in reviziji operativnih postopkov organizacija zagotovi, da se med obratovanjem:
- (a) uporabljajo merila za sprejemljivost tveganja in ukrepi za nadzor tveganja (glejte 3.1.1 Ocena tveganj);
 - (b) pripravijo načrti za doseg varnostnih ciljev (glejte 3.2 Varnostni cilji in načrtovanje);
 - (c) zberejo informacije za merjenje pravilne uporabe in uspešnosti operativnih ukrepov (glejte 6.1 Spremljanje).
- 5.1.2. Organizacija zagotovi, da operativni ukrepi ustrezajo zahtevam v zvezi z varnostjo iz veljavnih tehničnih specifikacij za interoperabilnost in zadevnih nacionalnih pravil ter drugih zadevnih zahtev (glejte 1 Organizacijska zasnova).
- 5.1.3. Za upravljanje tveganj, kjer je to pomembno za varnost obratovalnih aktivnosti (glejte 3.1.1 Ocena tveganj), se upošteva vsaj:
- (a) načrtovanje obstoječih ali novih vlakovnih poti in novih storitev železniškega prometa, vključno z uvedbo novih vrst vozil, potrebo po zakupu vozil in/ali najemu osebja od zunanjih strani ter izmenjavo informacij o vzdrževanju za obratovalne namene s subjekti, zadolženimi za vzdrževanje;
 - (b) priprava in izvajanje voznih redov vlakov;
 - (c) priprava vlakov ali vozil pred premikanjem, vključno s kontrolami pred odhodom in vlakovno kompozicijo;
 - (d) vožnja vlakov ali premikanje vozil pod različnimi obratovalnimi pogoji (normalne, poslabšane in izredne razmere);
 - (e) prilagoditev obratovanja zahtevkom za odstranitev iz obratovanja in obvestilom o vrnitvi v obratovanje, ki jih izdajo subjekti, zadolženi za vzdrževanje;
 - (f) dovoljenja za premikanje vozil;
 - (g) uporabnost vmesnikov v vozniških kabinah vlakov in vlakovnih kontrolnih središčih ter z opremo, ki jo uporablja osebje za vzdrževanje.
- 5.1.3 Za upravljanje tveganj, kjer je to pomembno za varnost obratovalnih aktivnosti (glejte 3.1.1 Ocena tveganj), se upošteva vsaj:
- (a) opredelitev omejitev za varen prevoz za načrtovanje prometa ter nadzor na osnovi značilnosti infrastrukture;
 - (b) načrtovanje prometa, vključno z voznim redom in dodeljevanjem vlakovnih poti;

<p>(c) upravljanje prometa v realnem času v načinu normalnega obratovanja in v načinu poslabšanega obratovanja z uporabo omejitev prometa in upravljanjem prometnih motenj;</p> <p>(d) določitev pogojev za izredne pošiljke.</p> <p>5.1.4. Organizacija za nadzor nad dodeljenimi odgovornostmi, kjer je to pomembno za varnost obratovalnih aktivnosti, opredeli odgovornosti za usklajevanje in upravljanje varne vožnje vlakov ter premikanja vozil in opredeli, kako so te zadevne naloge, ki vplivajo na varno izvajanje vseh storitev, dodeljene ustreznemu osebju v organizaciji (glejte 2.3 Organizacijske vloge, odgovornosti in pristojnosti) in drugim zunanjim kvalificiranim stranem, ko je primerno (glejte 5.3 Izvajalci, partnerji in dobavitelji).</p> <p>5.1.4 Organizacija za nadzor nad dodeljenimi odgovornostmi, kjer je to pomembno za varnost obratovalnih aktivnosti, opredeli odgovornosti za načrtovanje in obratovanje železniškega omrežja ter kako so te zadevne naloge, ki vplivajo na varno izvajanje vseh storitev, dodeljene ustreznemu osebju v organizaciji (glejte 2.3 Organizacijske vloge, odgovornosti in pristojnosti) in drugim zunanjim kvalificiranim stranem, ko je primerno (glejte 5.3 Izvajalci, partnerji in dobavitelji).</p> <p>5.1.5. Za nadzor nad informacijami in komunikacijo, kjer je to pomembno za varnost obratovalnih aktivnosti (glejte 4.4 Informacijske in komunikacijske dejavnosti), se zadevno osebje (npr. vlakovne posadke) pouči o podrobnostih vseh določenih potovalnih pogojev, vključno z zadevnimi spremembami, ki lahko povzročijo tveganje ali začasne ali trajne obratovalne omejitve (npr. zaradi posebnih vrst vozil ali posebnih prog), in pogojev za izredne pošiljke, kjer je ustrezno.</p> <p>5.1.5 Za nadzor nad informacijami in komunikacijo, kjer je to pomembno za varnost obratovalnih aktivnosti (glejte 4.4 Informacijske in komunikacijske dejavnosti), se zadevno osebje (npr. prometnike) pouči o posebnih zahtevah za usmerjanje vlakov in premikanje vozil, vključno z zadevnimi spremembami, ki lahko povzročijo tveganje ali začasne ali trajne obratovalne omejitve (npr. zaradi vzdrževanja prog), in pogojih za izredne pošiljke.</p> <p>5.1.6. Za nadzor nad usposobljenostjo, kjer je to pomembno za varnost obratovalnih aktivnosti (glejte 4.2 Usposobljenost), organizacija za svoje osebje v skladu z veljavno zakonodajo (glejte 1 Organizacijska zasnova) zagotovi:</p> <p>(a) skladnost z njihovim usposabljanjem in navodili za delo ter da se po potrebi sprejmejo korektivni ukrepi;</p> <p>(b) posebno usposabljanje v primeru predvidenih sprememb, ki vplivajo na obratovanje ali njihovo dodelitev nalog;</p> <p>(c) sprejetje ustreznih ukrepov po nesrečah in incidentih.</p>
--

5.1.2 Namen

Prosilec mora izkazati, da ima vzpostavljene ustrezne procese za upravljanje izvedbenih tveganj s sistemom varnega upravljanja, zagotoviti pa je treba tudi, da osebje razume svoje vloge, izvedbena tveganja, s katerimi se srečuje, in kaj so nadzorni ukrepi, ter da je ustrezno usposobljeno za njihovo upravljanje v skladu z dokumentacijo sistema varnega upravljanja.

Prosilec mora zagotoviti, da vozila ali infrastruktura obratujejo varno v skladu z veljavnimi zahtevami pod različnimi obratovalnimi pogoji (tj. običajnimi, poslabšanimi in izrednimi), vključno z uporabo sredstev za namene preskušanja (npr. preskušanje delovanja vozil pred odobritvijo), in v izrednih razmerah (npr. neobičajne pošiljke, kot je prevoz velikih nedeljivih kosov, ki jih ni mogoče prevažati z drugimi prevoznimi sredstvi, kot so betonski tramovi/nosilci za mostove itd.).

5.1.3 Pojasnila

Kadar se zahteva nanaša na upravljavce infrastrukture, se v točkah 5.1.3, 5.1.4 in 5.1.5 zgoraj navedenega pravnega besedila določbe v črni barvi nadomestijo z določbami v **modri** barvi.

[Direktiva \(EU\) 2016/798](#) določa, da morajo prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture vzpostaviti sistem varnega upravljanja za upravljanje varnostnih tveganj, ki izhajajo iz obratovanja železnic. Splošno prepričanje pri varnem upravljanju je, da je treba varnost čim bolj vključiti v običajne poslovne procese. Razlog za to je, da se poslovanje nato osredotoča ravno toliko na varnost kot na vse druge poslovne procese, s čimer se zmanjšajo nasprotja med različnimi procesi.

ISO v svojih smernicah (N360), ki podpirajo Prilogo SL, navaja, da je namen določbe 8 (Obratovanje) določiti elemente, ki jih je treba izvajati v okviru delovanja organizacije, da se zagotovita izpolnjevanje zahtev sistema upravljanja ter obravnava prednostnih tveganj in priložnosti. Poleg tega je navedeno, da se lahko določijo dodatne zahteve (glede na področje) v zvezi z načrtovanjem in nadzorom obratovanja. Zlasti da ne škodujejo poslovanju podjetja, ampak zagotavljajo zadosten okvir za nadzor, kako se bodo v okviru poslovnih procesov organizacije upravljala ključna varnostna vprašanja.

Med obratovalnimi zahtevami in drugimi zahtevam za sistem upravljanja so bile dodane izrecne povezave (podobno pristopu iz Priloge II k [Uredbi \(EU\) 2019/779](#)), da se pojasni, da je treba upoštevati posebne obratovalne zahteve v zvezi z zadevnimi zahtevami sistema upravljanja (npr. načrtovanje prog za prevoznike v železniškem prometu je dejavnost, za katero bi se morala opraviti ocena tveganja). Pristop ni izčrpen, ampak je njegov cilj opredeliti posebna vprašanja, za katera organi menijo, da so pomembna (glede na njihove izkušnje), in ki jih je zato treba preučiti med ocenjevanjem ali izvajanjem dejavnosti nadzora. Prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture se pri pripravi in izvajanju svoje ureditve sistema varnega upravljanja ne bi smeli osredotočiti samo na te posebne zahteve (in na primer zanemariti druga varnostna tveganja). Prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture morajo v vsakem primeru izpolnjevati zahteve za sistem varnega upravljanja (npr. ocena tveganja, spremljanje, usposobljenost, informacije in komunikacija) v vseh ustreznih poslovnih procesih, s tem pa izkažejo ustrezno upravljanje varnostnih tveganj.

Integracija sistema varnega upravljanja v poslovne/obratovalne procese je ključna, za doseg tega cilja pa mora organizacija izpolnjevati veljavne tehnične specifikacije za interoperabilnost (5.1.2), kot je TSI OPE, in priglašene nacionalne predpise, če zahteve za vmesnike niso v celoti zajete v tehničnih specifikacijah za interoperabilnost. Država članica ali njen organ lahko objavi sprejemljive načine usklajevanja, da olajša skladnost z nacionalnimi predpisi. Po potrebi je treba upoštevati vsaj naslednje obratovalne procese:

- *obratovanje infrastrukture (nadzor nad progami in opremo infrastrukture, dovoljenje za premik vozil v vseh razmerah in zagotavljanje vzdrževanja infrastrukture: sistemi prog ter vodenje–upravljanje in signalizacija);*
- *obratovanje vlaka (načrtovanje prog in ustreznih voznih redov, upravljanje priprave vlaka, zagotavljanje vožnje vlaka, spremljanje, preskušanje, vzdrževanje in popravila vozil);*
- *ranžiranje (premikanje vozil za sestavljanje ali razstavljanje vlaka).*

Pri tem je ključnega pomena TSI OPE, ker določa „temeljna načela obratovanja“, ki bi se morala izražati v ustreznih delih sistema varnega upravljanja, zato se lahko skladnost s TSI OPE uporabi za izkazovanje skladnosti z ustreznimi navedenimi zahtevami za sistem varnega upravljanja.

Upravljavec infrastrukture bi moral opredeliti in zagotoviti pogoje in ukrepe za uporabo vozila za preskušanje omrežja v določenem časovnem okviru, kot določa člen 21(3) in (5) Direktive (EU) 2016/797 **(5.1.2)**.

Evidence o preverjanju združljivosti s progo vključujejo značilnosti vozila/vlaka glede na predvidene obratovalne poti, vključno z morebitnim(-i) obvozom(-i), ki ga (jih) določijo upravljavci infrastrukture (glejte določbo 4.2.2.5 v TSI OPE).

Značilnosti obratovalnih poti temeljijo na registru infrastrukture (RINF) in/ali informacijah, ki jih predloži upravljavec infrastrukture.

Če katera izmed strank opazi težave, morata prevoznik v železniškem prometu in upravljavec infrastrukture skupaj najti rešitev.

Nove storitve železniškega prometa **(5.1.3(a))** lahko vključujejo prevoz novih vrst tovora.

„Varne meje“ **(5.1.3(a))** za upravljavce infrastrukture pomenijo varne fizične meje infrastrukture, kadar je to potrebno, ter varnostne omejitve za infrastrukturo, vodenje in upravljanje, kjer to zahtevajo konstrukcijske omejitve zadevne infrastrukture.

Premikanje vozil **(5.1.3(d))** ima širši pomen kot premikanje vlakov (tj. predvideno premikanje vozil) in pooblastila pred odhodom vlaka. Vključuje lahko tudi popravilo okvarjenega vlaka, premik strojev za vzdrževanje prog ali nenačrtovano zamenjavo poškodovanega vozila v kompoziciji pred odhodom vlaka.

V skladu s členom 1.1 navodil UIC 502-1 se predlaga naslednja opredelitev pojma „izredne pošiljke“ **(5.1.5)**: „Pošiljka je izredna, če njene zunanje mere, teža ali lastnosti glede na fiksno opremo ali vagon prevoznika v železniškem prometu, ki je udeležen v prevozu, povzročajo posebne težave, zaradi česar se jo lahko sprejme samo pod posebnimi tehničnimi ali obratovalnimi pogoji“. V TSI OPE je izredni prevoz opredeljen kot: „Vožnja vozila in/ali prevoz tovora, ki zaradi konstrukcije/zasnove, mere ali teže ni v skladu s parametri poti in za katerega je potrebno posebno dovoljenje za vožnjo ter morda zahteva posebne pogoje na celotnem potovanju ali njegovem delu.“

Kako so povezani človeški in organizacijski dejavniki ter kultura varnosti?

Izmenjava informacij o vzdrževanju vozil v obratovalne namene **(5.1.3(a))** s subjekti, zadolženimi za vzdrževanje, in imetniki je opredeljena v členu 5(3) [Uredbe \(EU\) 2019/779](#). Vključuje časovne načrte vzdrževanja in vse omejitve, ki jih med vzdrževanjem izda subjekt, zadolžen za vzdrževanje (kratkoročno načrtovanje).

Kadar je navedeno sklicevanje na pripravo in izvajanje voznih redov vlakov **(5.1.3(b))**, to pomeni, da bi moral prosilec izkazati, kako z oceno tveganja upravlja tveganja, ki jih predstavlja dejavnost v organizaciji in vmesnikih z drugimi aktivnimi udeleženci. Med drugim mora izkazati, da je upošteval:

- dodatno delovno obremenitev za osebje za signalizacijo, kadar se poveča število vlakov ob določenem času;
- ustrezne obratovalne dogovore z ustreznimi upravljavci infrastrukture za ustavitev prometa, popravilo, izmenjavo informacij in vse druge potrebne storitve;
- upravljanje tveganj v zvezi z vzdrževanjem tirov, kadar vlaki obratujejo 24 ur dnevno.

Organizacija izvaja proaktivni postopek ocenjevanja tveganja, ki omogoča opredelitev tveganj, ki se nanašajo na njene dejavnosti v železniškem prometu, vključno s tveganji skupnega vmesnika ter tveganji, ki izhajajo iz človeških in organizacijskih dejavnikov (glejte tudi 3.1). Zmanjšuje tudi tveganje prevelikega zanašanja na obstoječe postopke ali pravila.

Organizacija uporablja merila za sprejemljivost tveganja, da ugotovi, ali obstoječi ukrepi zadoščajo za ohranjanje ali zmanjšanje tveganj na sprejemljivo raven ali pa je treba opredeliti nove ukrepe. Organizacija nato svoje obratovalne aktivnosti in skladnost s TSI, če se te nanašajo na dejavnost, vključi v proces spremljanja (glejte razdelek **6 Ocena uspešnosti** v nadaljevanju).

Pri izvedbenem načrtovanju je treba upoštevati človeške in organizacijske dejavnike za nenehno izboljševanje kulture varnosti, na primer v zvezi z razporejanjem delovnega časa, obvladovanjem utrujenosti, stresom, delovnim okoljem (fizičnim in psihosocialnim), delovnimi mesti in delovnimi procesi itd. S tem se zagotovi, da posledice sprememb ali ureditev ne bodo negativno vplivale na uspešnost ljudi ali na organizacijsko varnost.

5.1.4 Dokazila

- *Informacije, ki izkazujejo, da namerava pri načrtovanju, pripravi, izvajanju in pregledu obratovalnih procesov doseči varnostne cilje, uporablja ukrepe za oceno tveganja in spremlja rezultate, vključno z ustreznimi sklicevanji na dodatne informacije o postopkih **(5.1.1(a)–(c))**;*
- *dokazilo, da se organizacija zaveda vseh kategorij obveznih varnostnih zahtev, ki veljajo za njeno delovanje, in jih tudi izvaja, ter opis, kako sistem varnega upravljanja zagotavlja skladnost z njimi;*
- *informacije, da prosilec zagotavlja, da so njegove obratovalne ureditve skladne z veljavnimi zahtevami (zakonodaja, standardi itd.) **(5.1.2)**;*
- *upravljevec infrastrukture lahko v okviru dovoljenja za tip vozila in/ali dovoljenja za dajanje vozila na trg opredeli in zagotovi **(5.1.2)**:*
 - *obratovalne pogoje, ki veljajo za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja, na podlagi informacij prosilca za dovoljenje,*
 - *vse potrebne ukrepe, ki jih je treba sprejeti glede infrastrukture, da se zagotovi varno in zanesljivo obratovanje med poskusnim obratovanjem v omrežju, in/ali*
 - *vse potrebne ukrepe v zvezi z infrastrukturnimi napravami, ki so potrebni za izvajanje preskusnega obratovanja v omrežju;*
- *v zvezi s preverjanjem pred uporabo dovoljenih vozil (člen 23.1 [Direktive \(EU\) 2016/797](#)), zlasti preverjanjem združljivosti s progo (člen 23.1(a) [Direktive \(EU\) 2016/797](#)), mora prevoznik v železniškem prometu v okviru svojega sistema varnega upravljanja opredeliti in zagotoviti **(5.1.3 (a))** postopke za dokazila in evidence, ki izkazujejo, da je vozilo združljivo s progo, na kateri naj bi obratovalo, in ustrezno vgrajeno v vlakovno kompozicijo (glejte tudi določbo 4.2.2.5 TSI OPE).*
- *dokazilo o skladnosti dokumentacije o obratovanju z zahtevami za upravljanje obratovanja (in vzdrževanja) na organizacijskih in fizičnih mejah, npr. organizacijski, tehnični in operativni vmesniki s sosednjo infrastrukturo, mejne postaje, interakcija z drugimi prevozniki v železniškem prometu ali upravljavci infrastrukture itd. **(5.1.2)**;*
- *informacije o tem, kako se tveganja v zvezi z obratovalnimi aktivnostmi upravljajo s procesom ocenjevanja tveganja in zajemajo elemente, določene v zgornjih zahtevah, vključno s človeškimi in organizacijskimi dejavniki **(5.1.3(a)–(g))**;*
- *dokazilo, da organ, zadolžen za vzdrževanje, izpolnjuje člen 14(2) [Direktive \(EU\) 2016/798](#) **(5.1.3(f))**;*
- *informacije o tem, kako se upravljajo odgovornosti, vključno z odgovornostjo za upravljanje tveganja v zvezi z utrujenostjo, za varnost obratovalnih aktivnosti **(5.1.4)**;*
- *informacije o tem, kako organizacija upravlja informacije in komunikacijo za varnost obratovalnih aktivnosti **(5.1.5)**;*
- *informacije o sistemu upravljanja usposobljenosti in povezanih postopkih ter kako so povezani z določenimi navodili za delo ali nalogo, da se vzdržuje varnost obratovalnih aktivnosti **(5.1.6)**;*
- *dokazilo, da je dokumentacija o obratovanju (postopki, delovna navodila itd.) posodobljena, kadar in kjer je to potrebno **(glejte tudi 4.5.3)**.*

5.1.5 Primeri dokazil

Seznam obveznih zahtev (vključno s tehničnimi specifikacijami za interoperabilnost) in kako so te izpolnjene **(glejte tudi 2)**.

Pojasnilo, kako se s procesom ocenjevanja tveganja upravljajo izvedbena tveganja in kako je zagotovljeno izpolnjevanje varnostnih ciljev obratovanja. Navedba povezav na ustrezne postopke.

Izjava o tem, kako sistem upravljanja usposobljenosti prispeva k upravljanju izvedbenih tveganj ter kako se upravlja pretok informacij in komunikacij, da se zagotovi ustrezen nadzor nad tveganji.

Natančne informacije o sistemu vzdrževanja voznega parka.

Podrobnosti o vzpostavljenih preverjanjih pred odhodom (TSI OPE), da se zagotovi preverjanje skladnosti:

- *zavorne zmogljivosti (priprava navodila za zaviranje);*
- *vlakovne kompozicije;*
- *sprednjih in zadnjih signalov;*
- *stanja vozil pod obremenitvijo in vlečenih vozil.*

Kopija procesa za ugotavljanje neskladnosti in podatek o tem, kako je zagotovljeno, da se sprejmejo potrebni ukrepi, kot so umik vozila iz obratovanja, zamenjava poškodovane/okvarjene komponente/opreme/vozila ali izvajanje obratovalnih omejitev.

Dokument, v katerem so navedeni tipi vozil, ki se bodo uporabljali na posameznih progah, in vrsta obratovanja, ki se bo izvajala, ter zlasti:

- *obratovalne omejitve zaradi določenega tipa vozil;*
- *omejitve zaradi obratovanja določenega tipa vozil na določenih progah;*
- *dodatne zahteve za vzdrževanje za določene proge (glejte tudi 5.2).*

Zagotovijo se dokazila glede skladnosti s temeljnimi načeli obratovanja v TSI OPE, ki izkazujejo, da lahko prevoznik v železniškem prometu zagotovi naslednje (samo za ponazoritev):

- *Vlak lahko na delu proge obratuje le, če je vlakovna kompozicija združljiva z infrastrukturo (temeljno načelo obratovanja 3).*

To se nanaša na potrditev združljivosti vlaka z infrastrukturo proge, na kateri naj bi obratoval, pred odobritvijo premika. Na združljivost vlaka in infrastrukture vplivajo predvsem dimenzije vozila in njegovega morebitnega tovora, prostor med vlakom in infrastrukturo ali vlaki in sosednjimi tiri (svetli profil), najmanjša zahtevana zavorna zmogljivost vlaka, teža in dolžina vlaka ter zmogljivost in zmožnost infrastrukture.

Obstajajo dokazi za naslednje:

- *Opravijo se preverjanja pred odhodom, da se pred začetkom ali nadaljevanjem vožnje vlaka zagotovi varen prevoz potnikov, osebja in blaga (temeljno načelo obratovanja 4).*

To se nanaša na vlak in njegovo pripravljenost za premik. Primeri, ki jih vključuje: zavorna zmogljivost vlaka, dovoljena hitrost vožnje vlaka, sestava in spenjanje vlaka, identifikacija, nakladanje in zavarovanje tovora, zagotavljanje ustreznih informacij osebju za pripravo in obratovanje vlaka. Cilj je preprečiti trčenje in iztirjenje zaradi več različnih tveganj.

Upoštevanje človeških in organizacijskih dejavnikov ter izboljšanje kulture varnosti bosta pozitivno vplivala na skladnost z ustrezno zahtevo iz sistema varnega upravljanja, dokazila o tem pa bodo na voljo v:

dokumentu, v katerem so opisane dodatne zahteve za obvladovanje poslabšanih razmer (npr. incidentov z vozilom) za omrežja na zadevnem območju obratovanja;

dejstvu, da so osebe, ki so zadolžene za načrtovanje in izvajanje obratovalnih aktivnosti, usposobljene za upoštevanje človeških in organizacijskih dejavnikov, za vključevanje človeških zmogljivosti in omejitev, vključno z ugotovljenimi tveganji in varnostnimi ukrepi;

varnostnih informacijah, ki so določene in upoštevajo načela človeških in organizacijskih dejavnikov (glejte razdelek **4.4 Informacijske in komunikacijske dejavnosti** v nadaljevanju);

v postopku za obvladovanje utrujenosti, ki se uporablja za uslužbenke z nerednim delovnim časom. Proces temelji na metodah, podprtih z dokazi, in poklicnem strokovnem znanju. Proces upošteva raznovrstne dejavnike, ki so pomembni za celovit pristop k upravljanju tveganja v zvezi z utrujenostjo. Program obvladovanja utrujenosti vključuje načrtovanje in nadzor delovnega okolja in delovnih nalog, da se zmanjšajo

vplivi utrujenosti na pozornost in učinkovitost delovne sile, kolikor je to praktično mogoče in na način, ki ustreza ravni izpostavljenosti tveganju in naravi dejavnosti.

5.1.6 Sklicevanja in standardi

- *Konceptni dokument ISO N360 JTTCG v podporo Prilogi SL*
- [Navodila UIC 502-1](#)
- [Priloga II k Direktivi 2008/68/ES \(RID\)](#)
- [Smernice glede TSI OPE.](#)

5.1.7 Vprašanja nadzora

Nadzor obratovalnih aktivnosti bi se moral izvajati z osredotočanjem na ločena področja in njihovo natančno preučitvijo, da se ugotovi, kako se izražajo v sistemu varnega upravljanja organizacije, v zvezi s katero se izvaja nadzor, in ali je na ustreznem mestu primerno osebje, ki ravna pravilno. To bo nacionalnemu varnostnemu organu omogočilo vpogled v to, ali so aktivnosti zajete v sistemu varnega upravljanja kot povezana celota ali pa se upravljajo ločeno s šibkimi povezavami z varnostnimi cilji in splošno strategijo.

Pri nadzoru je treba preveriti zlasti:

- *kako se dokumenti sistema varnega upravljanja na visoki ravni prenesejo v skladna lokalna navodila, ki se uporabljajo za upravljanje tveganj na izvedbeni ravni;*
- *obvladovanje izrednih okoliščin ali nerutinskih razmer;*
- *kako se upravljajo omejitve delovanja/meje delovanja, vključno z ureditvami glede vmesnikov z drugimi stranmi;*
- *ureditve obvladovanja utrujenosti;*
- *upravljanje nevarnih snovi;*
- *ureditve za prevoz nevarnega blaga, vključno z usposabljanjem, vlogami in odgovornostmi za osebje organizacije, kot je navedeno v poglavjih 1.3, 1.4 in 1.8 RID, ki po potrebi sodelujejo s katerim koli drugim organom, pristojnim za prevoz nevarnega blaga;*
- *skladnost s temeljnimi načeli obratovanja iz TSI OPE.*

5.2 Upravljanje sredstev

5.2.1 Regulativna zahteva

- 5.2.1. Organizacija upravlja varnostna tveganja, povezana s fizičnimi sredstvi, in sicer skozi njihov celotni življenjski cikel (glejte 3.1.1 Ocena tveganj), od zasnove do odstranitve, ter v vseh fazah cikla izpolnjuje zahteve v zvezi s človeškimi dejavniki.
- 5.2.2. Organizacija:
- (a) zagotovi, da se sredstva uporabljajo za predvideni namen, hkrati pa se ohranja njihovo varno obratovalno stanje, kjer je to ustrezno v skladu s členom 14(2) Direktive (EU) 2016/798, in njihova pričakovana stopnja učinkovitosti;
 - (b) upravlja sredstva pri normalnem in poslabšanem obratovanju;
 - (c) tako hitro kot je razumno izvedljivo odkrije primere neskladnosti z obratovalnimi zahtevami pred in med obratovanjem sredstev, vključno z izvedbo omejitev uporabe, kot je ustrezno za zagotovitev varnega obratovalnega stanja sredstev (glejte 6.1 Spremljanje).
- 5.2.3. Organizacija zagotovi, da so postopki upravljanja sredstev skladni, kjer je ustrezno, z vsemi bistvenimi zahtevami, kot so določene v zadevnih tehničnih specifikacijah za interoperabilnost (glejte 1 Organizacijska zasnova).
- 5.2.4. Za upravljanje tveganj, kjer je to pomembno za opravljanje storitev vzdrževanja (glejte 3.1.1 Ocena tveganj), se upošteva vsaj:
- (a) ugotovitev potreb po vzdrževanju za ohranitev sredstva v varnem obratovalnem stanju, in sicer na osnovi načrtovane ter dejanske uporabe sredstva in njegovih značilnosti, ki izhajajo iz zasnove;
 - (b) upravljanje odstranitve sredstva iz obratovanja zaradi vzdrževanja v primeru odkrite napake ali iztrošenosti sredstva v obsegu, ki ne omogoča varnega obratovanja, kot je navedeno v točki (a);
 - (c) upravljanje vrnitve sredstva v obratovanje z morebitnimi omejitvami pri uporabi, potem ko je bilo opravljeno vzdrževanje za varno obratovalno stanje;
 - (d) upravljanje opreme za spremljanje in merjenje, da se zagotovi njena primernost za predvideno uporabo.
- 5.2.5. Za nadzor nad informacijami in komunikacijo, kjer je to pomembno za varno upravljanje sredstev (glejte 4.4 Informacijske in komunikacijske dejavnosti), organizacija upošteva vsaj:
- (a) izmenjavo ustreznih informacij znotraj organizacije ali z zunanjimi subjekti, zadolženimi za vzdrževanje (glejte 5.3 Izvajalci, partnerji in dobavitelji), zlasti o napakah, povezanih z varnostjo, nesrečah, incidentih in morebitnih omejitvah pri uporabi sredstev;
 - (b) sledljivost vseh potrebnih informacij, vključno z informacijami v zvezi s točko (a) (glejte 4.4 Informacijske in komunikacijske dejavnosti ter 4.5.3 Nadzor nad dokumentiranimi informacijami);
 - (c) vzpostavitev in vzdrževanje evidenc o vseh sredstvih, vključno z upravljanjem sprememb, ki vplivajo na varnost sredstev (glejte 5.4 Upravljanje sprememb).

5.2.2 Namen

Prosilec mora izkazati, kako s postopki in ureditvami, določenimi v sistemu varnega upravljanja, upravlja življenjski cikel svojih sredstev od zasnove do odstranitve. Prosilec mora izkazati, da je v vseh fazah

življenjskega cikla uporabljal pristop, osredotočen na človeka. Podrobno mora opisati, kje se upravljanje sredstev prekriva z različnimi elementi sistema varnega upravljanja, kot so upravljanje usposobljenosti, načrtovanje obratovanja in spremljanje. Cilj prosilca bi moral biti prikaz vzpostavljenega zanesljivega sistema za upravljanje sredstev, ki izraža tveganja, ki jih ustvarjata vrsta in obseg delovanja.

5.2.3 Pojasnila

„Sredstva“ **(5.2)** pomenijo vso opremo (nepremično ali premično), strukturo, programsko opremo ali kateri koli drug sestavni del, ki zahteva vzdrževanje v času, ko se uporablja za namene obratovanja železnic. Sredstva se delijo na sredstva, ki jih upravlja prevoznik v železniškem prometu (predvsem vozila, vendar tudi druga oprema, npr. stružnice za kolesa, varnostna oprema in računalniški programi za varno vzdrževanje sredstev), in sredstva, ki jih upravlja upravljavec infrastrukture (vsi sestavni deli infrastrukture, kot so tiri, oprema za upravljanje-vodenje/signalizacijo, prehod z enega tira na drugega, električno napajanje, nivojski prehodi, gradnja objektov, kot so mostovi, viadukti, predori, terminali, dvigala, tekoče stopnice itd. Izčrpn seznam je na voljo v Prilogi I k [Direktivi \(EU\) 2012/34](#)).

Življenjski cikel sredstva zajema naslednje faze:

- a) *zasnova;*
- b) *izvajanje (gradnja/proizvodnja, vgradnja, preskušanje in uporaba);*
- c) *obratovanje in vzdrževanje;*
- d) *popravilo, sprememba in namestitve, ki vključujejo upravljanje sprememb;*
- e) *obnova, razgradnja in odstranjevanje.*

Pomembno je, da organizacija izkaže, kako zajema in vzdržuje (zahteve za sistem in) varnostne zahteve za sredstva in kako se to preverja, potrdi in spremlja.

Če se vzdrževanje odda v izvajanje tretji osebi, je organizacija odgovorna za določitev in spremljanje skladnosti učinkovitosti sredstev z vzpostavljenimi standardi organizacije.

Ko so vzpostavljeni procesi za upravljanje tveganj v zvezi z varnostno kritičnimi sredstvi, mora organizacija spremljati učinkovitost sredstev glede na ta tveganja in svoja pričakovanja.

Kjer je verjetno, da bo potekala obnova, razgradnja ali odstranjevanje sredstev, organizacija vzpostavi in dokumentira procese za upravljanje tveganj v zvezi s temi dejavnostmi.

Ti procesi so pomembni samo za organizacije, ki izvajajo ali bodo izvajale te dejavnosti.

Za obnovo sredstva, ki se približuje koncu življenjske dobe, organizacija zagotovi, da nadomestno sredstvo izpolnjuje vzpostavljena merila uspešnosti na področju varnosti. Kot del tega procesa se pregledajo vse varnostne analize.

Zahteve v zvezi z vzdrževanjem **(5.2.4)** izhajajo iz uredbe o subjektih, zadolženih za vzdrževanje, saj so tirna vozila sredstvo, ki bi ga moral upravljati prevoznik v železniškem prometu in po možnosti upravljavec infrastrukture. Te zahteve v Prilogi II k [Uredbi \(EU\) 2019/779](#) so natančnejše in bolj predpisujoče, medtem ko zgornje zahteve obravnavajo predvsem vmesnik med sistemom varnega upravljanja prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture in sistemom vzdrževanja subjekta, zadolženega za vzdrževanje, cilj pa je, da se zagotovi varno obratovanje in vzdrževanje sredstev. Podrobnejše informacije so na voljo v uredbi o subjektih, zadolženih za vzdrževanje, in ustreznih smernicah. Ocena tveganja bi morala obravnavati tudi morebitni vpliv na varnost katerih koli zamenjav med vzdrževanjem (ki je del življenjskega cikla sredstva) v skladu z zahtevami iz [Direktive \(EU\) 2016/797](#) in ustreznih tehničnih specifikacij za interoperabilnost.

Tehnične specifikacije za interoperabilnost **(5.2.3)** ne urejajo vseh sredstev. Tudi v primeru uporabe tehnične specifikacije za interoperabilnost (npr. TSI INF) so urejene samo zadeve, nujne za interoperabilnost, kar

pomeni, da so morda še vedno potrebne tudi druge varnostne zahteve. V primeru zamenjave, obnove ali nadgradnje je treba ohraniti skladnost z bistvenimi zahtevami ustreznih tehničnih specifikacij za interoperabilnost (ne le z bistvenimi zahtevami za varnost).

Pojem „varno obratovalno stanje“ **(5.2.4(a))** pomeni, da se sredstvo uporablja znotraj varnih omejitev uporabe. Varne omejitve uporabe se lahko v življenjskem ciklu sistema spreminjajo, vendar pa je treba pri njihovi opredelitvi upoštevati parametre interoperabilnosti. Okvare se lahko odkrijejo **(5.2.4(b))** in utemeljijo na podlagi analize temeljnih vzrokov, varne omejitve uporabe pa se lahko ustrezno prilagodijo. Za vozila varno obratovalno stanje pomeni obratovanje v skladu s členom 14(2) [Direktive \(EU\) 2016/798](#).

Konfiguracija sredstev **(5.2.5(c))** vključuje edinstveno identifikacijo sredstev, njihovo lokacijo, morebitno opravljeno vzdrževanje itd. (in ne le konfiguracijsko upravljanje sprememb). Konfiguracijsko upravljanje (tehničnih) sprememb velja za zamenjave.

Imenovati je treba subjekt, zadolžen za vzdrževanje, v skladu s členom 14(1) [Direktive \(EU\) 2016/798](#), da se zagotovi, da vozila, za vzdrževanje katerih je subjekt zadolžen, varno obratujejo. Aktivnosti, ki jih izvaja subjekt, zadolžen za vzdrževanje, ki ima spričevalo v skladu z [Uredbo \(EU\) 2019/779](#), ni treba natančno opisati. Po drugi strani pa je treba navesti, katere elemente in vidike pokriva spričevalo subjekta, zadolženega za vzdrževanje, in kako se upravlja vmesnik s subjektom, zadolženim za vzdrževanje, zlasti katere informacije se izmenjujejo med prosilcem in subjektom, zadolženim za vzdrževanje, in kako. Če subjekt, zadolžen za vzdrževanje ne sklene neposredne pogodbe s prevoznikom v železniškem prometu, temveč je tretja stranka v pogodbi med lastnikom (ali imetnikom) vozila in prevoznikom v železniškem prometu, lahko izmenjava informacij poteka prek posrednika, vendar mora biti kljub temu učinkovita in pravočasna v obe smeri.

V primeru partnerstva med prevozniki v železniškem prometu je posamezni prevoznik v železniškem prometu v celoti odgovoren za varno obratovanje in s tem za upravljanje tveganj v zvezi s svojimi dejavnostmi. Dejstvo, da prevoznik v železniškem prometu uporabi varnostno spričevalo partnerskega prevoznika v železniškem prometu kot sredstvo za upravljanje tveganj v zvezi z vzdrževanjem, ne zadošča, če tega ne podpirajo pogodbeni dogovori med partnerskima prevoznikoma v železniškem prometu. Te pogodbene dogovore skupaj pripravita in spremljata oba partnerja, poleg tega so del vsakega sistema varnega upravljanja in s tem predmet nadzora ustreznih nacionalnih varnostnih organov. Ustrezni nacionalni varnostni organi se morajo pri obravnavi vseh čezmejnih vprašanj v zvezi z vmesniki, ki sta jih ustvarila pogodbenika, med seboj usklajevati.

Kako so povezani človeški in organizacijski dejavniki ter kultura varnosti?

Človeški dejavniki so vključeni v življenjski cikel vseh sistemov in podsistemov na podlagi rezultatov ocene tveganja, ki že vključuje človeške in organizacijske dejavnike ter opredeljene varnostne ukrepe.

To vključuje pristop, osredotočen na uporabnika, v fazi zasnove sistema, ki lahko zajema dodelitev funkcij (človek/stroj), intervjuje in analize nalog (za vsak del naloge). Specifikacije za sredstva temeljijo na potrebah uporabnikov, vključno z zmogljivostjo in omejitvami uporabnikov.

Varnostni ukrepi so opredeljeni ob upoštevanju delovnega okolja, organizacije in osebja, skupin in komunikacij, zasnove postopkov (vključno z delovanjem in vzdrževanjem sredstva) ter ustreznih virov v zvezi s sredstvom, kar zagotavlja upoštevanje in ustrezno obravnavo človeških in organizacijskih dejavnikov. To lahko vključuje specifikacije na primer v zvezi s postavitvijo delovnega mesta, ergonomsko zasnovano opremo (orodij, strojev, materialov), uporabnostjo opreme, pričakovanimi povratnimi informacijami v zvezi z opremo, kakovostjo opreme, urnikom pregledov/vzdrževanja in toleranco glede napak.

5.2.4 Dokazila

- Informacije v zvezi s sistemom upravljanja sredstev v okviru sistema varnega upravljanja organizacije, vključno z ustreznimi povezavami na druga področja, kot so ocena tveganja, načrtovanje obratovanja, upravljanje sprememb itd. **(5.2.1), (5.2.2), (5.2.5(a)–(b))**:

Faza zasnove

- dokazilo o procesih in posvetovanjih za opredelitev zahtev glede sredstev;
- dokazilo o strategijah za upravljanje tveganj v zvezi z javnimi naročili in dajanjem novih ali spremenjenih sredstev v uporabo;
- dokumentacija o vseh ustreznih procesih za zasnovo in dostavo sredstev;
- procesi za upravljanje tveganj v fazi zasnove;
- dokazilo o orodjih, ki se uporabljajo za zagotavljanje varnosti;
- podrobnosti o standardih ali drugih varnostnih informacijah, na katerih temeljita zasnova in vzdrževanje sredstva, ter preskusih za potrditev skladnosti;
- obstoj priročnika ali podobnih navodil, ki vključujejo procese za upravljanje in vzdrževanje sredstev ter upravljanje tveganj v fazi obratovanja in vzdrževanja;

Izvedbena faza

- dokazilo o procesih za upravljanje varnostnih tveganj, preskušanje in potrjevanje, ki zajemajo konstrukcijo/proizvodnjo in uporabo ter pripravljenost sredstev na obratovanje;

Faza obratovanja in vzdrževanja

- dokazilo o stalni skladnosti s standardi in procesi ter upravljanju ugotovljenih tveganj;
- načrti in postopki za vzdrževanje sredstev;
- dokazilo o dejavnostih organizacije v zvezi z odkrivanjem in odpravo tveganj;
- dokazilo o procesih za obveščanje o vprašanih uspešnosti na področju varnosti in njihovem upravljanju ter korektivnih ukrepov;
- dokazilo o uporabi trenda učinkovitosti glede na predvideno strateško trajanje sredstva za spremljanje učinkovitosti in načrtovanje obnove;
- procesi za ugotavljanje napak in okvar ter uvajanje korektivnih ukrepov;
- obvladovanje izrednih okoliščin ali nerutinskih razmer, ki lahko vplivajo na varnost sredstev;
- dokazilo o upoštevanju upravljanja sredstev za dogodke, ki jih je treba prijaviti, in upravljanje skupnih tveganj na vmesnikih **(glejte tudi 3.1)**;

Obnova, razgradnja in odstranjevanje

- dokazilo o procesih za upravljanje tveganj v zvezi z obnovo, razgradnjo ali odstranjevanjem sredstev glede na obseg in naravo organizacije;
- dokazilo o sistematičnem pristopu k obravnavanju človeških in organizacijskih dejavnikov v vseh fazah življenjskega cikla upravljanja sredstev **(5.2.1)**;
- dokazilo o skladnosti dokumentacije o obratovanju z zahtevami za upravljanje (obratovanje) in vzdrževanje na organizacijskih in fizičnih mejah, npr. organizacijski, tehnični in operativni vmesniki s sosednjimi infrastrukturami, mejne postaje, interakcija z drugimi prevozniki v železniškem prometu ali upravljavci infrastrukture **(5.2.3)**;
- informacije, ki kažejo, da prosilec izkazuje, da so njegove ureditve vzdrževanja skladne z ustreznimi zahtevami (zakonodaja, standardi itd.) **(5.2.3)**;
- v primeru vozil kopija spričevala subjekta, zadolženega za vzdrževanje (to potrdilo lahko ima prevoznik v železniškem prometu ali subjekt, na katerega se prevoznik v železniškem prometu opira v zvezi z vzdrževanjem vozil, ali celo zunanji izvajalec funkcije vzdrževanja), ali (do 16. junija 2022) dokazilo, da subjekt, zadolžen za vzdrževanje, izpolnjuje člen 14(2) in (3) ter Prilogo III k [Direktivi \(EU\) 2016/798](#) **(5.2.4 (a)–(d))**;

v primeru partnerstev med prevozniki v cestnem prometu, v okviru katerih vozilo vzdržuje partner:
dokazilo, da so med partnerji sklenjeni pogodbeni dogovori, tudi:

- izmenjava informacij, kot je navedeno v členu 5 Uredbe (EU) 2019/779,
- po potrebi tehnična podpora, zlasti za obstoječe sisteme upravljanja-vodenja in signalizacije,
- nadzor nad zmogljivostjo pogodbenih delavnic, zadolženih za vzdrževanje, za opravljanje vzdrževanja,
- spremljanje vozil in izmenjava ustreznih informacij, ki so rezultat tega spremljanja (glejte tudi **6.1**);
- v primeru sredstev, za katera se v skladu z zakonodajo EU ali nacionalnimi predpisi zahteva potrdilo o skladnosti, kopija tega potrdila in pojasnilo, v kolikšnem obsegu se uporablja v okviru sistema varnega upravljanja (**5.2.4(a)–(d)**);
- informacije o tem, kako upravljanje dokumentov, ki je del sistema varnega upravljanja, deluje zvezi z upravljanjem sredstev, vključno z dokazilom, da je dokumentacija o vzdrževanju (postopki, delovna navodila itd.) posodobljena, kadar in kjer je to potrebno (**5.2.5(a)–(c)**);
- dokazilo o konfiguracijskem upravljanju sredstev v celotnem življenjskem ciklu, vključno s kakršnimi koli vzpostavljenimi procesi za upravljanje sprememb za obravnavanje osnovnih rekonfiguracij (**5.2.5(c)**).

5.2.5 Primeri dokazil

Faza zasnove

Organizacija dokumentira vse ustrezne procese in informacije v zvezi z zasnovo in dodeljevanjem sredstev z uporabo procesov konfiguracijskega upravljanja (ali sistema konfiguracijskega upravljanja). Ti opisujejo vse tehnične in organizacijske dejavnosti, ki vzpostavljajo in vzdržujejo nadzor nad sredstvom v celotnem življenjskem ciklu.

Organizacija vzpostavi in dokumentira proces za upravljanje tveganj v zvezi z zasnovo sredstev z:

- določitvijo zahtev za vsa nova in/ali spremenjena sredstva (**glejte tudi 1**) in posvetovanjem o njih z ustreznimi deležniki (**glejte tudi 2.4**);
- upravljanjem tveganj v zvezi z uvajanjem takih sprememb (**glejte tudi 3.1**) in
- upravljanjem tveganj v zvezi z javnimi naročili sredstev in po potrebi upravljanjem pogodb (**glejte tudi 3.1 in 5.3**).

To bi moralo vključevati varnostno analizo nevarnosti za opredelitev področij, ki jih najbolj ogroža neuspeh, in primerjavo z evidenco nevarnosti organizacije. To se doseže z opredelitvijo varnostno kritičnih sistemov in vzpostavitev ključnih ciljev uspešnosti z uporabo ustreznih tehnik za opredelitev tveganj, kot so:

- analiza zanesljivosti, razpoložljivosti, vzdrževanja in varnosti (RAMS) zasnove sredstev (če se ključna merila uspešnosti na področju varnosti sporočajo snovalcem, da se zagotovi primernost sredstev za namen) in
- analiza vrste napak in njihovih učinkov ter kritična analiza (FMECA) in/ali na zanesljivost osredotočeno vzdrževanje (RCM) za upravljanje tveganj v fazi zasnove in podporo vzpostavitvi načrta vzdrževanja.

Te zahteve se upravlja v skladu s posebnimi standardi in procesi, ki se uporabljajo za zasnovo, vzdrževanje in obratovanje železniške infrastrukture in voznega parka, kot jih je opredelila organizacija. Organizacija izkaže, da:

- so varnostno kritični sistemi zasnovani v skladu s funkcionalnimi specifikacijami;

- je vzpostavljen načrt potrjevanja in uporabe, da se potrdi, da sredstvo ustreza svojemu namenu ter sta njegovo obratovanje in vzdrževanje varna, in
- je bila pripravljena dokumentacija o obratovanju in vzdrževanju, ki zajema procese za posodabljanje, pregled in vzdrževanje sredstev (**glejte tudi 4.5**).

Organizacija izkaže, da v svojem pristopu k zasnovi in javnemu naročanju uporablja ustrezne procese systemskega inženiringa in procese za zagotavljanje varnosti (npr. EN 50126/8/9 za kompleksne sisteme). To se lahko doseže z oblikovanjem „načrta upravljanja systemskega inženiringa“ (SEMP), ki določi postopek za opredelitev in beleženje deležnikov, zahtev sistema in varnostnih potreb.

Izvedbena faza

Organizacija za zagotavljanje učinkovitega in varnega izvajanja sredstev vzpostavi procese za upravljanje tveganj v zvezi s konstrukcijo, preskušanjem in uporabo v skladu s procesi sistema varnega upravljanja.

Izvaja tudi proces za upravljanje:

- preskušanja, preverjanja in potrjevanja systemskih in varnostnih zahtev sredstva, kar se lahko doseže z „načrtom upravljanja preskušanja in uporabe“ ali podobnim, in
- pripravljenosti sredstva za obratovanje, kar se lahko doseže s kontrolnim seznamom pripravljenosti za obratovanje.

Faza obratovanja in vzdrževanja

Organizacija je pripravila dokumentacijo o obratovanju in vzdrževanju sredstev, v kateri so opisani procesi varnega upravljanja, ki jih uporablja za posodabljanje, pregled in vzdrževanje svojih sredstev. Opisani so obseg dejavnosti in po potrebi vzpostavljene strategije upravljanja tveganj, ki zajemajo vse ustrezne dejavnosti.

Ta dokumentacija:

- zagotavlja, da sredstvo obratuje in se vzdržuje v skladu z zasnovo sredstev;
- opredeljuje in vključuje vse razmere v zvezi z varnostjo, ki določajo način omejitve uporabe sredstva in pogoje, ki so vzpostavljeni za njegovo uporabo, ter
- določa redna preverjanja, ki jih je treba opraviti.

Proces za konfiguracijo zasnove in zagotavljanje predlaganih sredstev (opisan v fazi zasnove) se razširi in zajema njihov celoten življenjski cikel z:

- vzpostavitvijo in vzdrževanjem evidenc vseh sredstev z oblikovanjem registra sredstev. Ta vsebuje informacije, kot so edinstvena identifikacija sredstva, njegova lokacija, morebitno opravljeno vzdrževanje itd.;
- upravljanjem dokumentov in informacij o sredstvih v skladu s sistemom varnega upravljanja organizacije (**glejte tudi 4.4 in 4.5**) in
- določitvijo kritičnosti sredstev na podlagi rezultatov ocene varnostnih tveganj. Varnostno kritična sredstva so opredeljena v registru sredstev.

Organizacija izkaže, kako se v okviru evidence nevarnosti razvijajo, vzdržujejo in integrirajo informacije o sredstvu.

Organizacija spremlja stalno skladnost z določenimi standardi in procesi, da zagotovi nadaljnjo varnost in učinkovitost obratovanja železnic. Organizacija v ta namen vzpostavi procese za zagotavljanje, da:

- sredstva obratujejo in se vzdržujejo v skladu z ustreznimi priročniki;
- se spremlja stanje sredstev;
- je oprema, potrebna za preskušanje ali pregled sredstev, ustrezno nadzorovana, umerjena in vzdrževana;

- se vsa tveganja v zvezi z obratovanjem in vzdrževanjem sredstev upravljajo v skladu s procesi za upravljanje tveganj in vso zakonodajo v zvezi z zdravjem in varnostjo na delovnem mestu in
- so nadomestni deli na voljo za vzdrževanje, predvsem za varnostno kritična sredstva. To se lahko doseže z določitvijo potreb po nadomestnih delih za sredstva na podlagi kritičnosti sredstva, kot je opredeljeno v uporabi „na zanesljivost osredotočenega vzdrževanja“ (RCM).

Organizacija izkaže, da ima vzpostavljeno načrtovanje vzdrževanja sredstev, da bi:

- obravnavala potrebe po usposobljenosti, zmogljivosti in virih;
- pokrivala potrebe po upravljanju informacij in vodenju evidenc;
- zagotovila natančne načrte, ki so bili oblikovani s procesom na podlagi tveganja in opredeljujejo različne ravni vzdrževanja in vzpostavljene standardne organizacijske strukture, postopke in odgovornosti za vzdrževanje sredstev, in
- zagotovila umerjanje orodij in opreme, ki se bodo uporabljali za vzdrževanje.

To lahko vključuje predvsem:

- „načrt tehničnega vzdrževanja“ in
- delovna navodila, pripravljena na podlagi načrta tehničnega vzdrževanja in v skladu z njim.

Načrtovanje se dokumentira in nadzira z uporabo računalniškega sistema za upravljanja vzdrževanja (**glejte tudi 4.5**).

Organizacija ima vzpostavljene procese, da zagotovi:

- kadar se vozilo ali oprema dodeli nalogi, da:
 - se po rasporedu in pred odhodom preveri skladnost z nalogo, ki jo je treba opraviti (npr. tehnična združljivost vsakega tipa voznega parka s progami);
 - se vsaj vzdrževanje varnostno kritičnih komponent opravi v skladu z načrtom (preventivno vzdrževanje s pogostostjo in vrsto posega);
 - so opredeljeni posegi v zvezi z vzdrževanjem, kadar se ugotovijo okvare ali kadar je presežena varna omejitev uporabe (korektivna vzdrževalna dela), razen če se izvajajo obratovalne omejitve;
 - se čim prej po opredelitvi potrebe po spremembi, kot je umik iz obratovanja ali določitev obratovalnih omejitev, sprejmejo potrebni ukrepi;
- so za vse varnostno kritične dejavnosti na voljo delovna navodila;
- se za vse naloge potrdi skladnost;
- se nadzoruje dokumentacija o opravljenem vzdrževanju (**glejte tudi 4.5**) in
- je za vse varnostno kritične sisteme na voljo usposabljanje, ki temelji na usposobljenosti (**glejte tudi 4.1**).

Vzpostavljen je proces/postopek za zagotavljanje, da se začasne ali stalne obratovalne omejitve (npr. zaradi določenega tipa vozila ali določene proge):

- upoštevajo, kadar se vozilo ali oprema dodeli nalogi;
- pravočasno sporočijo osebju, ki upravlja vozilo ali opremo (npr. strojevodja, vlakovodja).

Organizacija izkaže, da:

- razume učinkovitost svojih varnostno kritičnih sredstev z opredelitvijo, kaj je treba spremljati, meriti in sporočati;
- je vzpostavila in zabeležila metodo in pogostost spremljanja, merjenja, analiz in ovrednotenij učinkovitosti varnostno kritičnih sredstev;
- spremlja trend učinkovitosti glede na predvideno strateško življenje sredstva (**glejte tudi 6.1**);
- poroča o vprašanih učinkovitosti na podlagi ravni varnostnega tveganja in vprašanja uspešnosti na področju varnosti posreduje na višjo raven, da se ustrezno obravnavajo;
- se rezultati spremljanja po potrebi uporabijo za prilagoditev načrta vzdrževanja;

- vzpostavlja kanale za sporočanje rezultatov (**glejte tudi 4.4**);
- izboljšuje skladnost varnostno kritičnih sredstev s standardi, tako da:
 - pregleda nadzor obratovanja in vzdrževanja ter oceni tveganje v zvezi s sredstvi, ki ne izpolnjujejo vnaprej določenih standardov;
 - opredeli temeljne vzroke vprašanj uspešnosti na področju varnosti in
 - opredeli ukrepe, ki so morda potrebni za ponovno vzpostavitev varnih obratovalnih pogojev sredstev;
- nenehno izboljšuje sistem varnega upravljanja z opredelitvijo morebitnih tveganj in sprejetjem korektivnih ukrepov (**glejte tudi 7.2**) ter
- dokumentira, kje so bile izkoriščene priložnosti za zmanjšanje ali odpravo tveganj in kako je bilo to doseženo.

Organizacija ima procese za opredelitev vseh napak ali okvar, ki lahko nastanejo na sredstvih, in zagotavljanje izvajanja ustreznih korektivnih ukrepov. Skladni so z določbami in programi ali načrti vzdrževanja ter:

- zagotavljajo ustrezno zapisovanje napak in posledičnih korektivnih ukrepov;
- obravnavajo varnostno kritične napake;
- zagotavljajo ustrezno sporočanje dogodkov, ki jih je treba prijaviti, in
- usklajujejo nenačrtovana popravila sredstev v zvezi z varnostjo.

Organizacija:

- dokumentira proces upravljanja napak;
- uporablja ustrezne tehnike analize za varnostno kritične lastnosti, kot je analiza temeljnih vzrokov (RCA);
- zapisuje napake, kar lahko vključuje kode napak, vrste napak, učinek, kritičnost in korektivni ukrep;
- pripravi postopke za upravljanje splošnih dejavnosti popravil in
- uvede proces povratnih informacij za inženirske ali tehnične skupine za pregled in izboljšanje sistemov ter zmanjšanje tveganja za prihodnje napake.

To se doseže z uporabo poročanja o napakah, analizami in korektivnimi ukrepi (FRACAS), s katerimi:

- dokumentira ugotovljene in zapisane napake med preskušanjem in uporabo ter napake, ki so nastale med obratovanjem ali vzdrževanjem, in
- upravlja posledične korektivne ukrepe, sprejete za njihovo obravnavanje.

Organizacija dokumentira vse napake in korektivne ukrepe ter potrebuje tehnično usposobljeno osebo, ki preveri vsa nenačrtovana popravila.

Vzpostavljen je proces/postopek, s katerim ureja obvladovanje poslabšanih ali izrednih okoliščin na področju upravljanja sredstev.

Organizacija je vzpostavila procese za upravljanje vseh tveganj, povezanih z vmesniki, ki se pojavijo med obratovanjem in vzdrževanjem njenih sredstev (**glejte tudi 3.1.1**). Ti zajemajo vmesnike med sredstvi in med aktivnimi udeleženci, ki jih uporabljajo.

Faza obnove, razgradnje in odstranjevanja

Organizacija pozna stanje svojih sredstev in se, kadar se slabšajo, ustrezno odzove ter jih zamenja ali vzdržuje.

Organizacija je vzpostavila načrt preskušanja potrjevanja in uporabe, s katerim potrdi, da novo sredstvo ustreza svojemu namenu ter sta njegovo obratovanje in vzdrževanje varna. Če organizacija podaljša življenjsko dobo obstoječega sredstva, poišče ustrezne varnostne informacije, kot so pretekli podatki, da zagotovi njegovo nadaljnjo varno uporabo.

Spremljajo se trendi glede na pričakovano učinkovitost (glejte fazo obratovanja in vzdrževanja).

Organizacija pri odstranjevanju železniške infrastrukture ali voznega parka ustrezno upravlja tveganja v zvezi z umikom sredstva iz obratovanja.

Upravljanje sprememb varnostno kritičnih sredstev

V okoliščinah, v katerih si organizacija prizadeva za spremembo konfiguracijske osnove varnostno kritičnih sredstev, izvaja proces upravljanja sprememb, da zagotovi učinkovito upravljanje varnostnih tveganj in vzpostavi konfiguracijske osnove za vsa varnostno kritična sredstva s povezano programsko opremo (ki je lahko vgrajena v obstoječe sisteme ali v obliki samostojnega programa). Če izvajalec spreminja konfiguracijsko osnovo varnostno kritičnih sredstev, po možnosti:

- *upravlja tveganja, ki nastanejo zaradi sprememb sredstev;*
- *beleži serijske številke in številke modelov;*
- *potrjuje funkcionalne zahteve glede na specifikacije in ukrepe za upravljanje tveganj;*
- *nadzoruje izdajo konfiguracijskih elementov in*
- *zagotovi, da je status vseh sredstev, ki se konfigurirajo, posodobljen.*

Spremembe vzpostavljenih osnov, obratovalnih pogojev ali razporeda vzdrževanja varnostno kritičnih sredstev, ki jih uvede organizacija, ne smejo nikakor zmanjšati varnosti obratovanja železnic.

Uporaba skupnih varnostnih metod

Vzpostavljen je proces/postopek za spremljanje, da subjekti, odgovorni za vzdrževanje (npr. subjekti, zadolženi za vzdrževanje), za preverjanje uporabljajo skupne varnostne metode za ovrednotenje in oceno tveganja ter skupne varnostne metode za spremljanje, kot je ustrezno (tj. ker to zahteva zakonodaja in/ali pogodbeni dogovori).

Upoštevanje človeških in organizacijskih dejavnikov ter izboljšanje kulture varnosti bosta pozitivno vplivala na skladnost z ustrezno zahtevo iz sistema varnega upravljanja, dokazila o tem pa bodo na voljo v:

registru tveganj organizacije, ki vsebuje varnostna tveganja, povezana z vsemi fazami v življenjskem ciklu upravljanja sredstev, ter opredeljuje osnovne vzroke, povezane s človeškimi in organizacijskimi dejavniki, za vsak scenarij tveganja, povezan z upravljanjem življenjskega cikla sredstev;

programu organizacije, ki določa okvir za pregledovanje, dogovarjanje in razvijanje opredeljenih tveganj v zvezi s človeškimi in organizacijskimi dejavniki, da se dosežejo rešitve v celotnem procesu upravljanja zasnove ali sprememb. Program opredeljuje odnos z drugimi stranmi v zvezi z dejavnostmi zasnove ali spremembe.

Na primer:

- *končni uporabniki so del analize potreb, kar lahko vključuje analize nalog in intervjuje, nekateri predstavniki osebja so vključeni od faze zasnove do faze preskušanja;*
- *na voljo so postopki in namenska sredstva za zagotavljanje jasne komunikacije med izvedbenimi in vzdrževalnimi skupinami ter s subjektom ali subjekti, zadolženimi za vzdrževanje;*
- *končni uporabniki so vključeni tudi v procese upravljanja sprememb, tudi avtomatizacije. Osebje lahko posreduje projektni skupini povratne informacije, te se analizirajo in sprejmejo se ukrepi za izboljšanje. Zapisniki sestankov in poročila o upravljanju sprememb jasno kažejo njihovo vključenost in upoštevanje njihovih pomislekov;*
- *vsi zadevni uporabniki so opredeljeni kot del ocene tveganja in na voljo jim je usposabljanje v okviru sistema upravljanja usposobljenosti, s čimer se zagotovi, da osebje ohrani sposobnosti;*
- *proizvajalci in dobavitelji so vključeni v proces zasnove in upravljanja sprememb, da bi zagotovili ustrezno upoštevanje človeških dejavnikov.*

Zagotovljene so informacije o uporabi informacijskega orodja za varnostno opozarjanje (SAIT) **(glejte 5.4.3)**.

5.2.6 Sklicevanja in standardi

- [Smernice za subjekte, zadolžene za vzdrževanje](#)
- [Pojasnjevalno sporočilo agencije ERA o varnem vključevanju](#)
- CENELEC – EN 50126 *Železniške naprave – Specifikacija in prikaz zanesljivosti, razpoložljivosti, vzdrževalnosti in varnosti (RAMS) – 1. del: Osnovne zahteve in generični procesi*
- [Urad nacionalnega regulatorja varnosti železnice – Smernica za upravljanje sredstev \(2019\)](#)
- ISO 55000:2014 *Obvladovanje premoženja – Pregled, načela in terminologija*
- ISO 55001:2014 *Obvladovanje premoženja – Sistemi vodenja – Zahteve*

5.2.7 Vprašanja nadzora

Z vidika nadzora je pomembno osredotočanje na upravljanje sredstva v njegovem življenjskem ciklu od zasnove do odstranitve, in ne na posamezne napake upravljanja sredstva, razen če imajo neposredne posledice za varnost.

Z nadzorom je treba preučiti, kako se upravljajo in vzdržujejo obstoječa sredstva, ki so starejša od sedanjih standardov.

Z nadzorom je treba obravnavati, ali organizacija uporablja orodje za varnostno opozarjanje (SAIT) in kako ga uporablja.

5.3 Izvajalci, partnerji in dobavitelji

5.3.1 Regulativna zahteva

- 5.3.1. Organizacija opredeli in upravlja varnostna tveganja, ki izvirajo iz dejavnosti, oddanih v zunanje izvajanje, vključno z obratovanjem ali sodelovanjem z izvajalci, partnerji in dobavitelji.
- 5.3.2. Za upravljanje varnostnih tveganj iz odstavka 5.3.1 organizacija opredeli merila za izbor izvajalcev, partnerjev in dobaviteljev ter pogodbene zahteve, ki jih morajo izpolniti, vključno s:
- (a) pravnimi in drugimi zahtevami, povezanimi z varnostjo (glejte 1 Organizacijska zasnova);
 - (b) ravno usposobljenosti, potrebne za izvajanje nalog iz pogodbe (glejte 4.2 Usposobljenost);
 - (c) odgovornostmi za naloge, ki jih je treba opraviti;
 - (d) pričakovano uspešnostjo na področju varnosti, ki jo je treba vzdrževati med trajanjem pogodbe;
 - (e) obveznostmi glede izmenjave informacij, povezanih z varnostjo (glejte 4.4 Informacijske in komunikacijske dejavnosti);
 - (f) sledljivostjo dokumentov v zvezi z varnostjo (glejte 4.5 Dokumentirane informacije);
- 5.3.3. V skladu s postopkom iz člena 3 Uredbe (EU) št. 1078/2012 organizacija spremlja:
- (a) uspešnost na področju varnosti za vse aktivnosti in dejavnosti izvajalcev, partnerjev in dobaviteljev za zagotovitev izpolnjevanja pogodbenih zahtev;
 - (b) ozaveščenost izvajalcev, partnerjev in dobaviteljev o varnostnih tveganjih, ki jih prinašajo v obratovanje organizacije.

5.3.2 Namen

Prosilec mora izkazati, da je sposoben opredeliti, oceniti in upravljati tveganja, ki nastanejo zaradi dejavnosti izvajalcev in drugih dobaviteljev, s katerimi je v delovnem odnosu. To ni samo vprašanje ocene tveganja niti zanj ni potreben seznam vseh tveganj ali kategorij ustreznih tveganj, temveč mora prosilec izkazati, kako so zasnovani in organizirani njegovi sistemi in postopki kot celota, da olajšajo opredelitev, oceno in upravljanje teh tveganj. To med drugim pomeni, da je treba v pogodbi določiti, kako se bodo izmenjavale informacije v zvezi z varnostjo. Uporaba ustrezno sestavljenih pogodb je splošno sprejet način za upravljanje tveganj. Vendar je organizacija glavna odgovorna za upravljanje izvajalcev in preverjanje njihovega izvajanja glede na določene specifikacije. Uporaba izvajalcev ali podizvajalcev ne pomeni, da prevoznik v železniškem prometu/upravljaivec infrastrukture prenese katero koli od svojih odgovornosti za zagotavljanje izvajanja pogodbenih storitev v skladu s standardi, določenimi pred izvajanjem.

Prosilec mora izkazati, da ima vzpostavljene procese za določitev usposobljenosti izvajalcev in drugih dobaviteljev ter oceno njihove uspešnosti na področju varnosti kot del svojega procesa javnega naročanja.

Vsaka organizacija je odgovorna za izvedbo procesa spremljanja, določenega v skupnih varnostnih metodah za spremljanje, in zagotavljanje, da se s pogodbenimi dogovori v skladu s skupnimi varnostnimi metodami spremljajo tudi ukrepi za upravljanje tveganj, ki jih izvajajo izvajalci. Če organizacije ugotovijo pomembna varnostna tveganja v zvezi z okvarami ali napakami tehnične opreme, morajo v skladu s skupnimi varnostnimi metodami za spremljanje o teh tveganjih obvestiti druge udeležene strani, da lahko sprejmejo potrebne korektivne ukrepe za zagotavljanje varnosti sistema.

5.3.3 Pojasnila

Dodatne informacije o pogodbah in partnerstvih so na voljo v Priloga 3.

Kako so povezani človeški in organizacijski dejavniki ter kultura varnosti?

Procesi, ki jih je družba vzpostavila za upravljanje svojih tveganj, vključujejo aktivnosti izvajalcev, partnerjev in dobaviteljev. Družba tveganja in varnostne ukrepe, ki jih je opredelila, sporoči izvajalcem, dobaviteljem in partnerjem ter vključi v specifikacije za vsako vrsto dejavnosti, oddane v zunanje izvajanje. To lahko zajema tudi spremljanje uspešnosti dejavnosti, oddane v zunanje izvajanje (glejte razdelek **6.1 Spremljanje** v nadaljevanju).

Strategija za človeške in organizacijske dejavnike lahko zajema pomembna vprašanja v zvezi z izvajalci, partnerji in dobavitelji.

Vloge, odgovornosti in usposobljenost, potrebne za izvajanje nalog, oddanih v zunanje izvajanje, so v pogodbah jasno opredeljene. Ta usposobljenost je enaka usposobljenosti, opisani v sistemu upravljanja usposobljenosti notranjega osebja.

Pogodbe vsebujejo določbe o načinu upravljanja varnostnih informacij in komunikacij, da se zagotovi enaka raven varnosti, kot je opisana za notranje informacije in komunikacijo. To vključuje tudi izmenjavo znanja.

5.3.4 Dokazila

- *Dokazilo o tem, kako se sistem varnega upravljanja organizacije prekriva s sistemi upravljanja izvajalcev in dobaviteljev za upravljanje tveganj (5.3.1);*
- *dokazilo, da so pogodbeni dogovori pripravljene na podlagi rezultatov ocene tveganja (5.3.1) (glejte tudi 3.1);*
- *procesi, ki določajo, kako je treba obravnavati človeške in organizacijske dejavnike, jih posredovati podizvajalcem in kako jih je treba upravljati (5.3.1);*
- *dokazilo o tem, kako organizacija upravlja dokumentacijo v zvezi z izvajalci in dobavitelji (5.3.2(a)–(d));*
- *dokazilo o tem, kako organizacija izbira izvajalce in dobavitelje, da zagotovi njihovo usposobljenost in ustrezno upravljanje varnostnih tveganj (5.3.2(a)–(e));*
- *vzpostavljen proces, s katerim se zagotavlja, da se pomembne varnostne informacije sporočajo izvajalcem in dobaviteljem ali da jih sporočajo oni (5.3.2(d));*
- *dokazilo o tem, kako postopek nadzora dokumentov zagotavlja upravljanje dokumentov, povezanih z varnostjo, ki so pomembni za izvajalce in dobavitelje (5.3.2(f)).*
- *proces ali postopek za spremljanje, ki ga je vzpostavila organizacija za zagotavljanje, da so izvajalci, partnerji in dobavitelji, s katerimi ima delovni odnos, zmožni upravljati tveganja, s katerimi se srečujejo (5.3.3(a)–(b));*
- *dokazilo, da se izvajalci, partnerji ali dobavitelji redno spremljajo v skladu s skupnimi varnostnimi metodami za spremljanje (Uredba (EU) 1078/2012), s čimer se zagotovi, da proizvod ali storitev izpolnjuje specifične zahteve in varnostne cilje (5.3.3(a)), glejte tudi (6.1).*

5.3.5 Primeri dokazil

Zagotovljena so dokazila o varnostnih ciljih, ki jih morajo izpolnjevati izvajalci, partnerji in dobavitelji, ter kazalniki, s katerimi se merijo.

Postopek upravljanja dokumentov, ki obravnava standarde organizacije in ga morajo uporabljati izvajalci, partnerji in dobavitelji (glejte tudi 4.5.1.1(e) Upravljanje dokumentov).

Seznam/pregled izvajalcev, partnerjev in dobaviteljev za notranjo ali zunanjo uporabo s specifikacijo proizvodov in/ali storitev, ki jih zagotavljajo (**glejte tudi 4.5.1.1(d) in (e)**), ter navedba vplivov na varnost, skupaj z ukrepi za upravljanje opredeljenih tveganj (npr. izmenjava informacij, jasna opredelitev odgovornosti, usposabljanje) (**glejte tudi 3.1.1.1(a)**).

Upoštevanje človeških in organizacijskih dejavnikov ter izboljšanje kulture varnosti bosta pozitivno vplivala na skladnost z ustrežno zahtevo iz sistema varnega upravljanja, dokazila o tem pa bodo na voljo v:

ustreznem procesu načrtovanja presoje/pregleda za izvajalce, partnerje in dobavitelje z nekaterimi vzorčnimi evidencami teh dejavnosti, kot so poročila ali ugotovitve presoje/pregleda in ustrezni akcijski načrti;

v strategiji za človeške in organizacijske dejavnike je podrobno opisano, kako se ta vprašanja obravnavajo z izvajalci, partnerji in dobavitelji;

v postopku, v skladu s katerim se izbirajo in spremljajo izvajalci, partnerji in dobavitelji. Postopek jasno določa, da so standardi, ki jih morajo uporabljati izvajalci, enaki standardom za neposredno zaposleno osebje, ter opredeljuje njihove vloge in odgovornosti. Postopek dokumentira potrebno izmenjavo informacij med sistemi varnega upravljanja prosilca ter izvajalcev, partnerjev in dobaviteljev;

postopku sistema upravljanja usposobljenosti, ki je povezan s sistemi izvajalcev, partnerjev in dobaviteljev;

procesu/postopku za upravljanje izvajalcev, partnerjev in dobaviteljev, ki vključuje način upravljanja tveganj, povezanih z vmesniki, ki nastanejo zaradi dejavnosti izvajalcev, partnerjev ali dobaviteljev, ter izmenjave z njimi in po potrebi način njihove vključitve v pogodbene dogovore ter način vključitve izmenjave informacij v sistemu varnega upravljanja;

procesu ali postopku, v skladu s katerim se opredelijo ustrezne zahteve za izvajalce, partnerje ali dobavitelje ter izmenjujejo z njimi, in, kjer je ustrezno, kako so vključene v pogodbene dogovore, ki so ustrezno dokumentirani v okviru sistema upravljanja dokumentov, da se zagotovi sledljivost informacij;

postopku sistema upravljanja dokumentov za upravljanje spričeval, pooblastil, odobritev ali katere koli druge vrste dokazil, ki izkazuje skladnost z zahtevami, ki veljajo za izvajalce, partnerje ali dobavitelje, ter ki nadzoruje njihovo veljavnost (npr. z dejavnostmi spremljanja).

5.3.6 Vprašanja nadzora

Pri nadzoru organizacije je morda treba izvajati dejavnosti nadzora z izvajalcem ali dobaviteljem, ki dela za to organizacijo, da se dobi celoten vpogled v obseg nadzora in spremljanja. Morda je potreben tudi dostop do dokumentacije, v skladu s katero deluje izvajalec ali dobavitelj, in preučitev, kako je to povezano s postopki, določenimi v sistemu varnega upravljanja organizacije.

Ureditve za zagotavljanje, da je uspešnost in usposobljenost izvajalca in dobavitelja na področju varnosti sestavni del procesa javnega naročanja.

5.4 Upravljanje sprememb

5.4.1 Regulativna zahteva

5.4.1. Organizacija izvaja in nadzoruje spremembe sistema varnega upravljanja, da vzdržuje ali izboljša uspešnost na področju varnosti. To vključuje odločitve na različnih ravneh upravljanja sprememb in nadaljnega pregleda varnostnih tveganj (glejte 3.1.1 Ocena tveganj).

5.4.2 Namen

Za prosilca je pomembno, da lahko opredeli nova tveganja, ki lahko nastanejo med njegovim delovanjem, in se odzove nanje, po potrebi z uporabo skupnih varnostnih metod za ovrednotenje in oceno tveganja ([Uredba \(EU\) 402/2013](#)). Sistem varnega upravljanja bi moral izkazati, da ima postopke za ovrednotenje teh tveganj in da se po potrebi izvajajo novi ukrepi za upravljanje tveganj. To se mora zagotoviti za vse vrste in ravni sprememb: pomembne in manjše, stalne in začasne, takojšnje in dolgoročne. Veljati mora za tehnične, izvedbene ali organizacijske spremembe.

5.4.3 Pojasnila

Ocena tveganja se ne izvaja za vse spremembe (**5.4.1**). Če se spremembe aktivno upravljajo z drugimi procesi sistema varnega upravljanja, kot je vsakodnevno obratovanje, se ne smejo šteti za spremembo, za katero je potrebno upravljanje na podlagi uradnega procesa sprememb.

Vloge, odgovornosti in pristojnosti, ki jih je treba opredeliti (**glejte tudi 2.3**), vključujejo tudi upravljanje sprememb (**5.4.1**), npr. dodelitev vlog odboru za nadzor sprememb.

Kako so povezani človeški in organizacijski dejavniki ter kultura varnosti?

Proces upravljanja sprememb omogoča oceno tveganj na sorazmeren in zanesljiv način, po potrebi vključno s človeškimi in organizacijskimi dejavniki, in sprejetje primernih nadzornih ukrepov.

V procesu upravljanja sprememb se opravi posvetovanje z osebjem (**glejte tudi 2.4**).

Varnostna tveganja zaradi zmanjšanja obsega ali dajanja dejavnosti v zunanje izvajanje, vključno z obratovanjem ali sodelovanjem z izvajalci, partnerji in dobavitelji, se upravljajo in prednostno obravnavajo kot enakovredna notranjim tveganjem.

5.4.4 Dokazila

- *Opis procesa upravljanja sprememb (**5.4.1**);*
- *opis postopkov in metod, ki se uporabljajo za ovrednotenje novih ali spremenjenih tveganj in izvajanje novih (**5.4.1**);*
- *nadzorni ukrepi z napotili, kje je mogoče najti natančen opis procesov (**5.4.1**);*
- *informacije o tem, kako organizacija opredeljuje pomembne spremembe in odločitve o tem, kdaj se uporabijo procesi iz skupnih varnostnih metod za ovrednotenje in oceno tveganj ali kdaj se izvede ocena tveganja v okviru postopkov sistema varnega upravljanja (**5.4.1**);*
- *informacije o ureditvah v okviru upravljanja sprememb, ki jih je vzpostavila organizacija za upravljanje dovoljenj za vozila in sprememb enotnega varnostnega spričevala ali varnostnega pooblastila (**5.4.1**);*
- *informacije o procesih za obveščanje ustreznega nacionalnega varnostnega organa o spremembah pred začetkom nove dejavnosti železniškega prometa (**5.4.1**).*

5.4.5 Primeri dokazil

Kopija postopka upravljanja sprememb kot del prosilčeve vloge. Ta dokument pokriva potrebo po oceni tveganja v zvezi z vsemi spremembami v skladu z različnimi pravnimi zahtevami. Primer seznama odprtih zadev in predpostavk, ki se redno pregleduje v skladu z napredovanjem spremembe. Postopek zajema tudi proces, v skladu s katerim se ustrezni nacionalni varnostni organi obveščajo o spremembah.

Proces upravljanja sprememb se opira na uporabo ocene tveganja, rezultati pa se upoštevajo pri razvoju, izvajanju in pregledu operativnih procesov.

Upoštevanje človeških in organizacijskih dejavnikov ter izboljšanje kulture varnosti bosta pozitivno vplivala na skladnost z ustrezno zahtevo iz sistema varnega upravljanja, dokazila o tem pa bodo na voljo v:

spremembah vlog, odgovornosti, orodij in opreme, delovnih okolij, procesov in postopkov, ki so podprte z analizo vprašanj s področja človeških in organizacijskih dejavnikov, da se opredelijo morebitna varnostna tveganja, povezana s spremembo. Uporabljene metode na primer vključujejo analizo nalog, analizo uporabnosti, simulacijo, oceno tveganja, HAZOP in raziskavo o varnosti. Na voljo so primeri sprememb, pred katerimi je treba izvesti oceno tveganja z uporabo pristopa na podlagi človeških in organizacijskih dejavnikov. To se še zlasti uporablja za spremembo delovnih procesov zaradi spremenjene opreme, sprememb delovnih urnikov ali prerazporeditve odgovornosti;

v primerih projektov, ki prikazujejo, kako so bili človeški in organizacijski dejavniki od začetka upoštevani kot del procesa upravljanja sprememb, in sicer z analizo potreb podjetja, kot so tehnične spremembe, npr. nova ali izboljšana oprema, organizacijske ali operativne spremembe, s pričakovanim vplivom na obstoječe stanje itd., s čimer se izognemo slabi zasnovi, ki bi zmanjšala uspešnost podjetja. Na voljo so zapisniki sestankov, v katerih je analiziran učinek, ki ga bo imela sprememba na kulturo organizacije, in navedeno, kako je bilo to sporočeno vodstvu;

vlogah in odgovornostih za upravljanje sprememb in z njimi povezanih varnostnih tveganj, ki so primerno opredeljena, sistem upravljanja usposobljenosti pa kaže, da so se odgovorni usposabljali za vključevanje človeških in organizacijskih dejavnikov;

evidenci nevarnosti projekta, ki se pripravi med vsakim projektom in v kateri so opredeljeni temeljni vzroki, povezani s človeškimi in organizacijskimi dejavniki, za vsak scenarij varnostnega tveganja. Vključuje tudi morebitne vplive na izvajalce, partnerje in dobavitelje, ki so vključeni po potrebi;

ocenah tveganja v zvezi s projektom, ki se opravijo v zgodnjih fazah projekta in vključujejo končne uporabnike. Šteje se, da je ocena tveganja stalen proces, ki obravnava tekoča vprašanja med procesom sprememb (npr. razvijajoče se predpostavke in posodabljanje na novo ugotovljenih tveganj);

v upravnih postopkih/dogovorih med različnimi organizacijami, ki zagotavljajo načrte in podrobne podatke o projektih itd. različnim strankam. Sindikati in drugi deležniki so v zgodnji fazi postopka vključeni v vse pomembne odločitve ali spremembe;

uporabljenih orodjih, ki so enaka orodjem v poglavju o oceni tveganja, to so analiza nalog, analiza uporabnosti, simulacija, ocena tveganja, HAZOP, raziskava o varnosti.

5.4.6 Vprašanja nadzora

Za ugotavljanje, ali je upravljanje ureditev sprememb v sistemu varnega upravljanja dovolj zanesljivo, je treba z opredeljenim procesom spremljati številne raznovrstne spremembe, da se ugotovi, ali (a) so se ustrezno upravljale in so bila tveganja, ki so nastala zaradi sprememb, ustrezno obravnavana, in (b) ali so bili pridobljeno znanje in izkušnje vključeni v presoje postopkov sistema varnega upravljanja.

Ocena skladnosti upravljanja ureditev sprememb s skupnimi varnostnimi metodami za ovrednotenje in oceno tveganja.

Organizacija ima vzpostavljene procese za izvajanje in stalno spremljanje ustreznih tehničnih specifikacij za interoperabilnost, nacionalnih predpisov in po potrebi drugih standardov, ki izkazujejo, kako se ti procesi uporabljajo v življenjskem ciklu vsake opreme ali obratovanja.

5.5 Ravnanje v izrednih razmerah

5.5.1 Regulativna zahteva

- 5.5.1. Organizacija opredeli izredne razmere in povezane pravočasne ukrepe, ki jih je treba sprejeti za ustrezno ravnanje (glejte 3.1.1 Ocena tveganj) in ponovno vzpostavitev običajnih obratovalnih pogojev v skladu z Uredbo Komisije (EU) 2015/995.
- 5.5.2. Organizacija za vsako vrsto izrednih razmer zagotovi, da:
- (a) se hitro obvestijo službe za ukrepanje v izrednih razmerah;
 - (b) imajo službe za ukrepanje v izrednih razmerah vnaprej in v času izrednih razmer na voljo vse ustrezne informacije za pripravo na odziv;
 - (c) se interno zagotovi prva pomoč.
- 5.5.3. Organizacija opredeli in dokumentira vloge in odgovornosti vseh strani v skladu z Uredbo (EU) 2015/995.
- 5.5.4. Organizacija ima načrte za ukrepanje, opozorila in informacije v primeru izrednih razmer, vključno s postopki za:
- (a) opozarjanje vsega osebja, odgovornega za ravnanje v izrednih razmerah;
 - (b) posredovanje informacij vsem stranem (npr. upravljavcem infrastrukture, [prevoznikom v železniškem prometu](#), izvajalcem, uradnim organom, službam za ukrepanje v izrednih razmerah), vključno z navodili za ravnanje v izrednih razmerah za potnike;
 - (c) sprejem vseh potrebnih odločitev v skladu z vrsto izrednih razmer.
- 5.5.5. Organizacija opiše, kako so bili dodeljeni viri in sredstva za ravnanje v izrednih razmerah (glejte 4.1 Viri) ter kako so bile opredeljene zahteve za usposabljanje (glejte 4.2 Usposobljenost).
- 5.5.6. Postopki za ravnanje v izrednih razmerah se redno preskušajo v sodelovanju z drugimi zainteresiranimi stranmi in po potrebi posodobijo.
- 5.5.7. Organizacija zagotovi, da lahko upravljavec infrastrukture enostavno in brez zamud stopi v stik z zadolženim usposobljenim osebjem s primerno jezikovno usposobljenostjo, in da mu to osebje posreduje ustrezne informacije.
- 5.5.7. [Organizacija uskladi načrte za ukrepanje v izrednih razmerah z vsemi prevozniki v železniškem prometu, ki obratujejo na infrastrukturi organizacije, službami za ukrepanje v izrednih razmerah, za olajšanje njihovega hitrega posredovanja, in vsemi ostalimi subjekti, ki bi lahko bili udeleženi v izrednih razmerah.](#)
- 5.5.8. Vzpostavljen je postopek za obveščanje subjekta, zadolženega za vzdrževanje, ali imetnika železniških vozil v izrednih razmerah.
- 5.5.8. [V organizaciji obstajajo postopki za hitro zaustavitev obratovanja in železniškega prometa, če je potrebno, in obveščanje vseh zainteresiranih strani o sprejetih ukrepih.](#)
- 5.5.9. [V primeru čezmejne infrastrukture pristojni upravljavci infrastrukture usklajujejo pripravljenost pristojnih služb za ukrepanje v izrednih razmerah na obeh straneh meje.](#)

5.5.2 Namen

Ustrezni sistemi za načrtovanje v primeru izrednih razmer so ključni za vsakega nosilca dolžnosti in bi morali pokrivati informacije, ki jih je treba zagotoviti službam za ukrepanje v izrednih razmerah, da se jim omogoči priprava načrtov za odzivanje na večje incidente. Pomembni so tudi tisti vidiki sistema varnega upravljanja,

ki so neposredno pomembni za ureditve za odzivanje v izrednih razmerah, npr. usposabljanje za izredne razmere in preskušanje načrtov za ukrepanje v izrednih razmerah.

5.5.3 Pojasnila

Izredne razmere **(5.5.1)** so povezane z rezultati ocene tveganja organizacije, čeprav je v TSI OPE (glejte določbo 4.2.3.7) naveden neizčrpan seznam izrednih razmer.

Interno zagotovljena prva pomoč **(5.5.4(c))** pomeni, da je podjetje sposobno upravljati zagotavljanje prve pomoči v izrednih razmerah, opredeljenih v določbi 5.5.1.

Kadar se ocena nanaša na upravljavca infrastrukture, se določbi **(5.5.7) in (5.5.8)** v zgoraj navedenem pravnem besedilu nadomestita z določbami v modri barvi. Zgoraj navedena **določba (5.5.9)** v modri barvi se nanaša izključno na upravljavca infrastrukture.

Kako so povezani človeški in organizacijski dejavniki ter kultura varnosti?

Ravnanje v izrednih razmerah je povezano z upravljanjem virov, vlogami in odgovornostmi ter sistemom upravljanja usposobljenosti, da se zagotovi ozaveščenost in usposabljanje osebja (vključno z ohranjanjem usposobljenosti). To vključuje razvoj usposobljenosti (vključno z netehničnimi veščinami, kot so odpornost na stres, odpornost ...) za aktivne udeležence, ki se ukvarjajo z načrti in postopki za ukrepanje v izrednih razmerah.

5.5.4 Dokazila

Pričakuje se, da prosilec zagotovi pregled:

- vrst zajetih izrednih razmer, vključno z obratovanjem v poslabšanih razmerah in vzpostavljenimi postopki za njihovo upravljanje **(5.5.1)**;
- informacij, ki jih zagotovi prosilec, da službam za ukrepanje v izrednih razmerah omogoči načrtovanje odziva na večjo nesrečo na železnici, po potrebi s sklicevanjem na dolžnosti v okviru veljavne zakonodaje EU in vse ustrezne čezmejne ureditve **(5.5.2(a) in (b))**;
- pričakuje se, da družbe v svoji oceni tveganja opredelijo, kakšno prvo pomoč lahko zagotovijo same in kaj bi morale zagotoviti službe za ukrepanje v izrednih razmerah **(5.5.2(c))**;
- načrtov, vlog in odgovornosti (vključno s tistimi z namenskimi veščinami, dodeljenimi za podporo upravljavcu infrastrukture in obratno), usposabljanj in ureditev za ohranjanje usposobljenosti ter ureditev za učinkovito komunikacijo s službami za ukrepanje v izrednih razmerah, zadevnim osebjem in komunikacije s prizadetimi zaradi incidentov, kot so potniki ali prizadete tretje osebe (to bi moralo vključevati dokument, v katerem so določene vloge in odgovornosti vseh strani, podatek o tem, kako so bili dodeljeni viri in sredstva ter opredeljene potrebe po usposabljanju); postopkov za ponovno vzpostavitev običajnega obratovanja po izrednih razmerah **(5.5.1), (5.5.3), (5.5.4(a)–(c)), (5.5.5), (5.5.7), ((5.5.8) in (5.5.9) samo iz regulativnih zahtev za upravljavca infrastrukture)**;
- tistih posebnih vidikov sistema varnega upravljanja, ki so neposredno pomembni za ureditve za odzivanje v izrednih razmerah, npr. usposabljanje za izredne razmere in preskušanje načrtov za ukrepanje v izrednih razmerah za ugotavljanje pomanjkljivosti **(5.5.6)**;
- postopka za obveščanje ustreznega subjekta, odgovornega za vzdrževanje, ali imetnika v primeru izrednih razmer v zvezi z enim od njegovih vozil **((5.5.8) samo iz regulativnih zahtev za prevoznika v železniškem prometu)**.

5.5.5 Primeri dokazil

Kopija postopkov za ravnanje v izrednih razmerah in načrtov (npr. postopki za obnovo) v zvezi z njimi. Postopek zajema celotno obratovalno omrežje, po potrebi s posebnimi ureditvami za predore in druge lokacije z visokim tveganjem ter čezmejno sodelovanje, osebje ter vloge in odgovornosti in vključuje povezave na ureditve upravljavca infrastrukture v primeru izrednih razmer ter navodila za obveščanje drugih ustreznih strani, kot je subjekt, zadolžen za vzdrževanje. Kadar območje obratovanja prevoznika v železniškem prometu zajema več upravljavcev infrastrukture, mora prevoznik v železniškem prometu upoštevati razlike med postopki za ravnanje v izrednih razmerah (in sporazumi z uporabniki) s temi upravljavci infrastrukture.

Postopek ravnanja v izrednih razmerah vključuje proces, v okviru katerega se žrtvam incidentov in njihovim družinam svetuje glede pritožbenih postopkov.

Postopek (po potrebi) vključuje informacije o tem, kaj se zgodi v izrednih razmerah, v katerih je vključeno nevarno blago, organizacija (prevoznik v železniškem prometu) pa ima vzpostavljen postopek za zagotavljanje, da:

- *se lahko takoj obvesti nakladalca, lastnika vagona-cisterne, če je v zasebni lasti, lastnika ali imetnika in prevoznika v primeru cisterne, prejemnika itd.;*
- *upravljavcu infrastrukture se čim prej zagotovijo ustrezne informacije (npr. registrske številke vagonov, položaj vagonov v kompoziciji, številko UN, klasifikacijsko kodo RID in identifikacijsko številko nevarnosti za nevarno blago v skladu z določbami RID);*
- *ima organizacija (upravljavec infrastrukture) vzpostavljen proces za zagotavljanje, da organi (npr. reševalne službe, policija, druge službe in organi za ukrepanje v izrednih razmerah) prejmejo ustrezne informacije o nevarnem blagu (glejte zgornje primere).*

Upoštevanje človeških in organizacijskih dejavnikov ter izboljšanje kulture varnosti bosta pozitivno vplivala na skladnost z ustrezno zahtevo iz sistema varnega upravljanja, dokazila o tem pa bodo na voljo v:

postopku, s katerim se določajo scenariji za ugotovljene morebitne izredne razmere, ocenijo tveganja, povezana z različnimi razmerami (z opredeljenimi vmesniki), vključno s tveganji, ki izhajajo iz človeških in organizacijskih dejavnikov. Varnostni ukrepi, opredeljeni za zmanjšanje teh tveganj, so vključeni v zadevne načrte, procese in postopke (vključno z izvedbenimi postopki);

postopkih, v katerih je opisana povezava med načrtovanjem ukrepanja v izrednih razmerah in upravljanjem tveganja;

sklicevanjih v postopku za zahteve sistema upravljanja usposobljenosti za osebje, ki se mora odzvati na izredne razmere, zagotoviti pa je treba tudi, da je pogodbeno osebje sposobno izpolnjevati enake standarde;

vzpostavljenem postopku, v katerem je opisano upravljanje rednih urjenj za izredne razmere (teoretičnih in praktičnih) z vsemi zadevnimi stranmi (notranjimi in zunanji) in ki določa, kako se z dejavnostmi spremljanja zbirajo povratne informacije o urjenjih za izredne razmere (glejte razdelek **6.1 Spremljanje** v nadaljevanju), da se sprejmejo ukrepi za izboljšanje načrtov in postopkov za ukrepanje v izrednih razmerah ter usposobljenosti vseh zadevnih aktivnih udeležencev (glejte **7.2. Stalno izboljševanje** v nadaljevanju);

vzpostavljenem postopku z informacijami o tem, kako se urjenja za izredne razmere uporabljajo za upravljanje usposobljenosti in izboljšanje procesa;

vzpostavljenem postopku, v katerem je opisano upravljanje neprekinjenega poslovanja, ki ga je treba vzpostaviti, da se preprečijo odstopanja od standardov/postopkov v primeru izpostavljenosti nepričakovanemu vplivu na poslovanje;

vzpostavljenem postopku, v katerem je opisano, kako se vzpostavijo načrti za ukrepanje v izrednih razmerah, da se zagotovi učinkovito in hitro posredovanje za reševanje življenj po nesreči;

v določbah, ki zagotavljajo, da imajo osebje organizacije in službe za ukrepanje v izrednih razmerah enostaven dostop do dokumentacije v zvezi z načrti za ukrepanje v izrednih razmerah in načrti neprekinjenega poslovanja, da se prepreči nadaljnje poslabšanje razmer;

vzpostavljenem postopku, v katerem je opisano, kako se priporočila drugih strani (organov, služb za ukrepanje v izrednih razmerah) in najboljše prakse upoštevajo pri pregledu načrtov in postopkov za ukrepanje v izrednih razmerah.

5.5.6 Vprašanja nadzora

Za ustrezno presojo postopkov v sistemu varnega upravljanja za ravnanje v izrednih razmerah je lahko potrebno navzkrižno preverjanje postopkov sistema varnega upravljanja s postopki ustreznih aktivnih udeležencev pri vmesnikih (zlasti odnosov med ključnimi akterji, kot so prevoznik v železniškem prometu, upravljavec infrastrukture in službe za ukrepanje v izrednih razmerah), da se zagotovi, da so vzpostavljeni procesi za ravnanje v primeru takšnih incidentov skladna celota.

Preveriti, ali so pripravljene načrti za vse predvidljive izredne razmere.

Ureditve za preskušanje načrtov za ravnanje v izrednih razmerah in usklajene ureditve s službami za ukrepanje v izrednih razmerah, ki niso omejene na simulacijske vaje.

Vzpostavljene so ureditve na področju vmesnikov z drugimi zainteresiranimi stranmi, ki vključujejo preskušanje nadzora, komunikacije, usklajevanja in usposobljenosti.

Ustvarjamo boljši železniški
sistem
v službi družbe.

6 Ocena uspešnosti

6.1 Spremljanje

6.1.1 Reglativna zahteva

- 6.1.1. Organizacija izvaja spremljanje v skladu z Uredbo (EU) št. 1078/2012:
- (a) za preverjanje pravilne uporabe in uspešnosti vseh procesov in postopkov sistema varnega upravljanja, vključno z operativnimi, organizacijskimi in tehničnimi varnostnimi ukrepi;
 - (b) za preverjanje pravilne uporabe sistema varnega upravljanja kot celote in doseganja pričakovanih rezultatov;
 - (c) za preverjanje, ali je sistem varnega upravljanja skladen z zahtevami iz te uredbe;
 - (d) za ugotavljanje, izvajanje in ocenjevanje uspešnosti korektivnih ukrepov (glejte 7.2 Stalno izboljševanje), kot je ustrezno, če se odkrije primer neskladnosti s točkami (a), (b) in (c).
- 6.1.2. Organizacija na vseh ravneh znotraj organizacije redno spremlja uspešnost nalog v zvezi z varnostjo in ukrepa, če se te naloge ne izvajajo ustrezno.

6.1.2 Namen

Organizacija bi morala zagotoviti dokazila, da ima vzpostavljen proces za spremljanje uporabe in učinkovitosti sistema varnega upravljanja ter da ta proces ustreza velikosti, obsegu in vrsti njenega delovanja. Organizacija mora dokazati, da se s postopkom lahko ugotovijo, ovrednotijo in odpravijo pomanjkljivosti pri delovanju sistema varnega upravljanja.

6.1.3 Pojasnila

Učinkovitost nadzornih ukrepov pomeni, da ima organizacija vzpostavljen proces za preverjanje, da se po opravljeni oceni tveganja in uveljavitvi ustreznih nadzornih ukrepov ti čez nekaj časa pregledajo, s čimer se zagotovi, da je bilo z njihovo uporabo doseženo pričakovano zmanjšanje varnostnega tveganja **(6.1.1(d))**.

Kako so povezani človeški in organizacijski dejavniki ter kultura varnosti?

Rutinsko se izvajajo samokritične in objektivne ocene programov, praks in uspešnosti kulture varnosti organizacije. Sistematično se zbirajo in presojujejo varnostne informacije, na primer iz programa korektivnih ukrepov, učinkovitosti ljudi, analiz incidentov in nesreč, raziskav ter ustreznih notranjih in zunanjih obratovalnih izkušenj, da se opredelijo trendi in prepreči organizacijsko in individualno razhajanje ali samozadovoljnost.

Uspešna ocena lahko zagotovi podatke za izboljšanje uspešnosti na področju varnosti z zagotavljanjem jasne predstave o tem, kako kultura varnosti organizacije vpliva na varnost. Z oceno si prizadeva opredeliti prednosti in pomanjkljivosti kulture varnosti s primerjavo, kakšna je kultura in kakšna bi morala postati. To omogoča prednostno obravnavo področij za izboljšave in izvajanje sprememb, na primer na področju procesov, usposabljanja in vedenja. Ocena kulture varnosti je sredstvo za proaktivno delovanje za izboljšanje

uspešnosti na področju varnosti in povečanje varnostnih meja. Priporoča se izvajanje neodvisnih ocen kulture varnosti na tri do pet let, organizacijsko samoocenjevanje pa vsako leto ali na dve leti.

6.1.4 Dokazila

- *Informacije o tem, kako prosilec izvaja skupne varnostne metode za spremljanje ([Uredba \(EU\) 1078/2012](#)) (6.1.1(a));*
- *informacije o tem, kako proces spremljanja opredeljuje uspešnost ali izpolnjevanje pričakovanih varnostnih rezultatov na drug način (6.1.1(b));*
- *dokazilo, da je bil sistem varnega upravljanja spremenjen zaradi odprave napak v procesih sistema varnega upravljanja, ugotovljenih med spremljanjem (6.1.1(c));*
- *dokazilo o pregledu učinkovitosti korektivnih ukrepov, uvedenih na podlagi dokazov o neskladnosti s postopki sistema varnega upravljanja (6.1.1(d));*
- *organizacija bi morala imeti vzpostavljen proces za določanje standardov učinkovitosti in kazalnikov za spremljanje v zvezi z operativnimi procesi in tudi z izvedenimi spremembami. Vzpostavljen bi moral biti program za stalno ocenjevanje učinkovitosti procesov v zvezi s človeškimi in organizacijskimi dejavniki ter rezultatov teh procesov, npr. zavezanost osebja uvedenim postopkom in uporaba nove opreme (6.1.2);*
- *uspešnost na področju varnosti se ocenjuje sistematično glede na strategijo za izboljšanje kulture varnosti. To pomeni, da bi si morala organizacija prizadevati, da bi videla, kakšna je vloga izboljšanja kulture varnosti pri cilju izboljšanja varnosti in kako se vanj vključuje (6.1.2).*

6.1.5 Primeri dokazil

Izjava, da se uporabljajo skupne varnostne metode za spremljanje ([Uredba \(EU\) 1078/2012](#)) in da je vzpostavljen postopek, ki zajema to dejavnost. Postopek natančno določa, kako se s procesom upravljanja sprememb in ocenjevanja tveganja meri in popravlja uspešnost glede na varnostne cilje ter kako bodo popravljene napake v sistemu varnega upravljanja.

Upoštevanje človeških in organizacijskih dejavnikov ter izboljšanje kulture varnosti bosta pozitivno vplivala na skladnost z ustrezno zahtevo iz sistema varnega upravljanja, dokazila o tem pa bodo na voljo v:

procesih in postopkih, ki jih je vzpostavila organizacija za sistematično presojo ustreznosti ureditev za vključitev človeških in organizacijskih dejavnikov ter skladnosti dobljenih rezultatov s standardi učinkovitosti;

procesih in postopkih, ki jih je vzpostavila organizacija za sistematično presojo učinkovitosti osebja na področju varnostno kritičnih delovnih nalog. Ti procesi temeljijo na proaktivnem pristopu ter določajo standarde za učinkovitost in sistematično presojo. Uporabljajo se metode na podlagi dokazil, npr. upravljanje virov za vlakovno posadko;

postopku spremljanja, ki vključuje določbe o dodeljenih virih, vključno z osebjem in usposobljenostjo osebja, vključenega v dejavnosti spremljanja;

uvedenem spremljanju, ki zajema preverjanje izvajanja in učinkovitosti procesov in postopkov, ki vključujejo varnostne ukrepe na področju človeških in organizacijskih dejavnikov, pripravljene na podlagi postopka ocene tveganja. Spremljanje zato vključuje določene elemente človeških in organizacijskih dejavnikov tudi v obratovalnih aktivnostih. To zajema tudi ocenjevanje in ohranjanje usposobljenosti (tehničnih in netehničnih veščin, odnosa, vedenja ...) osebja (notranjega ali zunanega), ki izvaja varnostne naloge (glejte razdelek **4.2 Usposobljenost** zgoraj);

uvedenem spremljanju, ki vključuje analizo uspešnosti strategije človeških in organizacijskih dejavnikov;

procesu spremljanja, ki vključuje analizo poročanja osebja. Sistem varnega upravljanja vključuje proces kulture pravičnosti, v katerem se obravnavajo huda malomarnost, namerne kršitve in uničujoča dejanja. Cilj je razviti kulturo poročanja, v kateri uslužbencem ne bo neprijetno poročati, saj jim ne bodo pripisovali krivde za nenamerne napake ali opustitve. To tudi pojasnjuje, kako lahko osebje, izvajalci ali drugi pomembni deležniki prijavijo vprašanja/incidente, povezane z varnostjo;

procesu spremljanja, ki je element za izboljšanje organizacijskega učenja. Analiza poročanja osebja se opravi v okviru procesa spremljanja, da se izboljšajo varnostni ukrepi ter procesi in postopki sistema varnega upravljanja;

rezultatih spremljanja, ki se analizirajo z vidika kulture varnosti in vključijo v postopek ocenjevanja kulture varnosti.

6.1.6 Sklicevanja in standardi

- [Navodila o uporabi skupnih varnostnih metod pri spremljanju](#)

6.1.7 Vprašanja nadzora

Preučevanje procesa spremljanja ter ugotovitev in ukrepov na podlagi spremljanja je ključno za ugotavljanje, ali je sistem varnega upravljanja dokument, ki se razvija, ker izkušnje prinašajo izboljšave, ali gre za statični dokument, ki se ne spreminja.

Preučevanje številnih ključnih področij tveganja in upravljanja tveganj ter preskušanje njihove pravilne uporabe in učinkovitosti s sistemom varnega upravljanja sta ključnega pomena za nacionalni varnostni organ pri ugotavljanju skladnosti s skupnimi varnostnimi metodami za spremljanje.

6.2 Notranja presoja

6.2.1 Regulativna zahteva

- 6.2.1. Organizacija izvaja notranje presoje na neodvisen, nepristranski in pregledni način, da zbere in analizira informacije za namene spremljanja (glejte 6.1 Spremljanje), vključno z:
- (a) načrtom notranjih presoj, ki se lahko spremeni glede na rezultate prejšnjih presoj in spremljanja uspešnosti;
 - (b) določitvijo in izborom usposobljenih presojevalcev (glejte 4.2 Usposobljenost);
 - (c) analizo in oceno izsledkov presoj;
 - (d) ugotovitvijo potreb po korektivnih ukrepih ali ukrepih za izboljšanje;
 - (e) preverjanjem popolnosti in uspešnosti teh ukrepov;
 - (f) dokumentacijo v zvezi z izvedbo in izsledki presoj;
 - (g) obveščanjem najvišjega vodstva o izsledkih presoj.

6.2.2 Namen

Prosilec bi moral izkazati, da ima vzpostavljen sistem notranje presoje, ki vključuje usposobljeno osebje in daje pomembne rezultate, ki jih upošteva vodstvo, ter zagotavlja, da je sistem varnega upravljanja skladen s pravnimi določbami.

6.2.3 Pojasnila

Notranje presoje (**6.2.1**) so orodje za spremljanje v smislu skupnih varnostnih metod za spremljanje ([Uredba \(EU\) 1078/2012](#)). Čeprav gre za ločeno zahtevo, je njen namen prispevati k doseganju ciljev spremljanja v skladu s skupnimi varnostnimi metodami za spremljanje.

Cilj notranjih presoj (**6.2.1**) je zagotoviti informacije o tem, ali je sistem varnega upravljanja skladen z veljavnimi zahtevami (**6.1.1(c)**) ter se učinkovito izvaja in vzdržuje (**6.1.1(a), (b) in (d)**). Veljavne zahteve se nanašajo na zahteve iz Priloge I (ali Priloge II) k [Uredbi \(EU\) 2018/762](#) in s tem na vse druge veljavne zahteve, ki veljajo za organizacijo (**glejte tudi 1.1**).

Presojevalci so odgovorni za preverjanje popolnosti in uspešnosti korektivnih ukrepov ali ukrepov za izboljšanje (**6.2.1(c)**), ki se sprejmejo za obravnavanje ugotovitev presoj.

6.2.4 Dokazila

- *Dokazilo, da je vzpostavljen proces ali okvir notranje presoje, ki določa načrtovane presoje in dodatne ciljne presoje kot odziv na podatke o uspešnosti na področju varnosti (**6.2.1(a)**);*
- *dokazilo o sistemu upravljanja usposobljenosti z elementi, ki obravnavajo usposobljenost notranjih presojevalcev (**6.2.1(b)**);*
- *dokazilo o ugotovitvah notranjih in zunanjih presoj, ki so bile upoštevane (**6.2.1(c), (d), (e) in (f)**);*
- *dokazilo, da se je o rezultatih presoj razpravljalo na ravni najvišjega vodstva in da so bili na podlagi tega sprejeti ustrezni ukrepi (**6.2.1(g)**).*

6.2.5 Primeri dokazil

Vzpostavljen je postopek notranje presoje za načrtovane in dodatne presoje, vključno z razpravljanjem o rezultatih na ravni višjega vodstva.

Primeri poročil o presojah in zapisnik o ugotovitvah notranjih presoj, v katerih so navedeni sprejeti ukrepi za njihovo obravnavanje.

Zberejo in analizirajo se rezultati dejavnosti presoj, opravljenih v celotni organizaciji, ter izdajo priporočila, ki jih je treba uporabiti za redni vodstveni pregled.

Postopek se sklicuje na sistem upravljanja usposobljenosti. Sistem upravljanja usposobljenosti izkazuje, da so se presojevalci udeležili ustreznega usposabljanja za presojevalce (npr. ISO).

Upoštevanje človeških in organizacijskih dejavnikov ter izboljšanje kulture varnosti bosta pozitivno vplivala na skladnost z ustrežno zahtevo iz sistema varnega upravljanja, dokazila o tem pa bodo na voljo v:

postopku notranje presoje, ki vključuje določbe o dodeljenih virih, vključno z osebjem in usposobljenostjo vključenega osebja. Zahteve glede usposobljenosti osebja, ki izvaja notranje presoje, so vključene v sistem upravljanja usposobljenosti, vključno s posebno usposobljenostjo na področju človeških in organizacijskih dejavnikov. Primeri usposabljanja kažejo, da so bili vključeni človeški in organizacijski dejavniki;

notranji presoji, ki zajema preverjanje izvajanja in učinkovitosti procesov in postopkov, ki vključujejo varnostne ukrepe na področju človeških in organizacijskih dejavnikov, pripravljene na podlagi postopka ocene tveganja (glejte **6.1 Spremljanje** zgoraj);

procesih in postopkih, ki jih je organizacija vzpostavila za sistematično vključevanje človeških in organizacijskih dejavnikov v notranje presoje. Cilj je preveriti učinkovitost varnostnih ukrepov na področju človeških in organizacijskih dejavnikov ter oceniti doseganje varnostnih ciljev, vključno s cilji na področju človeških in organizacijskih dejavnikov;

primerih notranjih presoj, ki kažejo, da so človeški in organizacijski dejavniki upoštevani pri analizi rezultatov presoj, ugotavljanju potreb po korektivnih ukrepih ali ukrepih za izboljšanje in obveščanju najvišjega vodstva o njih;

procesih in postopkih, ki jih je organizacija vzpostavila za sistematično vključevanje ocenjevanja uspešnosti osebja, ki izvaja varnostno kritične delovne naloge in obratovalne aktivnosti;

procesu, v katerem je opisano upravljanje komuniciranja v zvezi z rezultati, priporočili/ukrepi, kar izkazuje skupni in pregledni pristop.

6.2.6 Sklicevanja in standardi

- *ISO 19011:2018 – Smernice za presojanje sistemov vodenja*
- [Navodila o uporabi skupnih varnostnih metod pri spremljanju](#)

6.2.7 Vprašanja nadzora

Pri izvajanju nadzora je nujno preučiti načrtovanje in ugotovitve presoje. To bo pokazalo, ali so presoje usmerjene na prava področja, ali so rezultati primerni in ali je osebje, ki izvaja presoje, usposobljeno in neodvisno.

Preveriti, ali so področja, izbrana za presojo, usklajena s profilom tveganja organizacije.

Vzpostavljen je mehanizem za izvajanje nenačrtovanih presoj, uporablja pa se kot pregled več primerov.

6.3 Vodstveni pregled

6.3.1 Regulativna zahteva

- 6.3.1. Najvišje vodstvo redno pregleduje stalno ustreznost in uspešnost sistema varnega upravljanja, pri čemer obravnava vsaj:
- (a) podrobnosti o napredku pri obravnavi neuresničenih ukrepov iz prejšnjih vodstvenih pregledov;
 - (b) spreminjajoče se notranje in zunanje okoliščine (glejte 1 Organizacijska zasnova);
 - (c) uspešnost organizacije na področju varnosti v zvezi z:
 - (i.) izpolnjevanjem varnostnih ciljev;
 - (ii.) rezultati spremljanja, vključno z izsledki notranje presoje, in notranjimi preiskavami nesreč/incidentov ter statusom pripadajočih ukrepov;
 - (iii.) zadevnimi rezultati nadzornih aktivnosti, ki jih izvaja nacionalni varnostni organ;
 - (d) priporočila za izboljšave.
- 6.3.2. Na podlagi rezultatov vodstvenega pregleda najvišje vodstvo prevzame celotno odgovornost za načrtovanje in izvajanje potrebnih sprememb v sistemu varnega upravljanja.

6.3.2 Namen

Odločna vloga vodstva na področju varnosti je ključna za učinkovito in uspešno delovanje sistema varnega upravljanja organizacije ter za njegov prihodnji razvoj. Organizacija mora izkazati, da je vodstvo aktivno udeleženo v pregledovanju učinkovitosti sistema varnega upravljanja in njegovem razvoju za prihodnost.

Kako so povezani človeški in organizacijski dejavniki ter kultura varnosti?

Vodstveni pregled je povezan z vsemi procesi in postopki sistema varnega upravljanja, zato lahko vključuje človeške in organizacijske dejavnike z namenom njihovega izboljšanja.

6.3.3 Dokazila

- *Procesi, določeni za sestanke vodstva, ki zajemajo pregled sistema varnega upravljanja in napredek na področju notranjih priporočil na podlagi presoj in pregledov (6.3.1(a)–(d));*
- *evidence o tem, kako uspešna je organizacija glede na svoje varnostne cilje (6.3.1(c)(i));*
- *dokazila, da so bila v sistemu varnega upravljanja upoštevana priporočila ustreznega nacionalnega varnostnega organa (6.3.1(c)(iii));*
- *organizacija lahko izkaže, da ima procese za opredelitev in določitev ciljev, ki ustrezajo vrsti, velikosti in zadevnim tveganjem, da redno ocenjuje uspešnost glede na cilje in skladnost s postopki ter uporablja varnostne podatke za spremljanje, pregled in izvajanje sprememb operativnih ureditev (6.3.1);*
- *dokazilo, da ima vodstvo dejavno vlogo pri načrtovanju in izvajanju potrebnih sprememb sistema varnega upravljanja (6.3.2);*
 - *vzpostavljeni so procesi in orodja za sistematično poročanje o vseh vrstah opredeljenih tveganj, napak, neposredne nevarnosti nesreče, pomanjkljivosti in incidentov, pa tudi za kategorizacijo in analizo poročanja z vidika človeških in organizacijskih dejavnikov, da bi lahko odkrili temeljne vzroke in določili učinkovite ukrepe;*

- v procesu preiskovanja nesreč se uporablja strokovno znanje s področja človeških in organizacijskih dejavnikov;
 - vzpostavljeni so sistematični procesi za vključevanje pridobljenega znanja in izkušenj o vprašanih v zvezi s človeškimi in organizacijskimi dejavniki v usposabljanje in zasnovo;
 - znanje in izkušnje, pridobljeni na podlagi preiskav nesreč in incidentov, se posredujejo zaposlenim v organizaciji in vključijo v usposabljanje, zasnovo in druga področja, da se zmanjša verjetnost ponovitve;
 - na sestankih vodstva se poroča o rezultatih preiskav nesreč in rezultati se obravnavajo kot pomembno orodje za učenje in izboljšanje.
- Vzpostavljen je postopek zagotavljanja kakovosti za preiskave nesreč.

6.3.4 Primeri dokazil

Postopek, ki zajema pregled in napredek na področju notranjih priporočil presoje in pregledov, ki ga izvaja višje vodstvo, skupaj z zapisniki izbranih sestankov.

Evidenca odprtih zadev, ki zajema dana priporočila in napredek na področju odpravljanja napak, ki jih spremlja vodstvo.

Postopek za vodstveni pregled rezultatov notranjih preiskav nesreč in ustrezni rezultati nadzora nacionalnega varnostnega organa.

Zagotovljene so informacije o tem, katere kazalnike spremlja najvišje vodstvo in kako pogosto.

Navedeni primeri dokazil bi morali pokazati, kako so človeški in organizacijski dejavniki vključeni v vodstveni pregled.

6.3.5 Vprašanja nadzora

Med nadzorom je ključno ugotoviti, ali proces za zagotavljanje vodstvenega pregleda učinkovitosti sistema varnega upravljanja prinese dejanske spremembe na izvedbeni ravni.

Seznanjenost vodstva s spreminjajočimi se notranjimi in zunanji razmerami. Vprašanje, ali vodstvo izvaja na primer analize perspektiv ali druge tehnike, kot je analiza PESTLE (politična, gospodarska, socialna in tehnološka, pravna in okoljska analiza) za razvoj svojega sistema varnega upravljanja na podlagi informacij.

Povezava med rezultati vodstvenega pregleda in podatek o tem, kako so vključeni v letno varnostno poročilo.

Ustvarjamo boljši železniški
sistem
v službi družbe.

7 Izboljšave

7.1 Izsledki iz nesreč in incidentov

7.1.1 Regulativna zahteva

7.1.	Izsledki iz nesreč in incidentov
7.1.1.	Organizacija o nesrečah in incidentih pri obratovanju v železniškem prometu: <ul style="list-style-type: none">(a) poroča, sestavi zapisnik, opravi preiskavo in analizo za ugotovitev vzrokov;(b) poroča nacionalnim organom, kot je ustrezno.
7.1.2.	Organizacija zagotovi, da: <ul style="list-style-type: none">(a) se priporočila nacionalnega varnostnega organa, nacionalnega preiskovalnega organa in preiskav industrije/internih preiskav ocenijo in izvajajo, če je to ustrezno ali obvezno;(b) se ustrezna poročila/informacije drugih zainteresiranih strani, kot so prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture, subjekti, zadolženi za vzdrževanje, in imetniki železniških vozil, preučijo in upoštevajo.
7.1.3.	Organizacija informacije v zvezi s preiskavo uporabi za pregled ocene tveganj (glejte 3.1.1 Ocena tveganj), da jih uporabi za izboljšanje varnosti in da, kjer je ustrezno, sprejme korektivne ukrepe ter ukrepe za izboljšanje (glejte 5.4 Upravljanje sprememb).

7.1.2 Namen

Organizacija bi morala izkazati, da preiskuje nesreče in incidente, da bi se iz njih učila in izboljšala upravljanje tveganj, da je udeleženo osebje usposobljeno za preiskovanje, tudi zadev na področju človeških in organizacijskih dejavnikov, da o nesrečah obvešča ustrezne organe ter da se pripravljajo priporočila in poročila, vodstvo pa v skladu z njimi ustrezno ukrepa.

Poleg tega organizacija uporablja „učenje z dvojno zanko“: učenje se ne osredotoča samo na resnični potek dogodkov, ampak tudi na zmožnost organizacije za izboljšanje z osredotočanjem na tiste elemente, ki bodisi spodbujajo bodisi zavirajo prenos znanja in informacij v organizaciji.

7.1.3 Pojasnila

Pojma „neposredna nevarnost nesreče“ in „drugi nevarni dogodki“ sta vključena v opredelitev „incidenta“ v skladu z [Direktivo \(EU\) 2016/798](#). Za proaktivno varno upravljanje je enako pomembno preiskati neposredno nevarnost nesreče in druge nevarne dogodke.

Izsledki iz nesreč in incidentov bi morali podpirati izmenjavo informacij z drugimi zainteresiranimi stranmi (upravljavec infrastrukture, drugi prevozniki v železniškem prometu, subjekti, zadolženi za vzdrževanje, da se razvije sodelovanje in spodbudi splošno izboljšanje učinkovitosti sistema varnega upravljanja).

Za preiskave, za katere je potreben vidik človeških in organizacijskih dejavnikov, morajo preiskovalci bodisi biti usposobljeni bodisi imeti dostop do ustreznega strokovnega znanja, da lahko preučijo zadevna vprašanja.

Kako so povezani človeški in organizacijski dejavniki ter kultura varnosti?

Pri analizi nesreč ali incidentov ne bi smeli iskati nekoga, ki se mu lahko pripiše krivda, ali oddelka, ki je „odgovornejši od drugega“, ampak bi si morali prizadevati za razumevanje in izboljšanje organizacijskih pomanjkljivosti, ki so omogočile njihov nastanek. Najpomembnejši izziv pri analizi dogodkov je preprečiti tudi „sosednje“ dogodke. Če se analiza ustavi pri opredelitvi neposrednega vzroka, bo mogoče preprečiti samo naslednji podoben dogodek. Če pa analiza na drugi strani omogoči opredelitev tehničnih in organizacijskih temeljnih vzrokov, bodo ukrepi za izboljšave omogočili preprečitev nesreče druge vrste s skupnim mehanizmom. Če analiza na primer pokaže, da postopek ni bil posodobljen in da so korektivni ukrepi namenjeni samo popravku tega postopka, bo učinek omejen. Če se analiza poglobi in opredeli pomanjkljivosti v procesu za posodabljanje postopkov, je lahko pozitiven učinek ukrepa za izboljšanje precej večji.

Družba lahko za opredelitev elementov na področju človeških in organizacijskih dejavnikov, ki jih je treba preiskati, uporablja strukturo poročil, določeno v členu 4 [Uredbe \(EU\) 2020/572](#) „o strukturi poročil, ki jo je treba upoštevati pri poročanju o preiskavah železniških nesreč in incidentov“, in jih vključi v poročila. Opomba: To je seveda le eden od referenčnih modelov, ki so na voljo in se lahko uporabijo.

Spodbuja in poenostavlja se obveščanje o nevarnih razmerah in incidentih z „velikim potencialom“. Po potrebi so vzpostavljeni mehanizmi za anonimno obveščanje. Če je obveščanje poimensko, člani osebja in skupine, ki pošljejo obvestila, pomagajo z analizami in iskanjem kratkoročnih odzivov. Organizirajo se skupinski pogovori, sprejeti ukrepi pa se sporočijo zadevnim članom osebja in po potrebi celotni organizaciji.

7.1.4 Dokazila

- *Informacije o procesu poročanja o nesrečah/incidentih, vključno s tem, kako se opredelijo in analizirajo temeljni vzroki, tudi poročanje v organizaciji in drugim pristojnim organom ter drugim stranem (7.1.1);*
- *informacije o metodi, ki jo v zvezi s preiskavami uporablja organizacija, vključno z elementom človeških in organizacijskih dejavnikov za pregled analiz tveganja in proces presoje po dogodku (7.1.3);*
- *dokazilo, da so bili upoštevani priporočila pristojnih organov na podlagi poročil o nesrečah in incidentih ter vse potrebne opredeljene spremembe (7.1.2(a) in (b));*
- *pregled preteklih incidentov, da se opredelijo pomembni dejavniki, povezani s sedanjim incidentom ali incidenti. Dokazilo o upoštevanju izsledkov incidentov ter nacionalnih in mednarodnih izkušenj v organizaciji (7.1.3);*
- *določena je metodologija za preiskovanje na podlagi znanja in vrhunskih metod s področja človeških in organizacijskih dejavnikov;*
- *na voljo je program usposabljanja za preiskovalce nesreč in incidentov, pri katerem se uporablja vidik človeških in organizacijskih dejavnikov;*
- *spodbuja se „kultura pravičnosti“, ki priznava in krepi pozitivne pobude za varnost (obveščanje o incidentih, vključitev osebja v analize in stalno izboljševanje, podpora sodelavcem itd.). Ta kultura pravičnosti bi morala odpraviti vsakršen strah pred krivdo z opredelitvijo splošno sprejete meje med sprejemljivim in nesprejemljivim. Pravica do napake je sprejemljiva.*

7.1.5 Primeri dokazil

Postopek za preiskavo nesreč, ki opisuje preiskovalne metode in vključuje sklicevanja na zahteve za upravljanje usposobljenosti za preiskovalce nesreč in incidentov.

Različne vrste vzorcev poročil o nesrečah in incidentih, ki kažejo, da je preiskave opravila usposobljena oseba, da ugotovitve temeljijo na dokazih in da so bila priporočila upoštevana.

Kopija postopka/procesa, ki spremlja korektivne/blazilne ukrepe, opredeljene po nesreči/incidentu.

Zagotovljene so informacije o uporabi informacijskega orodja za varnostno opozarjanje (SAIT), da se ohrani pregled in svetuje drugim organizacijam glede zadev, ki vplivajo na določeno sredstvo.

Na voljo so usposobljeni preiskovalci.

Upoštevanje človeških in organizacijskih dejavnikov ter izboljšanje kulture varnosti bosta pozitivno vplivala na skladnost z ustrezno zahtevo iz sistema varnega upravljanja, dokazila o tem pa bodo na voljo v:

zahtevah glede usposobljenosti preiskovalnega osebja, ki so vključene v sistem upravljanja usposobljenosti družbe. Programu usposabljanja, ki je na voljo preiskovalcem nesreč in incidentov in ki zajema tudi način za sistematično vključevanje človeških in organizacijskih dejavnikov;

poročilih s poglobljeno analizo dogodkov, ki so podlaga za pripravo doslednih akcijskih načrtov na vseh ravneh sistema varnega upravljanja, kar spodbuja pripravljenost za učenje iz incidentov s spremembami vedenja v celotnem podjetju. Zapisniki sestankov in izmenjava sporočil kažejo, da obstajajo dokazila, da se v primeru incidentov, ki vključujejo zunanje strani, rezultati analiz in ukrepov odkrito izmenjujejo;

vodstvu, ki se zaveda, da incidente in nesreče povzroča več dejavnikov in da nekateri izhajajo iz odločitev vodstva, ter zapisnikih sestankov uprave, ki kažejo, da se o rezultatih preiskav nesreč/incidentov in povezanih priporočilih (tj. korektivnih ukrepov in/ali ukrepov za izboljšanje) poroča vodstvu ter kako se rezultati uporabljajo pri pregledu sistema varnega upravljanja (**glejte tudi 6.3**);

pristopu na podlagi človeških in organizacijskih dejavnikov, ki se uporablja pri preiskavah incidentov in nesreč in je naveden v strategijah človeških in organizacijskih dejavnikov ter kulture varnosti in v vseh povezanih procesih (ocena tveganja, ocena uspešnosti, stalne izboljšave ...);

začetnih in nadaljevalnih programih usposabljanja osebja, ki kažejo, da se vključujejo ukrepi na podlagi pridobljenih izkušenj, s posebnim poudarkom na tveganjih in zmanjševanju tveganj v zvezi s človeškimi in organizacijskimi dejavniki;

preiskavah, ki so sistematične, kar pomeni, da ne obravnavajo le tehnoloških in organizacijskih dejavnikov, ampak poudarjajo tudi interakcije med dejavniki. Če je bil na primer strojevodja udeležen v incidentu zaradi neupoštevanja signala pri nevarnosti, predlagani dejavniki, ki jih je treba preiskati, vključujejo ustrezna vprašanja, npr. utrujenost, kognitivno preobremenitev, usposobljenost itd. (človeški dejavnik), vpliv tehnologije na učinkovitost, kot so vmesniki med človekom in sistemom, postavitve, namestitve signala (tehnološki dejavnik), vpliv organizacije na učinkovitost, kot so usposabljanje, sistem varnega upravljanja, organizacijske prednostne naloge (organizacijski dejavnik), ter interakcijo med temi tremi področji, kot je vpliv javnega naročanja na zasnovo ali upravljanje sprememb z uvedbo nove zasnove;

medsektorski analizi nevarnih dogodkov, pri kateri se uporabijo različni nabori večšin in upoštevajo mnenja vseh zadevnih strani (po potrebi tudi zunanjih);

politiki „kulture pravičnosti“ in obstoječih orodjih za poročanje, ki spodbujajo kulturo poročanja in dopuščajo kritično razmišljanje zaposlenih. Vsa rutinska in neobičajna odstopanja, o katerih poroča osebje, se analizirajo in po potrebi se na njihovi podlagi izvajajo ukrepi za izboljšanje. Zadevno osebje se sistematično obvešča o sprejetih ukrepih.

7.1.6 Sklicevanja in standardi

- [Spletna stran agencije ERA o kulturi varnosti](#)
- [Spletna stran agencije ERA o človeških in organizacijskih dejavnikih](#)

- [Izvedbena uredba Komisije \(EU\) 2020/572 z dne 24. aprila 2020 o strukturi poročil, ki jo je treba upoštevati pri poročanju o preiskavah železniških nesreč in incidentov](#)
- Mednarodna agencija za jedrsko energijo (2002) – *Safety culture in nuclear installations: Guidance for use in the enhancement of safety culture (Kultura varnosti v jedrskih objektih: Smernice za uporabo pri krepitevi kulture varnosti)*. IAEA TECDOC-1529, Mednarodna agencija za atomsko energijo, Dunaj, 2002.
- Mathis, T. L., in Galloway, S. M., *Steps to safety culture excellence (Ukrepi za odličnost kulture varnosti)*, 2013.
- Kecklund, L., Lavin, M., in Lindvall, J. (2016) – *Safety culture: A requirement for new business models. Lessons learned from other High-Risk Industries. In proceeding presented of The International Conference on Human and Organisational Aspects of Assuring Nuclear Safety – Exploring 30 Years of Safety Culture (Kultura varnosti: zahteva za nove poslovne modele. Izkušnje drugih industrij z visokim tveganjem. Predstavljeno na mednarodni konferenci o človeških in organizacijskih vidikih zagotavljanja jedrske varnosti – Raziskovanje 30 let kulture varnosti)*, Dunaj, 22. do 26. februarja 2016.
- RSSB (2015) – *Safety Culture and behavioural development: Common factors for creating a culture of continuous development (Kultura varnosti in vedenjski razvoj: splošni dejavniki za oblikovanje kulture stalnega razvoja)* (www.sparkrail.org).

7.1.7 Vprašanja nadzora

Usposobljenost preiskovalcev nesreč/incidentov je ključna za opredelitev pomembnih priporočil in zagotovitev ustreznih preventivnih ukrepov. Osebe, ki izvajajo nadzor, bi morale preveriti poseganje vodstva v rezultate poročil o nesrečah in incidentih, ki bi lahko vplivalo na kakovost poročila in vse rezultate na podlagi poročila.

Rezultati notranjih preiskav so spodbudili organizacijsko učenje, ki je sledljivo v dokumentih, poročilih ali drugih informacijskih kanalih (tj. intranet, notranje glasilo podjetja itd.).

Kultura organizacije v zvezi z incidenti in poročanje o skorajšnjih nesrečah.

7.2 Stalno izboljševanje

7.2.1 Regulativna zahteva

- 7.2.1. Organizacija stalno izboljšuje ustreznost in uspešnost sistema varnega upravljanja, pri čemer upošteva okvir iz Uredbe (EU) št. 1078/2012 in vsaj rezultate naslednjih aktivnosti:
- (a) spremljanje (glejte 6.1 Spremljanje);
 - (b) notranja presoja (glejte 6.2 Notranja presoja);
 - (c) vodstveni pregled (glejte 6.3 Vodstveni pregled);
 - (d) izsledki iz nesreč in incidentov (7.1 Izsledki iz nesreč in incidentov).
- 7.2.2. Organizacija zagotovi sredstva za motiviranje osebja in drugih zainteresiranih strani, da so kot del organizacijskega učenja aktivni pri izboljševanju varnosti.
- 7.2.3. Organizacija zagotovi strategijo za stalno izboljševanje kulture varnosti, kar temelji na uporabi strokovnega znanja in priznanih metod, da se opredelijo vedenjske lastnosti, ki vplivajo na različne dele sistema varnega upravljanja, in da se uvedejo ukrepi za njihovo obravnavo.

7.2.2 Namen

Stalno izboljševanje je pomemben del učinkovitega sistema varnega upravljanja. Namen te zahteve je, da prosilec pokaže zavezanost izboljševanju in da njegov sistem varnega upravljanja to podpira.

Najvišje vodstvo vodi **skupinski razmislek** za stalno izboljševanje kulture varnosti v organizaciji.

Skupinski razmislek je vključen v strategijo, ki se osredotoča na **značilnosti kulture**, ki pomembno vplivajo na uspešnost na področju varnosti in bi jih bilo treba bolj ceniti ali spremeniti.

7.2.3 Pojasnila

Stalno izboljševanje (**7.2.1**) se osredotoča na elemente sistema varnega upravljanja, ki ocenjujejo ukrepe izboljšanja in se usmerjajo k njim, in ne na elemente, ki se izboljšujejo, saj so ti že vključeni v dejavnosti spremljanja.

Kako so povezani človeški in organizacijski dejavniki ter kultura varnosti?

Organizacijsko učenje (**7.2.2**) pomeni proces izboljšanja ukrepov z boljšim znanjem in razumevanjem.

Kultura varnosti (**7.2.3**) je tu opredeljena enako kot v točki (2.1.1(j)). Pozitivna kultura varnosti spodbuja organizacije in posameznike, da si prizadevajo za izboljšanje varnosti in uspešnosti ter jim to omogoča. Krepi zadovoljstvo na delovnem mestu, ohranjanje zaposlitev in zagotavlja stroškovne koristi. Pripomore lahko tudi k izpolnjevanju regulativnih pričakovanj, saj varnostni organi in regulatorji vse bolj priznavajo vlogo kulture varnosti v učinkovitem upravljanju varnosti. Natančneje lahko pozitivna kultura varnosti povzroči:

- zmanjšanje izvedbenih tveganj s celovitejšo oceno tveganja in izboljšanim razumevanjem tveganj med zaposlenimi;
- zmanjšanje števila poškodb zaposlenih z odpravo tveganj, ugotovljenih na podlagi poročil o porastu števila primerov neposredne nevarnosti nesreče;
- zmanjšanje števila nevarnih dejanj in pogojev z boljšo vključenostjo zaposlenih in razvojem vodilne vloge vodstva;
- zmanjšanje stroškov v zvezi s poškodbami zaposlenih, nevarnimi dejanji in pogoji;

- *izboljšanje uspešnosti s krepitvijo usposabljanja in udeležbe osebja ter zmanjšanjem poškodb, nevarnih dejanj in pogojev;*
- *izboljšanje in večjo učinkovitost sistema varnega upravljanja s postopki in pravili, ki bolj ustrezajo dejanskemu stanju.*

Zaradi temeljnih značilnosti kulture, ki nastaja z vsakodnevnimi interakcijami in jo je težko spremeniti, se ta strategija šteje za dolgoročno, najvišje vodstvo zanjo prevzema odgovornost in jo spodbuja.

Kulturo varnosti je mogoče izboljšati na več načinov:

- *z razvojem sistema za skupno izražanje pomislekov. To je lahko odvisno od zrelosti organizacije oz. anonimnosti, vendar pa se z večjim zaupanjem lahko odpre in je dostopna vsem. V sistem je pomembno vključiti povratne informacije za zagotavljanje, da zaposleni čutijo vključenost in pripadnost;*
- *s spremembo pogojev javnega naročanja in pogodbenih pogojev, da se spodbuja dobra kultura varnosti za dobavitelje. Kultura varnosti bi lahko bila merilo za izbiro dobaviteljev;*
- *z vidnim nagrajevanjem varnega vedenja. Nagrada je lahko v kateri koli obliki, od večje letne plače z dodatki do tedenskih nagrad za varnost za izjemno uspešnost;*
- *z oblikovanjem posebnih ciljev za vodstvo glede vodenja na področju varnosti, na primer s spodbujanjem vodstva, naj prevzame vidnejšo vlogo na področju določanja standardov z zgledom;*
- *itd.*

O rezultatih ocenjevanj je treba obvestiti vse ravni v organizaciji. V skladu z njimi je treba ukrepati, da se spodbudi in ohranja pozitivna kultura varnosti, izboljša vodenje na področju varnosti ter spodbudi učenje v organizaciji.

Opredelitev in izbira ustreznih značilnosti kulture sta pogosto zapleteni nalogi¹ in ju je treba skrbno izvajati.

Ta naloga bi morala vključevati osebje na vseh ravneh v celotni organizaciji in pogosto tudi zunaj nje (npr. izvajalci).

Čeprav je mogoče poglede in mnenja osebja zbrati na podlagi vprašalnika v okviru raziskave, se na splošno šteje, da takšna metoda ne zadostuje za opredelitev značilnosti kulture, ki vplivajo na varnost. Strokovnjaki bi lahko na podlagi rezultatov vprašalnika izvajali opazovanje, individualne razgovore in srečanja tematskih skupin, da bi natančneje ocenili stanje.

Opomba: Tematska skupina združuje manjše število ljudi (običajno med 4 in 15), ki pod vodstvom moderatorja razpravljajo o določeni temi. Tematske skupine se namesto na individualne odgovore na uradna vprašanja osredotočajo na razpravo in pridobivanje kvalitativnih podatkov.

Na podlagi te ocene lahko najvišje vodstvo pripravi in podpre akcijski načrt, da bi značilnosti kulture bolj cenili ali prispevali k njihovemu spreminjanju. Najvišje vodstvo spremlja izvajanje opredeljenih ukrepov in jih ustrezno pregleduje.

Za zagotavljanje trajnosti strategije je treba stanje ponovno oceniti vsaki dve do pet let z uporabo istega pristopa. Pogostost je odvisna od rezultatov prvotnega pregleda.

V številnih sektorjih z visokim tveganjem se ta ocena stanja pogosto izvaja v okviru *ocene kulture varnosti*.

Ocena kulture varnosti se lahko izvaja neodvisno ali v obliki samoocenjevanja. Prednost neodvisne ocene je, da organizacija dobi objektivnejšo sliko kulture varnosti, vendar pa pri tem obstaja tveganje, da bo organizacija napačno razumljena ali da bo imela težave s sprejemanjem ugotovitev. Prednost samoocenjevanja je, da se izvaja interno z lastnim osebjem organizacije, ki dobro pozna organizacijo. Njegova

¹ Raznolikost dejavnosti in velikost organizacije sta preprosta primera parametrov, povezanih z zapletenostjo te naloge.

slabost je, da lahko nanj vplivajo položaj in hierarhije. Nekatere značilnosti ocene kulture varnosti so navedene v nadaljevanju:

- *zajema 2–3-tedenski postopek ocenjevanja in pripravljajno fazo;*
- *vklučuje multidisciplinarno skupino za pregled;*
- *zbiranje podatkov temelji na družboslovnih metodah (vključno z razgovori, tematskimi skupinami, opazovanjem);*
- *področje ocenjevanja so celotna organizacija in njeni vmesniki;*
- *temelji na modelu ali okviru kulture varnosti;*
- *najvišje vodstvo je zavzeto in oceno obravnava kot priložnost za učenje;*
- *rezultati se posredujejo celotni organizaciji;*
- *na podlagi rezultatov se oblikuje/revidira strategija za stalno izboljševanje določenih značilnosti kulture varnosti.*

Izboljšanje strategije in procesov za človeške in organizacijske dejavnike je sestavni del stalnega izboljševanja sistema upravljanja varnosti.

Sistematični pristop je opredeljen kot postopni proces za obravnavanje vprašanj v zvezi s kulturo varnosti. Na primer, vzpostavljen proces za opazovanje tveganj, poročanje o incidentih in nesrečah ter način uporabe informacij in pridobljenih izkušenj za stalno izboljševanje.

Več informacij o kulturi varnosti ter človeških in organizacijskih dejavnikov je na voljo v Priloga 4 oziroma Priloga 5 .

7.2.4 Dokazila

- *Informacije o procesu za zbiranje dokazov za prikaz stalnega izboljševanja sistema varnega upravljanja (7.2.1);*
- *postopki, ki natančno opisujejo, kako organizacija upošteva rezultate spremljanja, notranje presoje, vodstvenega pregleda ter izsledkov iz nesreč in incidentov za izboljšanje sistema varnega upravljanja (7.2.1);*
- *informacije o tem, kako si organizacija prizadeva vključiti osebje in druge v izboljševanje sistema varnega upravljanja (7.2.2);*
- *prosilec bi moral v strategiji natančno navesti, kako se razvija kultura varnosti, tako da se tveganja v zvezi s kulturo varnosti ustrezno upoštevajo v ustreznih procesih sistema varnega upravljanja. Pri tem mora prosilec navesti, kje so na voljo dodatne informacije o ustreznih postopkih (7.2.3);*
- *kultura varnosti se stalno ocenjuje, da se opredelijo izboljšanja (7.2.3);*
- *izboljšave kulture varnosti se uveljavijo z uporabo cikla načrtovanja, izvajanja, preverjanja in ukrepanja, da se zagotovi učinek ukrepov. Pridobljene izkušnje se uvajajo in sistematično presojajo glede na vpliv (7.2.3).*

7.2.5 Primeri dokazil

Postopek, ki zajema spremljanje, notranjo presojo, vodstveni pregled ter preiskave nesreč in incidentov, zlasti področja, ki se osredotočajo na pridobitev novih izsledkov za sistem varnega upravljanja.

Pobuda „Skorajšnja nesreča“ družbe [Network Rail](#), v okviru katere osebje spodbujajo, naj bo aktivno pri obveščanju organizacije o pomanjkljivostih/vrzelih ali situacijah, kjer obstaja tveganje za varnost ali zdravje.

Upoštevanje človeških in organizacijskih dejavnikov ter izboljšanje kulture varnosti bosta pozitivno vplivala na skladnost z ustrezno zahtevo iz sistema varnega upravljanja, dokazila o tem pa bodo na voljo v:

primerih zapisnikov rednih sestankov sindikata/vodstva v zvezi z zdravjem in varnostjo, na katerih so razpravljali o negotovih/nevarnih razmerah ali razmerah, ki jih je treba dodatno obravnavati;

rezultatih preiskav nesreč, o katerih se poroča na sestankih vodstva in veljajo za pomembno orodje za učenje in izboljšave, pri čemer se sistemsko in sistematično upoštevajo človeški in organizacijski dejavniki;

kopiji strategije izboljšanja kulture varnosti in informaciji o tem, kako je povezana z različnimi deli sistema varnega upravljanja;

strategiji, ki zagotavlja ustrezna dokazila za strokovno usposobljenost ter po potrebi usposabljanje in izkušnje na področju kulture varnosti pri osebju, ki je odgovorno za predložitev in pripravo strategije;

vrsti zahtevanega usposabljanja in usposobljenosti, ki se nanaša na razumevanje koncepta kulture varnosti, ter sredstvih in načinu za merjenje stalnega izboljševanja in prizadevanju zanj. Kritični vidik je, da se kultura varnosti razume kot celostni koncept, ki vpliva na vse dele sistema varnega upravljanja, in da kulture varnosti ni mogoče obravnavati kot samostojni element;

procesu, ki je vzpostavljen za redno ocenjevanje ukrepov za izboljšanje varnosti. Učinki ukrepov za izboljšanje varnosti so opredeljeni in se izvajajo v praksi, tako da jih je mogoče ovrednotiti;

zapisnikov vodstvenega pregleda, iz katerih je razvidno, da se vodstvo zaveda, da incidente, nesreče in odstopanja povzročajo več dejavnikov in da nekateri izhajajo iz postopkov in odločitev vodstva;

zapisnikov sestankov v zvezi z vodstvenim pregledom, iz katerih je razvidno, kako se v korektivnih ukrepih, ki temeljijo na dejavnostih spremljanja, notranjih presojah ter postopkih preiskave incidentov in nesreč, upoštevajo človeški in organizacijski dejavniki, ter da so opredeljeni na kateri koli ravni sistema varnega upravljanja in organizacije. Prikazujejo tudi, kako se rezultati uporabljajo za izboljšanje ocene tveganja (**glejte 3.1**).

postopkih, ki zajemajo spremljanje, notranjo presojo, vodstveni pregled ter preiskavo nesreč in incidentov, in so povezani s procesom ozaveščanja (**glejte 4.3**) in sistemom upravljanja usposobljenosti (**glejte 4.2**).

7.2.6 Vprašanja nadzora

Med nadzorom je treba preskusiti zavezanost vodstva stalnemu izboljševanju sistema varnega upravljanja s pogovori in analizami dokumentacije. Ali obstaja pristop, ki temelji na tveganju, usmerjen v izboljšanje, tj. povezan z ranljivim in kritičnim nadzorom?

Preučiti je treba uporabo modelov zrelosti v organizaciji za preučitev uspešnosti sistema varnega upravljanja, če obstajajo.

Priloga 1 – Korelacijske tabele

Preglednice v nadaljevanju zagotavljajo medsebojno primerjavo zahtev za ocenjevanje iz Priloge II k predhodnima uredbama (EU) 1158/2010 in (EU) 1169/2010 ter zahtev iz Priloge I in Priloge II k Uredbi (EU) 2018/762. Primerjava je namenjena olajšanju prehoda s stare ureditve za izdajo varnostnih spričeval iz Direktive 2004/49/ES na novo ureditev, ki jo uvaja [Direktiva \(EU\) 2016/798](#).

Skladnost z Uredbo (EU) 2018/762 ni dokazilo za zmožnost prevoznikov v železniškem prometu ali upravljavcev infrastrukture, da izpolnijo ustrezne zahteve sistema varnega upravljanja v skladu s členom 9 [Direktive \(EU\) 2016/798](#). Ravni natančnosti predhodnih in novih zahtev za ocenjevanje se lahko še vedno razlikujeta, čeprav imajo vse zahteve v določeni meri skupna načela. Poleg tega vse zahteve za ocenjevanje v Prilogi I in Prilogi II k [Uredbi \(EU\) 2018/762](#) niso usklajene z zahtevami iz predhodnih uredb. Zato se od prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture zahtevajo nadaljnji dokazi, da izpolnjujejo nove zahteve za ocenjevanje (ali njihov del).

Šteje se, da so zahteve sistema varnega upravljanja iz [Uredbe \(EU\) 2018/762](#), ki niso usklajene z zahtevami iz Uredbe (EU) št. 1158/2010 in/ali Uredbe (EU) št. 1169/2010, nove zahteve, zato mora prosilec predložiti dodatna dokazila, da dokaže skladnost z njimi. V večini primerov ni mogoče popolno ujemanje meril predhodnih uredb in zahtev nove uredbe o skupnih varnostnih metodah. Zato v takšnih okoliščinah primerjava temelji na namenu zahtev. Zgodi se lahko tudi, da so zahteve iz [Uredbe \(EU\) 2018/762](#) natančnejše, čeprav imajo enak namen. V takem primeru se šteje, da zahteve v zadevni uredbi niso nove, vendar jih lahko različne strani uporabljajo kot pomoč pri razumevanju, kakšna dokazila se pričakujejo od prosilca.

Prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem infrastrukture, ki so pripravljene razviti integriran sistem upravljanja, se zagotovi tudi usklajenost s strukturo ISO na visoki ravni (HLS).² Podobno tudi dejstvo, da je sistem upravljanja certificiran v skladu z enim ali več standardi ISO za sistem upravljanja (npr. ISO 9001, ISO 14001 ali ISO 45001), ne pomeni dokazila o zmožnosti prevoznikov v železniškem prometu ali upravljavcev infrastrukture za izpolnjevanje ustreznih zahtev sistema varnega upravljanja v skladu s členom 9 [Direktive \(EU\) 2016/798](#).

Preglednica 1: Medsebojna primerjava – merila/zahteve za ocenjevanje, skupne za prevoznike v železniškem prometu in upravljavce infrastrukture

<i>Uredbi (EU) 1158/2010 in 1169/2010, številka merila</i>	<i>Uredba (EU) 2018/762, številka zahteve</i>	<i>ISO HLS, številka določbe</i>	<i>Pojasnilo</i>
A.1	3.1.1.1	6.1	
A.2	3.1.1.1	6.1	
A.3	6.1.1	9.1	
A.4	3.1.1.1 (e)	Ni relevantno	
A.5	4.4 4.5.1.1	7.4	
A.6	6.1.1 5.4.1	9.1 8.1	

² Direktive ISO/IEC, del 1, konsolidirano dopolnilo 2016, priloga SL, dodatek 2.

<i>Uredbi (EU) 1158/2010 in 1169/2010, številka merila</i>	<i>Uredba (EU) 2018/762, številka zahteve</i>	<i>ISO HLS, številka določbe</i>	<i>Pojasnilo</i>
B.1	5.2.4	Ni relevantno	Vzdrževanje je faza življenjskega cikla sredstva.
B.2	5.2.4	Ni relevantno	Vzdrževanje je faza življenjskega cikla sredstva.
B.3	2.3.1 4.2.1	5.3 7.2	Opredelitev in dodelitev odgovornosti za vzdrževanje je večinoma na voljo v točki 2.3.1. Opredelitev usposobljenosti za vzdrževanje je večinoma na voljo v točki 4.2.1.
B.4	6.1.1 5.2.5	9.1 7.4	Zbiranje in analiza podatkov (okvare, napake) sta del procesa spremljanja. Izmenjava podatkov med tistimi, ki so odgovorni za vsakodnevno obratovanje, in tistimi, ki so odgovorni za vzdrževanje, je del informacijskega in komunikacijskega procesa, ki se uporablja za upravljanje sredstev.
B.5	6.1.1	Ni relevantno	Iz člena 4(2) o skupnih varnostnih metodah za spremljanje.
B.6	6.1.1	9.1	Ocena uspešnosti in rezultatov vzdrževanja je del procesa spremljanja, ki se uporablja za vzdrževanje.
C.1	5.3.2(a) 5.3.3(a)	8.1	
C.2	5.3.3(a)	8.1	
C.3	5.3.2(b)	Ni relevantno	
C.4	5.2.5(b) 5.3.2(c)	Ni relevantno	
C.5	5.3.2(c) 5.3.3(a)	Ni relevantno	
D.1	3.1.1.1(a)	Ni relevantno	
D.2	3.1.1.1(c)	Ni relevantno	
D.3	6.1.1	Ni relevantno	
E.1	1.1.1(a) 1.1.1(b)	4.1	
E.2	4.5.1.1(a)	4.4	
E.3	4.5.1.1(c)	7.5.1	
E.4	4.5.1.1(a) 4.5.1.1(b)	7.5.1	
F.1	4.5.1.1(a)	4.4	
F.2	2.3 4.5.1.1(a)	5.3 4.4	

<i>Uredbi (EU) 1158/2010 in 1169/2010, številka merila</i>	<i>Uredba (EU) 2018/762, številka zahteve</i>	<i>ISO HLS, številka določbe</i>	<i>Pojasnilo</i>
F.3	2.3.1 2.3.4	Ni relevantno	
F.4	4.5.1.1(a) 4.2.1 2.3.1 2.3.2 2.3.3	4.4 5.3	Oprelitev nalog, povezanih z varnostjo, je del opisa sistema varnega upravljanja, vključno z dodelitvijo odgovornosti. Odgovornosti so opredeljene za vsako ustrezno vlogo v sistemu varnega upravljanja.
G.1	4.5.1.1(a) 2.3.1	4.4 5.3	Oprelitev nalog, povezanih z varnostjo, je del opisa sistema varnega upravljanja, vključno z dodelitvijo odgovornosti. Odgovornosti so opredeljene za vsako ustrezno vlogo v sistemu varnega upravljanja.
G.2	6.1.1 6.2.1	9.1 9.2	Cilj notranje presoje je preveriti, ali organizacija izpolnjuje veljavne zahteve.
G.3	2.1.1(d)(i) 2.3.2	Ni relevantno	
G.4	2.3.1	5.3	
G.5	4.1.1	7.1	Upoštevajte, da obstaja povezava z merilom v 1158/2010 N2(d).
H.1	2.4.1	Ni relevantno	
H.2	(črtano)	Ni relevantno	Osebe, ki opravljajo naloge, povezane z varnostjo, mora biti vključeno v razvoj, vzdrževanje in izboljševanje sistema varnega upravljanja. Organizaciji je prepuščeno, da izvaja zahtevo 2.4.1 na tak način, da je skladnost z njo sledljiva.
I	7.2.1	10.1 10.2	
J	2.2.1	5.2	
K.1	3.2.1 3.2.2(d)	6.2	
K.2	3.2.2(a)	6.2	Varnostni cilji bi morali biti skladni z varnostno politiko, ki mora ustrezati vrsti in obsegu obratovanja železnic.
K.3	3.2.4	6.2	Varnostni cilji ne omejujejo skupnih varnostnih ciljev, določenih na ravni države članice.
K.4	6.1.1 5.4	9.1 8.1	
K.5	3.2.4 (prilagojeno)	9.1	Sklicevanje na strategijo in načrte spremljanja v skladu s skupnimi varnostnimi metodami za spremljanje.
L.1	6.1.1 5.4	9.1 8.1	

<i>Uredbi (EU) 1158/2010 in 1169/2010, številka merila</i>	<i>Uredba (EU) 2018/762, številka zahteve</i>	<i>ISO HLS, številka določbe</i>	<i>Pojasnilo</i>
L.2	4.2 4.4 4.5 5.2.2(a)	Ni relevantno	Uporaba usposobljenega osebja, postopkov, posebnih dokumentov in voznega parka se posamezno upravlja v usposobljenosti, informacijskih in komunikacijskih dejavnostih, dokumentiranih informacijah in upravljanju sredstev.
L.3	1.1.1(e) 6.1.1 6.1.2	4.3 9.2	Skladnost z veljavnimi zahtevami večinoma temelji na zahtevi 3.1.2.2 (ni specifično za vzdrževanje). S spremljanjem se zagotavlja pravilna uporaba postopkov. Notranja presoja zagotavlja skladnost postopkov z veljavnimi zahtevami.
M.1	3.1.2.1 5.4.1	6.1 8.1	V skladu z ISO se sprememba najprej načrtuje, vključno z opredelitvijo in oceno tveganj, nato pa se sprememba izvaja.
M.2	3.1.2.1	Ni relevantno	
M.3	5.4.1	8.1	
N.1	4.2.1 4.2.3	7.2	
N.2	4.5.1.1(a) 2.3.1 2.3.2 2.3.4 6.1.1	Ni relevantno	
O.1	4.4.1 4.4.2 4.4.3	7.4	
O.2	4.4.3	7.4	
O.3	4.4.1	Ni relevantno	
P.1	4.4.3	Ni relevantno	
P.2	4.5.2 4.5.3	7.5.2 7.5.3	
P.3	4.5.3	7.5.3	
Q.1	7.1.1	10.1	
Q.2	7.1.2	Ni relevantno	
Q.3	7.1.3	10.2	
R.1	5.5.1	Ni relevantno	

<i>Uredbi (EU) 1158/2010 in 1169/2010, številka merila</i>	<i>Uredba (EU) 2018/762, številka zahteve</i>	<i>ISO HLS, številka določbe</i>	<i>Pojasnilo</i>
R.2	5.5.2	Ni relevantno	
R.3	5.5.3	Ni relevantno	
R.4	5.5.4	Ni relevantno	
R.5	5.5.5	Ni relevantno	
R.6	5.5.1	Ni relevantno	
R.7	5.5.6	Ni relevantno	
S.1	6.2.1	9.2	
S.2	6.2.1(a)	9.2	
S.3	6.2.1(b)	9.2	
S.4	6.2.1(c)–(f)	9.2	
S.5	6.2.1(g) 6.3.1	9.3	
S.6	6.2.1	9.2	

Preglednica v nadaljevanju zagotavlja medsebojno primerjavo predhodnih meril za ocenjevanje in novih zahtev sistema varnega upravljanja, ki veljajo samo za prevoznike v železniškem prometu.

Preglednica 2: Medsebojna primerjava – merila/zahteve za ocenjevanje, samo za prevoznike v železniškem prometu

<i>Uredba (EU) št. 1158/2010, številka merila</i>	<i>Uredba (EU) 2018/762, Priloga I, številka zahteve</i>	<i>ISO HLS, številka določbe</i>	<i>Pojasnilo</i>
R.8	5.5.7	Ni relevantno	
R.9	5.5.8	Ni relevantno	

Preglednica v nadaljevanju zagotavlja medsebojno primerjavo predhodnih meril za ocenjevanje in novih zahtev sistema varnega upravljanja, ki veljajo samo za upravljavce infrastrukture.

Preglednica 3: Medsebojna primerjava – merila/zahteve za ocenjevanje, samo za upravljavce infrastrukture

<i>Uredba (EU) 1169/2010, številka merila</i>	<i>Uredba (EU) 2018/762, Priloga II, številka zahteve</i>	<i>ISO HLS, številka določbe</i>	<i>Pojasnilo</i>
R.8	5.5.7	Ni relevantno	
R.9	5.5.8	Ni relevantno	
T.1	5.2.1	Ni relevantno	Varna zasnova in vgradnja infrastrukture sta del življenjskega cikla sredstva.
T.2	3.1.2 5.4.1	Ni relevantno	Opredelitev tehnične spremembe infrastrukture je večinoma na voljo v točki 3.1.2. Upravljanje tehnične spremembe infrastrukture je večinoma na voljo v točki 5.4.1.
T.3	3.1.2	Ni relevantno	Skladnost z veljavnimi pravili, ki zajemajo zasnovo infrastrukture, je večinoma na voljo v točki 3.1.2.
U.1	5.1.1 5.1.3	Ni relevantno	Upravljanje varnosti infrastrukture je večinoma na voljo v točki 5.1.1.
U.2	5.1.1	Ni relevantno	Upravljanje varnosti na fizičnih in/ali obratovalnih mejah infrastrukture je večinoma na voljo v točki 5.1.1.
U.3	5.1.3(c) 5.5.7	Ni relevantno	Upravljanje obratovanja v običajnih in poslabšanih razmerah je večinoma na voljo v točki 5.1.3(c).
U.4	5.1.2 5.2.3	Ni relevantno	
V.1	5.2.4 6.1.1	Ni relevantno	Vzdrževanje infrastrukture je večinoma na voljo v točki 5.2.4. Presoje in pregledi (po potrebi) so del dejavnosti spremljanja.
V.2	5.2.4	Ni relevantno	Vzdrževanje infrastrukture je večinoma na voljo v točki 5.2.4.
V.3	5.2.3	Ni relevantno	
W.1	5.1.3	Ni relevantno	
W.2	5.1.1	Ni relevantno	Upravljanje varnosti na fizičnih in/ali obratovalnih mejah sistema vodenja prometa in signalizacije je večinoma na voljo v točki 5.1.1.
W.3	5.1.2 5.2.3	Ni relevantno	

Preglednica v nadaljevanju zagotavlja medsebojno primerjavo ISO HLS in novih zahtev sistema varnega upravljanja.

Preglednica 4: Medsebojna primerjava – struktura ISO na visoki ravni

<i>ISO HLS, številka določbe</i>	<i>Uredba (EU) 2018/762, številka zahteve</i>	<i>Pojasnilo</i>
4.1	1.1.1(a) 1.1.1(b)	
4.2	1.1.1(c) 1.1.1(d)	
4.3	1.1.1(e) 1.1.1(f)	
4.4	4.5.1.1(a)	
5.1	2.1	
5.2	2.2	
5.3	2.3	
6.1	3.1.1 3.1.2	Uporabijo se skupne varnostne metode za ovrednotenje in oceno tveganja, da se opredeli, ali je sprememba povezana z varnostjo (ali ne) in ali je pomembna (ali ne). „Virtualna“ ločitev, ki jo ISO uvaja za strateško raven (določba 6 ISO HLS) in taktično raven (določba 8 ISO HLS) načrtovanja, se ponovno oceni ob upoštevanju regulativnega okvira EU in zlasti uporabe zgornjih skupnih varnostnih metod (ne glede na naravo sprememb).
6.2	3.2.1 3.2.2(a) 3.2.2(d) 3.2.4	
7.1	4.1	
7.2	4.2	
7.3	4.3	
7.4	4.4	
7.5.1	4.5.1	
7.5.2	4.5.2	
7.5.3	4.5.3	

<i>ISO HLS, številka določbe</i>	<i>Uredba (EU) 2018/762, številka zahteve</i>	<i>Pojasnilo</i>
8.1	5.1 5.2 5.3 5.4 5.5	V skladu s smernicami ISO (N360) je namen določbe 8 ISO HLS določiti zahteve, ki jih je treba izvajati v okviru delovanja organizacije, da se zagotovita izpolnjevanje zahtev sistema upravljanja ter obravnava prednostnih tveganj in priložnosti. Poleg tega je navedeno, da se lahko določijo dodatne zahteve (glede na področje) v zvezi z načrtovanjem in nadzorom obratovanja. V tem smislu so zahteve iz točke 5.X skladne s pristopom ISO. Zlasti ne posegajo v poslovanje podjetja, ampak zagotavljajo zadosten okvir za nadzor, kako se bodo v okviru poslovnih procesov družbe upravljala ključna varnostna vprašanja.
9.1	6.1	Koncept „spremljanja“ zadeva okvir za spremljanje, opredeljen v skupnih varnostnih metodah za spremljanje, in ima zato širši pomen kot koncept spremljanja, merjenja, analiz in vrednotenj, opredeljen v določbi 9.1 ISO HLS.
9.2	6.2	Notranje presoje so orodje za spremljanje v smislu skupnih varnostnih metod za spremljanje. Čeprav gre za ločeno zahtevo, je namenjena doseganju ciljev spremljanja v skladu s skupnimi varnostnimi metodami za spremljanje.
9.3	6.3	
10.1	7.1	
10.2	7.2	

Priloga 2 – Vzajemno priznavanje pooblastil, odobritev ali spričeval proizvodov ali storitev, izdanih v skladu z zakonodajo EU

Organi za izdajo enotnega varnostnega spričevala ali varnostnega pooblastila lahko priznajo spričevala, ki jih izdajo drugi organi, kot so organi za ocenjevanje skladnosti ISO, da preprečijo podvajanje ocen in dodatne stroške za prosilca. Končno odločitev vedno sprejme organ za izdajo.

Vendar organ za izdajo v skladu s členom 3(12) [Uredbe \(EU\) 2018/763](#) za namene presoje vlog za enotna varnostna spričevala sprejme pooblastila, odobritve ali spričevala proizvodov ali storitev, ki jih zagotovijo prevozniki v železniškem prometu ali njihovi izvajalci, partnerji ali dobavitelji, podeljena v skladu z ustrežno zakonodajo Unije, kot dokazilo zmožnosti prevoznikov v železniškem prometu za izpolnjevanje ustreznih zahtev za sistem varnega upravljanja za zadevno vrsto proizvoda ali storitve. Čeprav v zakonodaji EU ni enakovredne določbe za presojo vlog za izdajo varnostnih pooblastil, se tudi nacionalne varnostne organe spodbuja, naj uporabijo isto načelo.

Naslednja preglednica opredeljuje različne primere iz dosedanjega regulativnega okvira EU in zagotavlja nazorne primere vrst proizvodov ali storitev, ki bi jih lahko zajemali posamezni primeri.

Preglednica 5: Pooblastila, odobritve ali spričevala proizvodov ali storitev, izdana v skladu z zakonodajo EU

<i>Primer</i>	<i>Vrsta proizvoda ali storitve</i>	<i>Zakonodaja Unije, ki se uporablja</i>	<i>Uredba (EU) 2018/762, številka zahteve</i>	<i>Pojasnilo</i>
Spričevalo subjekta, zadolženega za vzdrževanje	Vzdrževanje vozil	Člen 14(4) Direktive (EU) 2016/798; Uredba (EU) 2019/779	5.2 5.3	V primerih iz člena 14(4) Direktive (EU) 2016/798 so spričevala subjektov, zadolženih za vzdrževanje, zadostno dokazilo, da so prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture zmožni s svojim sistemom varnega upravljanja upravljati tveganja v zvezi z vzdrževanjem vagonov, vključno z izvajalci.

<i>Primer</i>	<i>Vrsta proizvoda ali storitve</i>	<i>Zakonodaja Unije, ki se uporablja</i>	<i>Uredba (EU) 2018/762, številka zahteve</i>	<i>Pojasnilo</i>
Priznavanje	Usposabljanje strojevodij	Direktiva 2007/59/ES Sklep 2011/765/EU	4.2.2	Pristojni organ bi moral priznavati centre za usposabljanje, ki zagotavljajo tečaje usposabljanja za strojevodje in kandidate za strojevodje v skladu z Direktivo 2007/59/ES. Centri za usposabljanje imajo pomembno vlogo pri zagotavljanju usposobljenosti strojevodij za naloge, povezane z varnostjo, ki so jim dodeljene. V zvezi s tem bi morali biti centri za usposabljanje usposobljeni za usposabljanje, ki ga izvajajo, organ za izdajo varnostnih spričeval in nacionalni varnostni organ pa bi morala pri ocenjevanju sistema upravljanja usposobljenosti po potrebi upoštevati njihovo priznanje, ki jim ga je izdal pristojni organ.
Dovoljenje in spričevalo za strojevodjo	Usposobljenost in sposobnost strojevodij	Direktiva 2007/59/ES	4.2.1	Dovoljenja in spričevala, izdana v skladu z Direktivo 2007/59/ES, so zadostno dokazilo sposobnosti in usposobljenosti strojevodij. To organizaciji ne preprečuje, da bi izkazala ustreznost svojih ureditev za usposobljenost in sposobnost.

<i>Primer</i>	<i>Vrsta proizvoda ali storitve</i>	<i>Zakonodaja Unije, ki se uporablja</i>	<i>Uredba (EU) 2018/762, številka zahteve</i>	<i>Pojasnilo</i>
Enotno varnostno spričevalo	Vzdrževanje in pregledovanje infrastrukture Ranžiranje Preskušanje voznega parka	Člen 10 Direktive (EU) 2016/798	5.3	Upravljalci infrastrukture lahko vzdrževanje ali pregledovanje svoje infrastrukture oddajo v podizvajanje podjetjem, ki upravljajo posebna vozila na tirih. Enako se lahko od subjektov za ranžiranje in preskušanje zahteva varnostno spričevalo. V zgornjih primerih enotno varnostno spričevalo zagotavlja zadostno dokazilo, da so prevozniki v železniškem prometu in upravljalci infrastrukture sposobni s sistemom varnega upravljanja upravljati tveganja v zvezi z uporabo izvajalcev in dobaviteljev.
Dovoljenje za dajanje vozila na trg/dovoljenja za tip vozila	Dovoljenje za vozilo (tip vozila)	Direktiva (EU) 2016/797	5.2	Dovoljenje za vozilo (tip vozila) s svojo zasnovo, proizvodnjo, preverjanjem in potrjevanjem zagotavlja skladnost z bistvenimi zahtevami vse veljavne zakonodaje (vključno z varnostjo), tako da se lahko varno uporablja na železniških omrežjih, na katerih naj bi se uporabljalo, v skladu z omejitvami in pogoji uporabe, navedenimi v tehnični dokumentaciji za vozilo/tip vozila.

V posebnih primerih spričevalo (ali enakovreden dokument), izdan v skladu z zakonodajo Unije, morda ne zadostuje za upravljanje vseh varnostnih tveganj v zvezi s proizvodi, ki se dobavijo prevoznikom v železniškem prometu in upravljalcem infrastrukture, ali v zvezi s storitvami, ki jih ti uporabljajo.

Prevozniki v železniškem prometu so na primer v partnerstvih v celoti odgovorni za varno obratovanje in s tem za upravljanje tveganj v zvezi s svojimi dejavnostmi, tudi za zagotavljanje vzdrževanja za vozila. Dejstvo, da prevoznik v železniškem prometu uporabi enotno varnostno spričevalo partnerja kot sredstvo za upravljanje tveganj v zvezi z vzdrževanjem, ne zadošča, če tega ne podpirajo zelo učinkoviti pogodbeni dogovori med partnerjema. Te pogodbene dogovore skupaj pripravita in z uporabo postopkov sistema varnega upravljanja spremljata oba partnerja, poleg tega so del vsakega sistema varnega upravljanja in s tem predmet nadzora ustreznih nacionalnih varnostnih organov.

Zato se lahko enotno varnostno spričevalo uporabi kot sredstvo za upravljanje tveganj v zvezi z zagotavljanjem vzdrževanja in kot sredstvo za zagotavljanje skladnosti za izpolnjevanje zahtev v zvezi z upravljanjem tveganj, povezanih z vzdrževanjem vozil, če so izpolnjeni naslednji trije pogoji:

1. *partnerska prevoznika v železniškem prometu morata imeti veljavne pogodbene dogovore, ki vključujejo vidike v zvezi z vzdrževanjem vozil, kot so:*
 - a) *izmenjava informacij, kot je navedeno v členu 5 [Uredbe \(EU\) 2019/779](#);*
 - b) *po potrebi tehnična podpora, zlasti za obstoječe sisteme upravljanja-vodenja;*
 - c) *nadzor nad zmogljivostjo pogodbenih delavnic, zadolženih za vzdrževanje, za opravljanje vzdrževanja;*
 - d) *učinkovito spremljanje vozil in izmenjava informacij, ki so rezultat tega spremljanja.*
2. *Ti pogodbeni dogovori se pripravijo kot rezultat ocene tveganja in jih mora vsak prevoznik v železniškem prometu redno spremljati v skladu s skupnimi varnostnimi metodami za spremljanje ([Uredba \(EU\) 1078/2012](#)). Rezultate tega spremljanja si partnerska prevoznika v železniškem prometu nato uradno izmenjata.*
3. *Sistem varnega upravljanja obeh partnerjev zajema ustrezne procese in postopke za izpolnitev zgoraj navedenih pogojev 1 in 2.*

V drugih primerih lahko nacionalna zakonodaja za določeno vrsto proizvoda ali storitve zahteva nacionalno spričevalo (ali enakovreden dokument), ki ga izda pristojni organ (npr. nacionalni varnostni organ) in ki bi se lahko uporabilo tudi kot dokazilo sposobnosti prevoznikov v železniškem prometu ali upravljavcev infrastrukture za izpolnitev ustreznih zahtev [Uredbe \(EU\) 2018/762](#). Na primer nacionalna spričevala, ki se izdajo subjektom, zadolženim za vzdrževanje, in/ali delavnicam, zadolženim za vzdrževanje vozil, ki niso tovorni vagoni, bi lahko zagotavljala zadostno dokazilo, podobno spričevalu subjekta, zadolženega za vzdrževanje, da vozila, za vzdrževanje katerih so zadolženi, varno obratujejo.

Priloga 3 – Dejavnosti na stranskih tirih, pogodbeni dogovori in partnerstva

Dejavnosti na stranskih tirih

V tem dokumentu „stranski tiri“ pomenijo železniško infrastrukturo, priključeno na železniško omrežje, za katero je odgovoren upravljavec infrastrukture (tj. infrastrukturni del železniškega sistema, ki spada na področje uporabe [Direktive \(EU\) 2016/798](#)). Stranski tiri so lahko del tega železniškega omrežja ali ne, odvisno od prenosa navedene direktive v posamezni državi članici.

Dejavnosti, ki se izvajajo na stranskih tirih, kot je natovarjanje vagonov, so industrijske dejavnosti, ki so nato povezane z določenimi železniškimi dejavnostmi, kot so sestavljanje, pripravlanje in premikanje kompozicij vozil, ki so lahko vlaki ali ki bodo uporabljene v vlakih. To vključuje prikloppljanje različnih vozil v kompozicijo vozil ali vlake in njihovo premikanje.

Ti stranski tiri so lahko med drugim:

- *infrastruktura za odstavljanje železniških vozil med dvema prevozoma;*
- *intermodalni terminali;*
- *infrastruktura, ki se uporablja za storitve na potniških vozilih, kot sta čiščenje ali vzdrževanje razsvetljave;*
- *infrastruktura, ki je last delavnice, zadolžene za vzdrževanje železniških vozil, in jo ta upravlja;*
- *industrijska območja ali tovarne, kjer se izvajajo industrijske dejavnosti natovarjanja/raztovarjanja tovornih vagonov.*

Dejavnosti na stranskih tirih izvaja „upravljavec stranskih tirov“. Upravljavec stranskih tirov je lahko prevoznik v železniškem prometu, upravljavec infrastrukture, ponudnik storitev (npr. čiščenje potniških vozil), industrijska organizacija (npr. kemična tovarna, ki natovarja/raztovarja vagone-cisterne) ali celo podizvajalec te industrijske organizacije. V prvem primeru je organizacija sprejela poslovno odločitev, da postane prevoznik v železniškem prometu, ali je prevoznik v železniškem prometu, ki poleg svojih sedanjih železniških dejavnosti načrtuje upravljanje stranskih tirov. V zadnjem primeru je upravljavec infrastrukture upravljavec infrastrukture za stranske tiri ali deluje kot prevoznik v železniškem prometu v skladu s svojim varnostnim pooblastilom.

Upravljavec stranskih tirov upravlja tveganja v zvezi z zdravjem in varnostjo pri delu s svojim sistemom upravljanja zdravja in varnosti, vzpostavljenim v skladu z mednarodno in nacionalno zakonodajo. Če upravljavec stranskih tirov ni prevoznik v železniškem prometu, ta sistem upravljanja upošteva obveznosti na področju zdravja in varnosti v zvezi z zunanjimi delavci, zlasti delavci prevoznikov v železniškem prometu, na primer, ko strojevodje zapeljejo na stranski tir. Hkrati prevoznik v železniškem prometu upravlja tveganja v zvezi z zdravjem in varnostjo pri delu s svojim sistemom upravljanja zdravja in varnosti v skladu z mednarodno in nacionalno zakonodajo.

Primer 1: upravljavec stranskih tirov je prevoznik v železniškem prometu „Y“

Ta prevoznik v železniškem prometu s svojim sistemom varnega upravljanja upravlja tveganja v zvezi s svojim obratovanjem železnic na svoji infrastrukturi stranskih tirov in na železniškem omrežju, za katero je odgovoren upravljavec infrastrukture. To upravljanje tveganj vključuje tveganja v zvezi s poškodbami vozil, ki nastanejo zaradi vseh izvajanih dejavnosti na stranskih tirih, vključno s sestavljanjem, pripravo in obratovanjem vlakov.

V praksi je včasih težko določiti odgovornega prevoznika v železniškem prometu. Na primer vlak prevoznika v železniškem prometu „X“ prispe na stranski tir (strojevodja in lokomotiva sta najeta) in prevoznik v železniškem prometu „Y“, ki upravlja stranski tir, ga prevzame kot nov vlak (strojevodja in lokomotiva sta najeta), medtem pa je treba opraviti dejavnosti na stranskih tirih. V takih primerih velja zgornje varnostno načelo. Obstajajo skupna tveganja, povezana z vmesniki, ki jih mora upoštevati sistem varnega upravljanja prevoznika v železniškem prometu „Y“ (npr. poškodovanje vozil zaradi dejavnosti na stranskih tirih, kot je natovarjanje). Poleg tega je treba upoštevati tudi prenos informacij o vozilih od prevoznika v železniškem

prometu „X“ do prevoznika v železniškem prometu „Y“. To vključuje zagotovilo, da vozilo varno obratuje, ko ga prevoznik v železniškem prometu „X“ prenese upravljavcu stranskih tirov, in podobno, ko ga prevoznik v železniškem prometu „Y“ prenese naprej. Prevoznik v železniškem prometu „Y“, ki je odgovoren za dejavnosti na stranskih tirih, je v celoti odgovoren za upravljanje tveganj, ki izhajajo iz dejavnosti vzdrževanja, ki se na njih opravljajo.

Primer 2: upravljavec stranskih tirov ni prevoznik v železniškem prometu

Obravnavati je mogoče štiri podprimere:

- **podprimer 2.1**, v katerem je upravljavec stranskih tirov upravljavec infrastrukture;
- **podprimera 2.2 in 2.3**, v katerih upravljavec stranskih tirov, ki ni upravljavec infrastrukture, izvaja dejavnosti samo na svoji infrastrukturi in ne na železniškem omrežju, za katerega je odgovoren upravljavec infrastrukture;
- **podprimer 2.4** zajema obratovanje železnic, ki ga izvaja upravljavec stranskih tirov, ki ni upravljavec infrastrukture, na železniškem omrežju, za katerega je odgovoren upravljavec infrastrukture.

Podprimer 2.1: Če si dejavnosti na stranskih tirih delita eden ali več prevoznikov v železniškem prometu in upravljavec infrastrukture (ali katera koli organizacija, ki deluje v njegovem imenu), je treba na podlagi pogodbenih dogovorov vsakega prevoznika v železniškem prometu obvestiti o vseh varnostnih dogodkih, ki so se zgodili med dejavnostmi upravljavca infrastrukture. To vključuje škodo, nesreče in incidente, v katerih so udeležena vozila.

Te pogodbene dogovore upravljata sistem varnega upravljanja posameznega prevoznika v železniškem prometu in sistem varnega upravljanja upravljavca infrastrukture.

Prevoznik v železniškem prometu s svojim sistemom varnega upravljanja upravlja tveganja v zvezi s svojimi dejavnostmi na podlagi prejetih informacij.

Podprimer 2.2: Kompozicijo in pripravo vlaka izvede prevoznik v železniškem prometu (priklapljanje, priprava) na infrastrukturi stranskih tirov. Prevoznika v železniškem prometu je treba na podlagi pogodbenih dogovorov obvestiti o vseh (varnostnih) dogodkih, ki so se zgodili med dejavnostmi upravljavca stranskih tirov (npr. nakladanje ali čiščenje). To vključuje škodo, nesreče in incidente, v katerih so udeležena vozila.

Te pogodbene dogovore upravlja sistem varnega upravljanja prevoznika v železniškem prometu.

Prevoznik v železniškem prometu s svojim sistemom varnega upravljanja upravlja tveganja v zvezi s svojimi dejavnostmi na podlagi prejetih informacij.

Podprimer 2.3: Priklapljanje vlakovne kompozicije v celoti/delno izvede upravljavec stranskih tirov ali organizacija, ki dela v imenu upravljavca stranskih tirov.

Vlak se po sestavi prenese na enega prevoznika v železniškem prometu.

Podobno kot v podprimeru 2.2 je treba prevoznika v železniškem prometu na podlagi pogodbenih dogovorov obvestiti o vseh dogodkih, ki so se zgodili med dejavnostmi upravljavca stranskih tirov (npr. nakladanje ali čiščenje) in med priklapljanjem vlaka. Dogodki vključujejo škodo, nesreče in incidente, v katerih so udeležena vozila.

Te pogodbene dogovore upravlja sistem varnega upravljanja prevoznika v železniškem prometu.

Prevoznik v železniškem prometu s svojim sistemom varnega upravljanja upravlja tveganja v zvezi s svojimi dejavnostmi na podlagi prejetih informacij.

Podprimer 2.4: Ta podprimer dopolnjuje podprimer 2.3. Zato je v nadaljevanju navedena samo dodatna dolžnost prevoznika v železniškem prometu.

Upravljavec stranskih tirov upravlja vlake ali premika kompozicije vozil s svoje železniške infrastrukture na železniško omrežje, za katero je odgovoren upravljavec infrastrukture.

Na primer:

- *premika vlak ali kompozicije vozil s prostora za vzdrževanje k platformam potniških postaj ali na odstavni tir poleg potniške postaje;*
- *premika vlak ali kompozicije vozil od industrijske tovarne do točke izmenjave (stranski tir za izmenjavo), ki je priključena tovorni postaji.*

Upravljavec stranskih tirov ni niti prevoznik v železniškem prometu niti upravljavec infrastrukture, vendar morajo biti dejavnosti na omrežju upravljavca infrastrukture zajete v enotnem varnostnem spričevalu ali varnostnem pooblastilu.

Obratovanje železnic, ki ga izvaja upravljavec stranskih tirov na železniškem omrežju, za katero je odgovoren upravljavec infrastrukture, zajema bodisi enotno varnostno spričevalo prevoznika v železniškem prometu ali varnostno pooblastilo upravljavca infrastrukture. To pomeni, da mora prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture z ureditvami za upravljanje podizvajalcev v svojem sistemu varnega upravljanja upravljati tveganja v zvezi z dejavnostmi, ki jih izvede upravljavec stranskih tirov.

V vseh primerih morajo prevozniki v železniškem prometu in upravljavec infrastrukture natančno opisati obseg vseh svojih dejavnosti v železniškem prometu in dejavnosti, ki so vmesnik do drugih dejavnosti v železniškem prometu, da bi bil nadzor nacionalnih varnostnih organov v zvezi s sistemom varnega upravljanja učinkovit. Zmožnost prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture, da jasno in v celoti opišejo svoje dejavnosti in druge dejavnosti, ki so vmesnik do dejavnosti v železniškem prometu, je ključna za zagotovitev učinkovitosti sistema varnega upravljanja in učinkovitosti nadzora, ki ga izvajajo nacionalni varnostni organi.

Pogodbeni dogovori v vseh zgornjih podprimerih morajo med drugim jasno vključevati tudi:

- *kaj mora storiti vsaka izmed pogodbenih strank;*
- *pričakovano kakovost rezultatov/storitev;*
- *dodelitev vlog in odgovornosti;*
- *katere informacije se bodo izmenjevale med pogodbenima strankama ter kdaj in kako se bodo izmenjevale. Informacije vključujejo obveščanje o dogodkih, kot je opisano v vseh zgornjih podprimerih, in zlasti posebne lastnosti infrastrukture stranskih tirov, kot so omejitve hitrosti, omejitve teže ali naklon;*
- *zahteve za usposobljenost;*
- *zahteve za zdravje in varnost (ki izhajajo iz ocene tveganj, nacionalnih zahtev itd.).*

Pogodbeni dogovori in partnerstva

Prevoznik v železniškem prometu je odgovoren za zagotavljanje varnega obratovanja vlaka z usklajevanjem in vodenjem obratovanja vlakov. Pogodbeni dogovori (ki jih običajno sestavljajo okvirne pogodbe, posebni dogovori in priloge) so temelj za učinkovito sodelovanje med različnimi novimi ali obstoječimi prevozniki v železniškem prometu in morajo izpolnjevati določbe evropske in nacionalne zakonodaje ter druge veljavne zahteve.

Zato mora prevoznik v železniškem prometu upravljati tveganja v zvezi s svojimi dejavnostmi, vključno s sodelovanjem s partnerji in (pod)izvajalci. Nacionalni varnostni organ nato nadzoruje, ali prevoznik v železniškem prometu pregledno in skrbno izpolnjuje svoje zakonske obveznosti.

Prevozniki v železniškem prometu svoje odgovornosti v zvezi z varnostjo za usklajevanje in upravljanje varnega obratovanja vlakov ne morejo oddati v zunanje izvajanje. Vendar to ni v nasprotju z ureditvami sodelovanja med prevozniki v železniškem prometu. Osnovna načela, navedena zgoraj, veljajo tudi za sodelovanje med prevozniki v železniškem prometu. V vseh dogovorih med udeleženi stranema je treba jasno opredeliti prevoznika v železniškem prometu, ki je odgovoren za zagotavljanje varnega obratovanja

vlakov, imeti pa mora tudi enotno varnostno spričevalo. Ta prevoznik v železniškem prometu bodisi neposredno upravlja vire (osebje, vozila) s svojim sistemom varnega upravljanja bodisi se lahko odloči, da bo uporabo virov (npr. zakup vozil, najem strojevodij) oddal v podizvajanje (delno ali v celoti) drugi strani. V slednjem primeru je prevoznik v železniškem prometu še vedno odgovoren za upravljanje tveganj v zvezi z uporabo (pod)izvajalcev s spremljanjem uspešnosti pogodbe s svojim sistemom varnega upravljanja v skladu z [Uredbo \(EU\) št. 1078/2012](#), zato mora preveriti, ali ti viri izpolnjujejo pravne in druge veljavne varnostne zahteve (npr. varno obratovanje vozil, združljivost prog, usposabljanje osebja, strojevodje z veljavnim dovoljenjem in spričevalom za določeno progo).

Enotno varnostno spričevalo, ki ga pogodbeni stranki (tj. partnerju ali podizvajalcu) izda organ za izdajo varnostnih spričeval (in ga ustrezno nadzoruje nacionalni varnostni organ), je lahko zadostno zagotovilo prevozniku v železniškem prometu, ki je odgovoren za varno obratovanje, da ureditve sistema varnega upravljanja izpolnjujejo ustrezne zahteve. Pogodbeni dogovori vključujejo prenos informacij, pomembnih za varnost (npr. predhodni čas počitka strojevodij), med pogodbenima strankama.

Načela, ki podpirajo sodelovanje med prevozniki v železniškem prometu, ostanejo enaka ne glede na ureditev sodelovanja, tj. partnerstvo ali podizvajanje (delno ali v celoti) dejavnosti v železniškem prometu v domačih ali čezmejnih dejavnostih. Vendar sta narava in obseg ukrepov, ki jih morajo uvesti prevozniki v železniškem prometu, in obseg, v katerem mora nacionalni varnostni organ nadzorovati te ureditve sodelovanja, sorazmerna stopnji sodelovanja med prevozniki v železniškem prometu.

Verjetno je, da bo na primer za čezmejno sodelovanje med prevozniki v železniškem prometu (tj. uporaba zunanjih vozil in/ali osebja) potreben večji nadzor kot za katere koli druge ureditve sodelovanja, ker se obratovanje preda drugemu prevozniku v železniškem prometu, ki uporablja drug jezik in drugačna pravila obratovanja za vozni park, ki se lahko med državami članicami razlikujejo. Nasprotno bi bilo samo za najem zunanjih strojevodij ali vozil očitno potrebno manj spremljanja in zato manjši obseg dejavnosti nadzora nacionalnega varnostnega organa.

Priloga 4 – Kultura varnosti

Uvod v kulturo varnosti in strategija za izboljšanje kulture varnosti

Kultura izhaja iz interakcij ljudi v vsakodnevem življenju ter pomaga opredeliti vedenjska pričakovanja in družbene norme. Kultura je kompleksen koncept, ki vključuje številne dejavnike in se sčasoma spreminja pod vplivom razmer, okolja in izkušenj naroda, države, družbe in/ali organizacije.

Kultura varnosti pomeni elemente kulture, ki specifično obravnavajo varnost. Čeprav je mogoče opisati nekatere dejavnike, ki prispevajo h kulturi varnosti, pa ni mogoče zajeti vseh informacij, ki bi jo lahko izčrpno opisale. Enotno znanstveno objektivno merilo kulture varnosti ne obstaja. To pa zato, ker se dejavniki, ki prispevajo k njej, razlikujejo ne samo med organizacijami, ampak tudi znotraj njih. Različni oddelki imajo različne varnostne zahteve in potrebe, na primer operativne in finančne, prevladujoča kultura varnosti pa se bo razvila na njihovi podlagi. Tudi zunanji dejavniki, kot so regulativne zahteve, stopnja izobrazbe, družbene strukture in nacionalna kultura, bodo prispevali h kulturi varnosti organizacije.

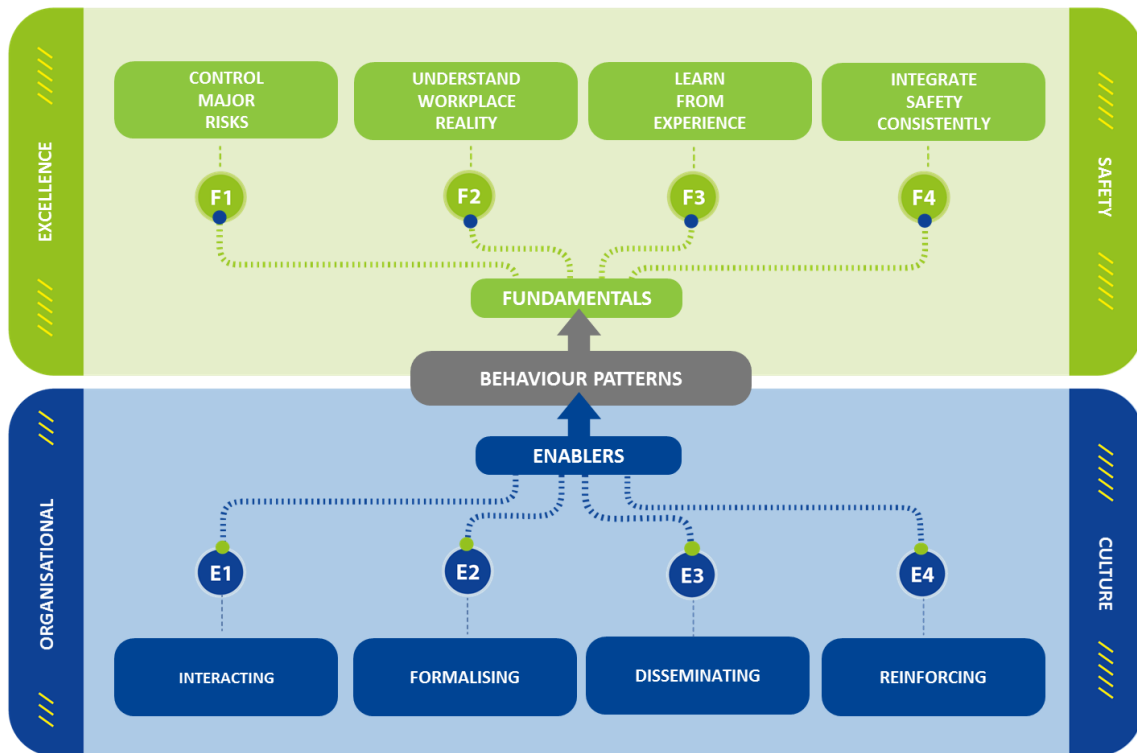
Kultura varnosti je uveljavljen koncept, ki pa nima enotne opredelitve. V tem okviru je agencija skupaj s predstavniki sektorja pripravila naslednji dogovor, ki se lahko uporablja za katero koli železniško organizacijo: „Kultura varnosti se nanaša na medsebojno delovanje med zahtevami sistema varnega upravljanja in tem, kako ljudje te zahteve razumejo na podlagi svojega odnosa, vrednot in prepričanj ter dejanskega početja, kot je razvidno iz njihovih odločitev in ravnanj.“

Glede na zapisano je enostaven način za opis kulture varnosti pregled dejavnikov, ki prispevajo k vedenju. Sistem varnega upravljanja zagotavlja temelj, ki s politikami in postopki opredeljuje in določa, kaj se zahteva. V idealnem svetu bi bil sistem varnega upravljanja popoln, upoštevalo pa bi ga celotno vodstvo in osebje. Žal so ideali le ideali, v realnosti pa si vodstvo in osebje prizadevata ugotoviti smiselnost vsebine sistema varnega upravljanja na podlagi svojih vrednot, odnosov in prepričanj, ki izhajajo iz osebnih izkušenj in jih dopolnjujejo vedenjske norme delovnega mesta in družbe. Če je sistem varnega upravljanja smiseln in obstaja kultura upoštevanja pravil, bo iz tega sledilo pravilno vedenje. Če temu ni tako, se bodo pojavile individualne razlage in uporabile alternativne rešitve. Te bodo temeljile na individualni oceni tveganja, pri kateri se tehtajo dejavniki, ki vplivajo na sprejete odločitve. Ocena tveganja se ne bo osredotočala samo na dejansko tveganje, ampak bo vključevala tudi dejavnike, povezane s praktičnostjo, tveganjem razkritja, napotki in ukrepi vodstva itd. Kulturo varnosti tako opredeljuje medsebojna odvisnost med sistemom varnega upravljanja, ugotavljanjem smiselnosti in vedenjem.

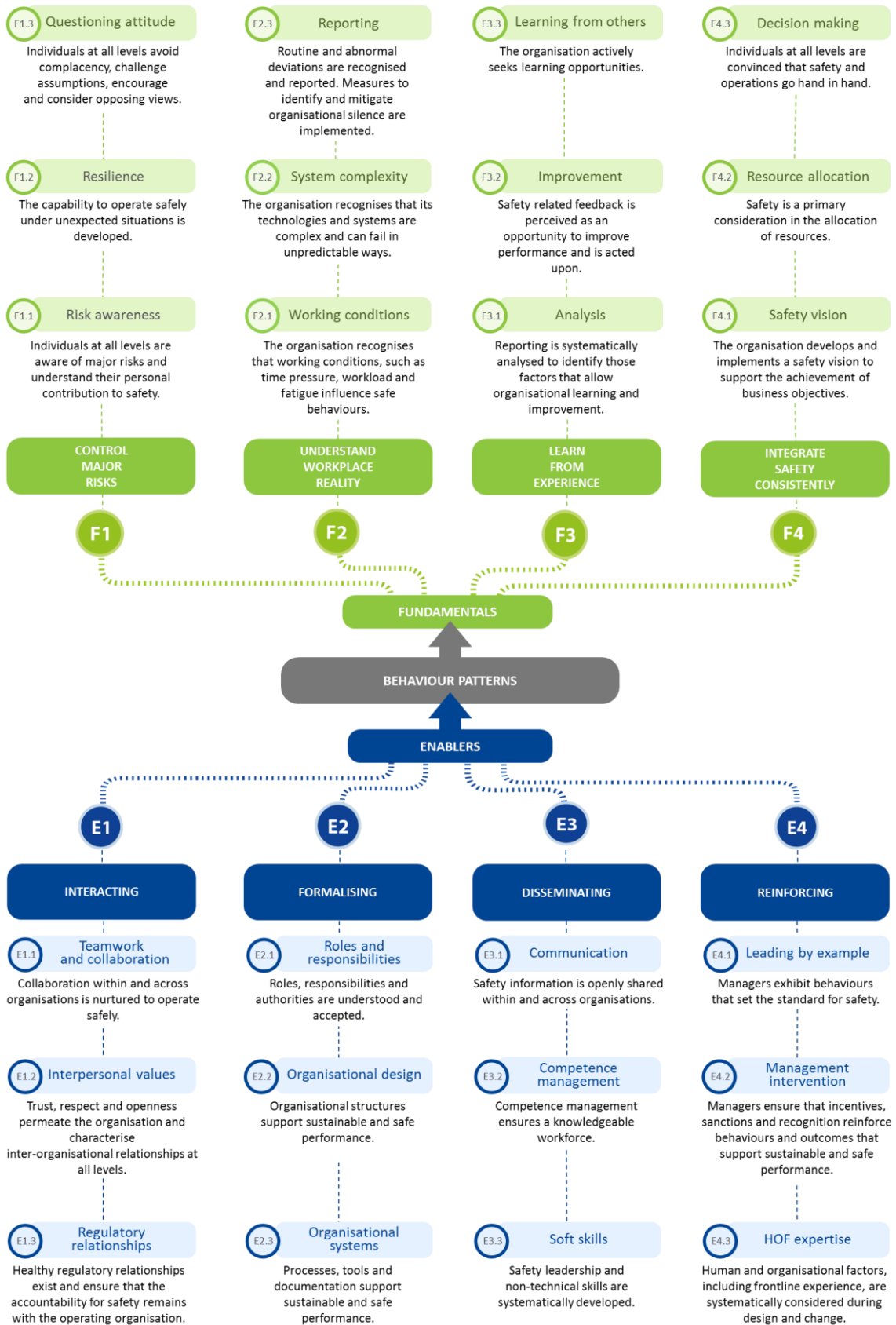
Ocenjevanje kulture varnosti zahteva vpogled v te tri dejavnike in njihovo medsebojno odvisnost. Kot je navedeno, ne obstaja enotno znanstveno objektivno merilo kulture varnosti. Namesto tega se lahko na podlagi teh treh dejavnikov analizirajo značilnosti, ki vplivajo na razvoj kulture varnosti.

Lahko se na primer preuči vpliv politične izjave, kot je „najprej varnost“, in kaj ta pomeni zaposlenim – ali zaposleni dejansko verjamejo vanjo, ali vodstvo tudi kaj naredi v tej smeri, kako se sprejemajo odločitve in na podlagi česa, kako se organizacija odzove pod pritiskom itd. Podobno se lahko raziščejo drugi dejavniki, kot sta kontinuirano učenje in kritično razmišljanje. Združevanje rezultatov analiz bo zagotovilo sliko sedanjega stanja kulture. Sčasoma se lahko oblikuje celovitejša slika, ki bo omogočila trdnejše ugotovitve.

Model kulture varnosti v evropskem železniškem prometu (glejte Slika 4) je bil razvit kot konceptualni in ocenjevalni okvir, ki se lahko uporablja za boljše razumevanje koncepta kulture varnosti ter za oceno in izboljšanje kulture varnosti katere koli železniške organizacije.



Slika 4: Model kulture varnosti v evropskem železniškem prometu



Slika 5: Lastnosti modela kulture varnosti v evropskem železniškem prometu

Medsebojne primerjave med zahtevami sistema varnega upravljanja in modelom kulture varnosti v evropskem železniškem prometu

Preglednice v nadaljevanju prikazujejo medsebojno primerjavo med osnovami in omogočevalci evropskega modela kulture varnosti ter zahtevami sistema varnega upravljanja, določenimi v [Uredbi \(EU\) 2018/762](#).

Skrbna uporaba preglednic skupaj s [smernicami za evropski model kulture varnosti](#) bi morala organizaciji omogočiti, da ugotovi, katere od zahtev sistema varnega upravljanja so tesno povezave z lastnostmi evropskega modela kulture varnosti, ter ji s tem omogočiti, da oblikuje procese in postopke, ki bodo boljše upoštevali željeno organizacijsko vedenje.

Preglednica 6: Medsebojna primerjava – zahteve sistema varnega upravljanja/model kulture varnosti v evropskem železniškem prometu

<i>Zahteva sistema varnega upravljanja</i>	<i>Povezava na model kulture varnosti v evropskem železniškem prometu</i>
1. Organizacijska zasnova	F1.1, F2.2, F3.3, F4.1 E1.1, E2.1, E2.2, E3.1, E4.3
2.1 Vodenje in zavezanost	F1.1, F2.1, F2.2, F4.1 E1.1, E2.1, E3.1
2.2 Varnostna politika	F1.1, F2.1, F2.2, F4.1 E1.1, E3.1
2.3 Organizacijske vloge, odgovornosti in pristojnosti	F1.1, F2.1, F2.2, F2.3, F3.1, F3.2, F4.1, F4.2 E1.1, E2.1, E2.2, E3.1, E3.2, E4.3
2.4 Posvetovanje z osebjem in drugimi stranmi	F1.1, F2.1, F2.2, F2.3, F3.1, F3.2, F4.1, F4.2 E1.1, E2.2, E2.3, E3.1, E4.3
3.1 Ukrepi za obravnavo tveganj	F1.1, F2.1, F2.2, F2.3, F3.1, F3.2, F3.3, F4.1, F4.3 E1.1, E2.1, E2.2, E2.3, E3.1, E3.2, E4.3
3.2 Varnostni cilji in načrtovanje	F1.1, F2.1, F2.2, F2.3, F3.1, F3.2, F4.1, F4.2 E1.1, E2.2, E2.3, E3.1, E4.3
4.1 Viri	F1.1, F2.1, F2.2, F4.1, F4.2 E1.1, E1.2, E2.1, E2.2, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.3
4.2 Usposobljenost	F1.1, F1.2, F1.3, F2.1, F2.2, F2.3, F3.1, F3.2, F4.1, F4.2, F4.3 E1.1, E2.1, E2.2, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.1, E4.2, E4.3
4.3 Ozaveščenost	F1.1, F1.2, F2.2, F2.3, F3.1, F3.2, F4.1, F4.3 E1.1, E1.2, E2.1, E3.1, E3.2, E3.3, E4.1, E4.2
4.4 Informacijske in komunikacijske dejavnosti	F1.1, F1.2, F2.2, F2.3, F3.1, F3.2, F4.1, F4.3 E2.1, E3.1, E3.2, E3.3, E4.2
4.5 Dokumentirane informacije	F1.1, F1.2, F2.2, F2.3, F3.1, F3.2, F4.1, F4.3 E2.1, E2.2, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.2
4.6 Integracija človeških in organizacijskih dejavnikov	F1.1, F1.2, F2.2, F2.3, F3.1, F3.2, F4.1, F4.3 E2.1, E2.2, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.3
5.1 Načrtovanje in nadzor obratovanja	F1.1, F2.1, F2.2, F3.1, F3.2, F4.1, F4.2 E2.1, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.3
5.2 Upravljanje sredstev	F2.1, F2.2, F4.1, F4.2, F4.3 E1.1, E2.3, E3.1, E3.2, E4.3
5.3 Izvajalci, partnerji in dobavitelji	F1.1, F2.1, F2.2, F4.1, F4.2, F4.3 E1.1, E2.3, E3.1, E3.2, E4.3
5.4 Upravljanje sprememb	F1.1, F2.1, F2.2, F4.1, F4.2, F4.3 E1.1, E2.3, E3.1, E3.2, E4.3

<i>Zahteva sistema varnega upravljanja</i>	<i>Povezava na model kulture varnosti v evropskem železniškem prometu</i>
5.5 Ravnanje v izrednih razmerah	F1.1, F1.2, F1.3, F2.1, F2.2, F3.1, F3.2, F3.3, F4.1, F4.2, F4.3 E1.1, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.1, E4.2, E4.3
6.1. Spremljanje	F1.1, F1.2, F1.3, F2.1, F2.2, F3.1, F3.2, F4.1, F4.2, F4.3 E1.1, E1.2, E2.1, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.1, E4.2, E4.3
6.2 Notranja presoja	F1.1, F1.2, F1.3, F2.1, F2.2, F3.1, F3.2, F4.1, F4.2, F4.3 E1.1, E2.1, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.1, E4.2, E4.3
6.3. Vodstveni pregled	F1.1, F1.2, F1.3, F2.1, F2.2, F3.1, F3.2, F4.1, F4.2, F4.3 E1.1, E2.1, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.1, E4.2, E4.3
7.1. Izsledki iz nesreč in incidentov	F1.1, F1.3, F2.1, F2.2, F2.3, F3.1, F3.2, F4.1, F4.3 E1.3, E2.1, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.2, E4.3
7.2. Stalno izboljševanje	F1.1, F1.3, F2.1, F2.2, F2.3, F3.1, F3.2, F4.1, F4.3 E2.1, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.2, E4.3

Preglednica 7: Medsebojna primerjava – model kulture varnosti v evropskem železniškem prometu/zahteve sistema varnega upravljanja

<i>Lastnosti modela kulture varnosti v evropskem železniškem prometu</i>	<i>Povezava na zahteve sistema varnega upravljanja</i>
F 1.1 Poznavanje tveganja	1, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
F1.2 Odpornost	4.1, 4.2, 4.3, 4.5, 4.6, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3
F1.3 Kritični odnos	5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
F2.1 Delovni pogoji	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
F2.2 Kompleksnost sistema	1, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
F2.3 Poročanje	2.3, 2.4, 3.2, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 7.1, 7.2
F3.1 Analiza	2.3, 2.4, 3.2, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.1, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
F3.2 Izboljšanje	2.3, 2.4, 3.2, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.1, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
F3.3 Učenje od drugih	3.1, 5.5
F4.1 Vizija varnosti	1, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
F4.2 Dodeljevanje virov	2.3, 2.4, 3.2, 4.1, 4.2, 5.1, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3
F4.3 Odločanje	3.1, 3.2, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2, 7.3
E1.1 Timsko delo in sodelovanje	1, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
E1.2 Medosebna vrednota	4.1, 4.3, 6.1
E1.3 Regulativni odnos	7.1
E2.1 Vloge in odgovornosti	1, 2.1, 2.3, 3.1, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.1, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
E2.2 Organizacijska zasnova	1, 2.1, 2.3, 2.4, 2.4, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 4.4, 4.5
E2.3 Organizacijski sistemi	2.4, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 4.5, 4.6, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
E3.1 Komunikacija	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2

<i>Lastnosti modela kulture varnosti v evropskem železniškem prometu</i>	<i>Povezava na zahteve sistema varnega upravljanja</i>
E3.2 Upravljanje usposobljenosti	3.1, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
E3.3 Mehke veščine	4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.1, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
E4.1 Vodenje z zgledom	4.2, 4.3, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3
E4.2 Vodstveni poseg	4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
E4.3 Strokovno znanje na področju človeških in organizacijskih dejavnikov	1, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 4.6, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2

Dodatne informacije o kulturi varnosti so na voljo na [spletni strani agencije ERA](#).

Priloga 5 – Človeški in organizacijski dejavniki

Uvod v človeške in organizacijske dejavnike

Človeški in organizacijski dejavniki so multidisciplinarno področje, ki se osredotoča na to, kako okrepiti varnost, izboljšati uspešnost in povečati zadovoljstvo uporabnikov. Človeški in organizacijski dejavniki so pristop, osredotočen na uporabnika, kar pomeni, da zasnova temelji na izrecnem razumevanju uporabnikov, nalog in okolij. Izhodiščna točka so vedno zmožnosti in omejitve uporabnika ter kako nanje vplivajo sistemi med izvajanjem naloge in kako so združljive z njimi. Cilj je opredeliti, kako najbolje varno in učinkovito opraviti nalogo. Poudarek je na uporabnosti. Človeški in organizacijski dejavniki se uporabljajo kot proaktivno sredstvo za zagotavljanje dobrih procesov zasnove in odzivno sredstvo za opredelitev ključnih vprašanj, ko kaj gre narobe.

Pri zasnovi novih vozil na primer ne zadostuje samo uporaba konstrukcijskih standardov. Vključiti bi bilo treba tudi strojevodje, sprevodnike in vzdrževalce, ki bi prispevali svoje izkušnje in razumevanje tega, kako naloge opraviti varno in učinkovito. To je lahko na primer povezano s težavami na določeni postaji ali prog, dostopnostjo in dostopom za vzdrževalce, prednostnim razvrščanjem nalog v kabini, komunikacijskimi zahtevami ali vedenjem potnikov na postajah.

Vključitev znanja in izkušenj različnih upravljavcev se najbolje doseže s ponavljajočim se procesom, pri katerem uporabnik redno ocenjuje zasnovo in razvoj vlaka, medtem ko zasnova in razvoj stalno napredujeta. To pomaga preprečiti najpogostejše napake v procesu zasnove, in sicer, da je poudarek na interakciji človeka s posameznimi sistemi namesto na izvajanju nalog na splošno. Različni dobavitelji imajo na primer različne zamisli o tem, kako je treba prednostno razvrstiti alarme, toda brez celovite perspektive uporabnika na koncu pogosto preplavijo velike količine informacij, ki pa imajo le majhen pomen za izvedbo naloge. Nesmiselno je zagotavljati informacije zgolj zato, ker tehnična zasnova to omogoča, če uporabnik teh informacij sploh ne potrebuje. Analiza človeških in organizacijskih dejavnikov pomaga razlikovati med informacijami, ki so nujno potrebne, in informacijami, ki bi jih bilo dobro imeti.

Človeški in organizacijski dejavniki vključujejo sistematični vidik, kar pomeni, da ne obravnavajo zgolj samih človeških, tehnoloških in organizacijskih dejavnikov, ampak poudarjajo tudi interakcije med različnimi dejavniki. Če je bil na primer strojevodja udeležen v incidentu zaradi neupoštevanja signala ob nevarnosti, predlagani dejavniki, ki jih je treba preiskati, (med drugim) vključujejo npr.: utrujenost, kognitivno preobremenitev, usposobljenost itd. (človeški dejavniki), vpliv tehnologije na učinkovitost, kot so vmesniki med človekom in sistemom, postavitev, namestitve signala (tehnološki dejavniki), vpliv organizacije na učinkovitost, kot so usposabljanje, sistem varnega upravljanja, organizacijske prednostne naloge (organizacijski dejavniki), ter interakcijo med temi tremi področji, kot je vpliv javnega naročanja na zasnovo ali upravljanje sprememb z uvedbo nove zasnove.

Metode se oblikujejo z upoštevanjem številnih različnih področij, na primer eksperimentalne psihologije, industrijskega inženiringa, organizacijske psihologije, sociologije, poslovne ekonomije, kognitivnega inženiringa, ergonomije, računalniških znanosti in varnostnega inženiringa.

Ker je pri človeških in organizacijskih dejavnikih poudarek na uporabniku, se pogosto uporablja metoda analize nalog. Analiza nalog oblikovalcu omogoči razumevanje samih nalog, ki jih je treba opraviti, njihove umestitve v sisteme, s katerimi je uporabnik v interakciji, in organizacijskih pogojev, ki vplivajo na uspešnost opravljanja nalog. Na podlagi analize nalog se lahko opravi nadaljnja analiza, kot so interakcija med človekom in sistemom, delovna obremenitev, človekova zanesljivost/tveganje, antropometrične in biometrične analize. Bistveno je zagotoviti, da ima uporabnik najboljše možno delovno okolje za varno in učinkovito izvajanje nalog.

Več informacij o človeških in organizacijskih dejavnikih je na voljo na [spletni strani agencije ERA](#).

Strategija za podporo integraciji človeških in organizacijskih dejavnikov v sistem varnega upravljanja

Organizacija mora oblikovati strategijo, da se človeški dejavniki, znanje, metode in na človeka osredotočen pristop sistematično in dosledno uporabljajo za ustrezne procese v organizaciji. Tak pristop pomeni prednostno upoštevanje potreb, zmogljivosti in vedenja ljudi, nato pa oblikovanje sistema na temelju teh potreb, zmogljivosti in vedenj.

Strategija upoštevanja človeških in organizacijskih dejavnikov lahko zajema elemente, ki se navezujejo na:

Vodenje

- *Vodenje in zavezanost*
 - *zavezanost vodstva človeškim in organizacijskim dejavnikom je jasno navedena v politikah in ciljih;*
 - *na voljo je proces/smernica, ki prikazuje, kako bi bilo treba človeške in organizacijske dejavnike uporabljati v projektih;*
 - *človeški in organizacijski dejavniki so sestavni del procesa zasnove in vodenja projektov.*
- *Varnostna politika*
 - *varnostna politika jasno določa, da bi bilo treba vidik človeških in organizacijskih dejavnikov upoštevati v vseh procesih v zvezi z varnostjo.*
- *Organizacijske vloge, odgovornosti in pristojnosti*
 - *jasno opredeljene vloge, odgovornosti in pristojnosti strokovnjaka za človeške in organizacijske dejavnike;*
 - *vzpostavljen je proces za redno sodelovanje strokovnjakov za človeške in organizacijske dejavnike v projektih in procesih.*

Načrtovanje

- *Ukrepi za obravnavo tveganj*
 - *opis, kako se vidik človeških in organizacijskih dejavnikov upošteva v analizah tveganj;*
 - *vključevanje strokovnjakov za človeške in organizacijske vire, ključnih delavcev, tudi tistih z vmesniki, v analize tveganja.*

Podpora

- *Viri in usposobljenost:*
 - *sistematični pristop z uporabo usposobljenosti človeških in organizacijskih dejavnikov, da se na podlagi analize tveganja zagotovijo zadostni viri za vloge, ki so pomembne za varnost;*
 - *povezava med oceno tveganja, nalogami, povezanimi z varnostjo, in sistemom upravljanja usposobljenosti, s čimer se zagotovi, da osebje vedno izkazuje opredeljeno usposobljenost;*
 - *dodelijo se čas in viri, da se zagotovi izpolnjevanje zahtev na področju človeških in organizacijskih dejavnikov.*
- *Ozaveščenost*
 - *sistematična uporaba usposobljenosti človeških in organizacijskih dejavnikov v organizaciji, s čimer se zagotovi, da se osebje z ustreznimi vlogami zaveda vloge, ki jo ima na področju varnosti.*

Obratovanje

- *Načrtovanje in nadzor obratovanja*
 - *človeški in organizacijski dejavniki se upoštevajo pri načrtovanju obratovanja.*
- *Upravljanje sredstev*

- *organizacija ima oblikovane smernice za uporabo na človeka osredotočenega pristopa v vseh fazah življenjskega cikla.*
- *Upravljanje sprememb*
 - *človeški in organizacijski dejavniki se bodo vedno ocenjevali kot del procesa upravljanja sprememb.*

Ocena uspešnosti

- *Spremljanje*
 - *uspešnost na področju varnosti se ocenjuje sistematično glede na strategijo za človeške in organizacijske dejavnike.*

Izboljšave

- *Izsledki iz nesreč in incidentov*
 - *v procesu preiskovanja nesreč se uporabljajo strokovno znanje in metode s področja človeških in organizacijskih dejavnikov;*
 - *določena je metodologija za preiskovanje na podlagi znanja in metod s področja človeških in organizacijskih dejavnikov;*
 - *na voljo je program usposabljanja za preiskovalce nesreč in incidentov, pri katerem se uporablja vidik človeških in organizacijskih dejavnikov.*
- *Stalno izboljševanje*
 - *postopek za stalno izboljševanje procesov organizacije za upravljanje človeških in organizacijskih dejavnikov.*

Priloga 6 – Opredelitev pojmov

Uporaba besed ali izrazov v dokumentu, kot so „morati“ ali „bi bilo treba“ kaže, da obstajajo pravne zahteve, ki jih je treba upoštevati. V tem dokumentu se uporabljajo opredelitve pojmov iz zadevne zakonodaje o varnosti na železnici, kot je direktiva o varnosti na železnici (EU) 2016/798, skupne varnostne metode za vrednotenje in oceno tveganja (EU) 402/2013, ter iz ustreznih tehničnih specifikacij za interoperabilnost, vendar niso navedene v nadaljevanju.

Nesreča	Nehoteni ali nenamerni nepričakovani dogodek ali posebni niz takih dogodkov, ki imajo škodljive posledice; nesreče se razvrščajo v naslednje kategorije: trčenja, iztirjenja, nesreče na nivojskih prehodih, nesreče, ki vključujejo tirna vozila med gibanjem in v katerih so udeležene osebe, požari in druge (Direktiva (EU) 2016/798).
Območje obratovanja	Omrežje ali omrežja v eni ali več državah članicah, kjer namerava prevoznik v železniškem prometu delovati (Direktiva (EU) 2016/798).
Upravljanje sredstev	Pristop, ki ga uporablja organizacija, da zagotovi varnost, ustreznost namenu in komercialno vrednost fizičnih sredstev od zasnove in konstrukcije, v celotnem življenjskem ciklu, do razgradnje.
Presoja	Sistematični, neodvisni in dokumentirani proces za pridobitev dokazov presoje in objektivno ocenjevanje, da se ugotovi obseg izpolnjevanja meril presoje (ISO 9000).
Poslovna enota	Poslovna enota je oddelek ali funkcionalno področje v organizaciji. Lahko zajema različne vloge in namene, npr. človeške vire, proizvodnjo, prevoz na dolge razdalje, logistiko, ranžiranje.
Značaj delovanja	Opredelitev delovanja glede na obseg, vključno z zasnovo in izgradnjo infrastrukture, vzdrževanjem infrastrukture, načrtovanjem prometa, upravljanjem in nadzorovanjem prometa, in glede na uporabo železniške infrastrukture, vključno z vlaki za konvencionalne in/ali visoke hitrosti, prevozom potnikov in/ali blaga.
Usposobljenost	Sposobnost uporabe znanja in veščin za doseg načrtovanih rezultatov (ISO 9000).
Stalno izboljševanje	Ponavljajoča se dejavnost za izboljšanje uspešnosti (tj. merljiv rezultat) (ISO 9000).
Upravljanje dokumentov	Proces (ali postopek) za opredelitev, ustvarjanje, vzdrževanje, upravljanje, shranjevanje in hrambo dokumentiranih informacij.
Obseg dejavnosti	V zvezi z dejavnostmi v železniškem prometu, ki jih izvajajo prevozniki v železniškem prometu, obseg, ki ga označuje število potnikov in/ali količina blaga in predvidena velikost prevoznika v železniškem prometu glede števila zaposlenih v železniškem sektorju (tj. kot mikro, malo, srednje ali veliko podjetje) (Direktiva (EU) 2016/798). Velikost delovanja v zvezi z obratovanjem železnic, ki ga izvajajo upravljavci infrastrukture, pomeni velikost na podlagi dolžine prog in ocenjene velikosti upravljavca infrastrukture v smislu števila zaposlenih, ki delajo v železniškem sektorju (Uredba (EU) 2018/762).
Nevarnost	Stanje, ki bi lahko privedlo do nesreče (Uredba (EU) 402/2013).
Človeški in organizacijski dejavniki	Vse značilnosti učinkovitosti ljudi in organizacijski vidiki, ki jih je treba upoštevati, da se zagotovita varnost in učinkovitost sistema ali organizacije v celotnem življenjskem ciklu.

Pristop, osredotočen na človeka	Pristop, pri katerem se prednostno upoštevajo potrebe, zmožnosti in vedenje ljudi, nato pa načrtovanje za uvedbo teh potreb, zmožnosti in vedenj.
Incident	Dogodek, razen nesreče ali resne nesreče, ki vpliva ali bi lahko vplival na varnost obratovanja v železniškem prometu (Direktiva (EU) 2016/798). To vključuje neposredne nevarnosti nesreče.
Upravljavca infrastrukture	Vsak organ ali podjetje, ki je pristojno oziroma odgovorno zlasti za vzpostavitev, upravljanje in vzdrževanje železniške infrastrukture, vključno z upravljanjem prometa, vodenjem-upravljanjem ter signalizacijo; naloge upravljavca infrastrukture na železniškem omrežju ali na delu omrežja so lahko dodeljene različnim organom ali podjetjem (Direktiva 2012/34/EU).
Zainteresirana stran	Oseba ali organizacija, ki lahko vpliva na odločitev ali dejavnost (ISO 9000) v zvezi s sistemom varnega upravljanja ali lahko odločitev ali dejavnost vpliva nanjo ali občuti, da vpliva nanjo.
Preiskava	Postopek, ki se izvaja zaradi preprečevanja nesreč in incidentov, kar vključuje zbiranje in analizo informacij, pripravo zaključkov, vključno z odkrivanjem vzrokov, ter, kadar je to primerno, pripravo varnostnih priporočil (Direktiva (EU) 2016/798).
Sistem upravljanja	Sklop medsebojno povezanih ali medsebojno delujočih elementov organizacije za opredelitev politik in ciljev ter procesov za doseg teh ciljev (ISO 9000).
Spremljanje	Ukrepi, ki jih zagotovijo prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture ali subjekti, zadolženi za vzdrževanje, da preverijo, ali se njihov sistem za upravljanje pravilno uporablja in je učinkovit (Uredba (EU) št. 1078/2012).
Nacionalni predpis	Vsi zavezujoči predpisi, sprejeti v državi članici, ne glede na to, kateri organ jih je izdal, ki vsebujejo zahteve v zvezi z varnostjo železnic ali tehnične zahteve, razen tistih, določenih v predpisih Unije ali mednarodnih predpisih, in ki se v zadevni državi članici uporabljajo za prevoznike v železniškem prometu, upravljavce infrastrukture ali tretje osebe (Direktiva (EU) 2016/798).
Proces	Sklop medsebojno povezanih ali medsebojno delujočih dejavnosti, ki pretvarja vložke v rezultate (ISO 9000).
Železniška infrastruktura	Objekti, ki so potrebni za obratovanje železnice: <ul style="list-style-type: none"> • železniški tiri in povezane tirne strukture; • oskrbovalne ceste, signalizacijski sistemi, komunikacijski sistemi, vozni park; • nadzorni sistemi, sistemi za nadzor vlakov in sistemi upravljanja podatkov; • obvestila in znaki; • oskrba z električno energijo in sistemi za električno vleko; • povezane stavbe, delavnice, depoji in ranžirne postaje ter • naprave, stroji in oprema.

Prevoznik v železniškem prometu	<p>Prevoznik v železniškem prometu, kot je opredeljen v točki (1) člena 3 Direktive 2012/34/EU, in vsako drugo javno ali zasebno podjetje, katerega dejavnost je prevoz blaga in/ali potnikov v železniškem prometu, pri čemer mora prevoznik zagotoviti vleko; vključno s prevozniki, ki zagotavljajo samo vleko (Direktiva (EU) 2016/798).</p> <p>Vsako javno ali zasebno podjetje, ki je imetnik licence v skladu s to direktivo, katerega glavna poslovna dejavnost je opravljanje storitev prevoza blaga in/ali potnikov v železniškem prometu, pri čemer mora prevoznik zagotoviti vleko; ta izraz vključuje tudi prevoznike, ki opravljajo samo vleko (Direktiva 2012/34/EU).</p>
Tveganje	Pogostost pojavnosti nesreč in motenj, pri katerih nastane škoda (zaradi nevarnosti), ter stopnja resnosti te škode (Uredba (EU) št. 402/2013).
Analiza tveganja	Sistematična uporaba vseh razpoložljivih informacij za prepoznavanje nevarnosti in oceno tveganja (Uredba (EU) št. 402/2013).
Ocena tveganja	Celovit postopek, ki obsega analizo in ovrednotenje tveganja (Uredba (EU) št. 402/2013).
Ovrednotenje tveganja	Postopek, ki temelji na analizi tveganja, s katerim se ugotovi, ali je bila dosežena sprejemljiva raven tveganja (Uredba (EU) št. 402/2013).
Upravljanje tveganj	Sistematična uporaba politik, postopkov in praks upravljanja za analizo, ovrednotenje in upravljanje tveganj (Uredba (EU) št. 402/2013).
Kultura varnosti	Medsebojno delovanje med zahtevami sistema upravljanja varnosti in tega, kako ljudje te zahteve razumejo na podlagi njihovega odnosa, vrednot in prepričanj ter dejanskega početja, kot je razvidno iz njihovih odločitev in ravnanj. Za pozitivno kulturo varnosti je značilno, da se vodje in posamezniki skupaj zavežejo, da bodo vedno ravnali varno, zlasti pri spoprijemanju s konkurenčnimi cilji (Uredba (EU) 2018/762).
Cilj	<p>Rezultat, ki ga je treba doseči.</p> <p>Varnostni cilj mora biti specifičen, merljiv, dosegljiv, realističen in časovno določen. Zastaviti ga je treba na ustreznih funkcijah in ravneh v organizaciji.</p>
Partner	Gospodarski subjekt, s katerim je drug gospodarski subjekt oblikoval neko obliko zaveznitva. Ta odnos je lahko pogodben, izključna obveznost, v okviru katere se oba subjekta zavežeta, da se ne bosta povezala s tretjimi osebami.
Partnerstvo	Ureditev, pri kateri se strani, znane kot partnerji, dogovorijo o sodelovanju za uveljavljanje skupnih interesov.
Sistem varnega upravljanja	Organizacija, ureditev in postopki, ki jih je vzpostavil upravljavec infrastrukture ali prevoznik v železniškem prometu, da bi zagotovil varno upravljanje svojih dejavnosti (Direktiva (EU) 2016/798).
Najvišje vodstvo	Oseba ali skupina oseb, ki usmerja in nadzoruje organizacijo na najvišji ravni (ISO 9000).
Vrsta dejavnosti	Vrsta, ki jo označuje potniški promet, vključno s prevozom visokih hitrosti ali brez njega, tovorni promet, vključno s prevozom nevarnega blaga ali brez njega, in samo ranžiranje (Direktiva (EU) 2016/798).