

1. ŽIADOSŤ

Názov otázky: Požiadavky na technické znalosti a spôsobilosť orgánu AsBo pre rôzne oblasti¹

Opis žiadosti o informácie:

Požiadavky na orgán AsBo v prílohe II k nariadeniu č. 402/2013, najmä v jeho bode 2, sú príliš široké. To vnútroštátnym akreditačným orgánom a orgánom pre uznávanie neumožňuje harmonizovaným spôsobom a s dostatočnou úrovňou podrobnosti overiť, či má každý orgán AsBo dostatočnú spôsobilosť, skúsenosti a znalosti na plnenie svojich úloh a povinností.

Napríklad v prípade štruktúrneho subsystému *Železničné koľajové vozidlá* je potrebné vymedziť, či je potrebné preukázať technickú spôsobilosť v komponentoch alebo subsystémoch: napr. dynamika a jazdné správanie, aerodynamika, konštrukcia vozidla, brzdový systém, dvojkolesia, elektrické zariadenie atď.

Takisto nie je jasné, či má orgán AsBo, ktoré preukazuje spôsobilosť vo všetkých oblastiach alebo štruktúrnych subsystémoch, automaticky kompetenciu v bezpečnej integrácii železničného systému, t. j. v integrácii na úrovni železničného systému ako celku.

S cieľom uľahčiť akreditáciu/uznanie a zlepšiť uistenie v oblasti vzájomného uznávania orgánov AsBo je pre každú technickú oblasť potrebné vypracovať a podrobnejšie rozpracovať požiadavky na technické znalosti a spôsobilosť orgánu AsBo.

Pre každý štruktúrny subsystém, funkčné oblasti, celkovú kontrolu konzistentnosti, systémový prístup a napokon bezpečnú systémovú integráciu je potrebná väčšia podrobnosť kompetencií.

Predložené: Dragan JOVICIC
Organizácia: Železničná agentúra EÚ
Krajina: Francúzsko
Dátum predloženia: 26/09/2018

Súvisiace dokumenty:

1. Nariadenie č. 402/2013, článok 6
2. [Vysvetľujúca poznámka](#) k úlohám a zodpovednostiam AsBo
3. Norma ISO/IEC 17020:2012 a jej následné zmeny
4. [Odporúčanie na použitie 01 o pracovnej metóde orgánu posudzovania](#)
5. [Odporúčanie na použitie 08 týkajúce sa využívania externých odborníkov a subdodávateľov AsBo](#)
6. [Vysvetľujúca poznámka o bezpečnej integrácii](#) (č. ERA1209 – 063)

Odporúčania na použitie a vysvetľujúca poznámka sú k dispozícii aj [na webovom sídle agentúry](#).

2. VYSLEDOVATEĽNOSŤ

Číslo odporúčania:	03
Číslo verzie:	1.1
Poznámka k verzii:	Nepodstatná zmena prvej uverejnenej verzie odporúčania

¹ Pojmy „oblasť pôsobnosti orgánu AsBo“ v nariadení č. 402/2013 a „rozsah akreditácie/uznania AsBo“ normy ISO/IEC 17020:2012 sú synonymom.

3. RIEŠENIE

Osobitné kompetencie orgánu posudzovania (AsBo) v súvislosti s požiadavkami uvedenými v prílohe II k nariadeniu č. 402/2013 a úloha inšpekčného orgánu AsBo

I. Úvod

I.A. Všeobecné pripomienky týkajúce sa kontextu a účelu dokumentu

1. Tento dokument dopĺňa požiadavky vymedzené v nariadení č. 402/2013 a v norme ISO/IEC 17020:2012, na ktorú sa v ňom odkazuje. Ako sa výslovne uvádza v uvedenom nariadení, „*orgán pre posudzovanie musí spĺňať všetky požiadavky normy ISO/IEC 17020:2012...*“. Týmto dokumentom sa nemenia všeobecné požiadavky normy ISO/IEC 17020:2012.
2. Objasňuje význam osobitných požiadaviek na spôsobilosť vymedzených v bode 1 písm. a), b) a c) a v bodoch 2 a 3 prílohy II k nariadeniu č. 402/2013. Tieto požiadavky sú potrebné na to, aby AsBo mohol vykonať nezávislé posúdenie uvedené v článku 6 ods. 1 a článku 6 ods. 2 uvedeného nariadenia. Ak súlad so všeobecnou požiadavkou normy ISO/IEC 17020:2012 umožňuje splniť aj inú požiadavku prílohy II k nariadeniu č. 402/2013, odkazuje sa na príslušný oddiel normy ISO/IEC 17020:2012.
3. Bez toho, aby sa opísalo, ako fungujú akreditačné orgány a orgány pre uznávanie, je potrebné pripomenúť tieto skutočnosti:
 - (a) požadovaný súbor kompetencií² musí preukázať AsBo ako orgán (t. j. ako organizácia alebo spoločnosť). To znamená:
 - (1) podľa oddielu 8 normy ISO/IEC 17020:2012 musí mať organizácia AsBo systém riadenia, vďaka ktorému bude schopná zriadiť „*príslušný tím*“ pre každý konkrétny projekt v oblastiach/rozsahu jeho akreditácie/uznania. V prípade zložitých projektov si to môže vyžadovať zapojenie multidisciplinárneho tímu s niekoľkými jednotlivými osobami s odlišnými a doplňujúcimi sa kompetenciami;
 - (2) orgán AsBo ako organizácia musí preukázať požadovanú spôsobilosť. Nie je potrebné, aby každý člen/jednotlivec/hodnotiteľ/inšpektor/osoba personálu AsBo spĺňal všetky požiadavky na spôsobilosť vymedzené v tomto dokumente [pozri zarážku (1)];
 - (b) od akreditačných orgánov a orgánov pre uznávanie sa očakáva, že posúdia aj tieto body:
 - (1) podľa ustanovenia 6.1 normy ISO/IEC 17020:2012 má mať orgán AsBo zavedený a zdokumentovaný dôkaz o systéme riadenia kompetencií, v ktorom sa vymedzujú:
 - (i) požiadavky na spôsobilosť všetkých zamestnancov zapojených do inšpekčných činností vrátane požiadaviek na vzdelávanie, odbornú prípravu, technické znalosti, zručnosti a skúsenosti;
 - (ii) proces pridelenia zamestnancov so správnymi kompetenciami na úlohu (posúdenie) v rámci projektu. Podľa ustanovenia 6.1.2 normy ISO/IEC 17020:2012 „*na vykonanie typu, rozsahu a objemu svojich inšpekčných činností*“ v čase podania žiadosti o akreditáciu alebo uznanie orgánu AsBo buď:

Zamestnávajú dostatočného počtu vlastných zamestnancov s požadovanou kompetentnosťou s vedomím, že podľa ustanovenia 6.3.1 normy ISO/IEC 17020:2012 orgán AsBo „*zvyčajne sám vykonáva kontroly, ktoré sa zmluvne zaväzuje vykonať*“³ bez toho, aby uzatváral *subdodávateľskú zmluvu*, alebo

Má zavedený postup a zmluvy, ktoré mu umožnia zamestnať externých kompetentných odborníkov na prácu v rámci systému riadenia orgánu AsBo.

² „Kompetencia“ je kombinácia vedomostí, zručností a praktických skúseností, ktoré musí osoba, tím osôb alebo organizácia riadne vykonávať pri plnení konkrétnej úlohy.

³ Pojmy „subdodávanie“ a „outsourcing“ sa považujú za synonymá.

To zahŕňa v prípade potreby spôsobilosť pridelených zamestnancov na odborné úsudky a vykonávanie inšpekčných činností v rozsahu ich kompetencií;

(2) prípady, keď by orgán AsBo použil zdroje mimo svojej vlastnej spoločnosti:

Hoci norma ISO/IEC 17020:2012 vyžaduje, aby orgán AsBo bežne vykonával všetky inšpekčné činnosti sám, s vlastnými zamestnancami:

- (i) ustanovenie 6.1.2 normy umožňuje orgánu AsBo najat⁴ externých odborníkov, ktorí budú pracovať v rámci systému riadenia orgánu AsBo. Nejde o zadávanie zákaziek subdodávateľom;
- (ii) ustanovenie 6.3.1 normy umožňuje orgánu AsBo (výnimočne) zadať časť inšpekcie subdodávateľovi.

V týchto dvoch prípadoch musí mať orgán AsBo potrebnú spôsobilosť a zavedené postupy na zabezpečenie a preukázanie toho, že externé zdroje alebo subdodávatelia sú spôsobilí vykonávať príslušné inšpekčné činnosti a v prípade potreby spĺňajú príslušné požiadavky stanovené v norme ISO/IEC 17020:2012.

Najímanie zdrojov mimo orgánu AsBo alebo subdodávanie akejkoľvek časti činností nezávislého posudzovania je opísané v odporúčaní na použitie č. 08.

(3) AsBo ako orgán (t. j. ako organizácia alebo spoločnosť) musí mať:

- (i) znalosti, zručnosti a praktické skúsenosti potrebné na vypracovanie odborného úsudku, vykonávanie typu, rozsahu a objemu jeho inšpekčných činností pre celý rozsah pôsobnosti a všetky oblasti akreditácie/uznania orgánu AsBo a
- (ii) skutočnú schopnosť uplatňovať ich v praxi.

4. Posúdenie spôsobilosti orgánu AsBo akreditačným/uznávacím orgánom by malo pozostávať aspoň z týchto troch hlavných kontrol:

- (a) preskúmanie objektívnych dôkazov o spôsobilosti zamestnancov orgánu AsBo, ako sa vymedzuje v časti I.A. bod 3 vyššie;
- (b) vzorky z pohovorov so zamestnancami orgánu AsBo vybraným akreditačným/uznávacím orgánom,
- (c) preskúmanie vzorky alebo monitorovanie správ/práce, ktoré (už predtým) vykonal orgán AsBo.

I.B. Pripomenutie úloh a zodpovedností orgánu AsBo

1. „Nezávislé posúdenie bezpečnosti orgánom AsBo“ je činnosť odlišná od činnosti (pozri [odporúčanie na použitie č. 01](#)):

- (a) projektovania, posudzovania rizika, riadenia rizík, výroby, inštalácie, overovania a validácie a skúšobných činností, ktoré má vykonať navrhovateľ.
- (b) „posudzovania zhody s **technickou špecifikáciou interoperability (TSI)**“, ktorú má vykonať notifikovaný orgán (NoBo);
- (c) „posudzovania zhody s (oznámenými) **vnútroštátnymi (technickými a/alebo bezpečnostnými) predpismi**“, ktorú má vykonať určený orgán (DeBo) uvedený v článku 15 ods. 8 smernice o interoperabilite 2016/797;

Nezávislé posúdenie bezpečnosti orgánom AsBo má iný účel a odlišný rozsah pôsobnosti. To si vyžaduje dostatočné železničné technické znalosti a pochopenie celkového fungovania železničného systému

⁴ V ustanovení § 6.1.2 normy ISO/IEC 17020:2012 sa uvádza, že „inšpekčný orgán musí zamestnávať dostatočný počet osôb s požadovanými spôsobilosťami alebo mať s ním zmluvu,... na vykonávanie typu, rozsahu a objemu svojich inšpekčných činností“. Význam tejto požiadavky je ďalej objasnený v poznámke 3 § 6.3.1 normy ISO/IEC 17020:2012. V poznámke 3 sa uvádza, že ak orgán AsBo „...zapojí jednotlivcov alebo zamestnancov iných organizácií, aby poskytli dodatočné zdroje alebo odborné znalosti, tieto osoby sa nepovažujú za subdodávateľov za predpokladu, že majú formálnu zmluvu na vykonávanie činnosti v rámci systému riadenia AsBo“.

a interakcie medzi jeho technickými, prevádzkovými a organizačnými zložkami. Nezávislé posúdenie bezpečnosti si však predovšetkým vyžaduje odlišné zmýšľanie, osobitné schopnosti a pracovné metódy odlišné od tých, ktoré má uplatňovať navrhovateľ, orgán NoBo alebo orgán DeBo.

2. Na základe nariadenia č. 402/2013⁵ a normy ISO/IEC 17020:2012⁶ je orgán AsBo inšpekčným orgánom, ktorý sa **má zamerať na správne a úspešné uplatňovanie procesu riadenia rizík navrhovateľom** bez ohľadu na to, či sa uplatňovanie riadenia rizík vyžaduje v TSI alebo nie. Podľa článku 6 ods. 1 nariadenia č. 402/2013 je orgán AsBo povinný vykonať inšpekcie potrebné na poskytnutie odborného úsudku⁷ na základe dôkazov, ktoré má poskytnúť navrhovateľ:
 - (a) súlad činností navrhovateľa v oblasti posudzovania rizika so všeobecnými požiadavkami na proces uvedenými v prílohe I k nariadeniu č. 402/2013 a
 - (b) vhodnosť výsledkov z posúdenia rizika navrhovateľa s cieľom umožniť, aby posudzovaný systém bezpečne splňal zamýšľané ciele;

Na poskytnutie tohto odborného posudku potrebuje orgán AsBo osobitné znalosti a kompetencie, ktoré sú vymedzené v nasledujúcich častiach.

3. Aby orgán AsBo neohrozil svoju nezávislosť, nesmie opätovne vykonávať prácu navrhovateľa. V konkrétnom prípade posudzovaného systému orgán AsBo najmä neodporúča⁸ navrhovateľovi, ako vykonať posúdenie rizika a riadenie rizika alebo ako navrhnúť, overiť, validovať, testovať a preukázať, že posudzovaný systém úspešne a bezpečne dosahuje zamýšľané funkcie.
4. Vzhľadom na to, že v článku 6 ods. 3 nariadenia č. 402/2013 sa takisto vyžaduje, aby sa zabránilo duplicitě posúdení, orgán AsBo by nemal opätovne vykonávať prácu žiadneho iného nezávislého orgánu posudzovania zhody (NoBo, DeBo alebo iný orgán posudzovania zhody), ktorý sa už vykonal v rámci rovnakého rozsahu posudzovania. Pozri odporúčanie na použitie č. 15 pre vzťahy medzi orgánmi AsBo, NoBo a DeBo a v prípade potreby vzájomné uznávanie ich práce medzi týmito orgánmi posudzovania zhody.
5. Vzhľadom na osobitosti inšpekčnej činnosti orgánu AsBo [pozri časť 2 a najmä jej poznámku pod čiarou č. 6], orgán AsBo nemusí preukazovať rovnaké technické znalosti železničného systému a spôsobilosť ako navrhovateľ alebo iné orgány posudzovania zhody, na ktoré sa vzťahujú rôzne požiadavky na akreditáciu/uznanie, ako napríklad orgány NoBo alebo DeBo. Ako sa vyžaduje v nasledujúcich častiach tohto dokumentu, orgán AsBo musí ako spoločnosť preukázať:
 - (a) dostatočné železničné technické znalosti a pochopenie celkového fungovania železničného systému ako celku vrátane rozhraní s ľudskými faktormi a interakciami medzi technickými, prevádzkovými a organizačnými zložkami železničného systému;
 - (b) osobitné znalosti a kompetencie v oblasti:

⁵ Citácie z nariadenia č. 402/2013:

- a) Článok 3 ods. 14: „orgán pre posudzovanie“ je nezávislý a spôsobilý externý alebo interný jednotlivец, organizácia alebo subjekt, ktorý vykonáva vyšetrenie s cieľom poskytnúť na základe dôkazov úsudok o vhodnosti systému plniť jeho bezpečnostné požiadavky;
- b) Článok 6 ods. 1: „Orgán pre posudzovanie vykoná nezávislé posúdenie vhodnosti uplatňovania procesu riadenia rizík stanoveného v prílohe I, ako aj jeho výsledkov...“.

⁶ Citácie z úvodnej časti normy ISO/IEC 17020:2012 uvedenej v prílohe II k nariadeniu č. 402/2013:

- a) „Táto medzinárodná norma sa vzťahuje na činnosti inšpekčných orgánov, ktorých práca môže zahŕňať preskúvanie... procesov... a určenie ich súladu s požiadavkami... Takáto práca si zvyčajne vyžaduje uplatnenie odborného úsudku pri vykonávaní kontroly, najmä pri posudzovaní zhody so všeobecnými požiadavkami, čo je prípad posudzovania zhody so všeobecnými požiadavkami procesu posudzovania rizika v prílohe I k nariadeniu č. 402/2013;
- b) „Inšpekčné činnosti sa môžu prekrývať s činnosťami testovania a certifikácie, ak majú tieto činnosti spoločné charakteristiky. Dôležitým rozdielom je však skutočnosť, že mnohé typy inšpekcií zahŕňajú odborný úsudok na určenie prijateľnosti vo vzťahu k všeobecným požiadavkám, a preto inšpekčný orgán potrebuje potrebnú spôsobilosť na vykonávanie úlohy.“ Táto spôsobilosť sa preto líši od kompetencií potrebných na posúdenie testovacích a certifikačných činností.

⁷ V bode 1 prílohy II k nariadeniu č. 402/2013 sa výslovne vyžaduje, aby „orgán pre posudzovanie uplatňoval odborný úsudok pri vykonávaní inšpekčnej práce vymedzenej v...“ norma ISO/IEC 17020:2012.

⁸ Toto ustanovenie nezakazuje AsBo vykladať požiadavky nariadenia č. 402/2013 ani poskytovať všeobecnú výučbu a informovanosť o hodnotení a riadení rizík iným zainteresovaným stranám alebo iným projektom, než je posudzovaný systém. V prípade takýchto služieb si však AsBo musí byť vedomý obmedzení a povinností požadovaných rôznymi druhmi nezávislosti v prílohe A k norme ISO/IEC 17020:2012. Orgán posudzovania nezávislosti typu A a ani žiadny odborník, ktorého si AsBo najal, nesmie poskytovať odbornú prípravu o tom, ako vykonávať hodnotenie rizika a riadenie rizika, ani iné poradenské služby, ktoré by ohrozili jeho nezávislosť vymedzenú v bode A.1 písm. b) prílohy A k uvedenej norme.

- (1) posudzovanie rizík a riadenie rizík;
 - (2) správne uplatňovanie alebo audit systémov riadenia bezpečnosti a kvality.
6. Ako je jasne vysvetlené v odporúčaní na použitie č. 01 a pripomenuté v časti I.B. bod 2, orgán AsBo je inšpekčný orgán, ktorý musí poskytnúť odborný posudok, ktorý poskytuje záruku, že:
- (a) navrhovateľ riadne a úspešne uplatnil nariadenie č. 402/2013;
 - (b) posudzovaný systém je schopný úspešne a bezpečne dosiahnuť plánované funkcie.

I.C. Pripomenutie oblastí pôsobnosti požadovaných pre orgán AsBo v nariadení č. 402/2013

1. V bode 1 prílohy II k nariadeniu č. 402/2013 sa vyžaduje, aby orgán AsBo spĺňal všetky všeobecné požiadavky a kritériá, ktoré musí preukázať inšpekčný orgán v zmysle normy ISO/IEC 17020:2012. To zahŕňa všeobecné organizačné požiadavky, požiadavky na systém riadenia, riadenie odbornej spôsobilosti zamestnancov a požiadavky na listinné dôkazy. Tento dokument tento bod ďalej nerozvíja.
2. Okrem týchto všeobecných požiadaviek sa v prílohe II k uvedenému nariadeniu na účely nariadenia č. 402/2013 vyžaduje, aby orgán AsBo preukázal aj osobitné požiadavky na spôsobilosť v týchto troch oblastiach:

- (a) spôsobilosť v oblasti **hodnotenia a riadenia rizika** [*požaduje sa v bode 1 písm. a) prílohy II k nariadeniu č. 402/2013 – ďalej rozpracované v časti II. nižšie*];
- (b) **technické znalosti a spôsobilosť** pre časti železničného systému, ktoré patria do rozsahu akreditácie/uznania orgánu AsBo, ako aj schopnosť porozumieť celkovému fungovaniu železničného systému a vzťahom medzi jeho technickými, prevádzkovými a organizačnými zložkami [*požadované v bode 1 písm. b), bodoch 2 a 3 prílohy II k nariadeniu č. 402/2013 – ďalej rozpracované v časti IV. nižšie*].

Podľa článku 2 ods. 1 a článku 6 ods. 1 nariadenia č. 402/2013 musí byť orgán AsBo schopný nezávisle posúdiť technické, prevádzkové a organizačné zmeny. So zreteľom na body 2 a 3 prílohy II k nariadeniu č. 402/2013 existujú tieto oblasti pôsobnosti:

- (1) pokiaľ ide o technické zmeny, právomoc sa týka oblasti jedného alebo viacerých štrukturálnych subsystémov [*požadovaná v bode 1 písm. b) a bode 2 prílohy II k nariadeniu č. 402/2013*]:
 - (i) infraštruktúra;
 - (ii) energia;
 - (iii) traťové a vozidlové riadenie-zabezpečenie a návštenie;
 - (iv) železničné koľajové vozidlá;
- (2) pokiaľ ide o prevádzkové a organizačné zmeny, právomoc sa týka oblasti funkčných subsystémov [*požadovaná v bode 1 písm. b) a bode 2 prílohy II k nariadeniu č. 402/2013*]:
 - (i) prevádzka a riadenie dopravy a organizačné zmeny, ktoré by mohli mať vplyv na prevádzkové procesy alebo procesy údržby;
 - (ii) údržba ako neoddeliteľná súčasť každého štrukturálneho subsystému podľa bodu 1 vyššie;
 - (iii) telematické aplikácie pre nákladnú a osobnú dopravu. **V súčasnosti v tomto funkčnom subsystéme neexistujú žiadne funkcie súvisiace s bezpečnosťou, ktoré by odôvodňovali existenciu tejto spôsobilosti pre orgán AsBo v databáze ERADIS;**
- (3) ďalšie schopnosti [*požadované v bode 1 písm. b) a bode 3 prílohy II k nariadeniu č. 402/2013*]:
 - (i) spôsobilosť posúdiť celkovú konzistentnosť riadenia rizík a bezpečnú integráciu posudzovaných systémových prvkov do železničného systému ako celku;
 - (ii) v dôsledku vykonávania požiadaviek nariadenia č. 2019/779 o ECM môžu existovať

príslušné orgány AsBo v oblasti údržby vozidiel a súvisiacich organizačných aspektov, ktoré by mohli mať vplyv na proces údržby vozidiel.

- (c) znalosti a spôsobilosť v organizačných záležitostiach súvisiacich so správnym uplatňovaním **systémov riadenia bezpečnosti a kvality alebo s auditom systémov riadenia** [požaduje sa v bode 1 písm. c) prílohy II k nariadeniu č. 402/2013 – ďalej rozpracované v časti III. nižšie].

Výsledná klasifikácia v databáze ERADIS a potrebné požiadavky na spôsobilosť sú podrobnejšie opísané v častiach II., III. a IV.

I.D. Pripomenutie špecifik inšpekčných činností AsBo

1. V nariadení č. 402/2013 o spoločnej bezpečnostnej metóde posudzovania rizík sa výslovne uvádza, že orgán AsBo je inšpekčným orgánom v oblasti bezpečnosti železníc (pozri časť I.B.). S cieľom poskytnúť potrebný odborný posudok a uistenie, že navrhovateľ správne uplatňoval nariadenie č. 402/2013 a že posudzovaný systém môže úspešne a bezpečne dosiahnuť zamýšľané funkcie a ciele, musí orgán AsBo spĺňať požiadavky uvedené v týchto dvoch odsekoch.
2. Podľa vymedzenia v článku 3 ods. 14 a osobitných kritérií spôsobilosti uvedených v bodoch 1 a 3 prílohy II k nariadeniu č. 402/2013 orgán AsBo musí predovšetkým preukázať znalosti, spôsobilosť a odborný úsudok v oblasti hodnotenia rizika a riadenia rizika. Na tento účel musí orgán AsBo preukázať dôkladnú spôsobilosť v týchto oblastiach:
 - (a) metód a nástrojov posudzovania a riadenia rizík (pozri časť II. nižšie),
 - (b) nezávislého posúdenia správnosti organizácie a riadenia navrhovateľa pre posudzovaný systém;
 - (c) nezávislého posúdenia toho, či navrhovateľ správne uplatňuje svoje postupy bezpečnosti a kvality na riadenie zmeny posudzovaného systému;
 - (d) správnej rovnováhy medzi znalosťami a kompetenciou:
 - (1) na jednej strane v oblastiach posudzovania rizík, riadenia rizík a nezávislých posúdení bezpečnosti, ako sa uvádza v bodoch b) a c) časti I.D. bod 2 vyššie a
 - (2) na druhej strane v technickej oblasti akreditácie/uznania orgánu AsBo pre posúdenia uvedené v týchto zarážkach;aby bolo možné:
 - (3) vybrať príslušné vzorky činností posudzovania rizík navrhovateľa pre analýzy vertikálnych rezov na základe rizík, ako je stanovené v odporúčaní na použitie č. 01;
 - (4) posúdiť korekciu výsledkov procesov posudzovania rizík navrhovateľa pre vybrané vzorky;
3. Podľa bodu 1 písm. b) a bodu 2 prílohy II k nariadeniu č. 402/2013 orgán AsBo musí mať prístup aj k odborníkom⁹ s dostatočnými hĺbkovými technickými znalosťami a spôsobilosťami v železničnej technickej oblasti v rozsahu svojej akreditácie/uznania. Je to potrebné na to, aby orgán AsBo mohol vykonať dôkladné nezávislé posúdenie¹⁰ správnosti a riadneho vykonávania technických opatrení navrhovateľom, ktorými sa kontrolujú riziká vyplývajúce z rozhodnutí technického návrhu. To znamená, že technickí odborníci orgánu AsBo v oblasti železničnej dopravy musia mať dobré celkové znalosti a pochopenie príslušného štruktúrneho alebo funkčného subsystému, resp. subsystémov vrátane požiadaviek z príslušných TSI, ktoré sú relevantné pre posudzovanie zo strany orgánu AsBo.

⁹ Technickými expertami orgánu AsBo môžu byť osoby odlišné od odborníkov s poznatkami a schopnosťami v oblasti hodnotenia rizík a nezávislého hodnotenia opísanými v oddiele I.D.

¹⁰ Oblasti a vzorky na dôkladné nezávislé posúdenie na vertikálnom reze sú vymedzené v nezávislom pláne posudzovania bezpečnosti orgánu AsBo a v stratégii každého projektu: podrobnejšie informácie sú uvedené v odporúčaní na použitie č. 01.

Na tento účel by odborníci na bezpečnosť v orgáne AsBo mali byť schopní pochopiť a rozložiť zložité systémy¹¹ a zložité uplatňovanie nariadenia č. 402/2013 s cieľom identifikovať potrebné vhodné technické znalosti a spôsobilosť, ktoré má orgán AsBo preukázať ako celok na nezávislé posúdenie bezpečnosti konkrétneho systému. Pokiaľ ide o technické znalosti a spôsobilosť v oblasti železníc s cieľom akreditácie alebo uznania orgánu AsBo:

- (a) je dôležitejšie, aby aspoň jeden člen tímu orgánu AsBo mal dobré celkové znalosti a porozumenie posudzovanému systému, rozumel jeho rozhraniam a vzťahom s inými časťami železničného systému, a to aj s ľudskými faktormi, než aby bol najlepším expertom v jednej oblasti;
- (b) ak je však podľa ustanovenia 6.1.2 normy ISO/IEC 17020:2012 uvedenej v nariadení č. 402/2013 nevyhnutne potrebný bezpečnostný expert v tíme orgánu AsBo pre hĺbkovú technickú podporu v oblasti železničnej dopravy, orgán AsBo musí mať prístup k dostatočnému počtu interných alebo externých železničných technických odborníkov, ktorí sú plne kvalifikovaní na to, aby pre orgán AsBo poskytovali v oblasti bezpečnosti svoje železničné technické stanoviská/poradenstvá týkajúce sa kvality a spoľahlivosti práce navrhovateľa.

II. Základné kompetencie súvisiace s posudzovaním a riadením rizika

[Bod 1 písm. a) prílohy II k nariadeniu č. 402/2013]

II.A. Spôsobilosť a porozumenie potrebné na komplexnú nezávislú činnosť posúdenia a riadenia rizika navrhovateľa

1. Orgán AsBo je inšpekčný orgán, ktorý musí poskytnúť odborný posudok o komplexnej identifikácii a riadení rizík v oblasti bezpečnosti železníc: pozri časť I.B a I.D vyššie.
2. Na tento účel orgán AsBo musí preukázať znalosti, spôsobilosť a chápanie v oblasti:
 - (a) posudzovania a riadenia rizika [podrobnejšie rozpracované v časti II.B nižšie];
 - (b) systémového inžinierstva, inžinierstva funkčnej bezpečnosti a v oblasti ľudských a organizačných faktorov (HOF) [rozpracované ďalej v časti II.C nižšie].

II.B. Znalosti, spôsobilosť a chápanie hodnotenia a riadenia rizika

1. **Ide o prvú kľúčovú kompetenciu.** Orgán AsBo musí preukázať svoju spôsobilosť vykonávať úlohy, za ktoré zodpovedá podľa článku 6 ods. 1 nariadenia č. 402/2013 (odstránené v časti I.B bod 2 vyššie). Hoci je to vhodnejšie, nie je to nevyhnutné, mať vzdelanie v oblasti hodnotenia a riadenia rizika. Orgán AsBo môže takisto preukázať, že má vedomosti, zručnosti a praktické skúsenosti s vykonávaním hodnotení rizík a riadenia rizík. To možno preukázať napríklad:
 - (a) skúsenosťami ako napr. analytika rizík;
 - (b) skúsenosťami koordinátora činností v oblasti hodnotenia a riadenia rizík pri zložitých projektoch;
 - (c) skúsenosťami v oblasti zodpovednosti za koordináciu a riadenie bezpečnostného tímu a kritického partnerského preskúmania ich výsledkov;
2. Tím orgánu AsBo preukáže:
 - (a) dôkladnú znalosť a pochopenie [nariadenia č. 402/2013](#);
 - (b) informovanosť o existencii a obsahu usmerňovacích materiálov agentúry týkajúcich sa spoločnej bezpečnostnej metódy posudzovania rizík (zoznam nie je úplný – všetky relevantné dokumenty sú k dispozícii [na webovom sídle agentúry](#):
 - (1) [Príručka pre uplatňovanie spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia rizík](#);

¹¹ AsBo to spĺňa prostredníctvom požiadaviek uvedených v oddiele II.A – 2 písm. b), ktoré sú podrobnejšie opísané v oddiele II.C týkajúcom sa znalostí, spôsobilosti a chápania systémového inžinierstva, inžinierstva funkčnej bezpečnosti a ľudských a organizačných faktorov (HOF).

- (2) [Zbierka príkladov posúdení rizík a niektorých možných nástrojov na podporu spoločnej bezpečnostnej metódy;](#)
- (3) [Usmernenie na uplatňovanie harmonizovaných kvantitatívnych koncepčných cieľov pre technické systémy \(CSM-DT\) vymedzené v nariadení 2015/1136;](#)
- (4) [Vysvetľujúca poznámka o orgáne pre posudzovanie CSM;](#)
- (5) [Odporúčanie na použitie č. 01 o pracovnej metóde orgánu posudzovania;](#)
- (6) [Vysvetľujúca poznámka o bezpečnej integrácii;](#)
- (7) Akékoľvek iné odporúčania na použitie, na ktorých sa v budúcnosti dohodne skupina pre spoluprácu orgánov AsBo, a ktoré sa sprístupnia [na webovom sídle agentúry](#).

3. *Pokiaľ ide o metodiku a ďalšie usmernenia týkajúce sa postupov posudzovania rizika, špecifikácie uplatniteľných bezpečnostných požiadaviek a úrovni bezpečnosti a riadenia rizík, orgán AsBo musí preukázať primerané znalosti, spôsobilosť, porozumenie a praktické skúsenosti buď s normami CENELEC 50126–1 a 50126–2 alebo s inými rovnocennými usmerneniami alebo normami.*

4. Užitočná je aj znalosť nasledujúcich noriem. Tieto normy sú však príkladmi; nie sú povinné, pokiaľ nie sú výslovne požadované pre technickú oblasť uvádzanú v časti IV. nižšie:
 - (a) CENELEC EN 50129: Železničné aplikácie – Komunikačné, signalizačné a spracovateľské systémy – Bezpečnostné elektronické systémy signalizácie;
 - (b) ISO 31000: Riadenie rizika – Princípy a usmernenia;
 - (c) IEC 61508: Funkčná bezpečnosť elektrických/elektronických/programovateľných elektronických systémov súvisiacich s bezpečnosťou;
 - (d) iné ekvivalentné normy.
5. Vyššie uvedené normy neuvádzajú podrobnosti o skutočných technikách a nástrojoch, ako implementovať hodnotenie rizík a riadenie rizík. Iné normy, na ktoré sa odkazuje v ich bibliografii, konkrétne vysvetľujú rôzne nástroje alebo techniky použiteľné na splnenie požiadaviek na hodnotenie rizík a riadenie rizík definovaných v normách v bode 4 vyššie. Tu je zoznam príkladov špecializovaných noriem. Tieto normy slúžia ako príklady a nie sú povinné:
 - (a) ISO/IEC 31010: Riadenie rizika – Techniky hodnotenia rizika;
 - (b) IEC 61882: Štúdie nebezpečnosti a prevádzkyschopnosti (štúdie HAZOP) – Návod na použitie;
 - (c) IEC 60812: Techniky analýzy spoľahlivosti systému – Postup analýzy režimu poruchy a účinku (FMEA);
 - (d) IEC 61025: Analýza stromu porúch (FTA);
 - (e) IEC 62502: Techniky analýzy spoľahlivosti – Analýza stromu udalostí (ETA);
 - (f) IEC 62508: Usmernenie o ľudských aspektoch spoľahlivosti.

II.C. Znalosti, kompetencie a pochopenie systémového inžinierstva, inžinierstva funkčnej bezpečnosti a ľudských a organizačných faktorov (HOF)

1. **Toto je druhá kľúčová spôsobilosť**, ktorú musí orgán AsBo mať, aby preukázal svoju spôsobilosť vykonávať úlohy, za ktoré zodpovedá v článku 6 ods. 2 nariadenia 402/2013 a uplatňoval pracovnú metodiku opísanú v odporúčaní na používanie č. 01.
2. Orgán AsBo musí mať znalosti, kompetencie a musí rozumieť týmto zásadám, ktoré by mal navrhovateľ implementovať pri vývoji systémov a subsystémov súvisiacich s bezpečnosťou:
 - (a) systémové inžinierstvo a inžinierstvo funkčnej bezpečnosti a;

(b) procesné požiadavky na riešenie tak premenlivosti ľudskej výkonnosti, ako aj ľudských a organizačných faktorov vo všetkých fázach životného cyklu systému. Tieto procesy sú neoddeliteľnou súčasťou systémového inžinierstva a inžinierstva funkčnej bezpečnosti podľa noriem CENELEC 50126–1 a 50126–2.

Poznámka: Vzhľadom na to, že železničný systém súvisí s bezpečnosťou, očakáva sa, že proces rozvoja navrhovateľa ukáže s ohľadom na perspektívu zameranú na človeka na špecifikáciu systémových požiadaviek a návrh efektívnych používateľských rozhraní.

3. Systémové inžinierstvo a inžinierstvo funkčnej bezpečnosti sú založené na štruktúrovanom a systematickom prístupe zhora nadol (alebo procese), ktorý má implementovať navrhovateľ. Cieľom je systematicky špecifikovať požiadavky (vrátane organizačných, výkonnostných a bezpečnostných požiadaviek), ktoré musí systém spĺňať. Prístup/proces zahŕňa funkčnú analýzu a pridelenie požiadaviek na funkčnú bezpečnosť. Ich účelom je previesť požiadavky na systémovej úrovni do podrobných podfunkcií a výkonnostných požiadaviek, ktoré majú spĺňať základné subsystémy alebo služby s ohľadom na architektonickú štruktúru členenia systému.

Vzhľadom na variabilitu ľudskej výkonnosti a vplyv ľudských a organizačných faktorov je nevyhnutné, aby bol orgán AsBo schopný posúdiť, či posúdenie rizika navrhovateľom správne zachytáva a rieši:

- (a) identifikáciu a kontrolu rizík súvisiacich s ľudskými a organizačnými faktormi (HOF), ktoré môžu vzniknúť počas všetkých fáz životného cyklu systému až do prijatia systému (t. j. do kroku 10 tzv. V-cyklu podľa CENELEC 50126–1 V-cyklu) a
- (b) identifikáciu a opatrenia na kontrolu rizík, ktoré môžu vzniknúť počas prevádzky a údržby systému v jeho environmentálnom kontexte (napr. úlohy, ktoré majú vykonávať ľudské zdroje, pracovné podmienky, organizačné opatrenia, ľudské spôsobilosti a obmedzenia atď.).
4. Konceptie funkčnej analýzy a funkčnej bezpečnosti sú dobre známe a uplatňujú sa na vývoj elektrických, elektronických a programovateľných elektronických zariadení (E/E/PE) a systémov založených na IT. Tieto konceptie sa vzťahujú na špecifické priemyselné normy (napr. železnice a elektrotechnika). Hoci sa definície „*funkčnej bezpečnosti*“ v týchto normách mierne líšia, všetky poskytujú rovnocenné informácie. Na základe definícií z noriem IEC 61508, CENELEC 50126–1, –2, 50128, 50657 (použitie železničných koľajových vozidiel) a normy 50129:

„funkčnú bezpečnosť možno považovať za funkčnú a fyzickú schopnosť systému správne fungovať v reakcii na jeho vstupy a nie predstavovať neprijateľné riziká v dôsledku poruchy alebo chybného správania systému.“

Aby bolo možné posúdiť dosiahnutie funkčnej bezpečnosti, orgán AsBo musí mať znalosti, spôsobilosť a porozumenie, pokiaľ ide o:

- (a) špecifikáciu funkčných požiadaviek (vrátane požiadaviek na bezpečnosť a akýchkoľvek iných výkonnostných požiadaviek), ktoré musí funkcia spĺňať, a
- (b) požiadavky na bezpečnostnú integritu funkcie, t. j. pravdepodobnosť uspokojivého vykonávania (bezpečnostnej) funkcie.

Čím vyššie sú požiadavky na bezpečnosť systému, tým nižšia musí byť pravdepodobnosť nebezpečnej poruchy a tým vyššie sú aj požiadavky na bezpečnostnú integritu.

5. To znamená, že systémy súvisiace s bezpečnosťou, ktoré si vyžadujú vyššiu úroveň bezpečnostnej integrity, si vyžadujú aj:

(a) na jednej strane väčšiu prísnosť v systémovom inžinierstve navrhovateľa a v inžinierstve funkčnej bezpečnosti vrátane prísnejších požiadaviek týkajúcich sa riešenia ľudských a organizačných faktorov (HOF) navrhovateľom, pokiaľ ide o:

- (1) špecifikáciu požiadaviek systému;

- (2) proces navrhovania, vykonávania a integrácie;
 - (3) procesy overovania a validácie;
 - (4) v relevantných prípadoch procesy konfigurácie/parametrizácie;
 - (5) výrobné a servisné procesy (t. j. údržba a opravy);
 - (6) dôkazy o riadnom posúdení a riadení rizika;
 - (7) prísne preukázanie splnenia všetkých požiadaviek;
- (b) na druhej strane primerané nezávislé posúdenie bezpečnosti navrhovateľa zo strany orgánu AsBo v oblasti činnosti pri vývoji systému.
6. Keďže tieto koncepcie „systémového inžinierstva a inžinierstva funkčnej bezpečnosti“ sa uplatňujú aj na vývoj akéhokoľvek štruktúrneho a funkčného subsystému vymedzeného v smernici o interoperabilite č. 2016/797, orgán AsBo musí mať znalosti, spôsobilosť a porozumenie na nezávislé posúdenie akéhokoľvek nebezpečenstva/rizika¹² bez ohľadu na to, či je spôsobené:
- (a) subsystémom E/E/PE/iným vybavením (na ktoré sa vzťahujú normy funkčnej bezpečnosti) alebo
 - (b) nedostatkami v stavebných prácach alebo poruchách mechanického, hydraulického alebo pneumatického komponentu/zariadenia (napr. smernica č. 2006/42/ES o strojových zariadeniach), alebo
 - (c) ľudskými a organizačnými faktormi (HOF), ktoré majú vplyv na prevádzku a údržbu akéhokoľvek vybavenia;

keďže všetky by mohli viesť k obavám o bezpečnosť:

(d) preukázanie riadnej kontroly týchto bezpečnostných obáv navrhovateľom si vyžaduje systematický a prísny proces vývojového inžinierstva s cieľom riadne identifikovať a riadiť všetky súvisiace riziká;

(e) orgán AsBo musí nezávisle posúdiť, ako navrhovateľ preukázal riadnu kontrolu týchto rizík podľa nezávislého plánu posudzovania bezpečnosti orgánu AsBo, ako sa uvádza v odporúčaní na použitie č. 01.

7. Podľa vysvetlení v časti II.C. bod 4 si splnenie osobitnej požiadavky na bezpečnosť vyžaduje, aby navrhovateľ:
- (a) na jednej strane preukázal zhodu so súvisiacou pravdepodobnosťou poruchy súvisiacej s bezpečnosťou;
 - (b) na druhej strane preukázal vyhýbanie sa systematickým zlyhaniam a chybám, ktoré môžu vzniknúť v rôznych fázach vývojového procesu uvedeného v časti II. bod 5 vyššie, a ktoré sú spôsobené variabilitou ľudskej výkonnosti a ľudskými a organizačnými faktormi (HOF).

Hoci sa normy CENELEC 50126–1 a 50126–2 primárne vzťahujú na výrobcov, môžu ich pri vykonávaní požiadaviek nariadenia č. 402/2013 uplatňovať aj iné zainteresované strany v oblasti železničnej dopravy. V týchto normách sa vymedzujú požiadavky, ktoré musí navrhovateľ splniť pre každý krok vývojového procesu, ako aj dôkazy, ktoré má navrhovateľ predložiť. Dodržiavanie týchto dvoch noriem CENELEC preto navrhovateľovi umožňuje splniť požiadavky pripomenuté v časti II.C. bod 2.

8. S prihliadnutím na časti II.C. bod 5 písm. b) a II.C. bod 7, aby bolo možné vykonať nezávislé posúdenie bezpečnosti, orgán AsBo musí mať znalosti, spôsobilosť a porozumenie na oboch stranách dôkazov navrhovateľa uvedených v časti II.C. bod 7.

Avšak vzhľadom na tieto skutočnosti:

- (a) časť II.B. bod 3 vyžaduje, aby orgán AsBo mal primerané znalosti, spôsobilosť, porozumenie

¹² Tým nie je dotknutý nezávislý plán posudzovania bezpečnosti AsBo vymedzený v [odporúčaní na použitie č. 01](#) týkajúcom sa pracovnej metódy AsBo.

a praktické skúsenosti buď s normami CENELEC 50126–1 a 50126–2, alebo s inými rovnocennými usmerneniami alebo normami;

(b) v ustanoveniach 5.2, 5.6 a 5.6.4 CENELEC 50126–1 sa vymedzujú požiadavky uvedené v časti II.C. tohto dokumentu, ktoré sa týkajú požiadaviek na:

(1) systémové inžinierstvo a funkčnú bezpečnosť a

(2) procesné požiadavky na riešenie variability ľudskej výkonnosti, ako aj ľudských a organizačných faktorov;

(c) navrhovateľ musí orgánu AsBo poskytnúť dôkazy o riadnom riadení týchto požiadaviek;

ak orgán AsBo spĺňa povinné požiadavky uvedené v časti II.B. bod 3 vyššie, orgán AsBo má tak potrebné znalosti, spôsobilosť, porozumenie a praktické skúsenosti na nezávislé posúdenie správnosti opatrení navrhovateľa z hľadiska:

(d) systémového inžinierstva a funkčnej bezpečnosti a

(e) postupov na riešenie variability ľudskej výkonnosti, ako aj ľudských a organizačných faktorov (HOF).

9. Neexistuje osobitná norma pre ľudské a organizačné faktory (HOF), ktoré by orgán AsBo mal poznať. Hoci je informovanosť o nasledujúcich príslušných normách užitočná, uvádzajú sa len ako príklady. Tieto normy nie sú povinné a akreditačný/uznávací orgán nesmie vyžadovať od orgánu AsBo alebo pri každom projekte buď ich poznanie alebo vyžadovať systematickú prítomnosť špecialistu na HOF (napr. psychológa):

(a) IEC 61508, hoci nie je špecifická pre HOF; a normy CENELEC 50128 a 50129 sa zaoberajú aj procesnými požiadavkami na kontrolu rizík vznikajúcich počas fáz projektovania životného cyklu systému;

(b) ISO 26800 „Ergonomika – všeobecný prístup, zásady a koncepcie“;

(c) Rad noriem ISO 11064 o „ergonomickom dizajne riadiacich centier“ a rad noriem ISO 9241 o „ergonómii interakcie medzi človekom a systémom“;

(d) informovanosť o metódach a nástrojoch na posudzovanie rizík v súvislosti s ľudskými a organizačnými faktormi, ako je analýza spoľahlivosti človeka, analýza úloh, ľudská chyba HAZOP, analýza použiteľnosti, simulácia atď.

III. Základné kompetencie týkajúce sa znalostí a pochopenia organizačných záležitostí, systémov riadenia a auditu systémov riadenia

[Bod 1 písm. c) prílohy II k nariadeniu č. 402/2013]

1. Táto časť sa týka právomoci uvedenej v časti I.C. bod 2 písm. c). **Zaoberá sa treťou kľúčovou kompetenciou**, ktorou musí orgán AsBo preukázať svoju spôsobilosť vykonávať úlohy, za ktoré zodpovedá podľa článku 6 ods. 2 nariadenia č. 402/2013. Vymedzujú sa v ňom aj dodatočné špecifické znalosti a kompetencie, ktoré musí mať orgán AsBo, aby bolo možné uplatňovať pracovnú metodiku orgánu AsBo opísanú v odporúčaní na použitie č. 01, t. j. na:

(a) schopnosť posúdiť organizačné záležitosti, pridelovanie zdrojov, postupy a metodiku bezpečnosti a kvality, ktoré navrhovateľ zaviedol na:

(1) bezpečné a správne vykonávanie posúdení a riadenia rizík;

(2) riadenie rizík súvisiacich s variabilitou ľudskej výkonnosti a ľudskými a organizačnými faktormi.

(b) poskytnutie odborného posudku uvedeného v časti I.B. bod 2 v súlade s metodikou opísanou v odporúčaní na použitie č. 01;

2. Orgán AsBo by mal byť schopný preukázať:

- (a) profesijné postavenie a spôsobilosť, pokiaľ ide o:
- (1) vzdelanie¹³/profesijné postavenie: napr. odborná príprava, vysokoškolské vzdelanie, praktické pracovné skúsenosti získané odborníkmi v posudzovanej oblasti;
 - (2) predchádzajúce relevantné školenie, napr. skúsenosti s navrhovaním alebo auditom systémov riadenia (napr. systém riadenia bezpečnosti alebo systém údržby);
 - (3) dôkladné znalosti, pochopenie a schopnosť uplatňovať zásady auditu a posudzovania správneho a účinného vykonávania postupov a procesov systému riadenia;
- Poznámka:** Dobré všeobecné usmernenia pre riadenie, plánovanie a vykonávanie činností nezávislého posudzovania bezpečnosti orgánu AsBo možno nájsť v norme ISO 19011. Táto norma poskytuje aj usmernenia týkajúce sa spôsobilosti a hodnotenia audítora a auditorského tímu;
- (4) predchádzajúce relevantné interné/externé posúdenia spôsobilostí;
 - (5) odborná prax (napr. ako konzultant, hodnotiteľ, audítor, práca ako orgán NoBo alebo DeBo);
 - (6) príprava inšpekčných zoznamov/správ/osvedčení/atď. na základe vzoriek z predchádzajúcej a súčasnej práce uchádzača na posudzovaní zhody;
- (b) odborné znalosti a schopnosť hovoriť o nich a preukázať vedomosti, ktoré zahŕňajú vhodnú kombináciu na:
- (1) vymedzenie stratégie nezávislého posudzovania bezpečnosti. To zodpovedá plánovaniu nezávislého posúdenia bezpečnosti uvedené v odporúčaní na použitie č. 01;
 - (2) obsah častí systému riadenia kvality orgánu AsBo (QMS) a systému riadenia (oddiel 8 normy ISO/IEC 17020:2012), ktoré sú relevantné pre nezávislé posúdenie bezpečnosti;
 - (3) schopnosť pochopiť, koordinovať a vykonávať úlohy, zodpovednosti a povinnosti zamestnancov orgánu AsBo pridelených na projekt;
 - (4) nezávislé posudzovanie bezpečnosti orgánu AsBo v súvislosti s predchádzajúcimi alebo súčasnými projektmi;
 - (5) železničné technické oblasti v rozsahu akreditácie/uznania orgánu AsBo na:
 - (i) technológiu a procesy použité na projektovanie, výrobu, testovanie, prevádzku a údržbu zodpovedajúcich technických položiek;
 - (ii) príslušné poruchy/chyby kritické z hľadiska bezpečnosti, ktoré sa môžu vyskytnúť počas používania zodpovedajúcich technických prvkov (napr. „zamrznutá“ LCD obrazovka, ktorá neobnovuje rýchlosť vlaku, uviaznutie reléových kontaktov, nefunkčnosť procesora atď.);
 - (iii) význam typických nezhôd zodpovedajúcich technických položiek, ktoré možno zistiť počas posudzovania zhody;
 - (6) odbornú spôsobilosť robiť spoľahlivé a zrozumiteľné odborné úsudky;
 - (7) odbornú spôsobilosť:
 - (i) v správach o nezávislom posúdení bezpečnosti napísať/rozprávať o prístupe posudzovania zhody a súvisiacich zisteniach;
 - (ii) predložiť prístup a zistenia ostatným odborníkom v tejto oblasti (napr. klientom, iným zúčastneným orgánom posudzovania zhody, povolujúcim subjektom, vyšetrovacím orgánom po incidentoch alebo nehodách, ktoré sa týkajú technickej položky);

¹³ Definícia zo slovníka: „Vzdelávacie kvalifikácie sú tituly, diplomy, osvedčenia, profesijné tituly atď., ktoré jednotlivec získal buď denným štúdiom, čiastočným alebo súkromným štúdiom, či už udeleným v domovskej krajine alebo v zahraničí, a či boli udelené vzdelávacími orgánmi, špeciálnymi skúšobnými orgánmi“. Pojem „kvalifikácia“ je synonymom pojmu „certifikát“.

- (c) sebareflexiu o obmedzeniach osobných zručností, odbornej spôsobilosti a schopnosti porozumieť železničnému technickému priestoru a neustále uvažovanie o týchto limitoch počas každej činnosti posudzovania zhody. To zahŕňa napríklad schopnosť:
- (1) v prípade potreby vykonať dvojité kontrolu stratégie a priorit nezávislého posúdenia bezpečnosti;
 - (2) pozastaviť svoju činnosť posudzovania a prediskutovať s inými expertmi/vedúcim hodnotiteľom/vedúcim auditorom/technickým manažérom, ak má expert orgánu AsBo pochybnosti;
 - (3) v prípade potreby konzultovať s ďalšími relevantnými technickými expertmi otázku dodatočnej pomoci alebo podpory, napr. pri posudzovaní relevantnosti a úplnosti výsledkov posúdení rizika a riadenia rizík, pri kontrole komplexnosti vymedzenia systému, vhodnosti použitých (železničných) kódexov postupov alebo podobných referenčných systémov, vhodnosti opatrení na kontrolu rizík, napríklad vhodnosti technických opatrení na kontrolu rizík vyplývajúcich z rozhodnutí navrhovateľa o technickom návrhu atď.;
 - (4) požadovať akúkoľvek relevantnú dodatočnú odbornú prípravu, napr. s cieľom (opätovne) získať požadovanú úroveň spôsobilosti;
 - (5) vykonávať samoštúdium o nových právnych predpisoch a normách;
- (d) v prípade auditu organizačných záležitostí a systémov riadenia majú dodatočnú spôsobilosť relevantnú pre ten typ systémov riadenia, ktoré sa majú posudzovať, a spôsobilosť relevantnú pre technické a geografické oblasti súvisiace so systémom riadenia.

IV. Príslušné železničné technické znalosti a spôsobilosť podľa technickej oblasti

[Bod 1 písm. b) a bod 2 prílohy II k nariadeniu č. 402/2013]

IV.A. Možné štrukturálne alebo funkčné oblasti pre akreditáciu/uznanie

1. Možné oblasti technických znalostí a spôsobilostí pre železnice sú uvedené v časti I.C. bod 2 písm. b).
2. Akreditačný/uznávací orgán musí posúdiť úroveň technických znalostí a spôsobilosti v oblasti železničnej dopravy na základe špecifických úloh a povinností orgánu AsBo opísaných v častiach I.B. body 1, 2, 3 a I.D.
3. V nasledujúcich častiach sa uvádza potrebná úroveň podrobnosti technických znalostí a spôsobilosti v oblasti železničnej dopravy pre každú oblasť rozsahu akreditácie/uznania orgánu AsBo.
4. V tomto odporúčaní na použitie sa vymedzuje minimálna úroveň kritérií spôsobilostí a požiadavky, ktoré musí orgán AsBo spĺňať. Odporúčanie zahŕňa potrebnú úroveň technických znalostí a chápania systému, ktorý sa má posúdiť, aby orgán AsBo mohol plniť osobitné úlohy a povinnosti spomenuté v časti I.B. vyššie a zhrnuté dvoma cieľmi uvedenými v časti I.B. bod 6.

Technická úroveň poznatkov orgánu AsBo nemusí byť na inžinierskej úrovni rovnocennej voči navrhovateľovi, ale musí byť na dostatočnej úrovni, vďaka čomu bude môcť orgán AsBo:

- (a) na základe technickej dokumentácie poskytnutej navrhovateľom rozumieť fungovaniu a používaniu technického systému vrátane jeho rozhraní s ľudskými prevádzkovateľmi a jeho interakcií v kontexte fyzického, funkčného, environmentálneho, prevádzkového a údržbového železničného systému;
- (b) interpretovať výsledky hodnotenia rizika navrhovateľa a určiť, či sú vhodné na primeranú kontrolu rizík spojených s posudzovaným systémom;
- (c) vytvoriť odborný posudok o očakávanej bezpečnostnej úrovni, ktorú má systém dosiahnuť.

5. Akreditačný/uznávací orgán nepožaduje podrobnejšie technické znalosti a spôsobilosti, než sú požiadavky uvedené nižšie. Konkrétne, ako sa uvádza v časti I.A. bod 3 písm. a), technické znalosti a spôsobilosť pre železnice musia byť k dispozícii v organizácii/spoločnosti AsBo a pre každý projekt posudzovania vrátane prípadov, keď si konkrétny štrukturálny subsystém môže vyžadovať podmnožinu disciplín uvedených v nasledujúcich častiach. Preto nie je potrebné, aby každý člen/jednotlivec/hodnotiteľ/inšpektor/osoba orgánu AsBo spĺňal všetky požiadavky na spôsobilosť, ktoré sú vymedzené v tomto dokumente.
6. Akreditačný/uznávací orgán akceptuje preukázanie vedomostí a spôsobilosti buď vzdelaním odborníkov orgánu AsBo, alebo praktickými pracovnými skúsenosťami, ktoré odborníci získali v posudzovanej oblasti, alebo vhodnou kombináciou oboch možností.

IV.B. Štrukturálny subsystém Infraštruktúra a bezpečná integrácia na úrovni daného subsystému

1. Táto kompetencia sa týka schopnosti orgánu AsBo posúdiť zmenu technického charakteru.
2. Orgán AsBo musí spĺňať všetky požiadavky vymedzené v tejto časti.
3. Klasifikácia v databáze ERADIS: **INFRAŠTRUKTÚRA**
4. Osobitné kritériá/disciplína, ktoré sa majú splniť:

(a) *požiadavky už vymedzené v častiach II. a III. vyššie*

Pokiaľ ide o **základné špecifické kritériá spôsobilosti** týkajúce sa „riadenia rizík a systémov riadenia kvality a bezpečnosti“ v bode 1 písm. a) a c) prílohy II k nariadeniu č. 402/2013:

- (1) základné kompetencie súvisiace s posudzovaním a riadením rizika, ako sú vymedzené v častiach II. a II.A. vyššie. To zahŕňa:
 - (i) znalosti, spôsobilosti a chápanie disciplín hodnotenia rizika a riadenia rizika, ako sa vymedzuje v časti II.B. vyššie. To zahŕňa primerané znalosti, spôsobilosti, porozumenie a praktické skúsenosti buď s normami CENELEC 50126–1 a 50126–2 alebo s inými rovnocennými usmerneniami alebo normami;
 - (ii) znalosti, spôsobilosti a chápanie systémového inžinierstva, inžinierstva funkčnej bezpečnosti a ľudských a organizačných faktorov (HOF), ako sa vymedzuje v časti II.C.;
- (2) základné kompetencie týkajúce sa znalostí a chápania organizačných záležitostí, systémov riadenia a auditu systémov riadenia, ako sú vymedzené v časti III.;
- (b) pokiaľ ide o **osobitné technické kritériá** uvedené v bode 1 písm. b) a bode 2 prílohy II k nariadeniu č. 402/2013:
 - (1) mechanické inžinierstvo;
 - (2) elektrotechnika;
 - (3) inžinierstvo stavebných prác;
 - (4) celkové znalosti a pochopenie záležitostí týkajúcich sa riadenia dopravy a údržby štrukturálneho subsystému Infraštruktúra;
 - (5) celkové znalosti a pochopenie štrukturálneho subsystému Infraštruktúra vrátane požiadaviek v príslušnej(-ých) TSI, ktoré sú relevantné pre posudzovanie orgánom AsBo.

5. Kompetencia orgánu AsBo týkajúca sa bezpečnej integrácie na úrovni štrukturálneho subsystému

Na základe vysvetlení v častiach V.A. a V.B. nižšie má orgán AsBo akreditovaný/uznaný pre štrukturálny subsystém Infraštruktúra takisto právomoc nezávisle posúdiť **bezpečnú integráciu na úrovni subsystému Infraštruktúra za predpokladu**, že orgán AsBo uplatňuje pracovnú metódu podľa odporúčania na použitie č. 01. Patrí sem aj právomoc orgánu AsBo:

- (a) posúdiť bezpečnú integráciu navrhovateľa všetkých vnútorných častí, ktoré tvoria subsystém infraštruktúra, vrátane všetkých vnútorných rozhraní medzi týmito jednotlivými časťami subsystému Infraštruktúra;
- (b) posúdiť bezpečnú integráciu subsystému Infraštruktúra navrhovateľa v jeho priamom fyzickom, funkčnom, environmentálnom, prevádzkovom a údržbovom kontexte;
- (c) posúdiť a interpretovať výsledky činností nezávislého posudzovania, ktoré v prípade potreby vykonali iné orgány AsBo, pokiaľ ide o riziká, ktoré by mohli vzniknúť na vnútorných aj vonkajších rozhraniach štrukturálneho subsystému infraštruktúra (pozri časť V.B. bod 2 nižšie).

V databáze ERADIS nie je pre túto kompetenciu na vyplnenie žiadne dodatočné alebo vyhradené pole. Okrem toho akreditačný/uznávací orgán nevyplní pole „Systém bezpečnej integrácie“ v oddiele „5. Klasifikácia“ databázy ERADIS, keď je orgán AsBo akreditovaný/uznaný len pre štrukturálny subsystém Infraštruktúra. Oprávnenia, ktoré umožňujú AsBo udeliť akreditáciu/uznanie v oblasti „Systém bezpečnej integrácie“, sú uvedené v časti V.C.

IV.C. Štrukturálny subsystém Energia a bezpečná integrácia na úrovni daného subsystému

1. Táto kompetencia sa týka schopnosti orgánu AsBo posúdiť zmenu technického charakteru.
2. Orgán AsBo musí spĺňať všetky požiadavky vymedzené v tomto oddiele.
3. Klasifikácia v databáze ERADIS: **ENERGIA**
4. Osobitné kritériá/disciplína, ktoré sa majú splniť:

(a) *požiadavky už vymedzené v častiach II. a III. vyššie*

Pokiaľ ide o **základné špecifické kritériá spôsobilosti týkajúce sa „riadenia rizík a systémov riadenia kvality a bezpečnosti“** v bode 1 písm. a) a c) prílohy II k nariadeniu č. 402/2013:

- (1) základné kompetencie súvisiace s posudzovaním a riadením rizika, ako sú vymedzené v častiach II.

a II.A. vyššie. To zahŕňa:

- (i) znalosti, spôsobilosť a chápanie disciplín hodnotenia rizika a riadenia rizika, ako sa vymedzuje v oddiele II.B. vyššie. To zahŕňa primerané znalosti, spôsobilosť, porozumenie a praktické skúsenosti buď s normami CENELEC 50126–1 a 50126–2, alebo s inými rovnocennými usmerneniami alebo normami;
- (ii) znalosti, spôsobilosť a chápanie systémového inžinierstva, inžinierstva funkčnej bezpečnosti a ľudských a organizačných faktorov (HOF), ako sa vymedzuje v časti II.C.;

- (2) základné kompetencie týkajúce sa znalostí a pochopenia organizačných záležitostí, systémov riadenia a auditu systémov riadenia, ako sú vymedzené v časti III.;

- (b) pokiaľ ide o **osobitné technické kritériá** uvedené v bode 1 písm. b) a bode 2 prílohy II k nariadeniu č. 402/2013:

- (1) mechanické inžinierstvo;
- (2) elektrotechnika;
- (3) celkové znalosti a pochopenie záležitostí súvisiacich s údržbou štrukturálneho subsystému Energia;
- (4) CENELEC EN 50562: Dráhové aplikácie. Pevné inštalácie. Proces, ochranné opatrenia a preukazovanie bezpečnosti elektrických trakčných systémov

(5) celkové znalosti a pochopenie štrukturálneho subsystému Energia vrátane požiadaviek v príslušnej(-ých) TSI, ktoré sú relevantné pre posudzovanie orgánom AsBo.

5. Kompetencia orgánu AsBo týkajúca sa bezpečnej integrácie na úrovni štrukturálneho subsystému

Na základe vysvetlení v častiach V.A. a V.B. nižšie má orgán AsBo akreditovaný/uznaný pre štrukturálny subsystém Energia tiež právomoc nezávisle posúdiť **bezpečnú integráciu na úrovni subsystému Energia za predpokladu**, že orgán AsBo uplatňuje pracovnú metódu podľa odporúčania na použitie č. 01. Patrí sem aj právomoc orgánu AsBo:

- (a) posúdiť bezpečnú integráciu navrhovateľa všetkých vnútorných častí, ktoré tvoria subsystém Energia, vrátane všetkých vnútorných rozhraní medzi týmito jednotlivými časťami subsystému Energia;
- (b) posúdiť bezpečnú integráciu subsystému Energia navrhovateľa v jeho priamom fyzickom, funkčnom, environmentálnom, prevádzkovom a údržbovom kontexte;
- (c) posúdiť a interpretovať výsledky činností nezávislého posudzovania, ktoré v prípade potreby vykonali iné orgány AsBo, pokiaľ ide o riziká, ktoré by mohli vzniknúť na vnútorných aj vonkajších rozhraniach štrukturálneho subsystému Energia (pozri časť V.B. bod 2 nižšie).

V databáze ERADIS nie je potrebné vyplniť žiadne dodatočné alebo vyhradené pole pre túto kompetenciu.

Okrem toho akreditačný/uznávací orgán nevyplní pole „Systém bezpečnej integrácie“ v časti „5. Klasifikácia“ databázy ERADIS, keď je orgán AsBo akreditovaný/uznaný len pre štrukturálny subsystém Energia. Oprávnenia, ktoré umožňujú AsBo udeliť akreditáciu/uznanie v oblasti „Systém bezpečnej integrácie“, sú uvedené v časti V.C.

IV.D. Štrukturálne subsystémy pre traťové a vozidlové zariadenia Riadenia-zabezpečenia a návštenia a bezpečná integrácia na úrovni týchto subsystémov

1. Táto kompetencia sa týka schopnosti orgánu AsBo posúdiť zmenu technického charakteru.
2. Orgán AsBo musí spĺňať všetky požiadavky vymedzené v tomto oddiele.
3. Klasifikácia v databáze ERADIS: **RIADENIE-ZABEZPEČENIE A NÁVESTENIE**
4. Osobitné kritériá/disciplína, ktoré sa majú splniť:

(a) požiadavky už vymedzené v častiach II. a III. vyššie

Pokiaľ ide o **základné špecifické kritériá spôsobilosti** týkajúce sa „riadenia rizík a systémov riadenia kvality a bezpečnosti“ v bode 1 písm. a) a c) prílohy II k nariadeniu č. 402/2013:

(1) základné kompetencie súvisiace s posudzovaním a riadením rizika, ako sú vymedzené v častiach II. a II.A. vyššie. To zahŕňa:

(i) znalosti, spôsobilosť a chápanie disciplín hodnotenia rizika a riadenia rizika, ako sa vymedzuje v časti II.B. To zahŕňa primerané znalosti, spôsobilosť, porozumenie a praktické skúsenosti buď s normami CENELEC 50126–1 a 50126–2, alebo s inými rovnocennými usmerneniami alebo normami;

(ii) znalosti, spôsobilosť a chápanie systémového inžinierstva, inžinierstva funkčnej bezpečnosti a ľudských a organizačných faktorov (HOF), ako sa vymedzuje v časti II.C.;

(2) základné kompetencie týkajúce sa znalostí a pochopenia organizačných záležitostí, systémov riadenia a auditu systémov riadenia, ako sú vymedzené v oddiele III. vyššie;

(b) pokiaľ ide o **osobitné technické kritériá** uvedené v bode 1 písm. b) a bode 2 prílohy II k nariadeniu č. 402/2013:

- (1) elektrotechnika;
- (2) IT/softvérové inžinierstvo;
- (3) mechanické inžinierstvo;
- (4) celkové znalosti a pochopenie záležitostí týkajúcich sa údržby traťových a vozidlových štrukturálnych subsystémov Riadenia-zabezpečenia a návestenia;
- (5) (už zahrnuté v časti IV.D. bod 4 písm. a) tejto tabuľky) CENELEC EN 50126–1: Dráhové aplikácie – Stanovenie a preukázanie bezporuchovosti, pohotovosti, udržiavateľnosti a bezpečnosti (RAMS) – Časť 1: Všeobecný proces RAMS;
- (6) (už zahrnuté v časti IV.D. bod 4 písm. a) tejto tabuľky) CENELEC EN 50126–2: Dráhové aplikácie – Stanovenie a preukázanie bezporuchovosti, pohotovosti, udržiavateľnosti a bezpečnosti (RAMS) – Časť 2: Systémový prístup k bezpečnosti;
- (7) CENELEC EN 50128: Dráhové aplikácie – Komunikačné, signalizačné a spracovateľské systémy – softvér pre železničné riadiace a ochranné systémy;
- (8) CENELEC EN 50129: Dráhové aplikácie – Komunikačné, signalizačné a spracovateľské systémy. Elektronické signalizačné systémy súvisiace s bezpečnosťou;
- (9) CENELEC EN 50159: Železnice – Komunikačné, signalizačné a spracovateľské systémy;
- (10) celkové znalosti a pochopenie traťových a vozidlových štrukturálnych subsystémov Riadenia-zabezpečenia a návestenia vrátane požiadaviek v príslušných TSI, ktoré sú relevantné pre posudzovanie orgánom AsBo.

5. Kompetencia orgánu AsBo týkajúca sa bezpečnej integrácie na úrovni štrukturálneho subsystému

Na základe vysvetlení v častiach V.A. a V.B. má orgán AsBo akreditovaný/uznaný pre štrukturálne subsystémy Riadenia-zabezpečenia a návestenia takisto právomoc nezávisle posúdiť **bezpečnú integráciu na úrovni subsystémov Riadenia-zabezpečenia a návestenia za predpokladu**, že orgán AsBo uplatňuje pracovnú metódu podľa odporúčania na použitie č. 01. Patrí sem aj právomoc orgánu AsBo:

- (a) posúdiť bezpečnú integráciu navrhovateľa všetkých vnútorných častí, ktoré tvoria subsystémy Riadenia-zabezpečenia a návestenia, vrátane všetkých vnútorných rozhraní medzi týmito jednotlivými časťami subsystémov Riadenia-zabezpečenia a návestenia;
- (b) posúdiť bezpečnú integráciu subsystémov Riadenia-zabezpečenia a návestenia navrhovateľa v jeho priamom fyzickom, funkčnom, environmentálnom, prevádzkovom a údržbovom kontexte;
- (c) posúdiť a interpretovať výsledky činností nezávislého posudzovania, ktoré v prípade potreby vykonali iné orgány AsBo, pokiaľ ide o riziká, ktoré by mohli vzniknúť na vnútorných aj vonkajších rozhraniach štrukturálneho subsystému Riadenia, zabezpečenia a návestenia (pozri časť V.B. bod 2).

V databáze ERADIS nie je pre túto kompetenciu na vyplnenie žiadne dodatočné alebo vyhradené pole.

Okrem toho akreditačný/uznávací orgán nevypĺňa pole „Systém bezpečnej integrácie“ v časti „5. Klasifikácia“ databázy ERADIS, keď je orgán AsBo akreditovaný/uznaný len pre štrukturálny subsystém Riadenia-zabezpečenia a návestenia. Oprávnenia, ktoré umožňujú AsBo udeliť akreditáciu/uznanie v oblasti „Systém bezpečnej integrácie“, sú uvedené v časti V.C.

IV.E. Štrukturálny subsystém Železničné koľajové vozidlá a bezpečná integrácia na úrovni daného subsystému

1. Táto kompetencia sa týka schopnosti orgánu AsBo posúdiť zmenu technického charakteru.
2. Orgán AsBo musí spĺňať všetky požiadavky vymedzené v tomto oddiele.

3. Klasifikácia v databáze ERADIS: **ŽELEZNIČNÉ KOĽAJOVÉ VOZIDLÁ**
4. Osobitné kritériá/disciplína, ktoré sa majú splniť:

(a) požiadavky už vymedzené v častiach II. a III. vyššie

Pokiaľ ide o **základné špecifické kritériá spôsobilosti týkajúce sa „riadenia rizík a systémov riadenia kvality a bezpečnosti“** v bode 1 písm. a) a c) prílohy II k nariadeniu č. 402/2013:

- (1) základné kompetencie súvisiace s posudzovaním a riadením rizika, ako sú vymedzené v častiach II. a II.A. nižšie. To zahŕňa:
 - (i) znalosti, spôsobilosť a chápanie disciplín hodnotenia rizika a riadenia rizika, ako sa vymedzuje v časti II.B. To zahŕňa primerané znalosti, spôsobilosť, porozumenie a praktické skúsenosti buď s normami CENELEC 50126–1 a 50126–2, alebo s inými rovnocennými usmerneniami alebo normami;
 - (ii) znalosti, spôsobilosť a chápanie systémového inžinierstva, inžinierstva funkčnej bezpečnosti a ľudských a organizačných faktorov (HOF), ako sa vymedzuje v časti II.C.;
 - (2) základné kompetencie týkajúce sa znalostí a chápania organizačných záležitostí, systémov riadenia a auditu systémov riadenia, ako sú vymedzené v oddiele III.
- (b) pokiaľ ide o **osobitné technické kritériá** uvedené v bode 1 písm. b) a bode 2 prílohy II k nariadeniu č. 402/2013:
- (1) mechanické inžinierstvo;
 - (2) elektrotechnika;
 - (3) IT/softvérové inžinierstvo;
 - (4) celkové znalosti a pochopenie záležitostí súvisiacich s údržbou subsystému Železničné koľajové vozidlá;
 - (5) CENELEC EN 50657: Dráhové aplikácie. Koľajové vozidlá. Softvér na koľajových vozidlách;
 - (6) celkové znalosti a pochopenie štrukturálneho subsystému Železničné koľajové vozidlá vrátane požiadaviek v príslušnej(-ých) TSI, ktoré sú relevantné pre posudzovanie orgánom AsBo;
 - (7) celkové znalosti a chápanie nariadenia (EÚ) č. 2018/545 o povoleniach pre železničné vozidlá;
 - (8) v *odôvodnených prípadoch*¹⁴ celkové znalosti a pochopenie aspektov týkajúcich sa integrácie vozidlových štrukturálnych subsystémov Riadenia-zabezpečenia a návštenia vrátane požiadaviek v príslušných TSI, ktoré sú relevantné pre posudzovanie orgánom AsBo.

5. Kompetencia orgánu AsBo týkajúca sa bezpečnej integrácie na úrovni štrukturálneho subsystému

Na základe vysvetlení v častiach V.A. a V.B. má orgán AsBo akreditovaný/uznaný pre štrukturálny subsystém Železničné koľajové vozidlá tiež právomoc nezávisle posúdiť **bezpečnú integráciu na úrovni subsystému Železničné koľajové vozidlá za predpokladu**, že orgán AsBo uplatňuje pracovnú metódu podľa odporúčania na použitie č. 01. Patrí sem aj právomoc orgánu AsBo:

- (a) posúdiť bezpečnú integráciu navrhovateľa všetkých vnútorných častí, ktoré tvoria subsystém Železničné koľajové vozidlá, vrátane všetkých vnútorných rozhraní medzi týmito jednotlivými časťami subsystému Železničné koľajové vozidlá;
- (b) posúdiť bezpečnú integráciu subsystému Železničné koľajové vozidlá navrhovateľa v rámci jeho priameho fyzického, funkčného, environmentálneho, prevádzkového a údržbového kontextu;
- (c) posúdiť a interpretovať výsledky činností nezávislého posudzovania, ktoré v prípade potreby vykonali iné orgány AsBo, pokiaľ ide o riziká, ktoré by mohli vzniknúť na vnútorných aj vonkajších rozhraniach štrukturálneho subsystému Železničné koľajové vozidlá (pozri časť V.B. bod 2 nižšie).

¹⁴ „V odôvodnených prípadoch“ sa vzťahuje na elektrické a motorové jednotky a rušne. Nákladné vozne nie sú vybavené palubným subsystémom ETCS.

6. Spôsobilosť orgánu AsBo na nezávislé hodnotenie procesu zachytávania požiadaviek pre železničné vozidlá

Orgán AsBo pre subsystém Železničné koľajové vozidlá, ktorý spĺňa požiadavky a kritériá uvedené v tomto dokumente, má matematicky spôsobilosť nezávisle posúdiť¹⁵ proces zachytávania požiadaviek navrhovateľa podľa nariadenia (EÚ) č. 2018/545 o povoleniach pre železničné vozidlá. Orgán AsBo nie je povinný preukázať dodatočné požiadavky a kritériá spôsobilosti.

Vzhľadom na tieto požiadavky z častí II. a III. vyššie:

- (a) Orgán AsBo musí spĺňať **základné špecifické kritériá spôsobilosti** uvedené v časti IV.E. bod 4 písm. a). Orgán AsBo teda musí disponovať znalosťami, spôsobilosťou a chápaním systémového inžinierstva a prístupov k inžinierstvu funkčnej bezpečnosti, ktoré navrhovateľ žiada na systematické určovanie a riadenie požiadaviek, ktoré musí spĺňať subsystém súvisiaci s bezpečnosťou;
- (b) Orgán AsBo musí uplatňovať pracovnú metódu z odporúčania na použitie č. 01 s cieľom nezávisle posúdiť vhodnosť a správne uplatňovanie postupov navrhovateľa na bezpečné riadenie zmeny;

Orgán AsBo bude mať potom právomoc nezávisle posudzovať:

- (c) vhodnosť a správne uplatňovanie **procesu zachytávania požiadaviek** zo strany navrhovateľa podľa nariadenia (EÚ) č. 2018/545 o povoleniach pre železničné vozidlá a
- (d) riadenie, vysledovateľnosť a preukázanie skutočného a správneho vykonávania všetkých požiadaviek na železničné vozidlá navrhovateľom vo všetkých krokoch procesu vývoja vozidla (kroky 1 až 10 V-cyklu CENELEC V).

V databáze ERADIS nie je pre túto kompetenciu na vyplnenie žiadne dodatočné alebo vyhradené pole.

Okrem toho akreditačný/uznávací orgán nevyplní pole „Systém bezpečnej integrácie“ v časti „5. Klasifikácia“ databázy ERADIS, keď je orgán AsBo akreditovaný/uznaný len pre štrukturálny subsystém Železničné koľajové vozidlá. Oprávnenia, ktoré umožňujú orgánu AsBo udeliť akreditáciu/uznanie v oblasti „Systém bezpečnej integrácie“, sú uvedené v časti V.C.

IV.F. Prevádzkové aspekty, riadenie dopravy a organizačné aspekty ovplyvňujúce prevádzkové procesy

1. Táto kompetencia sa týka schopnosti orgánu AsBo posúdiť zmenu prevádzkovej a/alebo organizačnej povahy. Zodpovedá funkčnému subsystému.
2. Orgán AsBo musí spĺňať všetky požiadavky vymedzené v tejto časti.
3. Klasifikácia v databáze ERADIS: hoci databáza ERADIS nemá osobitné pole pre túto kompetenciu, môže byť zaregistrovaná ako „**PREVÁDZKOVÁ A ORGANIZAČNÁ**“ v poli „iné“ v sekcii „5. Klasifikácia“ databázy ERADIS.
4. Osobitné kritériá/disciplína, ktoré sa majú splniť:
 - (a) *požiadavky už vymedzené v častiach II. a III. vyššie*

Pokiaľ ide o **základné špecifické kritériá spôsobilosti týkajúce sa riadenia rizík a kvality a systémy riadenia bezpečnosti**“ v bode 1 písm. a) a c) prílohy II k nariadeniu č. 402/2013:

- (1) základné kompetencie súvisiace s posudzovaním a riadením rizika, ako sú vymedzené v častiach II. a II.A. vyššie. To zahŕňa:
 - (i) znalosti, spôsobilosť a chápanie disciplín hodnotenia rizika a riadenia rizika, ako sa vymedzuje v časti II.B. To zahŕňa primerané znalosti, spôsobilosť, porozumenie a praktické

¹⁵ Pri povoľovaní železničného vozidla sa rovná pojem „navrhovateľ“ z nariadenia (EÚ) č. 402/2013 o spoločnej metóde hodnotenia a posudzovania rizík pojmu „žadateľ“ z nariadenia (EÚ) 2018/545 o povoleniach pre železničné vozidlá.

skúsenosti buď s normami CENELEC 50126–1 a 50126–2, alebo s inými rovnocennými usmerneniami alebo normami;

(ii) znalosti, spôsobilosť a chápanie systémového inžinierstva, inžinierstva funkčnej bezpečnosti a ľudských a organizačných faktorov (HOF), ako sa vymedzuje v časti II.C.;

(2) základné kompetencie týkajúce sa znalostí a chápania organizačných záležitostí, systémov riadenia a auditu systémov riadenia, ako sú vymedzené v časti III. vyššie;

(b) pokiaľ ide o **osobitné technické kritériá** uvedené v bode 1 písm. b) a bode 2 prílohy II k nariadeniu č. 402/2013:

(1) celkové znalosti a pochopenie všetkých štrukturálnych a funkčných subsystémov železničného systému;

(2) celkové znalosti a chápanie prevádzky železničnej dopravy (nákladná, nákladná/nebezpečný tovar, osobná, konvenčná, vysokorýchlostná) a riadenie dopravy;

(3) celkové znalosti a chápanie ľudských a organizačných faktorov v kontexte železničnej prevádzky a systému riadenia dopravy;

(4) informovanosť o ľudských schopnostiach a obmedzeniach a o tom, ako riadiť riziká vyplývajúce z variability ľudskej výkonnosti, uplatňovanie poznatkov o ľudských a organizačných faktoroch a využívanie uznávaných metód a nástrojov;

(5) dôkladná znalosť a pochopenie nariadenia EÚ č. 2018/762 o spoločných bezpečnostných metódach pre systémy riadenia bezpečnosti,

(6) dôkladné znalosti a pochopenie súvisiacich organizačných aspektov, ktoré by mohli mať vplyv na prevádzkové procesy a procesy riadenia dopravy systému riadenia bezpečnosti.

5. Kompetencia orgánu AsBo týkajúca sa bezpečnej integrácie na úrovni funkčného subsystému

Na základe vysvetlení v častiach V.A. a V.B. a za predpokladu, že orgán AsBo uplatňuje pracovnú metódu podľa odporúčania na použitie č. 01, má orgán AsBo akreditovaný/uznaný pre tento funkčný čiastkový subsystém týkajúci sa prevádzky, riadenia dopravy a organizácie posudzovať aj záležitosti týkajúce sa:

(a) posúdenia **bezpečnej integrácie na úrovni daného funkčného subsystému**;

(b) **posúdenia a interpretácie výsledkov** činností nezávislého posudzovania **rizík spoločných medzi rôznymi štrukturálnymi a funkčnými subsystémami, ktoré vykonali iné orgány AsBo** (pozri časť V.B. bod 2 nižšie).

6. Akreditačný/uznávací orgán nevyplní pole „Systém bezpečnej integrácie“ v oddiele „5. Klasifikácia“ databázy ERADIS, ak je orgán AsBo akreditovaný/uznaný len pre tento funkčný subsystém. Oprávnenia, ktoré umožňujú AsBo udeliť uznanie akreditácie v oblasti „Systém bezpečnej integrácie“, sú uvedené v časti V.C.

IV.G. Telematické aplikácie v nákladnej a osobnej doprave

1. V súčasnosti nie sú vo funkčnom subsystéme telematické aplikácie pre nákladnú a osobnú dopravu žiadne funkcie súvisiace s bezpečnosťou. Existencia tejto právomoci v databáze ERADIS teda nie je opodstatnená.

2. Preto nie je opodstatnené žiadať o akreditáciu/uznanie orgánu AsBo v tejto oblasti.

IV.H. (Vozidlo) Údržba a súvisiace organizačné aspekty ovplyvňujúce procesy údržby

1. Táto spôsobilosť sa vzťahuje na schopnosť orgánu AsBo posúdiť zmenu prevádzkového a/alebo organizačného charakteru v oblasti údržby vozidiel. Táto právomoc je priamym výsledkom vykonávania nariadenia (EÚ) č. 2019/779 o ECM, ktorým sa zrušuje nariadenie č. 445/2011.

2. Neexistujú žiadne všeobecné normy a predpisy týkajúce sa údržby, ktoré by upresňovali požiadavky na údržbu pre všetky štrukturálne subsystemy. Každý štrukturálny subsystem má vlastné požiadavky na údržbu, ktoré vyplývajú najmä z technických rozhodnutí vykonaných počas projektovania posudzovaného štrukturálneho subsystemu. Časti IV.B., IV.C., IV.D. a IV.E. preto vyžadujú, aby mal orgán AsBo celkové znalosti a chápanie záležitostí súvisiacich s údržbou každého konkrétneho štrukturálneho subsystemu. Tieto schopnosti sa nemusia kontrolovať v rozsahu pôsobnosti tejto časti.
3. Pokiaľ ide o osobitný rozsah pôsobnosti uvedený v tejto časti, orgán AsBo musí spĺňať všetky požiadavky vymedzené v ďalších odsekoch tejto časti.
4. Klasifikácia v databáze ERADIS: **ÚDRŽBA**
5. Osobitné kritériá/disciplína, ktoré sa majú splniť:

(a) *požiadavky už vymedzené v častiach II. a III. vyššie*

Pokiaľ ide o **základné špecifické kritériá spôsobilosti** týkajúce sa „riadenia rizík a systémov riadenia kvality a bezpečnosti“ v bode 1 písm. a) a c) prílohy II k nariadeniu č. 402/2013:

(1) základné kompetencie súvisiace s posudzovaním a riadením rizika, ako sú vymedzené v častiach II. a II.A. vyššie. To zahŕňa:

- (i) znalosti, spôsobilosť a chápanie disciplín hodnotenia rizika a riadenia rizika, ako sa vymedzuje v časti II.B. To zahŕňa primerané znalosti, spôsobilosť, porozumenie a praktické skúsenosti buď s normami CENELEC 50126–1 a 50126–2, alebo s inými rovnocennými usmerneniami alebo normami;
- (ii) znalosti, spôsobilosť a chápanie systémového inžinierstva, inžinierstva funkčnej bezpečnosti a ľudských a organizačných faktorov (HOF), ako sa vymedzuje v časti II.C.;

(2) základné kompetencie týkajúce sa znalostí a chápania organizačných záležitostí, systémov riadenia a auditu systémov riadenia, ako sú vymedzené v časti III.

(b) pokiaľ ide o **osobitné technické kritériá** uvedené v bode 1 písm. b) a bode 2 prílohy II k nariadeniu č. 402/2013:

Vzhľadom na špecifiká údržby vozidiel, ako sa vymedzuje v nariadení č. 2019/779 o ECM, sa môže orgán AsBo špecializovať aj na túto oblasť. Táto kompetencia v databáze ERADIS sa preto konkrétne vzťahuje na orgány AsBo s dôkladnými poznatkami v oblasti železničnej dopravy a s chápaním konštrukčného riešenia a údržby železničných koľajových vozidiel. Musia sa preukázať tieto disciplíny:

- (1) mechanické inžinierstvo;
- (2) elektrotechnika;
- (3) IT/softvérové inžinierstvo;
- (4) celkové znalosti a pochopenie štrukturálneho subsystemu Železničné koľajové vozidlá vrátane požiadaviek v príslušnej(-ých) TSI, ktoré sú relevantné pre posudzovanie orgánom AsBo;
- (5) dôkladná znalosť a pochopenie nariadenia č. 2019/779 o ECM;
- (6) dôkladné znalosti a pochopenie súvisiacich organizačných aspektov, ktoré by mohli mať vplyv na procesy údržby v rámci subsystemu údržby;
- (7) celkové znalosti a pochopenie normy EN 17023 „Železničné aplikácie — Údržba železničných vozidiel – Vytvorenie a zmena plánu údržby“.

6. Kompetencia orgánu AsBo týkajúca sa bezpečnej integrácie na úrovni funkčného subsystemu

Na základe vysvetlení v častiach V.A. a V.B. a za predpokladu, že orgán AsBo uplatňuje pracovnú metódu odporúčania na použitie č. 01 a orgán AsBo akreditovaný/uznaný pre tento funkčný subsystem týkajúci sa prevádzkových a/alebo organizačných záležitostí údržby vozidla, má potom právomoc:

- (a) posúdiť **bezpečnú integráciu na úrovni daného funkčného subsystému**;
 - (b) **posúdiť a interpretovať výsledky** nezávislého **posudzovania rizík** spoločných medzi štrukturálnym subsystémom Železničné koľajové vozidlá a týmto funkčným subsystémom (pozri časť V.B. bod 2 nižšie).
7. Akreditačný/uznávací orgán nevyplní pole „Systém bezpečnej integrácie“ v oddiele „5. Klasifikácia“ databázy ERADIS, keď je orgán AsBo akreditovaný/uznaný len pre tento funkčný subsystém v oblasti údržby železničných koľajových vozidiel. Oprávnenia, ktoré umožňujú orgánu AsBo udeliť akreditáciu/uznanie v oblasti „Systém bezpečnej integrácie“, sú uvedené v časti V.C.

V. Spôsobilosť v oblasti bezpečnej integrácie

[Bod 1 písm. a), b) a bod 3 prílohy II k nariadeniu č. 402/2013]

V.A. Úrovne bezpečnej integrácie

1. Pokiaľ ide o potrebnú spôsobilosť orgánu AsBo na posúdenie bezpečnej integrácie, v bode 3 prílohy II k nariadeniu č. 402/2013 sa stanovujú požiadavky na spôsobilosť len pre najvyššiu úroveň bezpečnej integrácie. Stanovujú sa v ňom požiadavky týkajúce sa právomoci orgánu AsBo posúdiť „celkový súlad riadenia rizík a bezpečnej integrácie zmeny alebo zavedenia novej časti do železničného systému ako celku“.
2. V praxi, ako sa uvádza v [objasňujúcej poznámke agentúry o bezpečnej integrácii](#), bezpečná integrácia je všeobecným pojmom. Existuje na všetkých úrovniach architektonického rozdelenia štruktúry železničného systému.
3. Vo vzťahu k železničným technickým oblastiam vymedzeným v časti IV. je potrebné rozlišovať tieto dva prípady spôsobilosti na bezpečnú integráciu:
 - (a) bezpečná integrácia na úrovni každého štrukturálneho alebo funkčného subsystému.
V databáze ERADIS nie je žiadna osobitná oblasť pre túto kompetenciu;
 - (b) bezpečná integrácia na úrovni železničného systému ako celku.
Táto právomoc zodpovedá poľu „Systém bezpečnej integrácie“ v oddiele „5. Klasifikácia“ v databáze ERADIS.

V.B. Spôsobilosť v oblasti bezpečnej integrácie na úrovni každého štrukturálneho alebo funkčného subsystému

[Bod 1 písm. a) a b) prílohy II k nariadeniu č. 402/2013]

1. **Pre každý štrukturálny alebo funkčný subsystém** [bod 1 písm. a) a b) prílohy II k nariadeniu č. 402/2013] potrebuje orgán AsBo kompetencie na posudzovanie:
 - (a) bezpečnej integrácie všetkých vnútorných častí tvoriacich subsystém¹⁶ navrhovateľa vrátane všetkých vnútorných rozhraní medzi týmito jednotlivými časťami subsystému;
 - (b) bezpečnej integrácie subsystému navrhovateľom v rámci priamo prepojenej vrstvy (priame rozhrania) s ostatnými subsystémami, ľudskými prevádzkovateľmi a ľudskými činnosťami.
2. Na základe argumentov opísaných v [objasňujúcej poznámke agentúry o bezpečnej integrácii](#), na ktoré sa odkazuje v časti V.A. bod 2, možno dospieť k tomuto záveru:

Orgán AsBo akreditovaný/uznaný pre technickú oblasť železničného štrukturálneho alebo funkčného subsystému má potom právomoc nezávisle posudzovať:

 - (a) správnosť posúdenia rizika navrhovateľa a vhodnosť jeho výsledkov v oblasti štrukturálneho alebo

¹⁶ „Silnejšie subsystémy“ zložené z niekoľkých menších subsystémov sa v oddiele 5.2.1 normy CENELEC 50126–1:2017 uvádzajú aj ako pojem „zanesené systémy“.

funkčného subsystému a

(b) bezpečnú integráciu navrhovateľa na úrovni tohto štrukturálneho alebo funkčného subsystému.

Za predpokladu, že orgán AsBo uplatňuje pracovnú metódu odporúčania na použitie č. 01, potom:

- (1) orgán AsBo má právomoc nezávisle posúdiť obe časti rizík navrhovateľa uvedené v zarážkach písm. a) a b) v časti V.B. bod 1;
- (2) orgán AsBo má „**právomoc posudzovať a interpretovať výsledky**“ nezávislých hodnotiacich činností, ktoré v prípade potreby vykonávajú iné zložky orgánu AsBo¹⁷ pre:
 - (i) riziká, ktoré by mohli vzniknúť vo vonkajších rozhraniach [písm. b) časti V.B. bod 1 vyššie] štrukturálneho alebo funkčného subsystému s priamo prepojenou vrstvou (priame rozhrania) s inými subsystémami, ľudskými prevádzkovateľmi a ľudskými činnosťami;
 - (ii) riziká, ktoré by mohli vzniknúť v rámci vnútorných rozhraní [písm. a) časti V.B. bod 1 vyššie] medzi rôznymi časťami, ktoré tvoria štrukturálny alebo funkčný subsystém.

Výňatok z oddielu 6.3.1 bod 1 z ILAC-P15:05/2020 – 1:

*„Akreditácia sa vo svojej podstate (ISO/IEC 17011, ustanovenie 3.1) obmedzuje na úlohy posudzovania zhody, ktoré inšpekčný orgán preukázal na to, aby ho mohol vykonávať sám. Akreditácia sa teda nemôže udeliť na činnosti uvedené v štvrtej zarážke poznámky 1...“ (ustanovenia 6.3.1 normy ISO/IEC 17020:2012) „...“, ak inšpekčný orgán nemá požadovanú spôsobilosť a/alebo zdroje. Úloha **posudzovania a interpretácie výsledkov takýchto činností** na účely určenia súladu sa však môže **zahrnúť do rozsahu akreditácie** za predpokladu, že sa na to preukáže primeraná spôsobilosť.“*

Akreditačný/uznávaci orgán preto musí:

- (c) automaticky uznať túto základnú spôsobilosť orgánu AsBo na nezávislé posúdenie bezpečnej integrácie na úrovni štrukturálneho alebo funkčného subsystému, na ktorý sa vzťahuje jeho akreditácia/uznanie;
- (d) bez dodatočných požiadaviek akceptovať, že orgán AsBo má „právomoc posudzovať a interpretovať výsledky“ nezávislých hodnotiacich činností, ktoré v prípade potreby vykonávajú iné orgány AsBo¹⁷ týkajúce sa rizík, ktoré by mohli vzniknúť na vnútorných aj vonkajších rozhraniach štrukturálneho alebo funkčného subsystému.

V databáze ERADIS nie je pre túto kompetenciu na vyplnenie žiadne dodatočné alebo vyhradené pole.

3. Napríklad do nezávislého posúdenia bezpečnosti vozidlového subsystému CCS orgán AsBo automaticky zahŕňa aj posúdenie:
 - (a) bezpečnej integrácie všetkých vnútorných častí tvoriacich architektúru vozidlového subsystému CCS navrhovateľom;
 - (b) bezpečnej integrácie ľudských prevádzkovateľov zo strany navrhovateľa a ľudských činností na všetkých úrovniach rozvojového procesu. Posúdenie rizika navrhovateľa má byť spracované tak, aby zahŕňalo všetky potrebné „podmienky použitia súvisiace s bezpečnosťou“ vzťahnuté na bezpečnú prevádzku a bezpečnú údržbu palubného subsystému CCS;
 - (c) správnej identifikácie vplyvov integrácie vozidlového subsystému CCS do vozidla navrhovateľom. Navrhovateľ by mal skutočne posúdiť priame rozhrania subsystému „vozidlové zariadenie CCS“ so všetkými časťami vozidla, s ktorými je subsystém prepojený (napr. rozhranie s ovládačom brzdenia vlaku a rozvádzačom trakcie) a vzťahnúť na ne všetky potrebné „podmienky použitia súvisiace s bezpečnosťou“. Práca orgánu AsBo na hodnotení subsystému CCS sa tu skončí;
 - (d) Potrebných zmien vozidla, ktoré vyplývajú zo začlenenia vozidlového subsystému CCS (napr. presun

¹⁷ Uznanie tejto právomoci orgánu AsBo je nevyhnutné na preukázanie súladu AsBo s požiadavkou uvedenou v oddiele 6.3.1 bod 1 poslednej vete ILAC-P15:05/2020 – 1.

iných vozidlových komponentov, aby vozidlová anténa CCS spĺňala potrebnú bezpečnú vzdialenosť od prednej časti vlaku). Tieto zmeny sú však mimo rozsahu pôsobnosti posúdenia rizika subsystému CCS a nezávislého posúdenia subsystému CCS zo strany orgánu AsBo. Pri posudzovaní rizík železničných koľajových vozidiel sa musia zohľadniť „príslušné obmedzenia použitia súvisiace s bezpečnosťou“ a orgán AsBo posudzujúci subsystém Železničné koľajové vozidlá ich musí nezávisle posúdiť.

V.C. Systém Bezpečná integrácia alebo spôsobilosť v oblasti bezpečnej integrácie na úrovni železničného systému ako celku

[Bod 3 prílohy II k nariadeniu č. 402/2013]

1. Táto kompetencia súvisí so schopnosťou orgánu AsBo nezávisle vykonať posúdenie rizika navrhovateľa, pokiaľ ide o vplyvy zmeny **na úrovni železničného systému ako celku**. Súvisí s bodom 1 písm. a), b) a bodom 3 prílohy II k nariadeniu č. 402/2013.
2. Ide o dodatočnú a osobitnú právomoc uvedenú v bode 3 prílohy II k nariadeniu č. 402/2013. Ako sa uvádza nižšie, orgán AsBo potrebuje menej „technických znalostí a kompetencií pre železnice“ pre každý subsystém¹⁸, ale potrebuje širšie celkové železničné znalosti o rôznych zložkách železničného systému a jeho prostredí. Je to nevyhnutné na to, aby bolo možné posúdiť, či navrhovateľ správne identifikoval a správne riadil vplyvy a potenciálne riziká na nezmenené časti, ktoré by mohli vzniknúť v dôsledku zmeny akejkoľvek časti tvoriacej železničný systém.
3. Orgán AsBo musí mať najmä dôkladnú znalosť a pochopenie koncepcie „systémového prístupu a prístupu zhora nadol“, ktorá si vyžaduje riadnu organizáciu, vývojový proces a riadenie technických častí (celého) projektu, ako aj činností riadenia rizík s cieľom:
 - (a) spĺňať požiadavky uvedené v bode 3 prílohy II k nariadeniu č. 402/2013 a
 - (b) posúdiť, či riadenie rizík navrhovateľa účinne preukazuje, že zavedenie nového prvku alebo úprava existujúceho prvku do jeho fyzického, funkčného, environmentálneho, prevádzkového kontextu a kontextu údržby nemá nezamýšľané, nepriaznivé a neprijateľné účinky na bezpečnosť železničného systému, do ktorého sa začleňuje.

Orgán AsBo musí byť akreditovaný/uznaný osobitne pre túto kompetenciu. Táto kompetencia nie je automaticky súčasťou akreditácie/uznania jednotného železničného technického priestoru. Vysvetľujúca poznámka agentúry o bezpečnej integrácii poskytuje ďalšie usmernenia týkajúce sa bezpečnej integrácie. Vysvetľujú sa v ňom úlohy a zodpovednosti za bezpečnú integráciu navrhovateľa, ako aj orgánu AsBo.

Táto právomoc zodpovedá poľu „Systém bezpečnej integrácie“ v oddiele „5. Klasifikácia“ v databáze ERADIS.

Analogicky k časti V.B. bodu 2 má orgán AsBo akreditovaný/uznaný pre „Systém bezpečnej integrácie“ automaticky „**právomoc posudzovať a interpretovať výsledky**“ nezávislých hodnotiacich činností vykonávaných inými orgánmi AsBo¹⁷ v súvislosti s rizikami zdieľanými na rozhraniach medzi rôznymi štruktúrnymi a funkčnými subsystémami.

4. Orgán AsBo musí spĺňať všetky požiadavky vymedzené v tomto bode.
5. Klasifikácia v databáze ERADIS: **BEZPEČNÁ INTEGRÁCIA SYSTÉMU**
6. Osobitné kritériá/disciplína, ktoré sa majú splniť:
 - (a) *požiadavky už vymedzené v častiach II. a III. vyššie*

Pokiaľ ide o **základné špecifické kritériá spôsobilosti týkajúce sa „riadenia rizík a systémov riadenia kvality a bezpečnosti“** v bode 1 písm. a) a c) prílohy II k nariadeniu č. 402/2013:

¹⁸ Akreditácia/uznanie orgánu AsBo vo všetkých ostatných oblastiach nie je potrebná na preukázanie jeho spôsobilosti v oblasti bezpečnej integrácie na systémovej úrovni.

- (1) základné kompetencie súvisiace s posudzovaním a riadením rizika, ako sú vymedzené v časti II. a II.A. vyššie. To zahŕňa:
- (i) znalosti, spôsobilosť a chápanie disciplín hodnotenia rizika a riadenia rizika, ako sa vymedzuje v časti II.B. vyššie. To zahŕňa primerané znalosti, spôsobilosť, porozumenie a praktické skúsenosti buď s normami CENELEC 50126–1 a 50126–2, alebo s inými rovnocennými usmerneniami alebo normami;
 - (ii) znalosti, spôsobilosť a chápanie systémového inžinierstva, inžinierstva funkčnej bezpečnosti a ľudských a organizačných faktorov (HOF), ako sa vymedzuje v časti II.C.;
- (2) základné kompetencie týkajúce sa znalostí a chápania organizačných záležitostí, systémov riadenia a auditu systémov riadenia, ako sú vymedzené v časti III. vyššie;
- (b) pokiaľ ide o **osobitné technické kritériá uvedené** v bode 3 prílohy II k nariadeniu č. 402/2013:
- (1) celkové technické znalosti a pochopenie celkového fungovania železničného systému ako celku a vzájomného pôsobenia medzi jeho technickými, prevádzkovými a organizačnými zložkami;
 - (2) celkové znalosti a pochopenie rozhraní a interakcií medzi štrukturálnymi a funkčnými subsystémami vrátane interakcií s ľudskými prevádzkovateľmi;
 - (3) dôkladné znalosti a chápanie „systémového prístupu a prístupu zhora nadol“ k organizácii, rozvoju a riadeniu technických častí projektu a riadenia rizík;
 - (4) celkové znalosti a chápanie ľudských a organizačných faktorov v kontexte údržby, prevádzky a riadenia dopravy železníc;
 - (5) dôkladná znalosť [vysvetľujúcej poznámky agentúry o bezpečnej integrácii](#);
 - (6) akreditácia/uznanie vo všetkých ostatných oblastiach nie je potrebné na preukázanie tejto oblasti pôsobnosti.

4. ROZHODNUTIE

Rozhodnutie o spolupráci:	Akceptované
Plenárne zasadnutie č.:	12
Dátum rozhodnutia:	30. marec 2022

5. PRÍLOHA

Ďalšie podrobnosti o riešení:	
Nie sú potrebné žiadne ďalšie podrobnosti.	
Priložené dokumenty:	V prílohe nie sú k dispozícii žiadne dokumenty.