



Vzor postupov a metód hodnotenia rizík

Článok 1

Postupy a metódy hodnotenia rizík

- (1) Podľa nariadenia (ES) č. 402/2013 z 30. apríla 2013 o spoločnej bezpečnostnej metóde a posudzovania rizík, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 352/2009 v platnom znení sa postupne zavádzajú spoločné bezpečnostné metódy, ktorými sa zabezpečuje zachovanie vysokej úrovne bezpečnosti, a v prípade potreby a reálnej uskutočniteľnosti aj zlepšenie tejto úrovne.

Článok 2

Spresnenie a výklad pojmov

Riziko	znamená frekvenciu výskytu nehôd a incidentov, ktoré majú za následok ujmu (spôsobenú nebezpečenstvom) a stupeň závažnosti tejto ujmy
Analýza rizík	znamená systematické využívanie všetkých dostupných informácií na identifikáciu nebezpečenstva a na odhad rizika
Hodnotenie rizík	znamená postup založený na analýze rizík s cieľom určiť, či sa dosiahla prijateľná úroveň rizika
Posudzovanie rizík	znamená celkový proces obsahujúci analýzu rizík a hodnotenie rizík
Bezpečnosť	znamená neprítomnosť neprijateľného rizika, ujmy
Riadenie rizík	znamená systematické uplatňovanie politík, postupov a praxe riadenia na úlohy týkajúce sa analýzy, hodnotenia a kontroly rizík
Rozhrania	znamenajú všetky body vzájomného pôsobenia počas životného cyklu systému alebo subsystému vrátane prevádzky a údržby, v rámci ktorých budú spolupracovať jednotlivé subjekty železničného sektora s cieľom riadiť riziká
Subjekty	znamenajú všetky strany, ktoré sú priamo alebo prostredníctvom zmluvných mechanizmov zapojené do uplatňovania tohto nariadenia
Bezpečnostné požiadavky	znamenajú bezpečnostné charakteristiky (kvalitatívne alebo kvantitatívne) systému a jeho prevádzky (vrátane prevádzkových predpisov) a údržby potrebné na účely splnenia cieľov bezpečnosti, ktoré sú stanovené v právnych alebo vnútropodnikových predpisoch

Navrhovateľ	<ul style="list-style-type: none"> a) železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, ktorý zavádza opatrenia na kontrolu rizík v súlade s článkom 4 smernice 2004/49/ES; b) subjekt zodpovedný za údržbu, ktorý zavádza opatrenia v súlade s článkom 14a ods. 3 smernice 2004/49/ES, c) obstarávateľ alebo výrobca, ktorý vyzve notifikovaný orgán, aby uplatňoval postup overovania ES v súlade s článkom 18 ods. 1 smernice 2008/57/ES, alebo orgán určený v súlade s článkom 17 ods. 3 uvedenej smernice, d) žiadateľ o povolenie na uvedenie štrukturálnych subsystémov do prevádzky
Správa o posúdení bezpečnosti	znamená dokument obsahujúci závery posúdenia, ktoré vykonal orgán pre posudzovanie a ktorého predmetom bol daný systém
Nebezpečenstvo	znamená okolnosť, ktorá by mohla viesť k nehode
Orgán pre posudzovanie	znamená nezávislú a spôsobilú externú alebo internú osobu, organizáciu alebo subjekt uskutočňujúci vyšetrowanie s cieľom poskytnúť dôkazné posúdenie schopnosti systému splňať jeho bezpečnostné požiadavky
Kritériá akceptovania rizík	znamenajú referenčný rámec, v ktorom sa posudzuje prijateľnosť konkrétneho rizika. Tieto kritériá sa používajú s cieľom určiť, či je úroveň rizika natoľko nízka, aby nebolo potrebné prijímať žiadne okamžité opatrenie na jeho ďalšie zníženie
Záznam o nebezpečenstve	znamená dokument, v ktorom sú uvedené záznamy a odkazy na zistené nebezpečenstvá, s nimi súvisiace opatrenia, ich pôvod a odkaz na organizáciu, ktorá je zodpovedná na ich riadenie
Identifikácia nebezpečenstva	znamená proces zisťovania, spisovania a charakterizácie nebezpečenstiev
Zásada akceptovania rizika	znamená pravidlá používané s cieľom dospieť k záveru, či riziko týkajúce sa jedného alebo viacerých konkrétnych nebezpečenstiev je alebo nie je prijateľné
Kódex postupov	znamená písomný súbor pravidiel, ktoré sa pri správnom uplatňovaní môžu použiť na kontrolu jedného alebo viacerých konkrétnych nebezpečenstiev
Referenčný systém	znamená systém, pri používaní ktorého sa preukázala prijateľná úroveň bezpečnosti, a v porovnaní s ktorým možno prijateľnosť rizík vyplývajúcich z posudzovaného systému
Odhad rizika	znamená proces používaný na meranie úrovne analyzovaných rizík a pozostáva z týchto krokov: odhad frekvencie; analýza dôsledkov a ich začlenenie
Technický systém	znamená výrobok alebo súbor výrobkov vrátane projektovej, implementačnej a podpornej dokumentácie.

	Vývoj technického systému sa začína špecifikovaním jeho požiadaviek a končí sa jeho prijatím. Hoci sa berie do úvahy návrh relevantných rozhraní s ľudským správaním, obsluhujúci personál ani ich činnosti nie sú zahrnuté do technického systému. Proces údržby sa opisuje v príručkách údržby, sám však nie je súčasťou technického systému
Katastrofický dôsledok	znamená straty na životoch a/alebo početné závažné zranenia a/alebo veľké škody na životnom prostredí v dôsledku nehody
Akceptovanie bezpečnosti	znamená status, ktorý pridelil navrhovateľ zmene na základe správy o posúdení bezpečnosti, ktorú vydal orgán pre posudzovanie
Systém	znamená každú časť železničného systému, ktorá podlieha zmene, pričom táto zmena môže mať technickú, prevádzkovú alebo organizačnú povahu
Oznámený vnútroštátny predpis	znamená každý vnútroštátny predpis, ktorý členské štáty oznámia podľa smernice Rady 96/48/ES v platnom znení alebo smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/16/ES v platnom znení a smerníc 2004/49/ES a 2008/57/ES v platnom znení
Certifikačný orgán	znamená certifikačný orgán, ako sa vymedzuje v článku 3 nariadenia (EÚ) č. 445/2011
Orgán posudzovania zhody	znamená orgán posudzovania zhody, ako sa vymedzuje v článku 2 nariadenia (ES) č. 765/2008
Akreditácia	je akreditácia, ako sa vymedzuje v článku 2 nariadenia (ES) č. 765/2008
Národný akreditačný orgán	je národný akreditačný orgán, ako sa vymedzuje v článku 2 nariadenia (ES) č. 765/2008
Uznanie	znamená osvedčenie vydané národným orgánom iným než národným akreditačným orgánom o tom, že orgán pre posudzovanie spĺňa požiadavky stanovené v prílohe II nariadenia komisie (EÚ) č. 402/2013 v platnom znení týkajúce sa výkonu činnosti nezávislého posudzovania

Článok 3

Zásady a povinnosti v procese riadenia rizík

- (1) Postupy v procese riadenia rizík obsahujú činnosti:
 - Proces posudzovania rizík, v ktorom sú identifikované nebezpečenstvá, riziká súvisiace bezpečnostné opatrenia a z neho vyplývajúce požiadavky na bezpečnosť systému,
 - Súlad systému s identifikovanými požiadavkami,
 - Riadenie všetkých identifikovaných nebezpečenstiev a súvisiacich bezpečnostných opatrení.
- (2) V súvislosti s touto činnosťou musí železničný podnik vypracovať vlastný postup pri vyhľadávaní a hodnotení rizík pri prevádzkových činnostiach. Identifikácia

a hodnotenie rizík obsahuje praktické postupy pri tejto činnosti ako aj zabezpečenie systematického prístupu pri opakovaní posudzovania základných bezpečnostných rizík.

Článok 4 **Základné bezpečnostné riziká v prevádzke**

- Prístupové cesty
- Pohyb zamestnancov v koľajisku
- Železničné koľajové vozidlá
- Elektrické stroje a zariadenia
- Trakčné vedenie
- Mimoriadne udalosti
- Chovanie a činnosť zamestnanca v pracovnom procese
- Riziko napadnutia zamestnanca inou osobou/zvierat'om

Článok 5 **Postup pri hodnotení a vyhľadávaní rizík**

- (1) Vyhľadávanie a hodnotenie rizík v železničnej prevádzke sa vykonáva vo forme tabuľky, ktorá musí obsahovať:
 - výber a posudzovanie objektu,
 - zdroj rizík,
 - identifikácia nebezpečenstva,
 - hodnotenie rizík (vznik, následky a pravdepodobnosť),
 - závažnosť ohrozenia,
 - bezpečnostné opatrenia.
- (2) Identifikácia nebezpečenstiev vychádza z posudzovania vybraných objektov potrieb prevádzky, pričom sa dotýka vplyvu strojov a zariadení v objektoch priestorov kde prebieha prevádzková činnosť a týka sa ohrozenia zamestnancov.
- (3) Identifikácia nebezpečenstva sa týka týchto zásadných otázok:
 - Existujúci zdroj nebezpečenstva,
 - Koho môže poškodiť a akú činnosť to negatívne ovplyvní,
 - Akým spôsobom môže k poškodeniu prísť.
- (4) Odhad pravdepodobnosti, s ktorou treba počítať, že sa udalosť stane sa stanoví podľa bodového hodnotenia od 1 do 5, pričom nižšie číslo udáva nižšie riziko. Na posúdenie a vyhodnotenie rizík sa použije hodnotenie rizík v označení písmenami, kde značí:

P – pravdepodobnosť (náhodná, nepravdepodobná, pravdepodobná, veľmi pravdepodobná, trvalá)

N – možné následky (zranenie bez práceneschopnosti, úraz s práceneschopnosťou, vážny úraz s hospitalizáciou, ťažký úraz s trvalými následkami, smrteľný úraz),

R – riziko,

H – hodnotenie a názor hodnotiteľa (zanedbateľný vplyv na bezpečnosť a ohrozenie, malý vplyv na bezpečnosť a ohrozenie, väčší vplyv na ohrozenie a nebezpečenstvo, významný vplyv

na mieru ohrozenia a nebezpečenstva, viac vplyvov významných na závažnosť a následky ohrozenia).

Článok 6

Vyhodnotenie rizika v prevádzke

- (1) **Vyhodnotenie rizika v prevádzke $R = P \times N \times H$**
- (2) Bodové hodnotenie rizika je tým väčšie čím viac bodov pri hodnotení dostane, pričom body:

1 – 4	riziko možno prijať,
5 – 9	malé riziko,
10 – 49	riziko treba znížiť prijatými opatreniami,
50 – 100	vysoké riziko, vykonať okamžite bezpečnostné opatrenia,
100 <	veľmi vysoké riziko, činnosť treba zastaviť resp. prehodnotiť.
- (3) Vyššie bodové ohodnotenie, súčet bodov vyjadruje urgentnosť riešenia situácie, pre zníženie rizika a zvýšenie bezpečnosti.

Článok 7

Riešenie posudzovania rizík

- (1) Železničným podnikom spracovaná dokumentácia hodnotenia rizikových faktorov a ohrozenia bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci slúži ako dôležitý doklad pri spracovaní pracovných postupov a vnútorných predpisov.
- (2) Je veľmi dôležité sledovanie zmien príslušných predpisov, vyhlášok ako aj zmien pracovných podmienok, prostredia a pracovných prostriedkov. Nutnosť vykonávania pravidelných a mimoriadnych kontrol pracovísk so stanoveným zámerom na odhaľovanie potencionálnych zdrojov rizík vykoná železničný podnik podľa spracovaného plánu kontrol.

Článok 8

Opatrenia k odstráneniu a zníženiu rizík

- (1) Stanovenie postupov k odstráneniu a zníženiu rizík:
 - Minimalizácia zdroja rizika,
 - Odstránenie zdroja rizika,
 - Čiastočné krytie zdroja rizika,
 - Zníženie pravdepodobnosti pôsobenia zdroja rizika,
 - Zamedzenie prístupu zamestnanca k oblasti nebezpečného priestoru alebo zdroja úrazu,
 - Zvýraznenie zdroja rizika (bezpečnostné oznámenie),
 - Orientácia preventívnych opatrení na zníženie rizík,
 - Zabezpečenie ochrany zamestnancov pred zdrojmi rizika,
 - Prispôsobenie práce zamestnancov k ich fyzickým možnostiam,
 - Výber, výchova a výcvik zamestnancov,
 - Overovanie znalostí počas výcviku a školenia zamestnanca,
 - Zdokonaľovanie starostlivosti o bezpečnosť práce,
 - Zodpovedná príprava preventívnej údržby strojov a zariadení,

- Zabezpečiť zníženie rizík na najnižšiu možnú úroveň,
- Kombinácia všetkých typov opatrení.

Článok 9

Kvalitatívne a kvantitatívne ciele

- (1) Každý železničný podnik pri prevádzkovaní dopravy na tratiach ŽSR si je vedomý potrebou zabezpečenia minimalizácie mimoriadnych udalostí a ohrozenia bezpečnosti železničnej dopravy ako aj spracovania príslušných bezpečnostných rizík.
- (2) Schválený súbor bezpečnostných ukazovateľov slúži na hodnotenie kvalitatívnych a kvantitatívnych cieľov železničného podniku. Základom súboru je úsilie o znižovanie počtu mimoriadnych udalostí. Systém preventívneho školenia ako aj metodika vypracovávania poučných listov bude slúžiť ku konkrétnym prevádzkovým udalostiam.
- (3) Železničný podnik pre svojich zamestnancov zabezpečí náležitú pozornosť o správnu a zodpovednú údržbu ŽKV, a tým prispeje k lepšej profesijnej pripravenosti svojich zamestnancov. Zabezpečením týchto opatrení možno prispieť k eliminovaniu nedostatkov pri prevádzkovaní dopravy.

Článok 10

Bezpečnostné ciele a ukazovatele

Ukazovateľ	Cieľ
Mimoriadne udalosti	Zvýšením preventívnych kontrol predísť k zníženiu nehodovosti
Vykoľajenie dráhových vozidiel	Eliminovanie chýb prevádzkových zamestnancov v dopravnom procese
Zrážky dráhových vozidiel	Pravidelné školenie zamestnancov a rozbor príčin nehôd iných železničných podnikov
Stretnutia ŽKV na priecestiach	Upozorňovanie na jednotlivé kritické miesta na tratiach manažéra infraštruktúry
Poruchy dráhových vozidiel	Udržiavanie prevádzkyschopnosti ŽKV prostredníctvom technických kontrol a zabezpečovanie pravidelnej údržby
Požiare dráhových vozidiel	Dôsledná kontrola a údržba technického stavu prevádzkovaných dráhových vozidiel v spolupráci s opravcami, prevádzkovanie nadštandardnej požiarnej signalizácie (EPS)
Ťažké a smrteľné úrazy	Vykonávanie školení a dodržiavania BOZP a používania OOPP + kontroly

Lomy náprav a kolies

Zabezpečenie kvality údržby a opráv
certifikovaným opravcom + pravidelné
kontroly

Mimoriadne udalosti – nahlasovanie

Zapracovanie do SRB a ďalších interných
predpisov, školenie zamestnancov
a vykonávaná kontrola

Článok 11

Zabezpečenie prieniku informácií - organizačná štruktúra

- (1) Manažér infraštruktúry v zmluve o prístupe na dopravnú cestu stanoví všetky postupy a kroky, ktoré sú potrebné na spoľahlivú a rýchlu výmenu informácií o činnosti zamestnancov železničného podniku pri prevádzkovaní dopravy na dráhe.
- (2) Pri realizovaní dopravy musí železničný podnik zabezpečiť všetky postupy a činnosti uvedené v prístupovej zmluve manažéra infraštruktúry a príslušného železničného podniku.
- (3) Rádiofikácia železničnej prevádzky, používanie mobilných telefónov pri styku dispečera so zamestnancami vo vlaku je základom dobrej a včasnej informovanosti a úspešnej spolupráce železničného podniku a manažéra infraštruktúry pri riešení situácií v železničnej doprave.
- (4) Záznamy o chode vlaku, čísla a typy použitých dopravných prostriedkov a práci rušňovodičov sú nevyhnutným základom pre dokladovanie činnosti železničného podniku ako aj v prípade vzniku mimoriadnej situácie.
- (5) Dôležité telefonické spojenia s Generálnym riaditeľstvom Železníc Slovenskej republiky a nižšími zložkami riadenia:
 - Kontrolní dispečeri Oblastných riaditeľstiev ŽSR Trnava, Žilina, Zvolen a Košice (uviesť platné telefónne čísla),
 - Úrad Civilnej obrany Ministerstva vnútra Slovenskej republiky a operačných stredísk civilnej obrany v jednotlivých krajoch (uviesť platné telefónne čísla).
- (6) Železničný podnik musí mať vymenovaných zodpovedných zamestnancov, ktorých ihneď informuje službu konajúci dispečer o mimoriadnostiach. Tento zamestnanec zabezpečuje prienik informácií smerom od zamestnancov k vedeniu resp. aj naopak.
- (7) Dôležité je aj využívanie e-mailovej pošty na okamžité informovanie o stave prevádzkovania dopravy. Informácie od manažéra infraštruktúry o stave tratí, výlukách a mimoriadnostiach, ktoré sú zasielané zo ŽSR, pričom je aj možnosť ich priebežnej archivácie.

Článok 12

Interné audity – realizácia a zabezpečenie

- (1) Každý systém riadenia si vyžaduje dôslednú a pravidelnú kontrolu formou vykonania auditu. Interný audit no najmä jeho závery slúžia hlavne na zdokonalenie účinnosti celého systému riadenia.
- (2) Definícia vnútorného auditu vypovedá o systematickom a nezávislom skúmaní výsledkov činnosti manažmentu spoločnosti železničného podniku s prihliadnutím k plánovaným zámerom.
- (3) Predpokladaným základom je ročný plán auditov spracovaný na celý kalendárny rok. Plán je dobré rozdeliť na jednotlivé oblasti systému.
- (4) Program auditu musí obsahovať:
 - Dátum, čas a cieľ previerky,
 - Zameranie a rozsah,
 - Útvar a funkcie preverovaných zamestnancov,
 - Zoznam preverovaných dokumentov,
 - Rozdeľovník záznamov z vykonaného auditu.
- (5) Postup pri audite:
 - Informovanie zamestnancov o termíne a rozsahu auditu,
 - Odovzdanie programu auditu,
 - Sústredenie potrebných podkladov a dokumentov,
 - Príprava súboru formulárov a otázok na vyplnenie.
- (6) Priebeh a vykonanie auditu:
 - Vysvetlenie a rozhovor s otázkami k problematike,
 - Porovnanie činnosti a podpisov v dokumentácii,
 - Kontrola záznamov, týkajúcich sa preverovaných činností,
 - Kontrola priebehu činností,
 - Kontrola plnenia predchádzajúcich opatrení z prv vykonaného auditu.
- (7) Posúdenie výsledkov auditu:
 - Prerokovanie výsledkov so zainteresovanými zamestnancami,
 - Konštatácia výsledkov a zistení,
 - Upozornenie na možné riziká vyplývajúce zo zistení,
 - Zhodnotenie a návrh opatrení na odstránenie nedostatkov.
- (8) Vedúci skupiny vykonávajúcej audit spíše Záznam o vykonanom internom audite, ktorý podpíšu všetci zainteresovaní zamestnanci. V závere záznamu sú uvedené návrhy opatrení na odstránenie zistených nedostatkov.
- (9) Záznamy z vykonaných interných auditov sú dôležitým podkladom pre spracovanie bezpečnostnej správy, ktorú železničný podnik predkladá každoročne do 31. mája úradu.