

Od požadavků k funkčnímu SMS

**hodnocení vspělosti systému a zkušenosti
z letectví**

Krzysztof Zubilewicz | Natalja Guskova
30. 9. 2026 | Praha

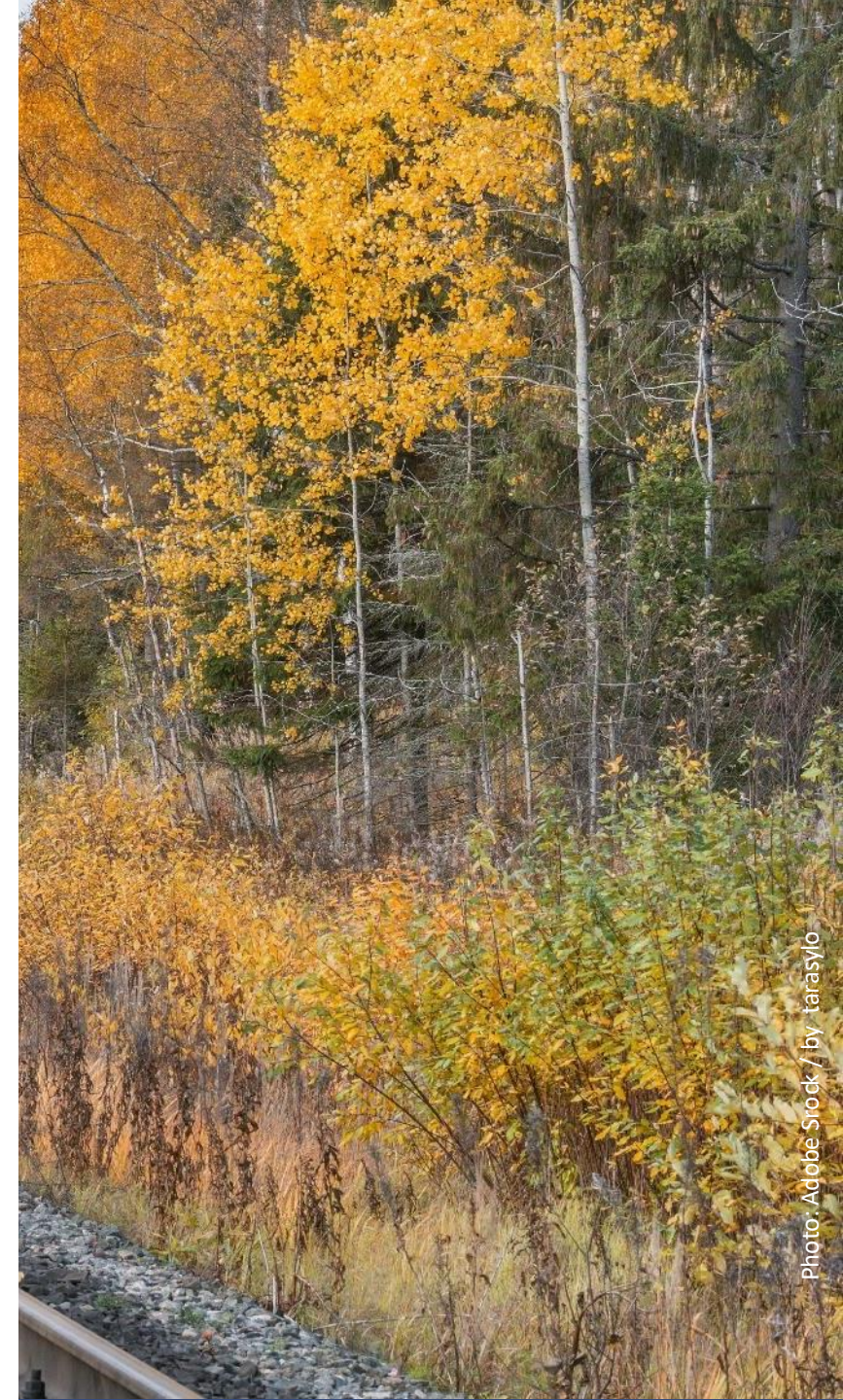


**EUROPEAN
UNION
AGENCY
FOR RAILWAYS**

Od požadavků k funkčnímu SMS

Agenda prezentace

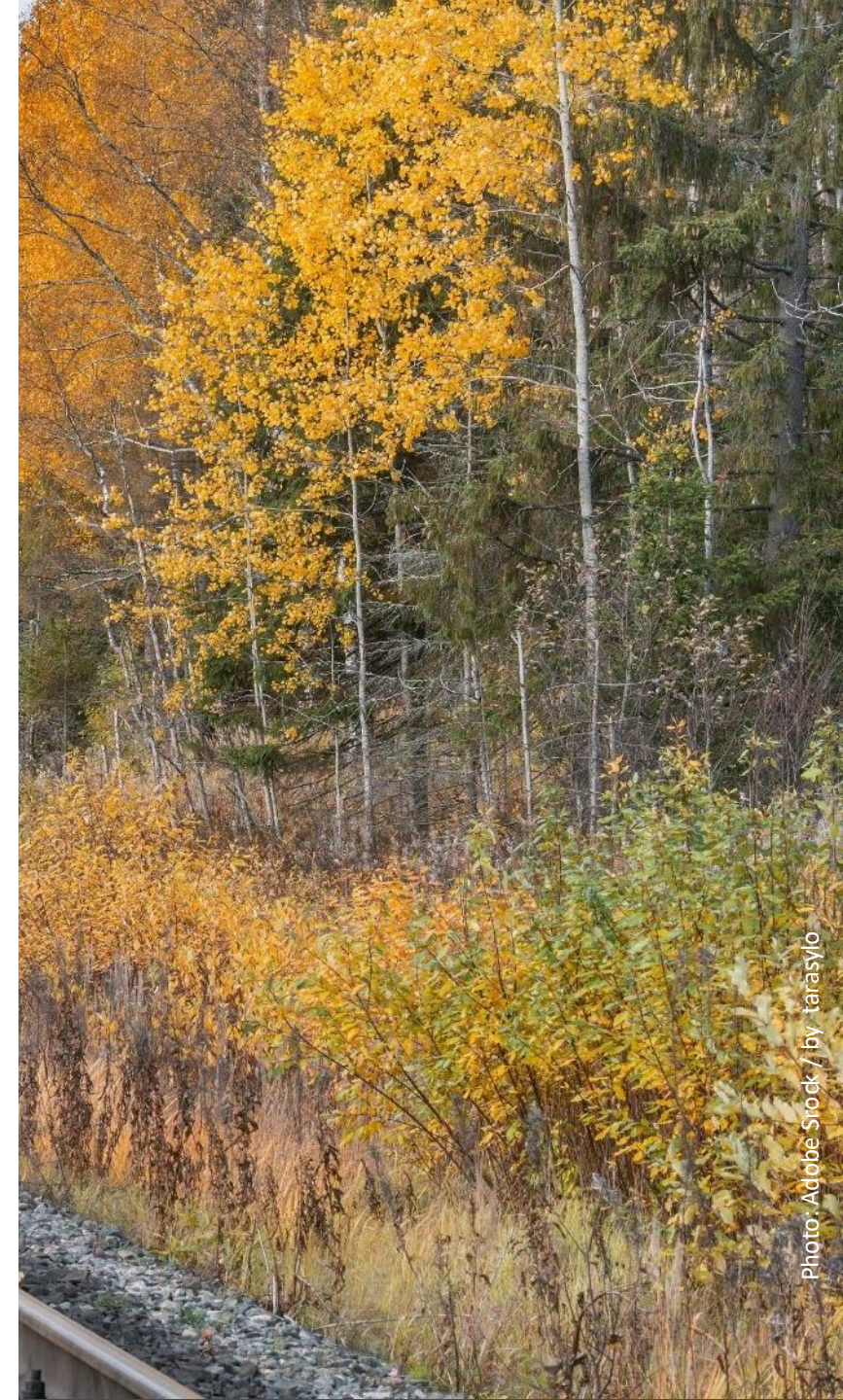
- **Management Maturity Model – úvod**
- **Využití modelu regulačními orgány**
- **Využití modelu provozními společnostmi**
- **Vývoj rámce SMS**



Od požadavků k funkčnímu SMS

Agenda prezentace

- **Management Maturity Model – úvod**
- **Využití modelu regulačními orgány**
- **Využití modelu provozními společnostmi**
- **Vývoj rámce SMS**



- **Model vyspělosti řízení** je polokvantitativní nástroj, který slouží k posouzení, jak dobře si železniční podnik nebo manažer infrastruktury vede v **jednotlivých oblastech systému řízení bezpečnosti (SMS)**
- Jeho cílem je **pomocí jednoduchých úrovní kategorizovat výkonnost nebo schopnosti SMS** na základě shromážděných důkazů, aby bylo možné provést **přiměřeně přesné posouzení výkonnosti celého systému** nebo **jeho části** v rámci organizace
- Lze jej použít k **odhalení případných slabých míst v SMS** železničního podniku nebo manažera infrastruktury a poskytuje jim **příležitost tyto nedostatky odstranit**

**Směrnice (EU)
2016/798
(směrnice o
bezpečnosti
železnic)**

čl. 17

1. Vnitrostátní bezpečnostní orgány **dohlízejí** na to, aby železniční podniky a provozovatelé infrastruktury **soustavně plnili svou právní povinnost používat systém zajišťování bezpečnosti** podle článku 9. (...) Činnosti dohledu zahrnují zejména kontrolu toho, zda železniční podniky a provozovatelé infrastruktury **uplatňují**:
- (a) **systémy zajišťování bezpečnosti**, ke sledování jejich účinnosti;
 - (b) **jednotlivé nebo částečné prvky systému zajišťování bezpečnosti** včetně provozních činností, zajišťování údržby a materiálu a využívání subdodavatelů, ke sledování jejich účinnosti, a
 - (c) **příslušné CSM*** uvedené v článku 6.

* **CSM** – Common Safety Methods – společné bezpečnostní metody

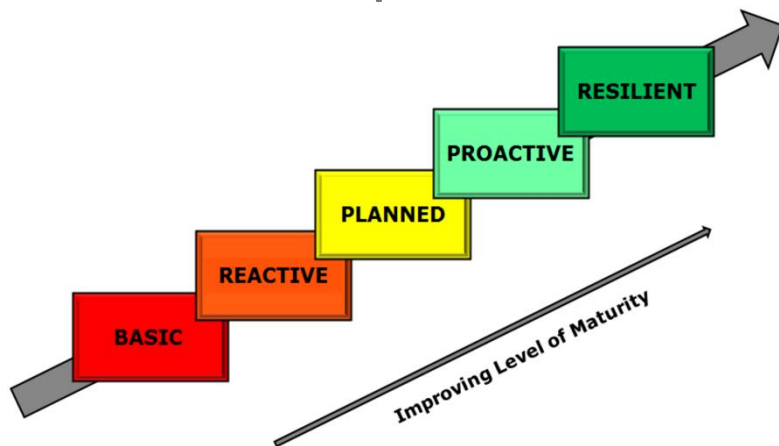
**Nařízení (EU)
2018/761
(CSM pro
dohled)**

čl. 5 odst. 2

2. (...) vnitrostátní bezpečnostní orgán určí informace, které jsou relevantní pro posouzení toho, zda je **system zajišťování bezpečnosti železničního podniku nebo provozovatele infrastruktury účinný**, a zaměří se na ně, přičemž **tyto informace zahrnují alespoň:**

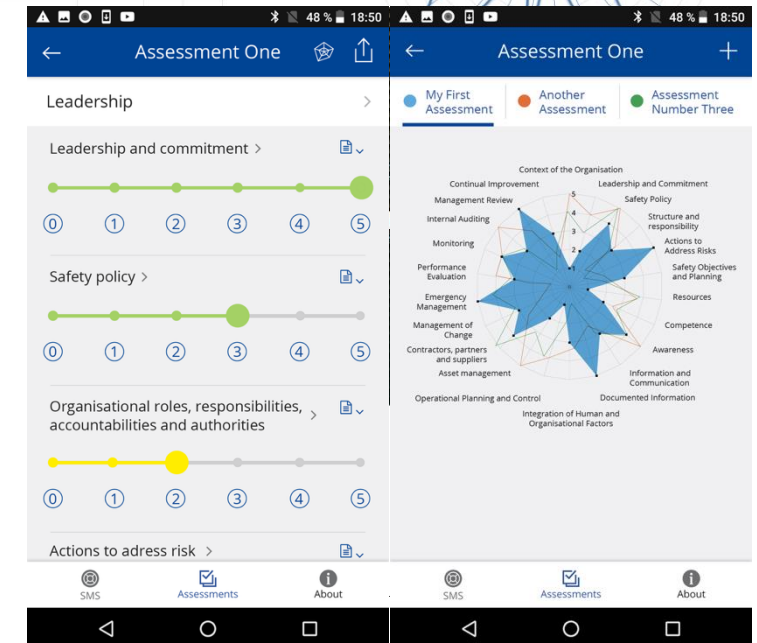
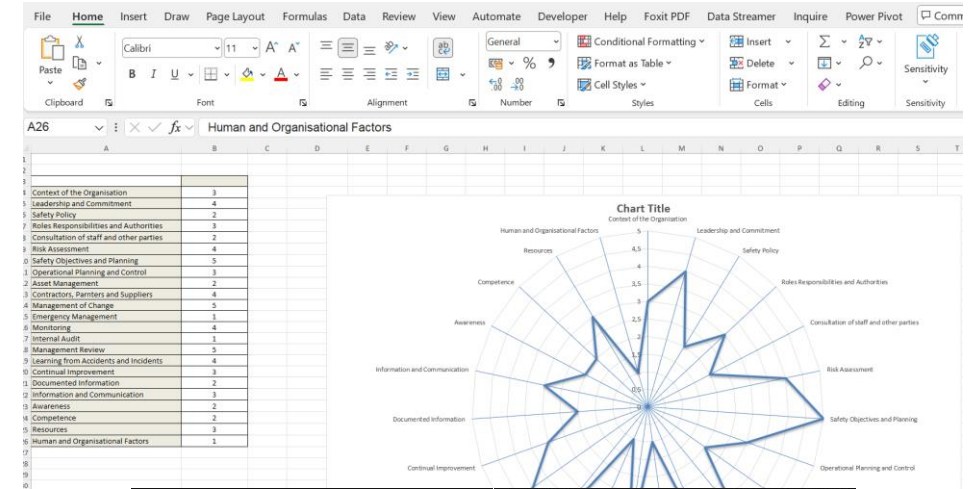
(...) (c) **přehled o stavu bezpečnosti železničního podniku nebo provozovatele infrastruktury vykonávajícího svou činnost na území jeho členského státu;**

- Agentura vypracovala **model vyspělosti řízení (MMM)**, který má pomoci **vnitrostátním bezpečnostním orgánům** při **posuzování systémů řízení bezpečnosti (SMS)** železničních podniků a manažerů infrastruktury v rámci jejich dohledu.
- Tento model **vychází z podobných nástrojů** používaných některými vnitrostátními bezpečnostními orgány.



Agentura tento model představila jako pokyn.

- Vnitrostátní bezpečnostní orgány se mohou svobodně rozhodnout, zda jej budou používat, či nikoli.
- Každý železniční podnik nebo manažer infrastruktury může tento **model rovněž svobodně používat samostatně**.
- Pokyn je **volně dostupný** a lze jej stáhnout z webových stránek Agentury.
- Kromě pokynů je k dispozici také **speciální aplikace** a **soubor v programu Excel**, které usnadňují hodnocení a vypracování zpráv.

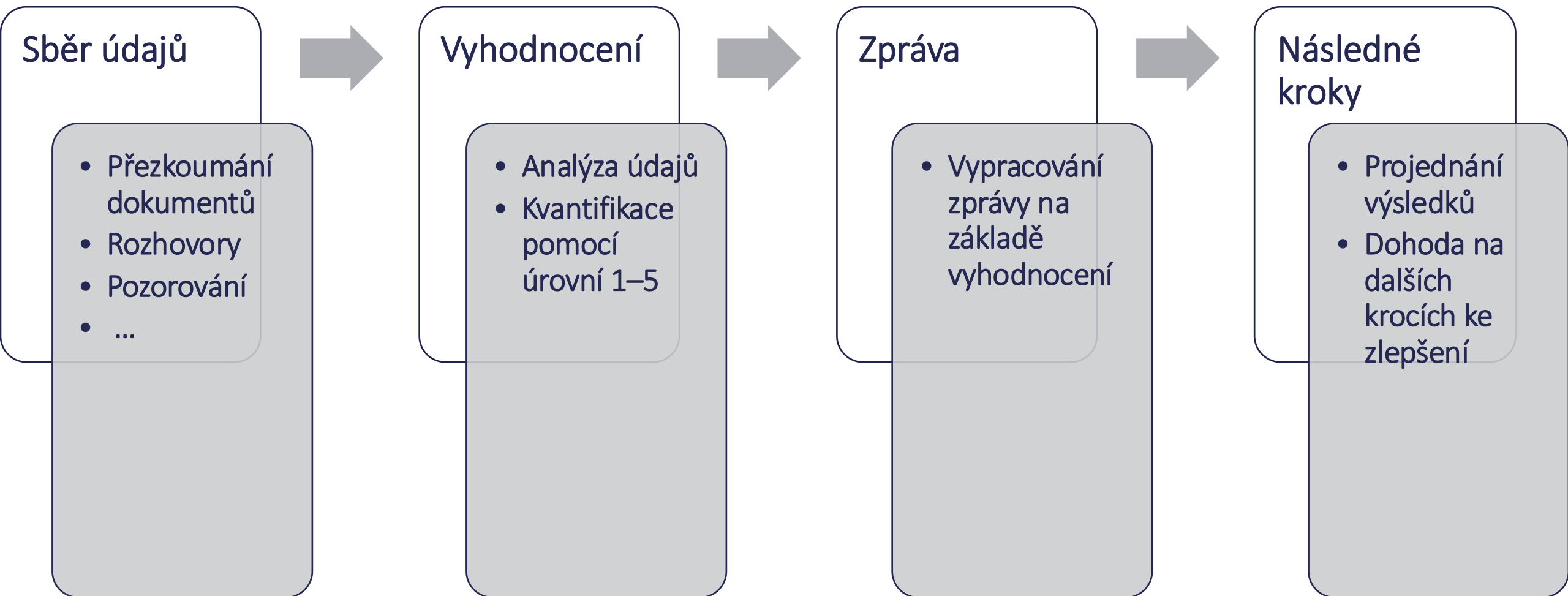


M³ – úvod

Základní principy

- Vychází z **důkazů** shromážděných hodnotiteli, kteří:
 - provedli **rozhovory**;
 - analyzovali příslušné **dokumenty** a;
 - uskutečnili případné nezbytné **návštěvy** na místě.
- Poskytuje **záběr v čase** („momentální snímek“).
- Umožňuje **kvantifikovat** „odborný posudek“.
- **Pětistupňová škála**: L1 Nedostatečnost, L2 Zvládání, L3 Důslednost, L4 Předvídavost, L5 Excellence
- Výstupy ve **dvou formách**:
 - Paprskový graf
 - Systém semaforu





Úroveň 1

Nedostatečnost

- Opatření v oblasti řízení bezpečnosti sice existují, nejsou však uplatňována důsledně a nesplňují minimální zákonné požadavky.
- Rizika mohou být sice řízena na individuální úrovni, celkový SMS je však slabý, roztržitý a vyžaduje zásah ze strany regulačních orgánů.

Úroveň 2

Zvládání (*minimální právní shoda*)

- Organizace splňuje minimální zákonné požadavky, avšak řízení bezpečnosti chybí integrace, koordinace a přizpůsobivost.
- Řízení rizik závisí do značné míry na individuálním úsilí, což vede k reaktivnímu přístupu zaměřenému na řešení problémů než na jejich prevenci.

Úroveň 3

Důslednost

- Systém SMS zajišťuje systematický a jednotný přístup k řízení rizik, přičemž všechny klíčové prvky fungují efektivně.
- Bezpečnost je řízena proaktivně prostřednictvím zavedených procesů a do organizace se začíná začleňovat princip neustálého zlepšování.

Úroveň 4

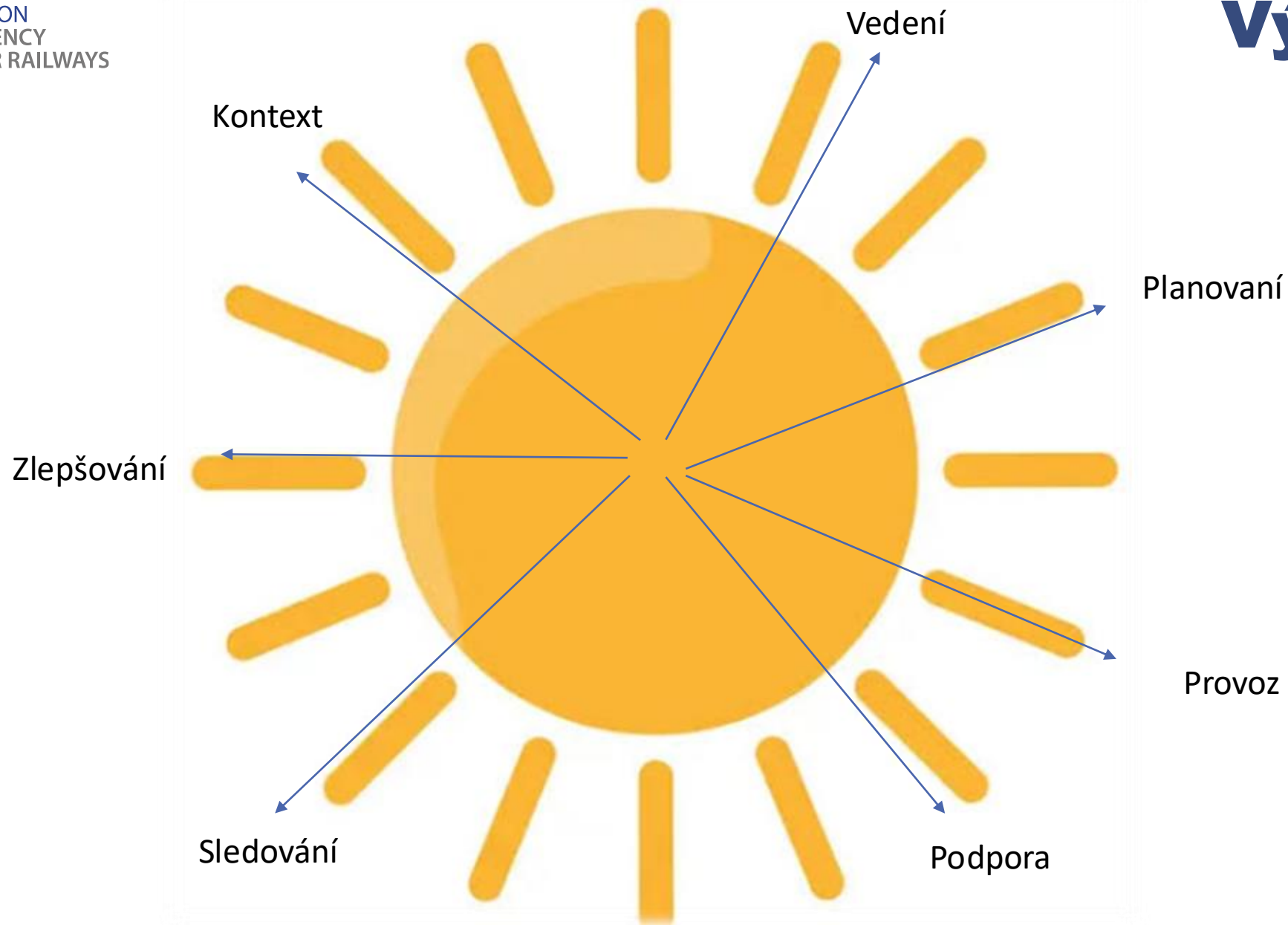
Předvídavost

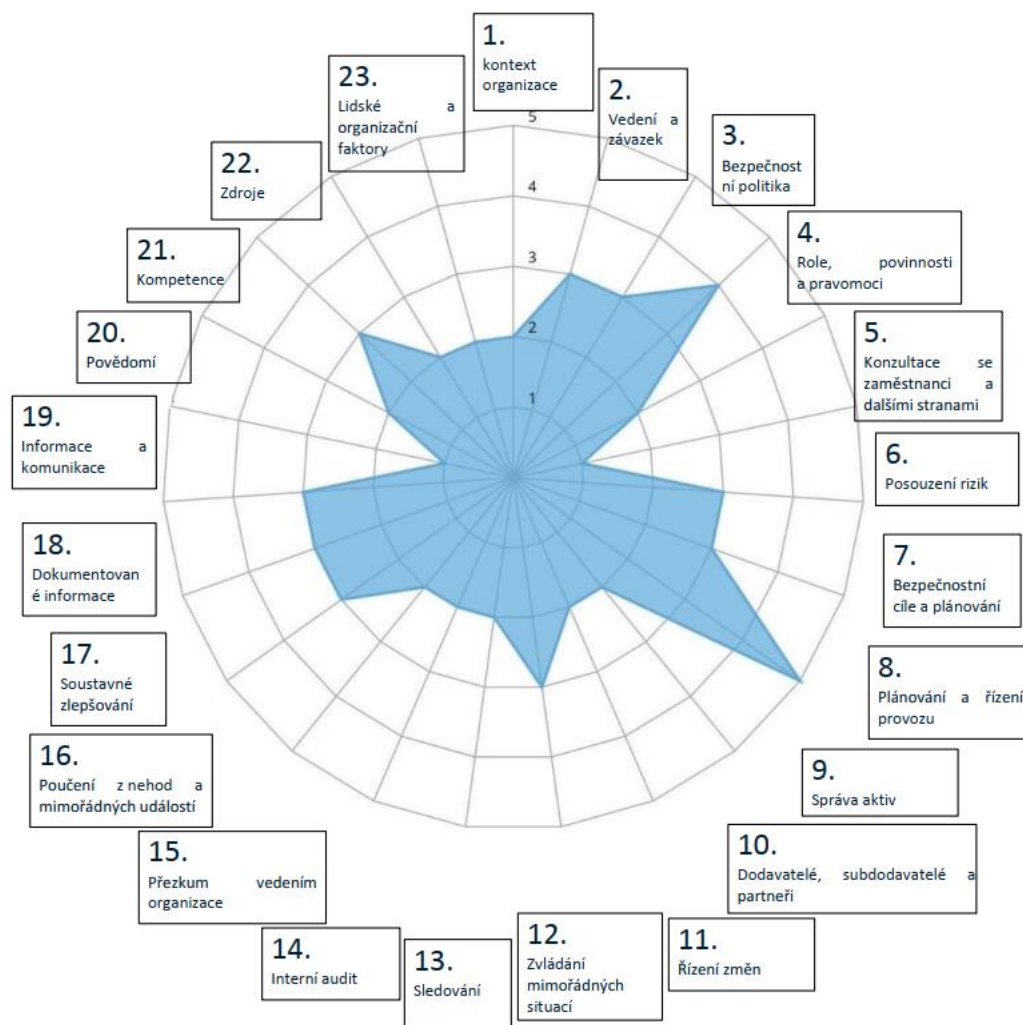
- Organizace aktivně identifikuje vznikající rizika a přijímá preventivní opatření ještě předtím, než k problémům dojde.
- Řízení bezpečnosti je založeno na rizicích, je orientováno na budoucnost a opírá se o silné vedení a procesy učení.

Úroveň 5

Excellence

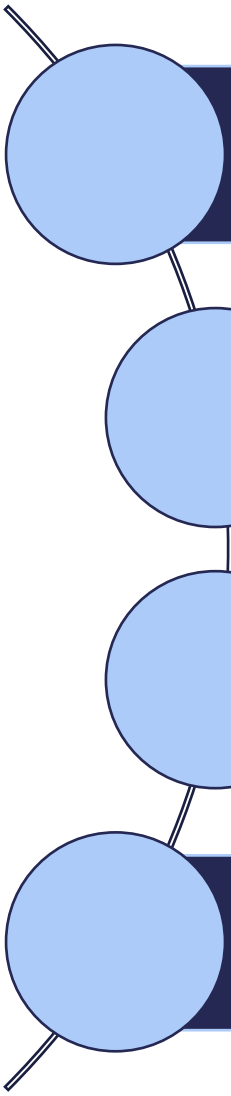
- Řízení bezpečnosti je plně integrováno do organizace a je považováno za strategickou konkurenční výhodu.
- Organizace neustále zavádí inovace, sdílí osvědčené postupy a slouží jako měřítko excellence v oblasti bezpečnosti a řízení rizik.





Prvky cyklu PDCA z SMS	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3	Úroveň 4	Úroveň 5
Kontext organizace					
Vedení					
Vedení a závazek					
Bezpečnostní politika					
Role, povinnosti a pravomoci					
Konzultace se zaměstnanci a dalšími stranami					
Plánování					
Posouzení rizik					
Bezpečnostní cíle a plánování					
Podpora					
Zdroje					
Povědomí					
Informace a komunikace					
Dokumentované informace					
Integrace lidských a organizačních faktorů					
Provoz					
Plánování a řízení provozu					
Správa aktiv					
Dodavatelé, subdodavatelé a partneři					
Řízení změn					
Zvládání mimořádných situací					
Hodnocení výkonnosti					
Sledování					
Interní audit					
Přezkum vedením organizace					
Zlepšování					

- Lidé musí být **řádně proškoleni** a musí se s tímto nástrojem cítit pohodlně,
- Snadno se může stát, že se **diskuse zaměří spíše na úroveň**, na které je podnik hodnocen, než na primární cíl, jímž je pochopit, **proč byla tato úroveň zvolena** a jak ji **zlepšit**,
- Může to být **náročné na zdroje**, pokud se pokusíte provést celý proces SMS najednou.
- Rozhodnutí o tom, jaké hodnocení udělit, může být obtížné, protože **důkazy mohou směřovat několika směry**,
- Je důležité, aby **společnost pochopila účel tohoto procesu**; bez toho může docházet ke konfliktům,
- Výsledky se mohou v **průběhu času měnit**, což je sice pozitivním ukazatelem, ale zároveň může ztěžovat interpretaci aktuální situace.



Číselná úroveň je méně důležitá než to, **co úsudek říká** o tom, jak dobře SMS funguje.

Tento model umožňuje ověřit, zda **SMS skutečně funguje**, a to nejen na papíře.

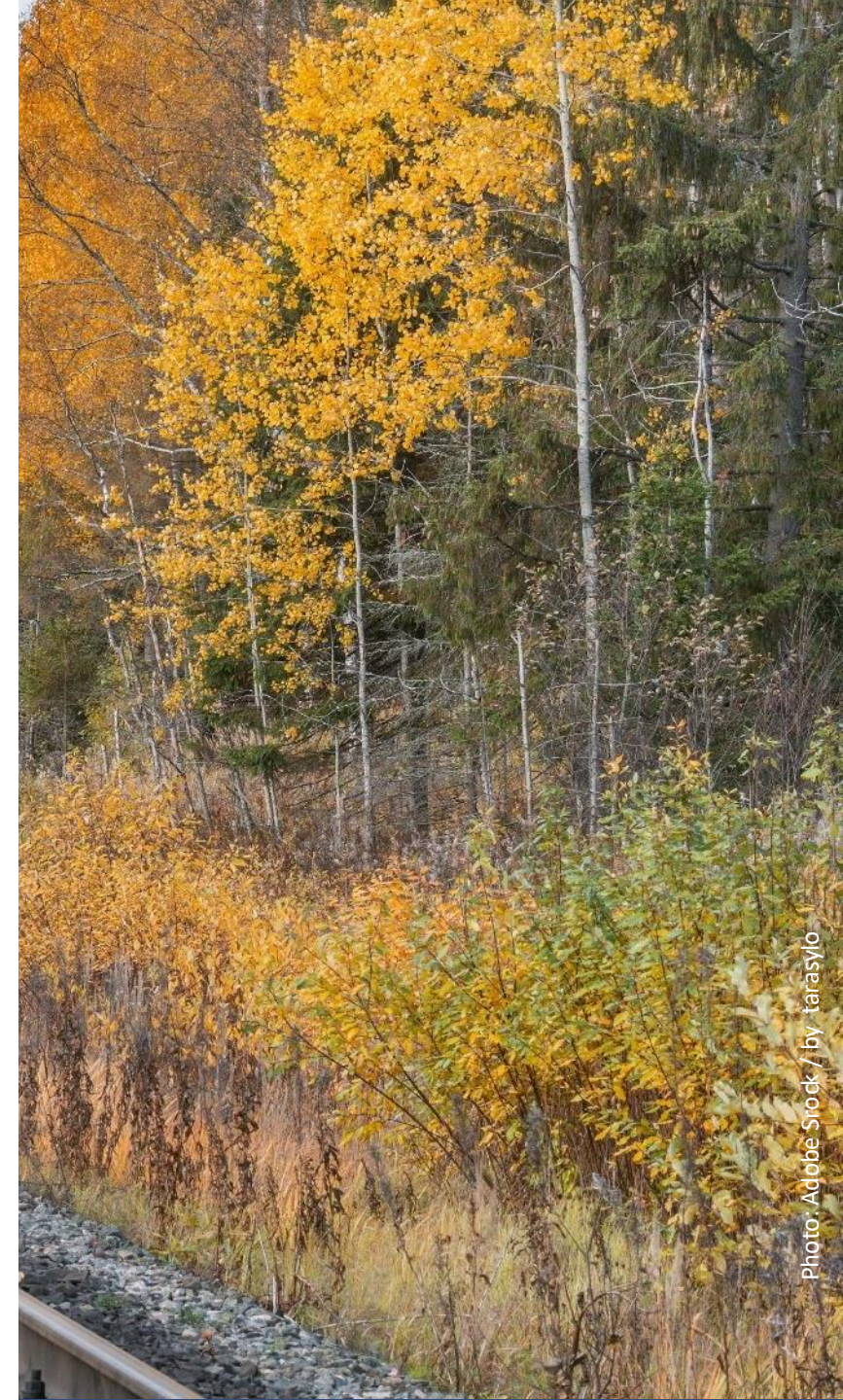
Tento model poskytuje přehled o **výkonnosti jednotlivých prvků SMS** a o možnostech **zlepšení v oblastech**, kde jsou výsledky méně uspokojivé.

Tento model (a výsledek hodnocení) lze využít jako **rámec pro výměnu informací mezi různými organizacemi** (např. regulačními orgány a provozními společnostmi).

Od požadavků k funkčnímu SMS

Agenda prezentace

- **Management Maturity Model – úvod**
- **Využití modelu regulačními orgány**
- **Využití modelu provozními společnostmi**
- **Vývoj rámce SMS**



M³ – Využití modelu regulačními orgány

Způsoby využití ze strany NSA

- **Hodnocení systémů řízení bezpečnosti (SMS)** železničních podniků a managerů infrastruktury v rámci jejich dohledu;
- Vypracování **strategie a plánu/ů dohledu**;
- **Sdílení informací**:
 - **mezi národními bezpečnostními orgány**, v případě **společného nebo koordinovaného dohledu**, pokud jde o účinnost systému řízení bezpečnosti v rámci jejich příslušného členského státu;
 - **s Agenturou** po obdržení žádosti o prodloužení nebo aktualizaci, pokud je Agentura odpovědná za vydání jednotného bezpečnostního osvědčení
- Výsledek modelu může být **důležitou součástí dozorové zprávy**, kterou má NSA předložit svému hodnotícímu týmu (ERA), aby pomohla vytvořit si názor na to, **jak vyspělý je SMS dané společnosti v rámci hodnocení SSC**.

M³ – Využití modelu regulačními orgány

Dozor nad provozními společnostmi

- **Pomoc při posuzování** celkové účinnosti SMS
- **Lepší návaznost** mezi důkazy a prvky SMS
- Společný rámec pro hodnocení umožňuje **pohled na SMS v širším kontextu:**
 - ve srovnání s jinými společnostmi a celkovým vývojem v daném odvětví
 - **vývoj v čase**, včetně schopnosti zlepšování a účinnosti zavedených opatření ke zlepšení (např. akčních plánů)
- **Společný jazyk** pro projednávání výsledků dohledu se společnostmi
- V současné době existuje několik **národních bezpečnostních orgánů, které tento model využívají** při své dozorové činnosti (DE, NO, BE, PL, EE, FI).

M³ – Využití modelu regulačními orgány

Dozor nad provozními společnostmi

Dozor orientovaný na dodržování předpisů

Přezkoumává soulad s jednotlivými částmi SMS s ohledem na jednotlivé požadavky

Založeno na důkazech, avšak kontext je omezený

Podléhá případnosti (ať už v pozitivním, nebo negativním smyslu)

Sledování plnění opatření je omezené

Dozor podporovaný modelem

Poskytuje lepší přehled o splnění všech požadavků

Důkazy použité v širším kontextu

Výsledek je méně náhodný díky využití různých druhů důkazů a zohlednění úrovně modelu

Sledování se nezaměřuje na jednotlivé nedostatky, ale na zlepšení celkové výkonnosti SMS

M³ – Využití modelu regulačními orgány

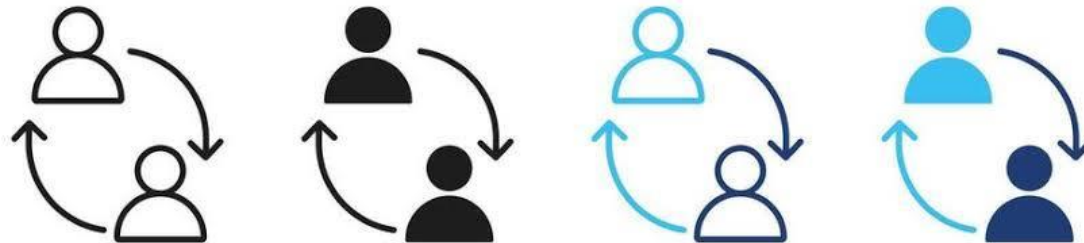
Strategie a plán dozoru

- Výsledky modelu lze využít jako **podklad pro strategii a plány dozoru**
- NSA si může na základě výsledků hodnocení stanovit **priority pro dohled**
 - Společnosti s nižším ohodnocením mohou **být podrobeny dohledu častěji**, zatímco společnosti s vyšší vyspělostí **méně často**
 - Pokud **určité téma nebo požadavek** získá u mnoha společností nízké hodnocení, mělo by se **stát prioritou pro dohledové činnosti**
- NSA může model použít jako **jeden z podkladů**, přičemž má možnost zaměřit se na jiná témata, pokud to odůvodňuje analýza rizik

M³ – Využití modelu regulačními orgány

Sdílení informací

- Výsledky modelového hodnocení umožňují **snadno sdílet informace o výkonnosti společnosti** a jejím systému řízení bezpečnosti (SMS)
- Mezi ně patří:
 - sdílení **informací z dozoru** s dohlíženou společností
 - sdílení **informací mezi národními bezpečnostními orgány** v případě společného/koordinovaného dozoru
 - sdílení **zpětné vazby z dozoru** s orgánem pro certifikaci bezpečnosti (např. s Agenturou)



Přínosy

Společný rámec pro hodnocení kvality SMS

Důraz na bezpečnostní **výsledky** a **efektivitu** řízení bezpečnosti

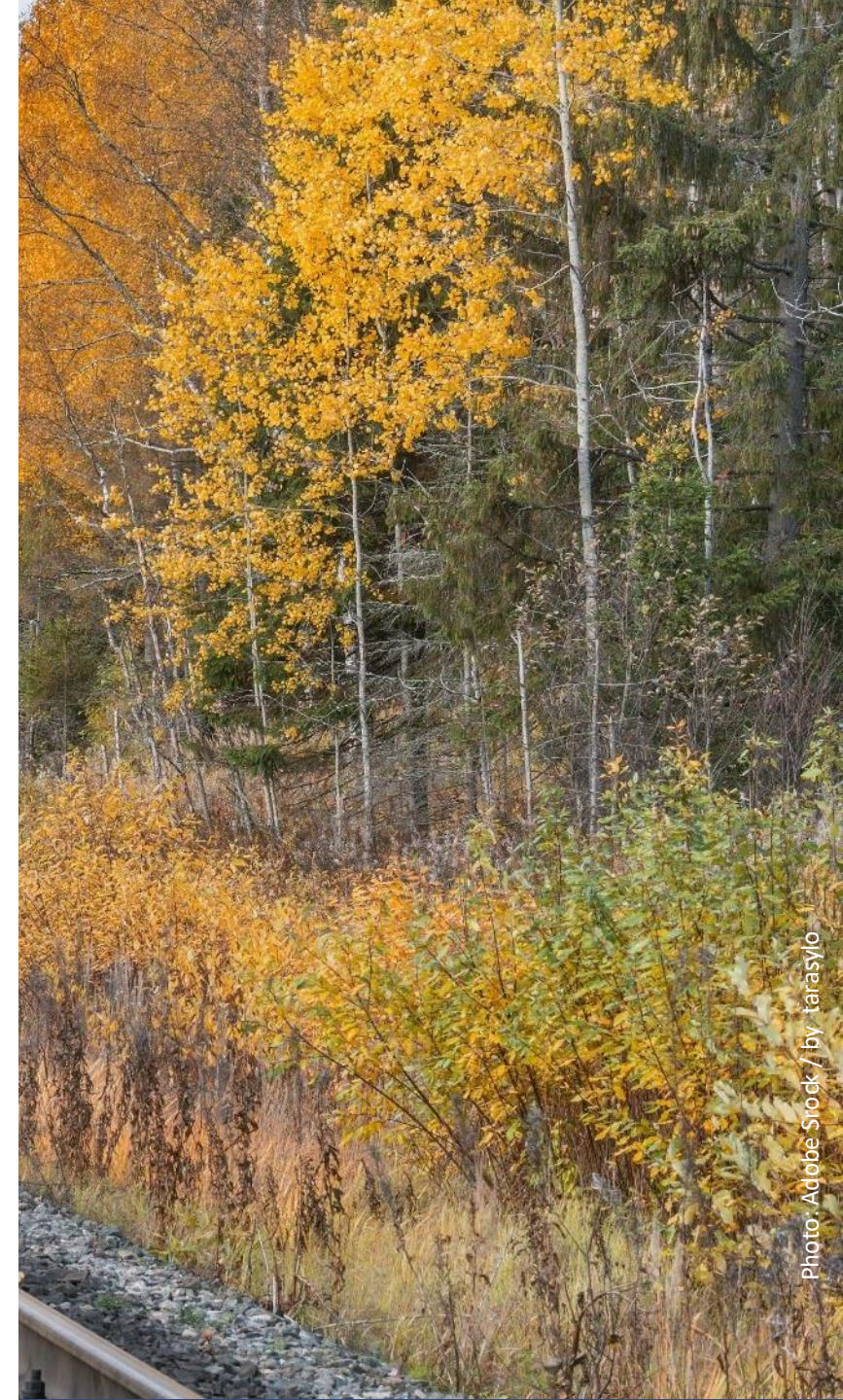
Nezávislý na kontextu

Postupem času si lze vytvořit **přehled o tom, kde se v železničním sektoru vyskytují problémy**, a to porovnáním výsledků všech společností v zemi

Od požadavků k funkčnímu SMS

Agenda prezentace

- **Management Maturity Model – úvod**
- **Využití modelu regulačními orgány**
- **Využití modelu provozními společnostmi**
- **Vývoj rámce SMS**



M³ – Využití modelu provozními společnostmi

Popis

- Tento model mohou **provozní společnosti** (železniční podniky, manažery infrastruktury) **využívat pro své vlastní účely**
- Společnosti mohou tento model využít ke **sledování svých vlastních výsledků v oblasti bezpečnosti a efektivity svého SMS**
- Tento model lze **začlenit do procesu monitorování** v souladu s požadavky stanovenými v **příloze CSM „Monitorování“** a v **kapitole 6 příloh CSM SMS**.

6. HODNOCENÍ VÝKONNOSTI

6.1. Sledování

6.1.1. V souladu s nařízením (EU) č. 1078/2012 organizace vykonává sledování za účelem:

- a) kontroly správného uplatňování a účinnosti všech procesů a postupů v rámci systému zajišťování bezpečnosti, včetně provozních, organizačních a technických bezpečnostních opatření;
- b) kontroly správného uplatňování systému zajišťování bezpečnosti jako celku a toho, zda dosahuje očekávaných výsledků;
- c) šetření, zda systém zajišťování bezpečnosti splňuje požadavky tohoto nařízení;
- d) určení, zavedení a hodnocení případných nápravných opatření (viz bod 7.2. Soustavné zlepšování), pokud je zjištěn jakýkoli relevantní případ nesouladu s písmeny a), b) a c).

Článek 3

Proces sledování

1. Každý železniční podnik, provozovatel infrastruktury a subjekt odpovědný za údržbu:
 - a) nese odpovědnost za provádění procesu sledování stanoveného v příloze;
 - b) zajistí, aby v souladu s tímto nařízením byla sledována také opatření ke kontrole rizik, která zavedou jejich smluvní dodavatelé. Za tímto účelem použijí proces sledování stanovený v příloze nebo své smluvní dodavatele požádají, aby tento postup uplatňovali na základě smluvních ujednání.
2. Proces sledování zahrnuje tyto činnosti:
 - a) vymezení strategie, priorit a plánu či plánů sledování;
 - b) shromažďování a analýzu informací;
 - c) vypracování akčního plánu pro případy nepřijatelného nesouladu s požadavky stanovenými v systému řízení;
 - d) provedení akčního plánu, je-li tento plán již vypracován;
 - e) hodnocení účinnosti opatření akčního plánu, je-li tento plán již vypracován.

Přínosy

Celkový přehled o fungování, efektivitě a přiměřenosti systému SMS

Možnost sledovat trendy a monitorovat jednotlivé části systému

Příležitost k srovnávacím analýzám (benchmarking)

Společný jazyk s regulačními orgány a základ pro konstruktivnější diskusi

Audit dodržování předpisů (compliance)

Přezkoumává soulad s jednotlivými částmi systému řízení bezpečnosti (SMS) s ohledem na jednotlivé požadavky

Buď na vysoké úrovni, nebo omezené na malou část SMS

Podléhá případnosti (ať už v pozitivním, nebo negativním smyslu)

Sledování plnění opatření je omezené

Sledování podporované modelem

Poskytuje komplexnější pohled na fungování systému SMS a jeho adekvátnost.

Podklady použité pro úplný přehled systému SMS, včetně rozhraní

Výsledek je méně náhodný díky využití různých podkladů a zohlednění úrovně modelu

Sledování se nezaměřuje na jednotlivé nedostatky, ale na zlepšení celkové výkonnosti SMS

M³ – Využití modelu provozními společnostmi SMS přizpůsobený organizaci

Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798

(O bezpečnosti železnic)

Čl. 3(9)

- „systémem zajišťování bezpečnosti“ systém, činnosti a postupy, které zavedl provozovatel infrastruktury nebo železniční podnik k zajištění bezpečnosti svých činností

Nařízení (EU) 2018/763

Praktická pravidla SSC

Příloha I, 7.1

- Žadatel předkládá *popis systému zajišťování bezpečnosti a další doklady prokazující soulad s požadavky stanovenými v čl. 10 odst. 3 písm. a) směrnice (EU) 2016/798 a dokládající, jak jsou tyto požadavky splněny.*

Nařízení (EU) 2018/762

CSM SMS

Úvodní část, bod (4)

- *Účelem systému zajišťování bezpečnosti je zajistit, aby železniční podniky a provozovatelé infrastruktury dosahovali svých podnikatelských cílů bezpečným způsobem.*

System řízení bezpečnosti:

Druh systému řízení; jeho logika je **typická spíše pro systémy řízení** než pro právní a administrativní dokumentaci. Je nezbytné si uvědomit, že **SMS funguje souběžně s jinými systémy (synergie)**, a to i v případě, že nedochází k formální integraci těchto systémů.

S provedením 4. železničního balíčku byly **požadavky na systém řízení bezpečnosti sjednoceny s obecnou strukturou normy ISO**, aby bylo možné lépe integrovat různé systémy řízení používané železničními společnostmi.

Soubor nástrojů v rámci organizace, který **podporuje vedení při rozhodovacím procesu**, spíše než nástroj pro vytváření dokumentů za účelem certifikace nebo dozoru. Postupy a další systémové nástroje musí **být srozumitelné, užitečné a přizpůsobené potřebám**

Pracovní prostředí pro zaměstnance na různých úrovních (každý v rámci působnosti odpovídající jeho funkci). **Vedení** nese odpovědnost za jednotlivé procesy a je zodpovědné za jejich provádění; **zaměstnanci** se na těchto procesech podílejí.

M³ – Využití modelu provozními společnostmi SMS přizpůsobený organizaci

Typ organizace

Železniční podnik, manažer infrastruktury

- Ačkoli se některé systémové prvky mohou jevit jako podobné, jejich role v rámci systému a provozní činnosti se značně liší, což má dopad na oblasti, jako jsou provozní postupy, řízení zdrojů či řízení kompetencí
- Iavní riziko bude rovněž odlišné – nebo se liší opatření k řízení rizik, což má dopad na celkový rizikový profil

Druh činnosti

Přeprava osob, nákladu a nebezpečných věcí

- Druh poskytovaných služeb má vliv na rizika, využívané zdroje a kompetence potřebné k zajištění bezpečnosti
- Zvláštní druhy činností (např. přeprava nebezpečných věcí) se musí promítnout do profilu rizik a souvisejících kontrolních opatření (zdroje, postupy)

Velikost organizace

Velký, střední, malý

- Celý systém postupů je třeba přizpůsobit velikosti organizace, její hierarchii, vnitřní struktuře, řízení, komunikaci atd.
- Velké společnosti mají obvykle více zdrojů a specializovaných funkcí, ale systém musí být propracovanější, protože kaskádové šíření informací v rámci organizace a sledování jejího fungování je mnohem náročnější

Využití zdrojů

Vlastní zdroje, externí zdroje (personál, kolejová vozidla)

- Zdroje (personální, materiální) jsou zároveň klíčovým zdrojem nebezpečí i opatření pro řízení rizik
- Řízení kompetencí externího personálu (např. strojvedoucích) vyžaduje odlišné postupy než u vlastního personálu; totéž platí pro majetek

Oblast působení

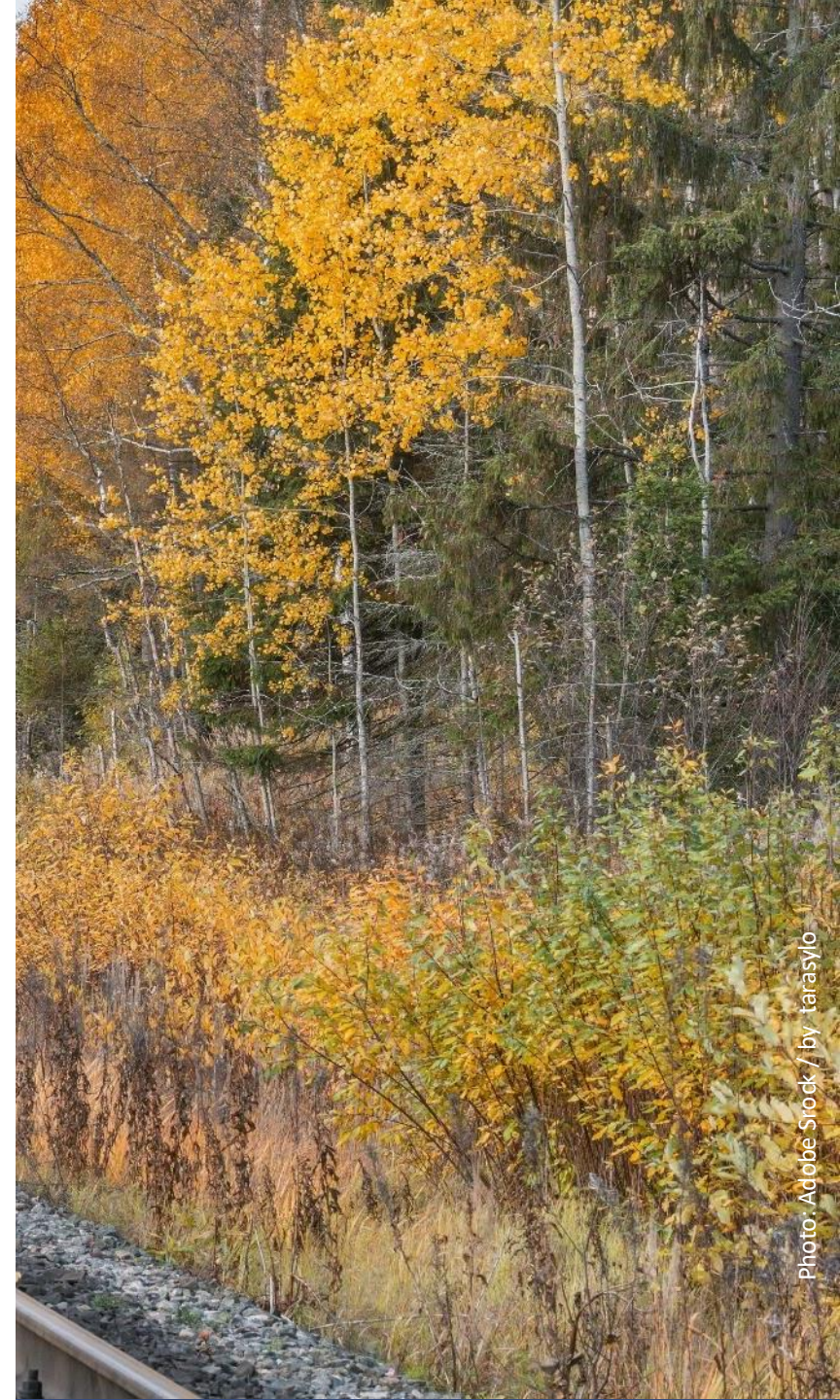
Jedna země, pohraniční stanice, více zemí

- SMS se obvykle vyvíjejí v rámci dané země a často implicitně odrážejí národní kontext (např. vnitrostátní předpisy, postupy IM, očekávání NSA)
- Pro železniční podniky provozující dopravu do pohraničních stanic / v jiných zemích by SMS měl jasně uvádět, jakým způsobem jsou zohledněny odlišné vnitrostátní požadavky

Od požadavků k funkčnímu SMS

Agenda prezentace

- **Management Maturity Model – úvod**
- **Využití modelu regulačními orgány**
- **Využití modelu provozními společnostmi**
- **Vývoj rámce SMS**



M³ – Vývoj rámce SMS

Hlavní oblasti vývoje



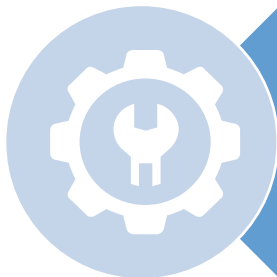
**Řízení bezpečnosti v kontextu
technologického vývoje**



Revize rámce CSM

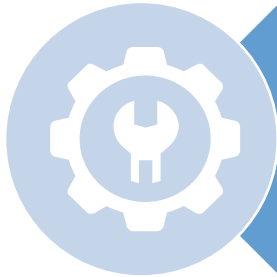


**Budoucí CSM týkající se hlášení událostí
a hodnocení úrovně a stavu bezpečnosti
(nový CSM ASLP)**



Řízení bezpečnosti v kontextu technologického vývoje

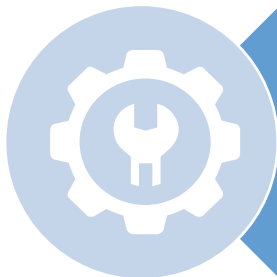
- Agentura **průběžně** zohledňuje dopad jak **nově vznikajících výzev**, tak **nových technologických vývojů** na bezpečnost železniční dopravy
- Ačkoli to není výslovně uvedeno v požadavcích na systém řízení bezpečnosti (SMS), předpokládá se, že provozní společnosti si uvědomují rizika spojená s **novými technologiemi** a odpovídajícím způsobem je řídí
- Mezi klíčové oblasti patří řízení rizik a řízení změn, vypracovávání **provozních postupů**, řízení kompetencí a správa majetku, jakož i **neustálé zlepšování**



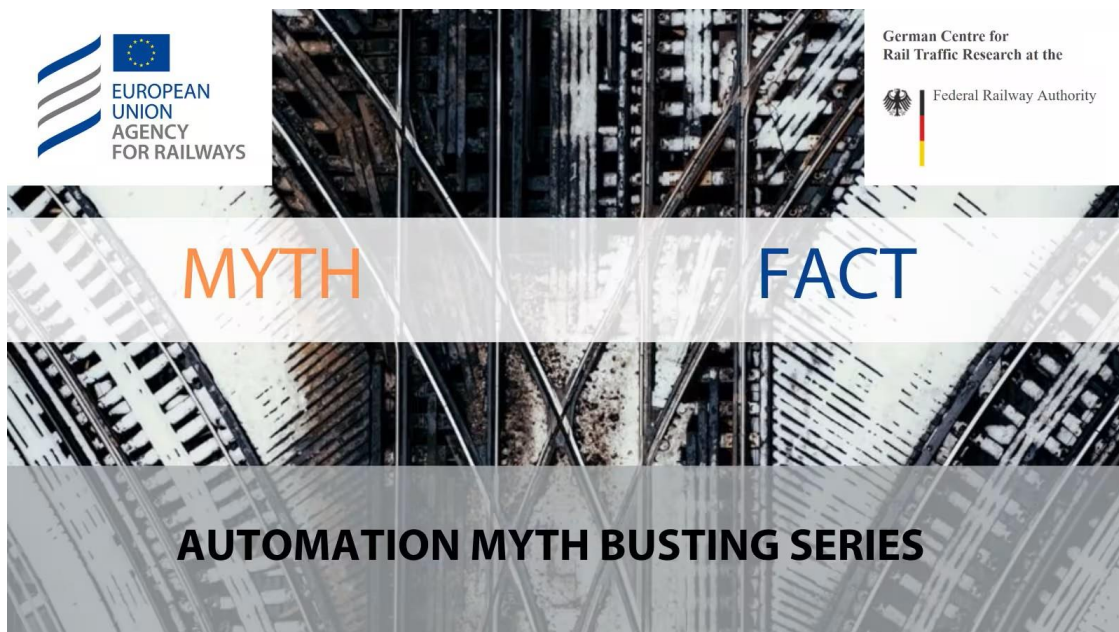
Řízení bezpečnosti v kontextu technologického vývoje

- Agentura **zohledňuje technologický pokrok** v řadě klíčových oblastí činnosti, zejména v technické sféře.
- **Dlouhodobý rozvoj rámce ERTMS** bere v úvahu rozhraní mezi strojvedoucím a vybavením a související výzvy v oblasti lidských a organizačních faktorů, jakož i různé stupně automatizace.
- **Kybernetická bezpečnost** je při vypracovávání TSI neustále zohledňována (spolupráce ERA s agenturou ENISA).
- Kroky směřující k harmonizovanějšímu a interoperabilnějšímu přístupu k železničním údajům.

M³ – Vývoj rámce SMS SMS a technologický rozvoj



Řízení bezpečnosti v kontextu technologického vývoje



EUROPEAN
UNION
AGENCY
FOR RAILWAYS

German Centre for
Rail Traffic Research at the
Federal Railway Authority

MYTH FACT

AUTOMATION MYTH BUSTING SERIES



CYBERSECURITY
IN RAILWAYS

Building cyber secure
railways

6TH ENISA-ERA CONFERENCE

22-23 March 2027 - Berlin, Germany

enisa
EUROPEAN
UNION
AGENCY
FOR CYBERSECURITY

EUROPEAN
UNION
AGENCY
FOR RAILWAYS

Supported by: DB



Revize rámce CSM

- Nedávno byl zahájen **proces revize stávajícího rámce CSM**.
- Revize se týká **následujících dokumentů**:
 - CSM Monitoring (Sledování)
 - CSM REA (Hodnocení a posuzování rizik)
 - CSM Supervision (Dohled)
 - CSM SMS
 - CSM Common Safety Targets (Společné bezpečnostní cíle)
- Revize rovněž **zohledňuje souvislosti s**:
 - TSI OPE
 - CSM ASLP (ve fázi přípravy)



Revize rámce CSM

- Zpětná vazba od odvětví ohledně zavádění společných bezpečnostních **metod** (CSM), plnění úkolů přidělených ERA a vnitrostátními bezpečnostními orgány a ohledně monitorovacích činností
- Problémy související s **nejednotným používáním pojmů a konceptů**
- Závěry a doporučení z dostupných **studií v oblasti železniční bezpečnosti**
- Práce na budoucí společné bezpečnostní metodě (CSM) týkající se **hlášení událostí a hodnocení úrovně bezpečnosti a výkonnosti (CSM ASLP)**

M³ – Vývoj rámce SMS

Revize CSM – hlavní témata



Revize rámce CSM

- Vyjasnění **rolí a odpovědností** v souvislosti s řízením bezpečnosti železniční dopravy
- Posílení **proaktivního** a **na rizicích založeného** přístupu k řízení bezpečnosti
- Vyjasnění **definic** a **pojmů** používaných v právním rámci
- **Zlepšení procesu dohledu**, včetně **provázání dohledu** s certifikací, spolupráce mezi vnitrostátními bezpečnostními orgány a **harmonizovaných kritérií** pro rozhodování

M³ – Vývoj rámce SMS

Revize CSM – hlavní témata



Revize rámce CSM

- **Objasnění architektury SMS** jako systému, který organizuje všechny procesy související s bezpečností v organizaci a rozhraní mezi nimi
- Komplexnější přístup k **řízení kompetencí**
- Komplexnější přístup k **řízení zdrojů** souvisejících s bezpečností železniční dopravy (vozový park, infrastruktura a další)



Budoucí CSM týkající se hlášení událostí a hodnocení úrovně a stavu bezpečnosti (nový CSM ASLP)

- Nařízení stanoví **společný přístup k posuzování úrovně bezpečnosti a výsledků v oblasti bezpečnosti** dosažených železničními provozovateli.
- Stanoví rovněž **metody pro stanovení ukazatelů** železniční bezpečnosti na vnitrostátní úrovni i na úrovni Unie.



Budoucí CSM týkající se hlášení událostí a hodnocení úrovně a stavu bezpečnosti (nový CSM ASLP)

- Nařízení rovněž zavádí **system sdílení informací (Information Sharing System, ISS)**, který bude podporovat sdílení a využívání relevantních údajů a informací o bezpečnosti mezi všemi subjekty působícími v železniční dopravě.
- Každá osoba, která je povinna nebo oprávněna systémem ISS využívat, se bude muset předem zaregistrovat zde.



Budoucí CSM týkající se hlášení událostí a hodnocení úrovně a stavu bezpečnosti (nový CSM ASLP)

- Nařízení rovněž zřizuje **skupinu analytiků (GoA)**, jejímž úkolem je **prosazovat zlepšování a rozvoj bezpečnosti** na úrovni Unie.
- Skupina analytiků bude **využívat údaje a informace o bezpečnosti k vypracování návrhů** na účinný rozvoj bezpečnosti s využitím metod rozhodování založených na rizicích.

M³ – Vývoj rámce SMS

CSM ASLP – stav bezpečnosti

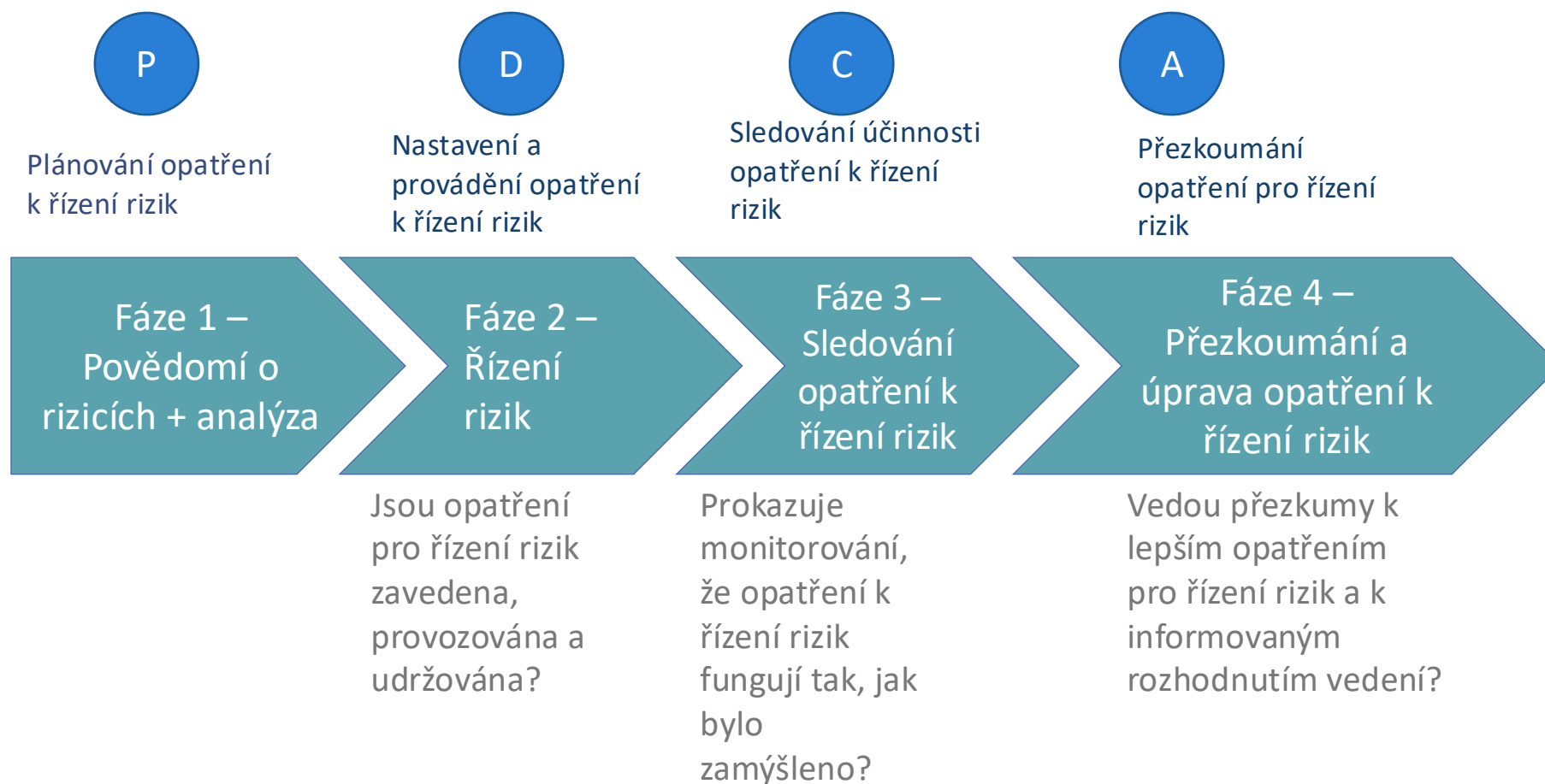


Budoucí CSM týkající se hlášení událostí a hodnocení úrovně a stavu bezpečnosti (nový CSM ASLP)

- Nové nařízení definuje „**stav bezpečnosti**“ jako „úroveň vyspělosti železničního provozovatele při řízení opatření pro kontrolu rizik“.
- Hodnocení stavu bezpečnosti (prováděné Agenturou) bude vycházet z **vlastního posouzení úrovně vyspělosti železničního provozovatele** (železničního podniku nebo správce infrastruktury), podloženého příslušnými důkazy.
- Nařízení stanoví **metody**:
 - shromažďování údajů a informací pro účely vlastního posouzení;
 - hodnocení stavu bezpečnosti.

M³ – Vývoj rámce SMS

CSM ASLP – stav bezpečnosti



Provozovatel na základě podložených důkazů sám vyhodnotí svou vyspělost (úrovně 1–5) v každé oblasti PDCA.

Kompatibilní metody posuzování vyspělosti — doplňující pohledy na SMS

M³ — Vyspělost SMS

ÚČEL

Posouzení účinnosti systému SMS.

POUŽITÍ

Volitelná možnost pro dohled ze strany NSA;
provozovatelé mohou provádět také vlastní hodnocení.

ROZSAH

Konkrétní prvky SMS nebo SMS
jako celek.

CSM ASLP — stav bezpečnosti

ÚČEL

Posouzení řízení rizik na úrovni SMS
prostřednictvím opatření k omezení rizik.

POUŽITÍ

Povinné roční sebehodnocení provozovatelů;
použití MMM není povinné.

ROZSAH

Proces řízení rizik na vysoké úrovni
ve všech čtyřech oblastech PDCA.

Bylo vybráno pět úrovní vyspělosti, aby byla zajištěna kompatibilita s modelem MMM a usnadněn dialog s NSA.

Výchozí bod pro dialog s provozovatelem (příklady):

DOZOR	Proč se vlastní odhad splatnosti výrazně liší od zjištění vyplývajících z dohledu NSA??
DŮKAZY	Odůvodňují podpůrné důkazní prvky uváděnou úroveň vyspělosti?
UDÁLOSTI	Proč dochází k častým incidentům či nehodám navzdory zdánlivě vysoké úrovni vyspělosti bezpečnostního stavu?

Kompatibilní pětistupňové metody podporují dialog – nikoli automatickou ekvivalenci bodového hodnocení.

Další dotazy nebo připomínky?

- Veškeré informace, pokyny a nástroje jsou k dispozici na **webových stránkách Agentury**.
- Zveřejňujeme také aktuální informace o **plánovaných konferencích, školeních a webinářích**.
- Máte-li další dotazy, **neváhejte se na nás obrátit přímo**.



DĚKUJEME

Moving Europe towards a sustainable and safe railway system without frontiers.

Sledujte nás:

