

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2020/572**ze dne 24. dubna 2020****o systému podávání zpráv, který má být dodržován pro účely zpráv o vyšetřování železničních nehod a mimořádných událostí****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic ⁽¹⁾, a zejména na čl. 24 odst. 2 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice (EU) 2016/798 stanoví rámec pro zajištění toho, aby výsledky vyšetřování nehod a mimořádných událostí byly v souladu s článkem 22 uvedené směrnice šířeny vnitrostátními inspekčními orgány odpovědnými za podávání zpráv o vyšetřování nehod a mimořádných událostí v celé Unii.
- (2) Zprávy o vyšetřování a veškerá zjištění a následná doporučení poskytují zásadní informace pro budoucí zlepšení bezpečnosti železnic v jednotném evropském železničním prostoru. V souladu s článkem 26 směrnice (EU) 2016/798 musí adresáti bezpečnostní doporučení realizovat a podat zprávu o opatřeních inspekčnímu orgánu.
- (3) Společná struktura zprávy o vyšetřování by měla usnadnit sdílení zpráv. Za tímto účelem byla v souladu s čl. 37 odst. 3 písm. e) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ⁽²⁾ zřízena veřejná databáze řízená Agenturou Evropské unie pro železnice, která je přístupná prostřednictvím agentury.
- (4) Aby se usnadnil přístup k užitečným informacím a jejich používání na jiné evropské zúčastněné strany, požadují se některé části zprávy ve dvou evropských jazycích.
- (5) Tato struktura by měla chránit vnitrostátní inspekční orgány před vnějšími zásahy a zaručit, že vyšetřování bylo vedeno nezávisle v souladu s čl. 21 odst. 4 směrnice (EU) 2016/798.
- (6) Zprávy o vyšetřování bezpečnostních nehod a mimořádných událostí by měly zajistit, aby byly využity zkušenosti získané u minulých nehod a mimořádných událostí. Měly by usnadnit identifikaci bezpečnostních rizik a odstraňování podobných bezpečnostních rizik v budoucnu a umožnit subjektům v odvětví železniční dopravy, aby přezkoumaly své posouzení rizik souvisejících s jejich provozem a v případě potřeby aktualizovaly své systémy zajišťování bezpečnosti, v příslušných případech včetně přijetí nápravných opatření podle bodu 7.1.3 přílohy I a bodu 7.1.3 přílohy II nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/762 ⁽³⁾. Za tímto účelem by informace obsažené v těchto zprávách měly být strukturovány tak, aby byly snadno přístupné.
- (7) Agentura Evropské unie pro železnice (dále jen „agentura“), která zprávy shromažďuje, by měla udržovat vhodný počítačový nástroj poskytující snadné vyhledávání přizpůsobené konkrétním potřebám uživatele (např. pomocí klíčových slov).
- (8) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru uvedeného v čl. 28 odst. 1 směrnice (EU) 2016/798,

⁽¹⁾ Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 102.

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ze dne 11. května 2016 o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004 (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 1).

⁽³⁾ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/762 ze dne 8. března 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 a (EU) č. 1169/2010 (Úř. věst. L 129, 25.5.2018, s. 26).

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

Toto nařízení stanoví společný systém podávání zpráv pro vyšetřování nehod a mimořádných událostí podle čl. 20 odst. 1 a 2 směrnice (EU) 2016/798.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí tyto definice:

- 1) „příčinným faktorem“ se rozumí jakékoli jednání, opomenutí, příhoda nebo stav nebo jejich kombinace, které by v případě, že by byly napraveny, odstraněny nebo by jim bylo zabráněno, se vši pravděpodobností zabránilo dané události;
- 2) „přispívajícím faktorem“ se rozumí jakékoli jednání, opomenutí, příhoda nebo stav, které ovlivňují událost tím, že zvyšují její pravděpodobnost, urychlují účinek v čase nebo zvyšují závažnost následků, ale jejichž odstranění by události nezabránilo;
- 3) „systémovým faktorem“ se rozumí jakýkoli příčinný nebo přispívající faktor organizační, řídicí, společenské nebo regulační povahy, který by mohl v budoucnu ovlivnit podobné a související události, zejména včetně rámcových regulačních podmínek, návrhu a uplatňování systému zajišťování bezpečnosti, dovedností pracovníků, postupů a údržby.

Článek 3

Systém podávání zpráv

Aniž jsou dotčena ustanovení článku 20 a čl. 24 odst. 1 a 2 směrnice (EU) 2016/798, vydávají se zprávy o vyšetřování pokud možno co nejvíce podle systému uvedeného v příloze I.

Body 1, 5 a 6 přílohy I se uvedou v druhém úředním evropském jazyce. Tento překlad by měl být k dispozici nejpozději do 3 měsíců od doručení zprávy.

Zprávy se agentuře zpřístupní v digitálním formátu, který umožňuje přístup k nim, jejich digitální indexaci a analýzu.

Článek 4

Přechod

Pokud jde o nehody a mimořádné události, pro které již bylo v době vstupu tohoto nařízení v platnost přijato rozhodnutí zahájit vyšetřování v souladu s čl. 22 odst. 3 směrnice (EU) 2016/798, může se inspekční orgán rozhodnout, zda se bude řídit systémem podávání zpráv uvedeným v příloze I, nebo strukturou uvedenou v příloze V směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES (*).

Článek 5

Vstup v platnost a použitelnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

(*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Směrnice o bezpečnosti železnic) (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44).

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 24. dubna 2020.

Za Komisi
Ursula VON DER LEYEN
Předsedkyně

PŘÍLOHA

System, který má být dodržován při podávání zpráv

Podle čl. 24 odst. 1 směrnice (EU) 2016/798 musí zprávy o nehodách a mimořádných událostech co nejvíce odpovídat struktuře v něm stanovené, která je přizpůsobena druhu a závažnosti nehody nebo mimořádné události. To zahrnuje v zásadě vyplnění údajů všech bodů 1 až 6, v příslušných případech včetně jejich podbodů uvedených jako písmena. Pokud nejsou vzhledem k okolnostem dané události žádné relevantní informace k dispozici nebo nejsou požadovány, uveďte se v příslušném bodu nebo podbodu údaj „nepoužije se“, který označuje, že se v souvislosti s tímto vyšetřováním nepovažují za relevantní. Tento údaj může být uveden souhrnně buď na začátku, nebo na konci příslušného bodu nebo podbodu.

1. Shrnutí

Shrnutí je nedílnou součástí zprávy a musí být srozumitelné bez dalších souvislostí.

Musí poskytovat přehled základních skutečností týkajících se dané události: stručný popis nehody nebo mimořádné události, kdy, kde a jak k ní došlo a závěr o jejích příčinách a následcích. Shrnutí musí odkazovat na všechny faktory (příčinné, přispívající a/nebo systémové), jež byly zjištěny při vyšetřování. Shrnutí musí v příslušných případech uvádět bezpečnostní doporučení a jejich adresáty.

2. Vyšetřování a jeho souvislosti

Tato část zprávy musí uvádět cíle a souvislosti vyšetřování. Musí odkazovat na veškeré faktory, jako jsou zpoždění, které mohly mít škodlivý dopad na vyšetřování či jeho závěry nebo je jinak ovlivnit.

1.	Rozhodnutí o zahájení vyšetřování:	
2.	Odůvodnění rozhodnutí o zahájení vyšetřování, např. odkazem na čl. 20 odst. 1 (vážná nehoda) nebo čl. 20 odst. 2 písm. a) až d):	
3.	Rozsah a omezení vyšetřování včetně příslušného odůvodnění, jakož i vysvětlení jakéhokoli zpoždění, které se považuje za riziko nebo jiný důsledek pro provádění vyšetřování nebo jeho závěry:	<i>Informace o rozsahu a omezení mohou být podrobněji rozepsány v bodě 4.</i>
4.	Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících. Patří sem i osoby příslušející k jiným inspekčním orgánům nebo externím zúčastněným stranám, jakož i důkaz o jejich nezávislosti na stranách, které se na dané události podílely:	<i>Je-li zaručena anonymita osob nebo subjektů, vysvětlete prosím.</i>
5.	Popis postupu pro komunikaci a konzultace zavedeného v průběhu vyšetřování s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely, a v souvislosti s poskytnutými informacemi:	<i>Je-li zaručena anonymita osob nebo subjektů, vysvětlete prosím.</i>
6.	Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty:	<i>Je-li zaručena anonymita osob nebo subjektů, vysvětlete prosím.</i>
7.	Popis vyšetřovacích metod a technik a rovněž metod analýzy použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě. Skutkový stav musí prokázat alespoň: <ul style="list-style-type: none"> — příhody a podmínky, které vedly k události, — jakékoli předcházející události, které vedly k výše uvedené události, — pokyny, povinné postupy, mechanismy zpětné vazby a/nebo kontrolní mechanismy, které vedly k události nebo jinak sehrály roli v souvislosti s událostí. 	<i>Např. rozhovory, přístup k dokumentaci a záznamům o operačním systému</i>

8.	Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během vyšetřování vyskytly.	
9.	V příslušných případech interakce se soudními orgány	
10.	V příslušných případech jakékoli další informace s významem pro vyšetřování.	

3. Popis události

Tato část zprávy musí obsahovat podrobný popis mechanismu události na základě informací shromážděných během provedeného vyšetřování.

a) Událost a základní informace:

1.	Popis typu události:	
2.	Datum, přesný čas a místo události:	
3.	Popis místa události, včetně povětrnostních a zeměpisných podmínek v okamžiku události, a údaj o tom, zda na daném místě nebo v jeho blízkosti probíhaly nějaké práce:	
4.	Úmrtí, zranění a materiální škody: — cestující, zaměstnanci nebo smluvní subjekty, uživatelé úrovněového přejezdu, nepovolané osoby, jiné osoby na nástupišti, jiné osoby, které nejsou na nástupišti, — přepravované věci, zavazadla a jiný majetek, — kolejová vozidla, infrastruktura a životní prostředí.	<i>Je-li zaručena anonymita osob nebo subjektů, vysvětlete prosím.</i>
5.	Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů:	
6.	Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů, včetně možných rozhraní pro smluvní subjekty a/nebo jiné příslušné strany:	<i>Je-li zaručena anonymita osob nebo subjektů, vysvětlete prosím.</i>
7.	Popis a identifikátory vlaku (vlaků) a jejich sestav včetně příslušných kolejových vozidel a jejich registračních čísel:	
8.	Popis příslušných částí infrastruktury a návěstního systému – typ koleje, výhybka, stavědlo, návěstidlo, systémy zabezpečení vlaku:	
9.	V příslušných případech jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací:	

b) Faktický popis události:

1.	Přibližný sled příhod, které vedly k události, včetně: — jednání zapojených osob, — fungování kolejových vozidel a technických zařízení, — fungování operačního systému:	<i>Např. začátek jízdy vlaku, začátek směny zúčastněného pracovníka Např. opatření přijatá zaměstnanci pro řízení a zabezpečení dopravy, výměna ústních zpráv a písemných příkazů v souvislosti s událostí</i>
----	---	--

		Např. systém řízení a zabezpečení, infrastruktura, komunikační zařízení, kolejová vozidla, údržba atd.
2.	Sled příhod od události do ukončení akcí záchranných služeb, včetně: <ul style="list-style-type: none"> — opatření přijatých k ochraně a zabezpečení místa události, — úsilí záchranných služeb 	Např. spuštění plánu pro případ mimořádné události na dráze, spuštění plánu integrovaného záchranného systému, policejních a zdravotnických záchranných služeb a návazných postupů

4. Analýza události, je-li to nezbytné s ohledem na jednotlivé přispívající faktory

Tato část zprávy musí analyzovat prokázané skutečnosti a zjištění (tj. stav provozovatelů, kolejových vozidel a/nebo technických zařízení), které způsobily událost. Analýza musí vést k identifikaci faktorů zásadních pro bezpečnost, které událost způsobily nebo k ní jinak přispěly, včetně skutečností identifikovaných jakožto předcházející události. Nehoda nebo mimořádná událost může být způsobena příčinnými, systémovými a přispívajícími faktory, které jsou stejně důležité a měly by být během vyšetřování zohledněny.

Analýzu lze rozšířit na podmínky, mechanismy zpětné vazby a/nebo kontrolní mechanismy v celém železničním systému, které byly identifikovány jako prvky aktivně ovlivňující vývoj podobných událostí. To by mohlo zahrnovat fungování systémů zajišťování bezpečnosti zúčastněných stran a regulační činnosti zahrnující certifikaci a dohled.

Následující položky musí být uvedeny u každé z identifikovaných událostí nebo faktorů (příčinných nebo přispívajících), které se zdají být zásadní pro bezpečnost, a to v souladu s flexibilitou, kterou nabízí tento systém (viz výše).

a) Úlohy a povinnosti

Aniž je dotčen čl. 20 odst. 4 směrnice (EU) 2016/798, musí tato část zprávy vést k identifikaci a analýze úloh a povinností jednotlivých osob a subjektů, v případě potřeby včetně příslušných pracovníků a jejich vymezených úkolů a funkcí, které byly identifikovány jako osoby a subjekty, které se na dané události podílely způsobem zásadním pro bezpečnost, nebo jakékoli činnosti, která k události vedla.

1.	Železniční podnik (podniky) a/nebo provozovatel (provozovatelé) infrastruktury:	Je-li zaručena anonymita osob nebo subjektů, vysvětlete prosím.
2.	Subjekt/subjekty odpovědný/odpovědné za údržbu, údržbářské dílny a/nebo jakýkoli jiný poskytovatel údržbářských služeb:	Je-li zaručena anonymita osob nebo subjektů, vysvětlete prosím.
3.	Výrobci kolejových vozidel nebo jiný dodavatel železničních produktů:	Je-li zaručena anonymita osob nebo subjektů, vysvětlete prosím.
4.	Vnitrostátní bezpečnostní orgány a/nebo Agentura Evropské unie pro železnice:	Je-li zaručena anonymita osob nebo subjektů, vysvětlete prosím.
5.	Oznámené subjekty, určené subjekty a/nebo subjekty zabývající se posuzováním rizika:	Je-li zaručena anonymita osob nebo subjektů, vysvětlete prosím.
6.	Certifikační subjekty odpovědné za údržbu, jak je uvedeno v bodě 2:	Je-li zaručena anonymita osob nebo subjektů, vysvětlete prosím.
7.	Jakákoli jiná osoba nebo subjekt s významem pro událost, které mohou být zdokumentovány v jednom z příslušných systémů zajišťování bezpečnosti nebo jsou uvedeny v rejstříku či v příslušném právním rámci:	Je-li zaručena anonymita osob nebo subjektů, vysvětlete prosím. Např. držitelé vozidel, poskytovatelé terminálů, podniky zajišťující nakládku vozů nebo podniky zajišťující plnění vozů

b) *Kolejová vozidla a technická zařízení*

Příčinné faktory nebo následky události, které byly identifikovány jako faktory nebo následky související se stavem kolejových vozidel nebo technických zařízení, včetně možných přispívajících faktorů souvisejících s činnostmi a rozhodnutími, jako jsou:

1.	Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce kolejových vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení:	
2.	Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu kolejových vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení:	
3.	Faktory nebo následky související s výrobcí kolejových vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů:	
4.	Faktory nebo následky vyplývající z údržby a/nebo úpravy kolejových vozidel nebo technických zařízení:	
5.	Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb:	
6.	A jakékoli jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely vyšetřování:	

c) *Lidské faktory*

V případě, že příčinné nebo přispívající faktory nebo následky události souvisely s lidskými činnostmi, je třeba věnovat pozornost konkrétním okolnostem a způsobu, jakým pracovníci během běžného provozu provádějí běžné činnosti, a lidským a organizačním faktorům, které mohou ovlivnit jednání a/nebo rozhodnutí, mimo jiné:

1.	Lidské a individuální vlastnosti: a) odborná příprava a rozvoj, včetně dovedností a zkušeností; b) zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na událost, včetně fyzického nebo psychického stresu; c) únava; d) motivace a postoje.	
2.	Pracovní faktory a) koncepce úkolů; b) konstrukce zařízení, které ovlivňuje rozhraní člověk-stroj; c) komunikační prostředky; d) postupy a procesy; e) provozní pravidla, místní pokyny, požadavky na pracovníky, požadavky na údržbu a platné normy; f) pracovní doba zapojených pracovníků; g) postupy při řešení rizik; h) souvislosti, stroje, zařízení a instrukce, které utvářejí pracovní postupy.	
3.	Organizační faktory a úkoly: a) plánování pracovní síly a pracovní vytížení; b) komunikace, informace a týmová práce; c) nábor a výběr, zdroje; d) řízení výkonnosti a dohled; e) náhrady (odměny); f) vedení, otázky rozdělení odpovědnosti; g) organizační kultura; h) právní otázky (včetně příslušných unijních a vnitrostátních pravidel a předpisů); i) podmínky regulačního rámce a uplatňování systému zajišťování bezpečnosti.	

4.	Faktory související s životním prostředím: a) pracovní podmínky (hluk, osvětlení, vibrace, ...); b) povětrnostní a zeměpisné podmínky; c) práce prováděné na daném místě nebo v jeho blízkosti.	
5.	A jakýkoli jiný faktor významný pro účely vyšetřování podle výše uvedených bodů 1, 2, 3, 4:	

d) *Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování*

1.	Příslušné podmínky regulačního rámce:	
2.	Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů: železniční podniky, provozovatelé infrastruktury, subjekty odpovědné za údržbu, údržbářské dílny, jiní poskytovatelé údržbářských služeb, výrobci a všechny ostatní subjekty, a zprávy o nezávislém posouzení podle článku 6 prováděcího nařízení (EU) č. 402/2013 ⁽¹⁾ :	
3.	Systém zajišťování bezpečnosti zapojeného železničního podniku (zapojených železničních podniků) a provozovatele (provozovatelů) infrastruktury, včetně základních prvků uvedených v čl. 9 odst. 3 směrnice (EU) 2016/798 a veškerých prováděcích právních aktů EU:	
4.	Systém řízení subjektu/subjektů odpovědného/odpovědných za údržbu a údržbářských dílen, včetně funkcí uvedených v čl. 14 odst. 3 a příloze III směrnice (EU) 2016/798 a veškerých následných prováděcích aktů:	
5.	Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány v souladu s článkem 17 směrnice (EU) 2016/798:	
6.	Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody: — schválení z hlediska bezpečnosti/osvědčení o bezpečnosti zapojeného provozovatele (zapojených provozovatelů) infrastruktury a železničního podniku (železničních podniků), — povolení k uvedení stacionárních zařízení do provozu a povolení k uvedení vozidel na trh, — subjekt odpovědný za údržbu a údržbářské dílny (včetně certifikace).	
7.	Jiné systémové faktory:	

⁽¹⁾ Prováděcí nařízení (EU) č. 402/2013 ze dne 30. dubna 2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009 (Úř. věst. L 121, 3.5.2013, s. 8).

e) *Předchozí události podobné povahy, jsou-li k dispozici.*

5. Závěry

Závěry musí obsahovat:

a) *Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události*

Závěry musí shrnout identifikaci příčinných a přispívajících faktorů události, včetně bezprostředních i hlubších systémových faktorů, jakož i chybějící nebo nedostatečná bezpečnostní opatření, pro něž se doporučují kompenzační opatření. Kromě toho musí odkazovat na schopnost zapojených organizací tuto situaci řešit prostřednictvím svých systémů zajišťování bezpečnosti s cílem předejít nehodám a mimořádným událostem v budoucnu.

b) *Opatření přijatá po události*

c) *Doplňující zjištění:*

Bezpečnostní problémy zjištěné během vyšetřování, avšak bez významu pro závěry o příčinách a následcích události.

6. **Bezpečnostní doporučení**

V příslušných případech musí tato část zprávy uvádět bezpečnostní doporučení, jejichž jediným účelem je zabránit podobným událostem v budoucnu.

Pokud doporučení uvedena nejsou, je nutno vysvětlit proč.

Bezpečnostní doporučení musí vycházet ze zjištěných skutečností a doplňujících zjištění, jakož i z jejich analýzy vedoucí k závěrům ohledně příčin a následků události s významem pro bezpečnost.

Bezpečnostní doporučení mohou být rovněž vydána ve vztahu k doplňujícím zjištěním, která nesouvisí s příčinou nebo přispíváním k události.
