

На основу члана 7. став 2. Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 41/18),
вршилац дужности директора Дирекције за железнице доноси

ПРАВИЛНИК

О ЗАЈЕДНИЧКОЈ БЕЗБЕДНОСНОЈ МЕТОДИ ЗА ПРАЋЕЊЕ ЕФИКАСНОСТИ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ У ТОКУ ЕКСПЛОАТАЦИЈЕ И ОДРЖАВАЊА ЖЕЛЕЗНИЧКОГ СИСТЕМА

Члан 1.

Овим правилником прописује се заједничка безбедносна метода за праћење ефикасности управљања безбедношћу у току експлоатације и одржавања железничког система.

Члан 2.

Поједини изрази употребљени у овом правилнику имају следеће значење:

- 1) *праћење* је скуп мера које предузимају железнички превозник, управљач железничке инфраструктуре и лице задужено за одржавање ради провере исправне примене и ефикасности њиховог система управљања;
- 2) *систем управљања* је систем управљања безбедношћу железничког превозника и управљача железничке инфраструктуре или систем управљања одржавањем лица задуженог за одржавање
- 3) *интерфејс* су све тачке интеракције током животног века система или подсистема, укључујући његову употребу и одржавање, при чему различити учесници у железничком сектору сарађују ради управљања ризиком.

Члан 3.

Заједничку безбедносну методу из члана 1. овог правилника примењују железнички превозник и управљач железничке инфраструктуре после добијања сертификата о безбедности за превоз, односно сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, као и лице задужено за одржавање.

Заједничка безбедносна метода из члана 1. овог правилника примењује се ради:

- 1) провере исправне примене и ефикасности свих процеса и поступака предвиђених у систему управљања, укључујући техничке, оперативне и организационе мере контроле ризика. У случају железничког превозника и управљача железничке инфраструктуре, провера обухвата техничке, оперативне и организационе елементе који су потребни за издавање сертификата о безбедности за превоз односно сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром у складу са законом којим се уређује безбедност и интероперабилност железнице;
- 2) провере исправне примене система управљања у целини и провере да ли се системом управљања постижу очекивани резултати;
- 3) идентификовања и примене одговарајућих превентивних, корективних или превентивних и корективних мера ако се открије неусаглашеност са тач. 1 и 2. овог става.

Члан 4.

Железнички превозник, управљач железничке инфраструктуре и лице задужено за одржавање:

- 1) примењују процес праћења чији су елементи дати у Прилогу 1, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део;
- 2) прате мере за контролу ризика које примењују њихови извођачи радова или захтевају од својих извођача радова, кроз уговоре које имају са њима, да они примењују процес праћења.

Процес праћења обухвата следеће активности:

- 1) дефинисање стратегије, приоритета и плана(ова) праћења;
- 2) прикупљање и анализу информација;

- 3) израду акционог плана за случајеве неусаглашености са захтевима утврђеним у систему управљања, које су неприхватљиве са аспекта безбедности;
 - 4) спровођење акционог плана, ако је такав план израђен;
 - 5) процену делотворности мера акционог плана, ако је такав план израђен.
- Процес праћења се понавља, као што је приказано на дијаграму датом у Прилогу 2, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Члан 5.

Железнички превозник, управљач железничке инфраструктуре и лице задужено за одржавање, укључујући и њихове извођаче радова, преко уговорних аранжмана обезбеђују узајамну размену свих релевантних информација из области безбедности које проистичу из примене процеса праћења датог у Прилогу 1 овог правилника, како би омогућили другој страни да предузме све неопходне корективне мере и на тај начин обезбеди континуирано остваривање безбедности железничког система.

Ако кроз примену процеса праћења железнички превозник, управљач железничке инфраструктуре или лице задужено за одржавање уоче ризике који утичу на безбедност у вези са недостацима и конструкцијским неусаглашеностима или кваровима техничке опреме, укључујући и структурне подсистеме, они о тим ризицима извештавају друге укључене стране (произвођаче, извођаче и подизвођаче радова, одржаваоце и др.) како би им омогућили да предузму све неопходне корективне мере и на тај начин обезбеде континуирано остваривање безбедности железничког система.

Члан 6.

Даном ступања на снагу овог правилника престаје да важи Правилник о заједничкој безбедносној методи за праћење ефикасности управљања безбедношћу у току експлоатације и одржавања железничког система („Службени гласник РС”, број 80/15).

Члан 7.

Овај правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”.

Број
У Београду, 2020. године

в.д. Директор-а

Лазар Мосуровић

ЕЛЕМЕНТИ ПРОЦЕСА ПРАЋЕЊА

1. Улазни подаци

Улазни подаци процеса праћења су сви процеси и поступци садржани у систему управљања, укључујући техничке, оперативне и организационе мере за контролу ризика.

2. Дефинисање стратегије, приоритета и плана(ова) праћења

2.1. Железнички превозник, управљач железничке инфраструктуре и лице задужено за одржавање, на основу свог система управљања, дефинишу своју стратегију, приоритете и план(ове) за праћење.

2.2. Приликом одлучивања о одређивању приоритета узимају се у обзир информације из области у којима се појављује највише ризика и које, ако се не прате делотворно, могу довести до штетних последица по безбедност. Потребно је успоставити редослед приоритета за активности праћења и назначити време, труд и потребна средства. Одређивање приоритета такође узима у обзир резултате претходних примена процеса праћења.

2.3. Процес праћења идентификује, што је пре могуће, случајеве неусаглашености у примени система управљања који би могли да доведу до несрећа, инцидената и других опасних догађаја. То треба да доведе до спровођења одређених мера како би се исправили такви случајеви неусаглашености.

2.4. Стратегија и план(ови) праћења дефинишу квантитативне и/или квалитативне показатеље који могу:

- 1) благовремено упозорити на свако одступање од очекиваног резултата или указати на то да се очекивани резултат постиже по плану;
- 2) пружити информације о нежељеним резултатима;
- 3) подржати поступак одлучивања.

3. Прикупљање и анализа информација

3.1. Прикупљање и анализа информација врши се у складу са стратегијом, приоритетима и планом(овима) дефинисаним за праћење.

3.2. За сваки показатељ дефинисан у одељку 2.4. овог прилога обављају се следеће радње:

- 1) прикупљање потребних информација;
- 2) процена како би се утврдило да ли се процеси, поступци, техничке, оперативне и организационе мере контроле ризика правилно спроводе;
- 3) провера како би се утврдило да ли су процеси, поступци, техничке, оперативне и организационе мере контроле ризика ефективне и да ли се њима постижу очекивани резултати;
- 4) процена како би се утврдило да ли се систем управљања у целини правилно примењује и да ли постиже очекиване резултате;
- 5) анализа и процена откривених случајева неусаглашености са тач. 2 до 4. као и идентификовање њихових узрока.

4. Израда акционог плана

4.1. За откривене случајеве неусаглашености који се сматрају неприхватљивим са аспекта безбедности, израђује се акциони план којим се:

- 1) доводи до примене правилно примењених процеса, поступака, техничких, оперативних и организационих мера контроле ризика;

2) побољшавају постојећи процеси, поступци, техничке, оперативне и организационе мере контроле ризика;

3) идентификују и примењују додатне мере контроле ризика.

4.2. Акциони план садржи нарочито:

- 1) циљеве и очекиване резултате;
- 2) потребне корективне и/или превентивне мере;
- 3) лице које је одговорно за спровођење активности;
- 4) датум до ког се морају спровести активности;
- 5) лице које је одговорно за процену делотворности мера акционог плана;
- 6) преглед утицаја акционог плана на стратегију, приоритете и план(ове) праћења.

4.3. У сврху управљања безбедношћу на интерфејсима, железнички превозник, управљач железничке инфраструктуре или лице задужено за одржавање одлучује, у договору са осталим укљученим учесницима, ко је надлежан за спровођење потребног акционог плана или његових делова.

5. Спровођење акционог плана

Акциони план се спроводи да би се исправили откривени случајеви неусаглашености.

6. Процена делотворности мера акционог плана

6.1. Правилно спровођење, прикладност и ефективност мера идентификованих у акционом плану се проверава користећи исти процес праћења описан у овом прилогу.

6.2. Процена ефективности акционог плана садржи нарочито:

- 1) проверу правилног спровођења акционог плана и његовог извршења у складу са планом;
- 2) проверу остваривања очекиваних резултата;
- 3) проверу да ли су се у међувремену почетни услови променили и да ли су мере контроле ризика дефинисане у акционом плану одговарајуће у датим околностима;
- 4) проверу да ли су потребне друге мере контроле ризика.

7. Документовање примене поступка праћења

7.1. Поступак праћења се документује како би се доказало да је правилно примењен. Документација се користи првенствено за потребе интерне процене.

7.2. На захтев, железнички превозник, управљач железничке инфраструктуре и лице задужено за одржавање ставља документацију на располагање Дирекцији за железнице. Ако се интерфејсима управља путем уговора, лице задужено за одржавање ставља документацију на располагање железничком превознику и управљачу железничке инфраструктуре.

7.2. Документација о примени поступка праћења обухвата нарочито:

- 1) опис организације и особља одређеног за спровођење процеса праћења;
- 2) резултате различитих активности процеса праћења прописаних чланом 3. став 2. овог правилника а нарочито донете одлуке;
- 3) код откривених случајева неусаглашености који се сматрају неприхватљивим, списак свих потребних мера које треба спровести да би се постигли потребни резултати.

Дијаграм процеса праћења

