



ЕВРОПЕЙСКА ЖЕЛЕЗОПЪТНА АГЕНЦИЯ

СИСТЕМЕН ПОДХОД

Ръководство за прилагане
относно разработването и
реализацията на система за
управление на безопасността
на железопътния транспорт

Версия 1.0

13 декември 2010 г.

Данни за версията

Документ, изготвен от:	Европейска железопътна агенция 120 rue Marc Lefrancq - F-59300 Valenciennes — Франция
Одобрен от:	Anders LUNDSTRÖM, ръководител звено „Безопасност“
Прегледан от:	Bart Accou
Автори:	Anna Patacchini
Вид на документа:	Ръководство за прилагане относно разработването и реализацията на система за управление на безопасността, насочено към железопътни предприятия и управители на железопътни инфраструктури за въвеждане на СУБ в съответствие с член 9 и приложение III към Директива 2004/49/ЕО
Статус на документа:	Публичен документ
Версия:	1
Дата:	13 декември 2010 г.

Съдържание

Част I — Въвеждащи разпоредби	5
1 Въведение.....	5
2 Цел на СУБ.....	8
3 Обхват и съдържание на СУБ	10
Част II — Общо ръководство	11
4 Правно основание.....	11
5 Системен подход.....	12
5.1 Съдържание на СУБ (като основа на системния подход).....	12
5.2 Възприемане на системен подход	14
6 Елементи.....	19
7 Процеси за разработване и подобряване	21
7.1 Лидерство	22
7.1.1 Ангажимент на ръководството.....	22
7.1.2 Политика по отношение на безопасността	24
7.1.3 Корпоративни цели за безопасност.....	25
7.1.4 Вземане на решения	26
7.1.5 Управленски контрол	26
7.2 Оценка на риска	28
7.2.1 Контрол на рисковете, свързани с дейността на ЖП/УИ	28
7.2.2 Рискове, произтичащи от действията на други страни	30
7.2.3 Процедури и методи за извършване на оценка на риска и въвеждане на мерки за контрол на риска (управление на промените)	31
7.2.4 Съответствие със законодателството, правилата и стандартите	32
7.2.5 Координационни задачи на УИ.....	33
7.3 Мониторинг	34
7.3.1 Събиране и анализ на данни за безопасността	34
7.3.2 Докладване/разследване/анализ/превантивни и коригиращи мерки при произшествия и инциденти	36
7.3.3 Вътрешно одитиране на СУБ	37
7.4 Извличане на поуки от страна на организацията	38
7.4.1 Непрекъснато подобряване	38
7.4.2 Препоръки за безопасност	39
7.4.3 Управление на промените	39
8 Процеси за реализация	41
8.1 Структура и отговорност.....	41
8.1.1 Разпределяне на отговорности	41
8.1.2 Отчетност на ръководството.....	42
8.1.3 Организационна структура	42
8.1.4 Планиране на работното натоварване	43
8.2 Управление на компетентността	44
8.2.1 Програми за обучение на персонала — система за управление на компетентността	44
8.3 Информация	46
8.3.1 Контрол на конфигурирането на информацията относно безопасността	46
8.3.2 Включване на служителите и техни представители.....	47

8.3.3	Вътрешна / външна комуникация	48
8.4	Документация	49
8.4.1	Документация за СУБ	49
8.4.2	Управление на документацията.....	50
8.4.3	Годишен доклад за безопасността	51
9	Експлоатационни дейности	52
9.1	Оперативна организация и процедури.....	54
9.1.1	Процедури за спазване на приложимите правила — процедури за гарантиране на съответствие през целия жизнен цикъл на оборудването (етап на експлоатация).....	54
9.1.2	Работа с изпълнители и контрол на доставчиците.....	55
9.1.3	Управление на активи	56
9.2	Планове за действие при извънредни ситуации	58
9.2.1	Управление на извънредни ситуации	58
9.2.2	Задачи на УИ за сътрудничество	58
Приложение I	Съкращения, използвани в текста.....	60

Част I — Въвеждащи разпоредби

1 Въведение

В член 4 от Директива 2004/49/ЕО¹ (Директивата относно безопасността на железопътния транспорт) е изрично предвидено, че железопътните предприятия (ЖП) и управителите на железопътни инфраструктури (УИ) поемат отговорност за безопасната експлоатация на железопътната система, и в изпълнение на тази отговорност те са задължени да създадат система за управление на безопасността (СУБ).

Системите за управление на безопасността (СУБ), прилагани от железопътните предприятия и съдържащи характеристиките и елементите, посочени в член 9 и приложение III към Директивата относно безопасността на железопътния транспорт, трябва да бъдат оценени от националните органи по безопасността (НОБ) въз основа на общия метод за безопасност за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификати за безопасност, както е посочено в член 6, параграф 3, буква б) от Директива 2004/49/ЕО. Такъв общ метод за безопасност е определен в Регламент (ЕС) № 1158/2010/ЕС².

Системите за управление на безопасността (СУБ), прилагани от управителите на железопътни инфраструктури и съдържащи характеристиките и елементите, посочени в член 9 и приложение III към Директивата относно безопасността на железопътния транспорт, трябва да бъдат оценени от националните органи по безопасността (НОБ) въз основа на общия метод за безопасност за оценка на съответствието с изискванията за получаване на разрешителни за безопасност, както е посочено в член 6, параграф 3, буква б) от Директива 2004/49/ЕО. Такъв общ метод за безопасност е определен в Регламент (ЕС) № 1169/2010/ЕС³.

Железопътните предприятия и управителите на железопътни инфраструктури следователно трябва да документират своите процедури и своята организация по начин, който позволява:

¹ Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност (Директивата относно безопасността на железопътния транспорт).

² Регламент (ЕС) № 1158/2010 на Комисията от 9 декември 2010 година относно общ метод за безопасност за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат за безопасност на железопътния транспорт (ОВ L 326, стр. 11).

³ Регламент (ЕС) № 1169/2010 на Комисията от 10 декември 2010 година относно общ метод за безопасност за оценка на съответствието с изискванията за получаване на разрешително за железопътна безопасност (ОВ L 327, стр. 13).

- оценка преди предоставянето на сертификат за безопасност или разрешително за безопасност;
- надзор след издаването на сертификат за безопасност или разрешително за безопасност;
- подновяване на сертификат за безопасност или разрешително за безопасност.

Въпреки че ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификати и разрешителни за железопътна безопасност дават ясна насока за подходящата реализация на СУБ, с оглед включително на член 9 и приложение III към Директивата относно безопасността на железопътния транспорт, не съществуват разпоредби, специално насочени към ЖП и УИ, които да бъдат използвани като референтни документи в подкрепа на разработването и реализацията на техните СУБ.

Агенцията възнамерява да предостави тази подкрепа чрез набор от ръководства за СУБ, като настоящият документ представлява първият документ от въпросния набор.

Настоящото ръководство за прилагане се отнася главно до посочените по-горе части от Директивата относно безопасността на железопътния транспорт, но те включват също елементи, които дават по-широк обхват на СУБ. Тези елементи се разглеждат в контекст и са свързани със задължителните изисквания, съдържащи се в директивата.

Настоящият документ се допълва от следните документи:

- „Директивата относно безопасността на железопътния транспорт и други системи за управление“, който разяснява възможността да интегриране на различни системи за управление, например „на качеството“, „на околната среда“, на „безопасността при работа“;
- „Вътрешен одит“, който разяснява техниките и процедурите за тази дейност;
- „Терминология, свързана със СУБ“, съдържащ примери от литературата за обяснение на термините, използвани в Директивата относно безопасността на железопътния транспорт и ръководството за СУБ. Тези термини са изписани с **удебелен шрифт и са подчертани**, като цитираният термин е даден в бележка под линия;
- „Текстове за придобиване на знания“ е документ, съдържащ списък на текстове, които да бъдат използвани за подробно запознаване със СУБ като цяло и с отделните елементи на системата.

Терминологията и тестовете се позовават на информация за добри практики и други налични документи за железопътния сектор, в други **промишлени сектори, изискващи висока надеждност**⁴ (гражданско въздухоплаване, морско

⁴ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [11] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език).

корабоплаване, химическа, ядрена промишленост и др.) и в широко разпространените системи за управление, като тези за управление на качеството.

Ръководството за прилагане е организирано по следния начин:

- предварителни разпоредби;
- общо ръководство, организирано съобразно структурата, описана в глава 5 „Системен подход“ и представящо основните характеристики на процесите за разработване и подобряване, дейностите за реализация и експлоатация;
- описанието на всеки елемент се допълва от таблица с информация за текстовете, в които могат да бъдат намерени свързаните със съответния елемент задължителни изисквания и насоки на ERA (текст в карета);
- приложения.

ВАЖНО:

Настоящото ръководство за прилагане няма обвързващо действие като законодателните актове, приети от Европейския съюз. То е замислено като набор от референтни ръководства за всички действащи лица, засегнати от реализацията на СУБ, които улесняват разбирането на системния подход и изискванията, предвидени в Директивата относно безопасността на железопътния транспорт. Те предоставят и допълнителна подкрепа на действащите лица чрез допълнителни разяснения и елементи, които трябва да бъдат взети предвид от действащите лица, които разработват и/или изпълняват СУБ.

Настоящото ръководство за прилагане не е задължителен, а консултативен документ. То съдържа информация, която може да бъде в помощ на някои от действащите лица; действащите лица с опит могат да продължат да прилагат собствена си практика.

В тази връзка настоящото ръководство за прилагане трябва да се чете и използва само като документ за информация и като помощ за разработването и/или реализацията на СУБ, без това да замества съответните приложими правила.

2 Цел на СУБ

Общата цел на СУБ е да гарантира, че организацията постига своите стопански цели по безопасен начин. Тези цели трябва да се изпълняват в днешната постоянно променяща се и комплексна среда в железопътния транспорт по начин, който доказва, че организацията спазва всички приложими към нея задължения относно безопасността.

Отчита се, че управлението на стопанската дейност по структуриран начин носи значителни ползи. Този подход добавя стойност, като помага да се повиши общата икономическа ефективност, да се реализират оперативни икономии, да се подобрят отношенията с клиентите и регулаторните органи, и да се изгради позитивна **култура на безопасност**⁵.

Наред с това, за целите на безопасността приемането на структуриран подход дава възможност да се определят опасностите и да се осъществява постоянно управление на рисковете, свързани с дейностите на организациите, с цел предотвратяване на произшествия. Когато е уместно, трябва да се вземат предвид връзките с други ЖП и УИ в системата на железопътния транспорт. Когато всички приложими елементи на СУБ се изпълняват правилно, това може да осигури на една организация необходимата гаранция, че при всички условия контролира и ще продължава да контролира всички установени рискове, свързани с дейностите ѝ.

Подходящата реализация на СУБ от всички ЖП/УИ е ключов елемент за успеха на цялата регулаторна рамка относно безопасността, както е предвидено в Директивата относно безопасността на железопътния транспорт, тъй като въз основа на тази система националните органи по безопасността (НОБ) издават сертификати за безопасност и разрешителни за безопасност.

Във връзка с това опитните организации отчитат, че ефективен контрол на рисковете може да бъде постигнат посредством процес, който обединява три измерения с решаващо значение: технически компонент с използваните инструменти и оборудване, човешки компонент, включващ хората на първа линия с техните умения, обучение и мотивация, и организационен компонент, който се състои от процедури и методи, определящи взаимовръзките между задачите. Поради това добрата СУБ постига целите си посредством наблюдение и подобряване на **мерките за контрол на риска**⁶ в три измерения.

Реализацията на СУБ е правно задължение съгласно член 4, параграф 3 и член 9, параграф 1 от Директива 2004/49/ЕО. Настоящото ръководство за прилагане се основава на приложимото съдържание; когато прилагат своите СУБ, ЖП и УИ трябва да се съобразяват с националното законодателство за транспониране.

⁵ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [40] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език).

⁶ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [35] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език).

Съществуват и други основателни причини за реализация и прилагане на ефективна СУБ: редица характеристики на железопътните СУБ са много сходни с управленската практика, поддържана от застъпниците на качеството, **безопасността и здравето при работа**⁷, защитата на околната среда и образците на отлична стопанска дейност. Следователно принципите на доброто управление могат лесно да се интегрират и не е необходимо организациите, които вече са въвели тези системи, да претърпят цялостна реорганизация.

⁷ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [37] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език).

3 Обхват и съдържание на СУБ

Разработването и реализацията на подходяща СУБ е трудна задача и няма лесни отговори.

Настоящото общо ръководство на високо ниво, разработено от Агенцията заедно със съответна заинтересована страна, е предназначено да подкрепя чрез практически съвети и идеи разработването, реализацията и прилагането на структурирана система за безопасност на железопътния транспорт в цялата организация. Главната цел е да се осигури инструмент, удобен за използване от железопътните предприятия, като в същото време, улеснява спазването на правните изисквания, формулирани в Директивата относно безопасността на железопътния транспорт, изброени в следващата глава 4 (правно основание). Настоящото ръководство е предназначено за ползване във връзка с Директивата относно безопасността на железопътния транспорт и с цялото приложимо законодателство в областта на безопасността на железопътния транспорт.

Настоящият документ отразява усилияето чрез това ръководство да се представи нов поглед върху тази динамична и важна тема по разбираем и удобен за използване начин (вж. „Общата картина“ в глава 6 и описанието на отделните елементи в глави 7, 8 и 9). Това се отнася и за задължителните и насочващите документи относно реализацията на системи за управление на безопасността.

Публикуваният първоначално набор от документи постоянно ще бъде допълван, като една „жива система“, която ще се развива успоредно със задълбочаването на знанията, а също и като спазва ангажимента да реагира на установените допълнителни потребности. Агенцията ще използва обратната информация от сектора по представените в документа идеи, за да развива постоянно ръководството за прилагане въз основа на тази информация.

Намерението на Агенцията е да допълва настоящото ръководство с текстове по широк кръг теми, които съдържат допълнителни разяснения за конкретни елементи и хоризонтални въпроси, свързани със СУБ, като: човешки фактор, култура на безопасността, здраве и безопасност при работа, управление на риска в цялото предприятие, задължение за сътрудничество, организационна зрялост и т. н.

ЗАБЕЛЕЖКА: Настоящият документ няма самостоятелна задължителна сила, но някои от съдържащите се в него изисквания са посочени в Директивата относно безопасността на железопътния транспорт и трябва да се **изпълняват**.

В текста на ръководството за прилагане следните термини са използвани съгласно дадените определения:

„**трябва**“ означава, че правилото е задължително. Използва се само в преки цитати на нормативния текст;

„**следва**“ има препоръчителен характер;

„**може**“ означава наличие на възможност.

Част II — Общо ръководство

4 Правно основание

Правното основание за реализация и прилагане на СУБ от ЖП и УИ е Директива 2004/49/ЕО.

Всички приложими части на Директивата относно безопасността на железопътния транспорт могат да бъдат открити в официалните преводи на документа:

- *член 3 — Определения*
- *член 4, параграф 3 — Развитие и подобряване на безопасността на железопътния транспорт*
- *член 9 — Системи за управление на безопасността*
- *приложение III — Системи за управление на безопасността*

Характеристиките и основните елементи на СУБ се съдържат в членове 2 и 9 и приложение III към директивата.

5 Системен подход

5.1 Съдържание на СУБ (като основа на системния подход)

ЖП/УИ следва да разработят свои СУБ по начин, който е съобразен с изискванията, посочени в член 9 и приложение III към Директива 2004/49/ЕО.

Нови ЖП/УИ могат да разработят своите процеси, свързани с безопасността, въз основа на елементите, описани в настоящото ръководство за прилагане.

Съществуващите ЖП/УИ могат да използват елементите, за да проверят съответствието с елемента в собствената им организация, да вземат решение за дейностите, необходими за гарантиране спазването на посочените по-горе изисквания.

СУБ на ЖП/ОБ следва, съобразно концепцията за системите за управление, да съдържа описанието на процесите и процедурите, свързани с безопасността, като всички те трябва да подлежат на оценка (въз основа на общ метод за безопасност за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат/разрешително за безопасност на железопътния транспорт) и на независим одит.

В следната таблица са представени:

- елементите, които взети заедно формират една СУБ (**колона 1**);
- съответните препратки към Директивата относно безопасността на железопътния транспорт, на която се основават, в **колона 2**;
- съответните препратки към общия метод за безопасност за оценка на съответствието на сертификат за безопасност на железопътния транспорт (**колона 3**).

Елементите от А до Т са общи за СУБ на железопътни предприятия и на управители на железопътна инфраструктура.

В съответствие с член 9, параграф 3 от Директивата относно безопасността на железопътния транспорт системата за управление на безопасността, прилагана от управителите на железопътни инфраструктури, трябва да съдържа допълнителната информация, която се изисква относно следните елементи:

- ефекта от дейностите на различни железопътни предприятия върху мрежата;
- възможност всички железопътни предприятия да оперират в съответствие с ТИОС и националните правила за безопасност, както и с условията, формулирани в техния сертификат за безопасност;
- координация на процедурите при извънредни обстоятелства на управителя на инфраструктура с всички железопътни предприятия, които експлоатират неговата инфраструктура.

1	2	3
Мерки за контрол на риска за всички рискове, свързани с дейността на железопътните предприятия/управители на инфраструктура	член 9, параграф 2	А
Контрол на риска във връзка с осигуряването на поддръжка ⁸ и материали	член 9, параграф 2	Б
Контрол на риска във връзка с привличането на изпълнители и контрол на доставчиците	член 9, параграф 2	В
Рискове, произтичащи от дейностите на други страни извън железопътната система	член 9, параграф 2	Г
Документация на СУБ	приложение III, 1)	Д
Разпределяне на отговорности	приложение III, 1)	Е
Осигуряване на контрол чрез управление на различни равнища	приложение III, 1)	Ж
Включване на служителите и техните представители на всички равнища	приложение III, 1)	З
Гарантиране на непрекъснато подобряване	приложение III, 1)	И
Политика за безопасност, одобрена от главния управител на предприятието и сведена до знанието на целия персонал	приложение III, 2), а)	Й
Качествени и количествени цели на предприятието за поддържане и подобряване на безопасността, както и планове и процедури за постигане на тези цели	приложение III, 2), б)	К
Процедури за удовлетворяване на съществуващи, нови и изменени технически и експлоатационни стандарти или други нормативни условия	приложение III, 2), в)	Л
Процедури и методи за извършване на оценка на риска и въвеждане на мерки за контрол на риска в случаите, когато промяна на експлоатационните условия или нов материал налагат поемането на нови рискове за инфраструктурата или експлоатацията	приложение III, 2), г)	М
Осигуряване на програми за обучение на персонала и системи, гарантиращи, че се поддържа техническата компетентност на персонала и те съответно изпълняват точно своите функции	приложение III, 2), д)	Н
Споразумения за предоставяне на достатъчно информация в рамките на предприятието и, когато е целесъобразно, между предприятията, експлоатиращи една и съща инфраструктура	приложение III, 2), е)	О
Процедури и формати за начина на документиране на информацията относно безопасността и определяне на процедура за общ контрол на жизненоважна информация относно безопасността	приложение III, 2), ж)	П
Процедури, които гарантират, че произшествията, инцидентите, ситуацията, близки до инциденти и другите опасни произшествия се докладват, разследват и анализират и че се вземат необходимите превантивни мерки	приложение III, 2), з)	Р

⁸ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [10] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език).

Осигуряване на планове за действие и тревоги и информация в случай на авария, съгласувани с подходящите обществени органи	<i>приложение III, 2), и)</i>	С
Мерки за осигуряване на периодично вътрешно одитиране на системата за управление на безопасността	<i>приложение III, 2), й)</i>	Т

5.2 Възприемане на системен подход

Основната цел на една СУБ, в съответствие с член 3, буква и), е „да гарантиран безопасно управление на дейностите на ЖП/ОИ“, за да се изпълнят общите изисквания на член 4 от Директивата относно безопасността на железопътния транспорт, която въвежда общата концепция за непрекъснато подобряване, **системен подход**⁹ и разпределяне на отговорностите. Системният подход, известен също и като „процесен подход“ в областта на разработването на системи, за управление се състои от:

- процеси, които са набор от взаимосвързани дейности, които преобразуват входящите елементи в изходящи;
- карта на процесите, включително взаимодействията; и
- подробно описание на процесите и подпроцесите.

Системата за управление на безопасността на железопътния транспорт може следователно да бъде определена като сбор от процесите, които допринасят за разработването, планирането, прилагането и контрола на операциите като елемент от икономическата дейност на дружеството. Това означава, че СУБ обхваща само присъщите на железопътния транспорт дейности, описани в Директивата относно безопасността на железопътния транспорт (например не се включват дейности като безопасността на паркингите на гарите, магазините и т. н.).

Настоящата глава описва начин за представяне на процесите в съответствие с тяхната функция:

- **разработване и подобряване;**
- **реализация;**
- **експлоатация.**

Този текст обаче е само за ориентиране и не е предназначен да гарантира съответствие с изискванията относно СУБ.

Предложеният модел описва само една от многото възможности за групиране на процесите. Всеки процес може да се разглежда, сам по себе си, като работен процес, тъй като създава резултат.

⁹ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [50] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език).

ЖП и УИ могат да използват модела като референтен документ, за да изградят своите карти на процесите и системи за управление на безопасността, съдържащи взаимодействията и дефинираните отговорности.

Долните таблици показват как са организирани различните елементи на СУБ. Тези таблици показват как ще бъдат представени елементите в следващата глава и включват следната информация:

- мястото им по отношение на основните елементи на разработването/подобряването, реализацията и експлоатацията;
- номерирането им;
- съответният ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат/разрешително за безопасност на железопътния транспорт;
- страницата в ръководството за прилагане.

Таблица 1 — Процеси за разработване и подобряване [глава 7]

		ОМБ	Стр.
7.1 Лидерство	7.1.1 - Ангажимент на ръководството	=	22
	7.1.2 - Политика по отношение на безопасността	Й	24
	7.1.3 - Корпоративни цели за безопасност	К	25
	7.1.4 - Вземане на решения	=	26
	7.1.5 - Управленски контрол	Ж	26
7.2 Оценка на риска	7.2.1 - <u>Контрол на рисковете</u> ¹⁰ , свързани с дейността на ЖП/ОИ.	А	28
	7.2.2 - Рискове, произтичащи от действията на други страни (извън железопътната система)	Г	30
	7.2.3 - Процедури/методи за оценка на риска и въвеждане на мерки за контрол на риска (управление на промените)	М	31
	7.2.4 – Съответствие със законодателството, правилата и стандартите	Л	32
	7.2.5 - Координационни задачи на УИ	чл. 9, п. 3	33
7.3 Мониторинг	7.3.1 - Събиране и анализ на данни	Р	34
	7.3.2 - Докладване и разследване на произшествия/инциденти	Р	36
	7.3.3 - Вътрешно одитиране	Т	37
7.4 Извличане на поуки от страна на организацията	7.4.1 - Непрекъснато подобряване	И	38
	7.4.2 - <u>Препоръки за безопасност</u> ¹¹	Р	39
	7.4.3 - Управление на промените	М	39

¹⁰ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [7] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език).

¹¹ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [43] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език).

Таблица 2 — Процеси за реализация [глава 8]

		ОМБ	Стр.
8.1 Структура и отговорност	8.1.1 — Разпределяне на отговорностите	Е	41
	8.1.2 — Отчетност на ръководството	Ж	42
	8.1.3 — Организационна структура	Д	42
	8.1.4 - Планиране на работното натоварване	=	43
8.2 Управление на компетентно ста	8.2.1 - Система за управление на компетентността (програми за обучение на персонала)	Н	44
8.3 Информация	8.3.1 – Контрол на конфигурирането на информацията относно безопасността	П	46
	8.3.2 – Включване на служителите и техни представители	З	47
	8.3.3 - Вътрешна/външна комуникация	О	48
8.4 Документация	8.4.1 — Документация за СУБ	Д	49
	8.4.2 - Управление на документацията	=	50
	8.4.3 - Годишен <u>доклад за безопасността</u> ¹²	чл. 9, п. 4	51

¹² Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [44] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език).

Таблица 3 — Эксплоатационни дейности [глава 9]

		ОМБ	Стр.
9.1 <i>Оперативна организация и процедури</i>	9.1.1 - Процедури за спазване на приложимите правила за вида на предоставяна услуга — процедури за гарантиране на съответствие през целия жизнен цикъл на оборудването (етап на експлоатация)	Л	54
	9.1.2 - Работа с изпълнители и контрол на доставчиците	Б/В	55
	9.1.3 - Управление на активи	=	56
9.2 <i>Планове за действие при авария</i>	9.2.1 - Управление на извънредни ситуации	С	58
	9.2.2 - Координационни задачи на УИ	чл. 9, п. 3	58

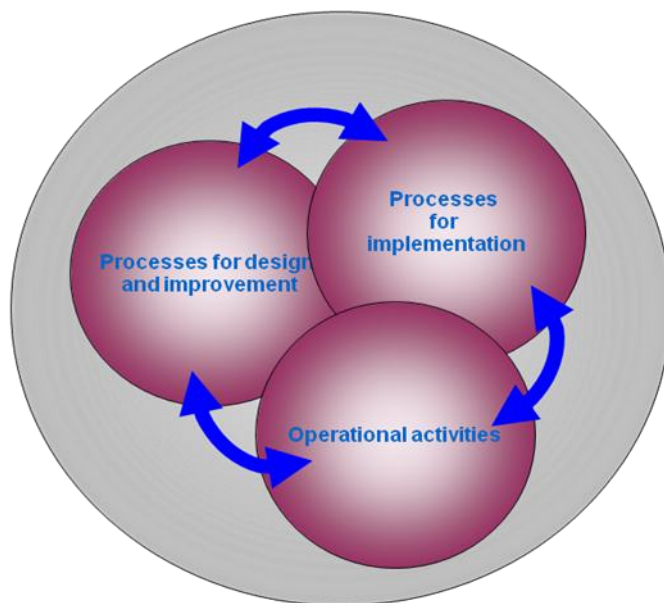
6 Елементи

Вече посочихме, че системата за управление на безопасността, прилагана от железопътните предприятия и от управителите на инфраструктури, съдържа характеристиките и елементите, посочени в член 9 и приложение III към Директива 2004/49/ЕО.

Характеристиките и елементите, които формират една система за управление на безопасността, са означени в целия текст на настоящето ръководство съобразно номерирането на критериите, посочени в приложение II към регламента за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат/разрешително за безопасност на железопътния транспорт.

Системният подход тук е изобразен като „обща картина“, която включва, в рамките на взаимодействащите си процеси, всички елементи на СУБ, групирани съобразно функциите им:

- процеси за разработване и подобряване
[Глава 7]
- процеси за реализация
[Глава 8]
- експлоатационни дейности
[Глава 9]



Този подход е приложен в цялото ръководство, както следва:

- трите групи ще бъдат описани и ще съдържат препратки за ориентирание на читателите за включените елементи;
- под заглавието **основни характеристики** на процеса (разработване/подобряване, реализация, експлоатация) ще бъдат изброени и описани елементите на СУБ;
- за да се осигури разграничаването на текстовете, които може да съдържат задължителни изисквания от тези, които са предназначени да служат като

насоки, са използвани няколко стила на форматиране с оглед по-лесно използване на документа.

- текстовете в карета в края на отделните елементи, представени на сив фон, са текстове, съдържащи задължителни изисквания;
- текстовете в карета, представени на ярко червен фон, са насоки на ERA във връзка с тези изисквания

7 Процеси за разработване и подобряване

Необходимо е железопътните предприятия и управителите на инфраструктура да осигурят контрол върху частта на железопътната система, за която отговарят, главно чрез предприемане на мерки в техните организации:

- за спазване на изискванията за безопасност, приложими към железопътната система като цяло (ТСОС, национални изисквания и др.);
- за идентифициране на специфичните рискове, свързани с тяхната дейност;
- за идентифициране и управление на бъдещи и местни рискове.

Управлението на тази организация трябва да се осъществява чрез последователни мерки, приемане на *ad hoc* политики, структурирано изпълнение и експлоатационни процеси и разпределяне на отговорностите за сферите на дейност.

Освен това организациите са динамични и постоянно се развиват. Налице е постоянна необходимост от адаптиране и подобряване на всички свързани със СУБ процеси. За да са в състояние да направят това, организациите трябва да гарантират разработването и контрола на изпълнението и експлоатационните процеси, чрез ефективно **лидерство [7.1]** и включване на служителите.

Оценката на риска [7.2] може да помогне да се предвиди бъдещото развитие и бъдещите рискове, като потенциални заплахи, напрежение и техните последици.

Възможно е настъпването на непредвидени събития, които не са идентифицирани по време на разработването на мерките за контрол на риска. Мерките за контрол на риска могат, поради променящата се среда (външната, като нови технологии, правила, стандарти и др., и/или вътрешната, като нова или променяща се техника, експлоатационни процедури, организационна структура и т. н.), вече да не изпълняват предназначението си. Наред с това, промените в общата организация и структура на управление може да окажат въздействие върху системата за управление на безопасността.

Необходим е **мониторинг [7.3]** както на изпълнението на експлоатационните процеси, така и на средата за установяване на скритите дефекти на системата, които са онези елементи на системата, които са или биха могли да се превърнат в заплаха в близко бъдеще. Мониторингът помага за извличането на поуки от съществуващия опит, който е важно допълнение за постоянното разглеждане на рисковете.

Освен това **трябва да се извлекат поуки [7.4]** от настъпилите при експлоатацията инциденти. Това и констатациите на одитите, проверките и всички други приложими източници на информация могат да бъдат използвани за подобряване на системата.

И накрая, всички тези процеси взети заедно са необходими, за да се осигури на ръководството на дружеството нужната входяща информация, за да се вземат

информирани решения относно структурни или функционални промени на системата, така че тя да е по-добре подготвена за това, което може да се случи в бъдеще.

Ясно е, че за доброто изпълнение и на тези процеси на разработване и подобряване е необходимо отговорните служители/ръководители да знаят какви мерки да предприемат, как да ги реализират и, разполагайки с цялата съответна информация, да ги реализират своевременно. Това означава, че някои процеси относно реализацията се прилагат и към всички процеси за подобряване, като например принципите на мониторинга.

Процесите за разработване и подобряване:

- са предназначени да гарантират, че са постигнати желаните цели, да предотвратят възникването или повторното възникване на проблеми и да се направят адаптации и подобрения в съответствие с променящите се външни и вътрешни изисквания;
- определят как да се изпълняват задачите и как тези задачи да се оценяват и адаптират към променящата се среда, като се отпуснат необходимите **ресурси**¹³.

7.1 Лидерство

Силното и ефективно лидерство гарантира, че се определят и подкрепят по важност цели относно безопасността (планиране), че се въвеждат практики за изпълнение на критериите за безопасност (изпълнение), че ефективността на системата се проверява постоянно (проверка) и че се предприемат коригиращи и/или превантивни мерки (действие).

7.1.1 Ангажимент на ръководството

Отговорността за лидерство и за създаване на среда на непрекъснато подобряване е на всички нива на ръководство, и по-специално на най-високото.

Висшето ръководство трябва да разбира, че успехът на организацията, що се отнася до безопасната експлоатация на системата на железопътния транспорт в постоянно променящата се вътрешна и външна среда, зависи в голяма степен от способността да се проследява и постоянно да се подобрява ефективността на мерките за контрол на риска.

Ако висшето ръководство не демонстрира информиран и постоянен ангажимент към безопасността като една от главните стопански цели, ангажиментът към безопасността на терен може лесно да се във връзка с други, понякога противоречащи стопански цели, особено в по-слабо развитите организации.

¹³ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [33] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език).

Ангажиментите на ръководството предполагат пряко участие на най-висшето ръководство във всички конкретни и важни аспекти на безопасността или програми на организацията.

Представеният по-долу списък показва примери за това как ангажиментите на ръководството се реализират на практика чрез поредица от аспекти на безопасността, както и съответната им връзка с другите елементи на СУБ, които се разглеждат в настоящото ръководство за прилагане:

- демонстрира привързаност и интерес към безопасността;
- формулира и установява политика и цели относно безопасността [вж. 7.1.2 — политика по отношение на безопасността];
- определя цели за подобряване или поддържане на безопасността и оценка на изпълнението спрямо другите участници в сектора на железопътния транспорт или другите сектори [вж. 7.1.3 — корпоративни цели за безопасност];
- осигурява ресурси и обучение [вж. 7.2.1 — контрол на риска и 8.2.1 — система за управление на компетентността];
- гарантира, че целият персонал (включително управителният съвет) има необходимото обучение и е компетентен по отношение на отговорностите във връзка с безопасността [вж. 8.2.1 — система за управление на компетентността];
- гарантира осъществяването на контрол на всички нива на организацията [вж. 7.1.5 — управленски контрол];
- получаване на редовна информация за безопасността, например данни за изпълнението (произшествия, инциденти, опасни производства) и оценка и преглед на СУБ в светлината на постигнатите резултати [вж. 7.3 — мониторинг];
- познаване на случващото се на терен и какви одити или оценки се предприемат, получаване на резултатите, свързани с дейностите, изпълнявани от самата организация или от изпълнители [вж. 7.3.3 — вътрешно одитиране];
- гарантиране, че се извършват целесъобразни прегледи на СУБ на ниво управителен съвет;
- гарантиране, че всички нива на организацията, включително управителният съвет, получават целесъобразна информация за безопасността [вж. 8.3.3 — вътрешна/външна комуникация];
- убеденост, че се провеждат съответните консултации с персонала по въпросите на безопасността, и че техните съображения достигат до съответните нива, включително, когато е необходимо до управителния съвет, като така се гарантира, че рисковете във вашата организация са оценени, и че са приети и се поддържат подходящите мерки за контрол [вж. 8.3.2 — включване на служителите];
- създаване на среда на непрекъснато подобряване [вж. 7.4.1 — непрекъснато подобряване];
- поставяне на вниманието на управителния съвет промените в организацията на работа, които могат да имат сериозни последици за безопасността [вж. 7.4.3 — управление на промените];
- насърчаване на култура на безопасност.

Силното и активно лидерство се затвърждава чрез видимия, активен ангажимент от страна на висшето ръководство:

- което въвежда ефективни системи за комуникация „отгоре надолу“ и „отдолу нагоре“;
- установява ефективни структури за управление;
- интегрира управлението на безопасността в стопанските решения.

7.1.2 Политика по отношение на безопасността

Препратка към ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификата/разрешително за железопътна безопасност: Й

Политиката по отношение на безопасността изразява и отразява ангажимента на организацията, нейното задължение (мисия) и стратегическа представа (визия) по отношение на безопасността на железопътния транспорт.

Декларацията за политиката по отношение на безопасността трябва да се обявява и да бъде достъпна за всички служители, като се използва подходяща медия (официални съобщения, бюлетини, интранет и т. н.). Тя трябва да включва, наред с другото, декларация за намеренията и да показва цялостната насока, която да бъде следвана от организацията, общите цели на системата за управление на безопасността, както и необходимите ресурси и дейности, които се изискват, за да се изпълнят тези цели.

Политиката по отношение на безопасността трябва също да отразява следните характеристики, като демонстрира ангажимента на ръководството на организацията и осигурява на персонала ясни насоки за действие за утвърждаване на културата на безопасност и познаването на безопасността в рамките на организацията:

- разработена е от ръководството и персонала и е подписана на най-високо ниво в организацията;
- съответства на характера и размера на рисковете в организацията и има принос към всички аспекти на изпълнението на дейността като част от демонстрирания ангажимент за непрекъснато подобряване;
- очертава принципите и основните ценности, в съответствие с които работи организацията и персонала;
- насърчава развитието и подобряването на работната етика;
- ползва се с ангажимента и участието на целия персонал;
- съобразена е с другите оперативни политики;
- посочва отговорностите и отчетността на директорите, управителите и служителите.

Наред с това следва да има стремеж политиката по безопасността да бъде отразена в дейностите и решенията на целия персонал, като се очаква да бъде преглеждана периодично.

7.1.3 Корпоративни цели за безопасност

Препратка към ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат/разрешително за железопътна безопасност: **К**

От всяко ЖП/УИ се очаква да включи в рамките на своята СУБ доказателство за своята способност да изпълни корпоративните си критерии за безопасност, което може да изисква поддържането или повишаването на равнището на безопасност, така че да съответства на другите стопански цели.

Корпоративните цели за безопасност трябва да бъдат считани за част от непрекъснат цикъл:

- те се определят въз основа на предишна оценка на изпълнението (която може да се основава на постигането на предишните корпоративни цели за безопасност на организацията). Те трябва да бъдат реалистични и постижими. Измерването на изпълнението на безопасността (събиране на приложимите данни за безопасността чрез установената система за проверки, извършвания вътрешен одит и **докладването по отношение на безопасността**¹⁴) е част от дейността по мониторинг [вж. стр. 7.3];
- планират се и се изпълняват конкретни дейности, разпределени за управление на всяко съответно ниво в организацията (**планиране относно безопасността**¹⁵);
- дейностите се наблюдават, а ефективността им се измерва (отново чрез организиране на рутинни проверки, вътрешно одитиране и докладване по отношение на безопасността), като поставя акцент не само върху резултата по отношение на безопасността, но също така върху ефективното изпълнение на дейностите за управление на безопасността;
- корпоративните цели се преразглеждат в съответствие с резултатите от мониторинга.

¹⁴ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [44] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език).

¹⁵ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [41] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език).

7.1.4 Вземане на решения

Процесите в системата за управление на безопасността са напълно интегрирани в стопанската среда на една **железопътна компания**¹⁶. Важно е тези компании да могат да се разчитат на стабилен процес на вземане на решения, за да обосноват и проследят решение, свързано с оперативната безопасност.

Управленските решения следва да вземат предвид прякото или непрякото им въздействие върху безопасността.

Процесите следва да бъдат прозрачни, за да се разбере как е взето крайното решение, което засяга безопасността. Те са по-ефективни, когато включват разбиране на:

- идентифицирането на въпросите, свързани с безопасността в рамките на стопанския контекст (примери като „съкращаване на бюджета“);
- определянето на приоритети;
- отговорности на различно равнище;
- достъпни методи за работа по проблемите (инструменти за анализ);
- стойността на включването на необходимите специалисти, знания, умения и опит;
- обхвата на консултиране;
- изходните резултати;
- свързаните дейности (планове, времеви график, отговорности за завършване).

Следователно неидентифицирането на въздействието на други управленски дейности¹⁷ върху безопасността и невключването на безопасността като ключов стопански риск във всички решения на управителния съвет може да доведе до катастрофални резултати.

7.1.5 Управленски контрол

*Препратка към ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат/разрешително за железопътна безопасност: **Ж***

По правило управленският контрол е средство, чрез което се насочват, наблюдават и измерват ресурсите на организацията. Неговата цел е да помогне на организацията да постигне, конкретно в областта на безопасността, специфичните си критерии или цели.

Контролът на всички нива на организацията, пропорционално насочен към съответните делегирани функции/персонал позволява да се идентифицират дефекти в процесите на

¹⁶ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [28] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език).

¹⁷ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [22] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език)

СУБ и следователно дава възможност да се изпълняват превантивни¹⁸ или коригиращи действия¹⁹.

Следователно безопасността трябва да бъде ефективно взета предвид на всяко организационно ниво на дружеството и всички случаи на неправилно функциониране трябва своевременно да бъдат открити и отстранени.

За висшето ръководство е изключително важно не само да гарантира безопасността, но също така да изпълни своя ангажимент и законови задължения да подобрява безопасността на железопътния транспорт, да познава резултатите от мониторинга на изпълнението и от одитите, и да поема цялата отговорност за реализиране на промените в мерките за контрол на риска и съответните процеси на СУБ.

Следните дейности може да бъдат примери за това как на практика се осъществява управленският контрол:

- разработване, изпълнение и мониторинг на реализирането на дейностите на СУБ, включително необходимата оценка на рисковете и управление на промените;
- проектиране на организационната структура така, че да отговаря на регулаторната рамка и всички приложими правила, и на разпределението на ресурсите;
- делегиране на отговорности, функции и задачи на подходящото организационно ниво;
- делегиране на задачи за контрол на подходящото организационно ниво и разработване на инструмент за обратна връзка;
- разработване и мониторинг на политика по отношение на безопасността;
- разработване и мониторинг на мерките и проектите по отношение на безопасността, които позволяват непрекъснато подобряване (като се отчитат разходите);
- насърчаване на постоянно образование и обучение за всички организационни нива за оформяне на нагласите на служителите, мнението и ценностната система на ръководството;
- използване на управленски инструменти за работата по проблемите на безопасността (т. е.: инструменти и техники за решаване на проблеми);
- сравнителна оценка на резултатите от изпълнението и процесите;
- баланс между изискванията за безопасност и достъпните ресурси;
- подобряване на управленските и техническите процеси;
- интегриране на очакванията на клиентите и доставчиците;
- постоянно провеждане на вътрешни одити и прегледи.

Изброените по-горе дейности илюстрират закономерната връзка между процесите за разработване и подобряване: ангажиментът на ръководството, мониторът и контролът гарантират непрекъснат цикъл за прилагане и реализиране на безопасна експлоатация.

¹⁸ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [26] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език)

¹⁹ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [8] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език)

7.2 Оценка на риска

Рискът може да въздейства основно върху три области — финанси, време и качество. Рисковете по отношение на безопасността могат да се проявят под формата на опасни събития и в трите области, което може да се свърже с техническите системи, човешкия или организационния фактор.

Отговорността за безопасната експлоатация на системата на железопътния транспорт и контрола на рисковете, свързани с нея, принадлежи на управителя на инфраструктура и на железопътното предприятие. Тази отговорност ги задължава да реализират необходимите мерки за контрол и да прилагат националните правила и стандарти за безопасност.

За постигането на тази цел, ключов елемент на всяка ефективна СУБ е оценката на риска (която представлява цялостен процес на анализ и оценка на риска).

7.2.1 Контрол на рисковете, свързани с дейността на ЖП/ОИ

Препратка към ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат/разрешително за железопътна безопасност: А

1. Рискове, свързани с дейности, осъществявани единствено от ЖП или ОИ

За да могат да контролират, при всякакви условия, рисковете, свързани с железопътните дейности осъществявани от тях, ЖП и УИ трябва да изготвят рамка за систематичен анализ на всички рискове, пряко свързани с работната дейност, организацията на работата или работното натоварване, и да приложат подходящите мерки за контрол, за да осигурят безопасността на лицата, които изпълняват или са засегнати от тези задачи.

Това изисква методично определяне на рисковете, което да гарантира, че всички значими дейности в организацията са установени и всички рискове, които произтичат от тези дейности са дефинирани. Чрез преценяване на последиците и вероятността за настъпване на всеки от определените рискове, трябва да е възможно да се подредят по степен на приоритет ключовите рискове, които следва да бъдат анализирани по-подробно.

Когато се анализират такива рискове, следва да бъдат взети предвид следните елементи:

- а) да е налице ясно разбиране каква работа се включва;
- б) да се определят, анализират и оценят рисковете, които са свързани с тази работа, която трябва да бъде извършена;
- в) да се определят начините за отстраняване, смекчаване или контролиране на тези рискове;
- г) да се въведат или одобрят спецификации, които представят подробно условията, които трябва да бъдат изпълнени, включително компетентностите на персонала, обмена на свързана с безопасността информация (конфигуриране, достъп за преглед по всяко време, съхраняване), записване на данни;

д) да се въведе система за мониторинг, за да се гарантира, че е постигнато желаното изпълнение.

2. Споделени рискове (свързани с дейностите при връзките)

ЖП или УИ следва също да признаят необходимостта и да поемат ангажимент за сътрудничество, когато е уместно, с други структури (ЖП, УИ, производители, доставчици на поддръжка, отговорните за поддръжката организации, собствениците на подвижен състав, доставчиците на услуги и снабдители, резервен релсов път и др.) по проблеми, които засягат връзките между тях, и които е вероятно да окажат влияние върху прилагането на подходящи мерки за контрол на риска.

Когато се анализират такива връзки, следва да бъдат взети предвид следните елементи:

- а) да има ясна представа за процесите и връзките между страните;
- б) да има ясно разбиране за това каква работа се извършва от всяка от страните;
- в) да се определят, анализират и оценят рисковете, които са свързани с работата, която трябва да бъде извършена;
- г) да се определят начини за отстраняване, смекчаване или контролиране на тези рискове (само прехвърлянето им на друг не е решение);
- д) да се въведат или одобрят спецификации, които представят подробно условията, които всяка страна трябва да осигури, включително компетентностите на персонала, обмена на свързана с безопасността информация (конфигуриране, достъп за преглед по всяко време, съхраняване), записване на данни;
- е) да се реализира система за мониторинг, за да се гарантира, че е постигнато желаното изпълнение. Този мониторинг може да бъде част от или интегриран във вече съществуваща качествена система за управление на безопасността и следва да гарантира, че се провежда подходящ мониторинг на изпълнението, коригиращите или превантивни мерки са определени и изпълнени.

По време на процеса на анализ на риска е необходимо оценените рискове да се сравнят с критериите за риск, които организацията е възприела.

Следователно оценката на риска се използва, за да се вземат решения за важността на риска за организацията и дали един риск трябва да бъде приет или на него да се реагира чрез избиране и прилагане на мерки (технически, свързани с персонала, или организационни, или всяка възможна комбинация от такива мерки), за да се контролира риска.

Препратка към приложимите правни текстове:

ОМБ относно оценка на риска: Регламент (ЕО) № 352/2009 на Комисията от 24 април 2009 година за приемане на общ метод за безопасност относно определянето и оценката на риска в съответствие с член 6, параграф 3, буква а) от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (Официален вестник на Европейския съюз L 108/4, 29.4.2009 г.)

Прочете още в:

ERA /GUI/01-2008/SAF — Ръководство за прилагане на Регламента за ОМБ

Критерии за оценка на риска (предвижда се да е на разположение през 2011 г.)

7.2.2 Рискове, произтичащи от действията на други страни²⁰

Препратка към ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат/разрешително за железопътна безопасност: Г

Възможно е други страни, външни по отношение на железопътната система, да внесат рискове за железопътна компания (т. е. железопътни прелези, пешеходни прелези и прелези за велосипеди, пътна мрежа, несвързани с железопътния транспорт конструкции и др.)

По правило, можем да кажем, че за експлоатацията на влаковете на железопътни прелези има правила, които трябва да се спазват на национално и на местно равнище, и това е достатъчно за ЖП, за да работи при нормални и влошени условия. Може да има обаче и неочаквани събития, които е необходимо да бъдат анализирани, за да се гарантира, че безопасността се поддържа и подобрява.

Задача по-скоро за УИ е да вземат предвид въздействието на безопасността върху дейностите, изпълнявани при връзката с други видове транспорт (пътен, воден), когато се разработва и усъвършенства инфраструктурата.

Освен това работни площадки (временни или постоянни) в съседство с контролираната инфраструктура може да имат въздействие върху експлоатацията, което изисква прилагането на специфични мерки за гарантиране, че безопасността не е накърнена (вж. главата 7.2.5 „Координационни задачи на УИ“)

В случаите, когато се анализират връзките с такива външни страни, следва да се вземат предвид следните елементи

- а) да има ясна представа каква дейност се изпълнява от тази страна и какво може да бъде нейното въздействие върху железопътните операции;
- б) да се определят, анализират и оценят рисковете, които са свързани с тези дейности;
- в) да се определят начините за сътрудничество със съответните заинтересовани страни, за да се отстранят, смекчат или контролират тези рискове (например поставяне на конкретни разделители или установяване на безопасни процедури на работа за работниците и защита на клиентите);
- г) въвеждане или одобряване на спецификации, които представят подробно условията, които другата страна трябва да осигури, включително компетентностите на персонала, обмена на свързана с безопасността информация (конфигуриране, достъп за преглед по всяко време, съхраняване), вписване на данни;
- д) реализиране на система за мониторинг за гарантиране, че е постигнато желаното изпълнение. Този мониторинг може да бъде част или да бъде интегриран във вече съществуваща система за управление и следва да гарантира, че се провежда подходящ мониторинг на изпълнението. При необходимост се определят и изпълняват коригиращи или превантивни мерки.

²⁰ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [23] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език).

Препратка към приложимите правни текстове:

ОМБ относно оценка на риска: Регламент (ЕО) № 352/2009 на Комисията от 24 април 2009 година за приемане на общ метод за безопасност относно определянето и оценката на риска в съответствие с член 6, параграф 3, буква а) от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (Официален вестник на Европейския съюз L 108/4, 29.4.2009 г.)

Прочете още в:

ERA /GUI/01-2008/SAF — Ръководство за прилагане на Регламента за ОМБ

7.2.3 Процедури и методи за извършване на оценка на риска и въвеждане на мерки за контрол на риска (управление на промените)

Препратка към ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат/разрешително за железопътна безопасност: **M**

Равнището на безопасност в Европа като цяло се приема за добро, а правилата, които в момента са в сила в различните страни се смятат за резултат от „историческата памет“ на сектора по отношение на мерките за намаляване на рисковете. Затова изпълнението на действащите изисквания за безопасност позволява на железопътните компании да работят без да трябва да започват отново оценка на риска за цялата дейност, която изпълняват.

Съответствието с изискванията обаче, не гарантира неограничена безопасна експлоатация: В железопътните организации трябва да е въведена система за контрол на промените/новите проекти и управлението на свързаните с тях рискове²¹, както и на рисковете, свързани с безопасността на работното място²².

Промените могат да се отнасят до

- техника/технологии;
- оперативни процедури/нормативи/стандарты (вътрешни или включващи връзки);
- организационна структура.

СУБ трябва да гарантира, че ОМБ за оценка на риска, разработени в съответствие с член 6, параграф 3, буква а) от Директивата относно безопасността на железопътния транспорт, се прилагат, когато е необходимо.

Процедурите и методите са инструменти за оценка на риска, следователно могат да се конфигурират като ключови в цялостния процес на оценка на риска.

Включването на различни нива на организацията и различни нива на експертен капацитет (икономически, технически и организационен) на железопътната компания ще осигури важен източник за извличане на поуки за организацията [вж. също 7.4.3]

²¹ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [x] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език).

²² Директива 2004/49/ЕО, съображение 14.

Препратка към приложимите правни текстове

ОМБ относно оценка на риска: Регламент (ЕО) № 352/2009 на Комисията от 24 април 2009 година за приемане на общ метод за безопасност относно определянето и оценката на риска в съответствие с член 6, параграф 3, буква а) от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (Официален вестник на Европейския съюз L 108/4, 29.4.2009 г.)

Прочете още в:

ERA /GUI/01-2008/SAF — Ръководство за прилагане на Регламента за ОМБ

Критерии за оценка на риска (предвижда се да е на разположение през 2011 г.)

7.2.4 Съответствие със законодателството, правилата и стандартите

Препратка към ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат/разрешително за железопътна безопасност: **Л**

Съответствието със законодателството и правилата не е доброволно. ЖП и УИ трябва да идентифицират и разбират приложимите закони и всички други приложими стандарти и нормативни условия и трябва да прилагат система за контрол за постигане на съответствие.

Регулаторната рамка може да включва различни документи, като ТИОС и свързаните с тях технически стандарти, национални правила за безопасност, посочени в член 8 и приложение II към Директивата относно безопасността на железопътния транспорт, и други съответни правила, приложими на национално равнище.

Следователно е решаващо всички процедури и процеси относно безопасността в рамките на СУБ да бъдат:

- разработени така, че да съответстват на регулаторната рамка и да бъдат осъвременявани, за да отчитат възможни варианти или допълнения;
- съвместими с **типа и обхвата на услугите**²³, изпълнявани от организацията;
- съвместими със съответните промени в организацията.

За да се гарантира това в СУБ трябва да има налице процеси/процедури за бързо определяне, събиране и посочване на приложимите изисквания, които се съдържат в ТИОС, националните технически правила и правила за безопасност и вътрешните правила/процедури за:

- всяка отделна категория служители;
- всеки тип подвижен състав;
- защитно оборудване (лични предпазни средства (ЛПС) и колективни предпазни средства (КПС));
- друго оборудване (във влака, на земята (наземно), съоръжения, използвани за ремонт подвижния състав и релсовия път).

²³ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [51] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език).

Вариантите/допълненията в тази регулаторна рамка следва бързо да бъдат откривани и отчитани.

За целите на поддръжката, организациите трябва да изпълняват всички законови изисквания и приложими спецификации, стандарти и изисквания по време на целия жизнен цикъл на оборудването или операциите.

7.2.5 Координационни задачи на УИ

Препратка към ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат/разрешително за железопътна безопасност:

(член 9, параграф 3 от Директивата относно безопасността на железопътния транспорт)

СУБ на УИ, сравнена с тази на ЖП, е по-чувствителна по отношение на броя, типа и обхвата на операторите, които изпълняват услуги в неговата мрежа. С нарастването на взаимовръзките между железопътните партньори, СУБ на УИ трябва да отразява подходящо и осъвременено равнище на комплексност на услугите, които предоставя. По-долу са представени някои примери на дейности, свързани с инфраструктурата и свързани с експлоатацията, които следва да бъдат взети предвид като връзки, които да се управляват от УИ:

а) свързани с инфраструктурата

- поддръжка на инфраструктурата (релсов път, сигнализация, телекомуникации, контактни линии), която гарантира, че движението на влаковете и дейностите по поддръжката могат да се изпълняват без да се застрашават пътниците, работниците, трети лица и активите (извършвана от самата организация или възложена на външен изпълнител);
- защита от връзките с другите видове транспорт (прелези, мостове, резервен релсов път);
- безопасността на тунелите;
- безопасността на работещите лица (за поддръжка на релсовия път, сигнализацията или контактната мрежа), които работят върху или в съседство с **железопътни помещения и сгради** (на строителни площадки или по други причини);
- съобщаване на информация, свързана с инфраструктурата, която може да засегне трафика: изисквания, постоянни/временни ограничения, приемане на процедури за влошен работен режим, предупреждения и др.);

б) свързани с експлоатацията

- контрол или разрешаване на движението на влакове, в нормална и влошена ситуация за всички ЖП, които експлоатират контролираната инфраструктура;
- връзка със съседни УИ (за да се гарантира непрекъснатостта на услугата на национално и международно равнище);
- достъп до разпределителни гари, товарни терминали, частни резервен релсов път;

- извършване на маневри (извършвани директно или надзор на предприятия, които експлоатират контролираната инфраструктура);
- обмен на оперативна информация (свързана с експлоатацията) с ЖП в случай на повреди на подвижния състав, които могат да имат въздействие върху пред планираната експлоатация;
- контрол на дейностите в пътническите гари, включително контрол на достъпа на пътници и публичния достъп, конкретни разпоредби за лица с намалена подвижност и за наличието, осветлението и състоянието на пероните. Тези въпроси се ограничават до областите, които са присъщи на основните дейности, свързани с железопътния транспорт, като например достъп до релсовия път, пероните за качване и слизане от влаковете.

в) свързани с аварии

- защита на пътниците при произшествие;
- обмен на информация с всички заинтересовани страни²⁴ в случай на аварии и прекъсване на услугите;
- разчистване на засегнатия релсов път след произшествия.

7.3 Мониторинг

Системният мониторинг следва да дава гаранция на операторите и заинтересованите страни, че всички определени рискове се контролират ефективно, както и данни за това, че изискванията на СУБ се изпълняват. Той осигурява основата за определяне на всяко действие, необходимо за повишаване или поддържане на търсеното равнище на безопасност.

7.3.1 Събиране и анализ на данни за безопасността

Препратка към ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат/разрешително за безопасност на железопътния транспорт: P

За да гарантира, че мерките за контрол на риска се прилагат и работят на практика, една организация трябва да измерва равнището на прилагане на тези мерки за контрол и резултатите от тях. Събирането на данни и последващият анализ позволяват на организацията да измерва цялостното изпълнение на дейностите си, като същевременно установява наличието на дефицити във всички мерки на СУБ.

Събирането на данни за безопасността се основава на мониторинг и следва да вземе предвид следните елементи:

- структурирано докладване на произшествията / инцидентите / ситуациите, близки до инциденти / опасните произшествия;

²⁴ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [12] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език).

- констатации от проверките (те могат да бъдат по отношение установяване на несъответствие с оперативната организация и/или състоянието на инфраструктурата или оборудването);
- резултатите от одитите (основно на равнище процес на разработка и изпълнение).

За да направи събирането на информация възможно, организацията трябва да гарантира, че информацията или мерните единици за конкретните показатели са налични или могат да бъдат установени. Наред с това е необходима периодична оценка на обхвата и жизнеността на показателите и нивата на толеранс.

Обхватът на анализа на данните следва да включва установяването на:

- всяко отклонение от очакваните резултати (с използване на изоставащи показатели);
- аномалии в процеса (с използване на основни показатели).

„Изоставащите“ показатели мерят крайните резултати от една дейност. Изоставащи показатели като например броя на произшествията и инцидентите, демонстрират дали е постигнат „безопасен“ резултат. При система за измерване на изпълнението те дават възможност за сравнение с предишни данни, като едновременно с това показват качеството на резултатите (например: подобряване или влошаване), както и възможност да бъдат използвани за прогнозиране (например: нарастващият брой на задминавания на сигнали за опасност може да бъде предвестник на сблъскване).

За да разполагаме обаче, с пълната картина за ефективността на мерките за контрол на риска е необходимо също така избрани основни показатели да бъдат сравнени с установените равнища на толеранс. Тези основни показателни се базират главно на превантивния мониторинг на елементите с решаващо значение на мерките за контрол на риска (т. е. тези действия или процеси, които трябва да функционират правилно, за реализиране на търсеният резултат), но част от тези елементи с решаващо значение могат да бъдат също и елементите на средата и/или допусканията, направени при разработването на мерките за контрол на риска (главно по време на процеса на оценка на риска).

„Основни“ показатели се използват за мониторинг на ефективността на системите за контрол и за осигуряване на предварително предупреждение за зараждаща се слабост, преди да се проявят проблемите.

Някои примери за основни показатели:

- % изпълнени по план проверки;
- % дейности по поддръжката, установени при проверките, изпълнени по график;
- % от служителите, изпълняващи дейности, без да имат необходимата компетентност;
- % от процесите с решаващо значение за безопасността, прегледани по график.

Разработването на ОМБ за мониторинг се прави по време на изготвянето на настоящото ръководство. Такива ОМБ трябва да осигурят фокусирана рамка за ЖП/УИ, включително подробно ръководство за използването на показатели.

Препратка към приложимите правни текстове

Директива 2009/149/ЕО на Комисията от 27 ноември 2009 година за изменение на Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на

общите показатели за безопасност и общите методи за изчисляване на разходите при произшествие)

ОБМ за мониторинг (ще бъде на разположение през 2011 г.)

Прочете още в:

ERA — раздел за докладване по отношение на безопасността, РЪКОВОДСТВО ЗА ПРИЛАГАНЕ ЗА ОПБ, ПРИЛОЖЕНИЕ 1 И ДОПЪЛНЕНИЕ КЪМ ДИРЕКТИВА 2004/49/ЕО

7.3.2 Докладване/разследване/анализ/превантивни и коригиращи мерки при произшествия и инциденти

*Препратка към ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат/разрешително за безопасност на железопътния транспорт: **P***

Вътрешното разследване на произшествия и инциденти осигурява на организацията последващ преглед на изпълнението на мерките за контрол на риска и свързаните, с тях процеси на СУБ (изоставащи показатели). Следователно трябва систематично да се разследват не само непосредствените причини, но също така и тези, които са довели до тях.

Стандартизирана организация за това кога и как се провежда разследване включва:

- процедури за уведомяване и докладване на вътрешни и външни произшествия и инциденти;
- процедури, формуляри и подходи (например протокол от място на събитието) за разследване, евентуално съобразени с характера на произшествието (например свързано с околната среда, травми на служителите, превоз на опасни товари);
- процедури за докладване и документиране на констатациите, изводите и препоръките;
- процедури за преглед на мерките за контрол на риска след произшествие или инцидент, и за гарантиране изпълнението на препоръките и превантивните или коригиращите дейности, за предотвратяване на повторно възникване.

Организациите следва да насърчават докладването на инциденти и опасни произшествия, а също така да установят отчетност по време на своето разследване. Обхватът на разследваните инциденти включва аномалии в процеса (основни показатели) и отклонение от очакваните резултати (изоставащи показатели), където е уместно.

Железопътните компании следва да гарантират, че служителите, определени за вътрешното разследване, са компетентни и надлежно обучени за обхвата на разследването, което предстои да се проведе.

Железопътните компании може да си сътрудничат, когато разследването включва повече от една организация.

Препратка към приложимите правни текстове

Директива 2009/149/ЕО на Комисията от 27 ноември 2009 година за изменение на Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на общите показатели за безопасност и общите методи за изчисляване на разходите при произшествие)

Прочете още в:

ERA — раздел за докладване по отношение на безопасността, РЪКОВОДСТВО ЗА ПРИЛАГАНЕ ЗА ОПБ, ПРИЛОЖЕНИЕ 1 И ДОПЪЛНЕНИЕ КЪМ ДИРЕКТИВА 2004/49/ЕО

ERA — Класификация на причинни фактори SAF/REP/CL_CAUS_FACT — Метод V2 24/04/2009

7.3.3 Вътрешно одитиране на СУБ

Препратка към ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат/разрешително за безопасност на железопътния транспорт: Т

Като общ принцип **вътрешният одит**²⁵ служи за **периодичен преглед на системите за управление**²⁶. По-конкретно, **вътрешният одит на безопасността**²⁷ следва да прави оценка дали процедурите, описани в СУБ гарантират, че услугите на ЖП/ОИ съответстват на приложимите изисквания и, че всички процеси на СУБ все още са ефективни.

ЖП/УИ следва да създадат **система за вътрешно одитиране**²⁸, включително планиране на вътрешните одити, които трябва да бъдат извършени, за да се изпълнят изискванията, посочени в член 9, параграф 4 за докладване пред НОБ.

Служителите, които отговарят за провеждането на вътрешните одити (одитори) трябва да бъдат компетентни и опитни в областта/темата, която оценяват, а също и да имат уменията и да са подходящо подготвени и обучени да изпълняват дейността одитиране.

Одитите следва да се провеждат безпристрастно, независимо и в условията на прозрачност: одиторите следва да бъдат независими от организационното звено, което ще бъде одитирано и трябва да бъде избегнат конфликтът на интереси между оценяващата и оценяваната страна.

Прочете още в:

ERA — РЪКОВОДСТВО ЗА СУБ — ВЪТРЕШЕН ОДИТ

²⁵ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [14] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език).

²⁶ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [24] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език).

²⁷ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [15] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език).

²⁸ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [13] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език).

7.4 Извличане на поуки от страна на организацията

Ефективната система за управление на безопасността следва да разчита на постоянен, структуриран и документиран анализ на практиката посредством мониторинг на изпълнението, обработка на данни и резултати и създаване на система за обратна връзка за постоянно повишаване на нивото и културата на безопасност, както усъвършенстване на нагласите относно безопасността.

7.4.1 Непрекъснато подобряване

Препратка към ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат/разрешително за безопасност на железопътния транспорт: И

Непрекъснатото подобряване е свързано основно с дейности, при които са предложени и приложени идеи за подобряване, например:

- резултати от одити;
- резултати от проверки, изследвания;
- резултати от доклади за произшествия;
- *ad hoc* идеи на служителите;
- ново законодателство;
- и др.

За да бъде ефективен и да подпомага вземането на решения, процесът на непрекъснато подобряване трябва да се разшири и да обхване всички съответни фази на СУБ на организацията, например:

- планиране на превантивни/коригиращи дейности;
- тяхното изпълнение в подходящ мащаб;
- оценка/мониторинг/верификация на тяхната ефективност;
- изпълнение, преглед и преразглеждане на плановете и организацията за контрол на риска.

В комбинация с подходящи статистически инструменти за анализ на данни, това трябва да гарантира, че всички процеси се преразглеждат периодично по системен начин. Най-разпространеното представяне на тази циклична дейност е управленският цикъл „планиране—изпълнение—проверка—действие“ или цикъл на Деминг.

Подобренията следва да бъдат оценени, за да се гарантира, че е разумно да се приложат. При оценката трябва да се вземат предвид по-широките оперативни и стопански ползи.

7.4.2 Препоръки за безопасност

Препратка към ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат/разрешително за безопасност на железопътния транспорт: **P**

Развитието на процеса на извличане на поуки от организацията е тясно свързано с анализа на произшествия/инциденти/опасни произшествия на основата на външно и вътрешно докладване, както и на резултатите от вътрешния одит. Такъв анализ е изключително важен за прегледа на опасните условия и нарушения на процеса, и е част от основните елементи, за да се стигне до планиране на ответни и превантивни мерки.

Препоръка за безопасност по смисъла на Директива 2004/49/ЕО е предложение на национален разследващ орган за подобряване на безопасността на железопътния транспорт въз основа на резултатите от разследването на едно или повече произшествия или инциденти.

Приложимите препоръки от НОБ или НРО (връзката с НРО се осъществява чрез НОБ за целия сектор, а не от името на отделно лице) след разследване на произшествие трябва да бъдат оценени в контекста на системата за мониторинг и приложени, ако е уместно. Трябва да бъдат разгледани и взети предвид и приложимите доклади/информация от ЖП/ОИ и собственици на подвижен състав или други подходящи източници.

Прочете още в:

ERA — раздел за докладване по отношение на безопасността. РЪКОВОДСТВО ЗА ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ ПО СМИСЪЛА НА ЧЛЕН 25 ОТ ДИРЕКТИВА 2004/49/ЕО, може да бъде намерено на:

<http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/2010-07-19-guidance-on-safety-recommendation-safety-directive-art-25.pdf>

ERA — Класификация на причинни фактори SAF/REP/CL_CAUS_FACT — Метод V2 24/04/2009

7.4.3 Управление на промените

Препратка към ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат/разрешително за безопасност на железопътния транспорт: **M**

Управлението на промените е процес на контролиране на промените в съществуващи или нови проекти посредством установяване на потенциални опасности и определяне на подходящи мерки за контрол преди осъществяването на дадена промяна.

Този процес следва да бъде реализиран по време на последователните стъпки на проекта:

- установяване на необходимостта от промяна (например: след анализ на данните за безопасността, оптимизация на ресурсите, амортизиране на оборудването и др.);
- определяне на осъществимостта;

- разработване;
- планиране.

Очаква се посочените по-горе елементи на процеса да подкрепят изпълнението на промените: установяването на необходимостта от промяна, определянето на осъществимостта и разработването на промяната са главно дейности, свързани с управлението, докато планирането е по-скоро процес, свързан с изпълнението.

Крайната цел е да се представят свидетелства, че такива промени не намаляват нивото на безопасност в системата и да се осигури възможност направените промени да се проследяват.

Организацията като цяло трябва да разчита на процеса на управление на промените, за да открие промените в организацията, които могат да засегнат установените процеси и услуги, свързани с безопасността:

- да опише мерките за гарантиране на безопасно изпълнение преди въвеждането на промени;
- да отстрани или модифицира мерки за контрол на безопасността, които повече не са необходими или ефективни поради промени в експлоатационната среда.

Когато трябва да се изпълняват допълнителни мерки за контрол на риска, трябва да бъдат определени съответните междинни стъпки и трябва да се измери равнището на изпълнение.

Във всеки случай, управлението на промените трябва да бъде реализирано при отчитане на общите методи за безопасност за оценка на риска.

Препратка към приложимите правни текстове

ОМБ относно оценката на риска: Регламент (ЕО) № 352/2009 на Комисията от 24 април 2009 година за приемане на общ метод за безопасност относно определянето и оценката на риска в съответствие с член 6, параграф 3, буква а) от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (Официален вестник на Европейския съюз L 108/4 от 29.4.2009 г.)

8 Процеси за реализация

За да работят ефективно често много комплексните процеси на разработване и експлоатация, е необходим набор от процеси за реализация. Те следва да служат за изпълнение на дейности и за гарантиране, че такива дейности се реализират и се получават резултати.

В този контекст хората трябва да знаят каква е ролята им в системата и за какво отговарят. Следователно **структурата [8.1]** трябва да включва определяне на отговорностите и възлагане, когато е уместно, на функции и дейности на хората.

Те също така трябва да притежават **знанията и уменията [8.2]**, за да реагират правилно при всички обстоятелства, и по всяко време трябва да имат на разположение цялата необходима **информация [8.3]**, представена в подходяща форма.

Управлението на **ресурсите**²⁹ и по-конкретно пригодността на професионалната компетентност и здравни изисквания за изпълнение на **задачи, които са от решаващо значение за, или са свързани с безопасността**³⁰ (термините се използват често като взаимозаменяеми), е ключов фактор за реализирането на безопасна експлоатация.

Процесите за реализация обезпечават и гарантират **документирането [8.4]** на всички оперативни процеси и процеси за разработване и подобряване, тъй като те са необходими за ефективното им изпълнение и следователно за осъществяване на стопанската дейност.

8.1 Структура и отговорност

Системата за управление на безопасността следва да се основава на ясно разпределяне на отговорностите и на адекватни човешки и технически ресурси, за да се реализира безопасна експлоатация

8.1.1 Разпределяне на отговорности

Препратка към ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат/разрешително за безопасност на железопътния транспорт: Е

Всяко ЖП/УИ следва ясно да установи и дефинира областите на отговорност, свързани с безопасността на железопътния транспорт, за да ги разпредели на **подходящото равнище**³¹, в рамките на своята организационна структура, на компетентните служители и/или конкретните функции.

²⁹ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [33] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език).

³⁰ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [39] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език).

³¹ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [3] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език).

Делегирането на отговорности и задачи, свързани с безопасността следва да се прави по официален път и да бъде одобрено от висшето ръководство и от членът на персонала, който отговаря за конкретната функция и задача, свързана с безопасността. Една организация трябва да гарантира, че служителите, на които са делегирани отговорности, имат правомощието, компетентността и подходящите ресурси да изпълнят своята функция. Следователно отговорността и компетентността следва да бъдат съгласувани и съвместими с възложената роля/задача.

Ясните правомощия, роли, задачи и цели по отношение на безопасността на всички равнища в железопътната компания представляват важна част от разработването и прилагането на СУБ като гарантират, че персоналът на всички равнища поема отговорност.

8.1.2 Отчетност на ръководството

Препратка към ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат/разрешително за безопасност на железопътния транспорт: Е

Организацията трябва да гарантира, че възложените роли, задачи и цели във връзка с управлението на безопасността подлежат на **отчетност**³² за изпълнението на целите на организацията по отношение на безопасността, за които отговарят.

Подходящият надзор, съобразен с механизмите на мониторинга, допълва предоставянето на информация, указания и обучение, за да се гарантира, че политиката по отношение на безопасността на организацията се прилага и развива ефективно. Подходящият режим на надзор може да формира важна част от една добра СУБ.

8.1.3 Организационна структура

Препратка към ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат/разрешително за безопасност на железопътния транспорт: Е

Организационната структура на ЖП/УИ следва да бъде подходяща за прилагане на политиката и подхода по отношение на безопасността на организацията, така че:

- мерките за контрол на риска да се вписват органично в управленската структура (схемата на структурата следва да обхваща всички вътрешни и външни връзки);
- отговорността за и изпълнението на (възможно конфликтни) стопански цели по безопасен начин са прозрачни и ефективно се справят с връзките;
- ресурсите са разпределени ефективно;
- информацията, свързана с безопасността стига до най-високите нива на организацията, така че да бъде разглеждана при вземането на решения.

³² Допълнително обяснение на термина се съдържа в точки [1] и [2] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език).

8.1.4 Планиране на работното натоварване

Доброто планиране на дейностите значително ще подобри начина, по който организациите управляват безопасността, като осигурява достатъчни и точни (човешки и технически) ресурси за изпълнение на задачите.

За СУБ може да е полезно да разполагат с процедури за преценка на необходимите ресурси, които ще са необходими на компанията:

- за да работи и да поддържа своите железопътни операции;
- за да прилага, управлява и поддържа системата си за управление на безопасността като цяло;
- за подготовката на планове за гарантиране на адекватно възлагане на задачи и работно натоварване.

Предполага се, че тези процеси са част от нормалния цикъл на планиране на дейността в една организация във времето, като впоследствие им се прави преглед, за да се гарантира, че ресурсите се управляват правилно.

Така се стига до ефективен контрол на риска, както и до ефективна експлоатация.

Когато работата, която трябва да бъде възложена на всяка категория служители включва изпълнението на задачи с решаващо за безопасността значение, **организацията на работата**³³ трябва бъде съобразена със следното:

- обемът на задачите, които трябва да бъдат изпълнени да не бъде прекомерен в моментите, когато се изпълнява задача с решаващо значение за безопасността,
- когато задачи с решаващо значение за безопасността се комбинират, ЖП да е в състояние да демонстрира, че няма влошаване на безопасността (например няма изискване за независимост, тази комбинация „е разрешена от националните правила за безопасност, не съдържа „функционални“ противоречия);
- няма противоречия между изпълнението на задачи с решаващо значение за безопасността и други цели, възложени на служителите (например: системен конфликт между безопасността и производството, липса на ресурси и др.).“

³³ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [16] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език).

8.2 Управление на компетентността

Организацията трябва да гарантира, че целият персонал с отговорност в системата за управление на безопасността е компетентен да осигури безопасно, ефективно и ефикасно изпълнение на своите цели при всички обстоятелства, и че уменията и знанията на персонала се поддържат.

8.2.1 Програми за обучение на персонала — система за управление на компетентността

*Препратка към ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат/разрешително за железопътна безопасност: **H***

Доколкото не е обхваната от конкретно законодателство, една система за управление на компетентността следва да включва:

- определяне на работните места, на които се носи отговорност за изпълнението на оперативни процеси и процеси за изпълнение, както и за разработване и подобряване на СУБ, включително задачите, при които се изпълняват дейности, свързани с безопасността;
- определяне на знанията, уменията и опита, необходими за изпълнението на тези процеси или задачи;
- принципи за подбор (изискваното минимално образователно равнище, нагласи, психологическа и физическа годност);
- начално обучение;
- сертифициране на придобитите компетентности и умения;
- необходимите мерки за поддържане на контрола на компетентността на персонала;
- продължаващо обучение и периодичното актуализиране на наличните познания и умения, за да се гарантира, че персоналят поддържа компетентността, необходима за изпълнението на възложените задачи;
- квалификационни проверки, когато е необходимо;
- специфични мерки при дълго отсъствие от работа, когато е необходимо.

Важно е също така системата за управление на компетентността да има за цел да гарантира, че целият персонал е запознат със значението и важността на своите дейности и как те допринасят за постигането на целите по отношение на безопасността

Висшето ръководство и, като цяло, лицата изпълняващи надзорни функции следва да бъдат обучавани да разбират своите отговорности по отношение на безопасността.

Препратка към приложимите правни текстове

ДИРЕКТИВА 2007/59/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА ОТ 23 октомври 2007 г. за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността.

Решение на Комисията от 1 февруари 2008 г. относно приетата техническа спецификация за оперативна съвместимост по отношение на оперативната подсистема на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, визирана в член 6, параграф 1 от Директива 96/48/ЕО на Съвета и за отмяна на Решение 2002/734/ЕО на Комисията от 30 май 2002 г.

Регламент (ЕС) № 36/2010 на Комисията от 3 декември 2009 година относно образци на Общността за свидетелства за управление на локомотив, допълнителни удостоверения, заверени копия на допълнителните удостоверения и формуляри за заявления за свидетелства за управление на локомотив съобразно с Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.

Решение на Комисията от 29 октомври 2009 година относно приемането на основни параметри на регистрите на свидетелства за управление на влак и допълнителните удостоверения, предвидени в Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (2010/17/ЕО).

Решение на Комисията (2006/920/ЕО) от 11 август 2006 година относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на трафика“ на трансевропейската конвенционална железопътна система.

Принципи за признаване на центрове за обучение (предвижда се да е на разположение през 2011 г.).

Принципи за признаване на изпитващи/изпити (предвижда се да е на разположение през 2011 г.).

8.3 Информация

Организациите трябва да дефинират процедури за контрол на информацията, основани на съществуващите системи за управление. Информацията относно безопасността трябва да е лесно достъпна за справка и/или проверка. Необходимият поток (потоци) на вътрешна и външна информация трябва да бъде определен и приложен.

8.3.1 Контрол на конфигурирането³⁴ на информацията относно безопасността

Препратка към ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат/разрешително за железопътна безопасност: П

Мерките за контрол на жизненоважната информация относно безопасността са важни за поддържането и подобряването на резултатите относно безопасността в организацията. Наличието на точна информация позволява познаването на състоянието на организацията и дава възможност да се предприемат своевременно и ефективно коригиращи действия.

Съществуват няколко типа информация, която трябва да се управлява, като те имат различна степен на решаващо значение за експлоатацията, което се вижда от посоката на стрелката:

- неотложна оперативна информация относно движението на влаковете, като съобщения за закъснения, временни ограничения на скоростта, опасни товари, теглен товар и др.;
- оперативна информация/документация относно безопасността, като например формуляр за спирачната система, разписание на влаковете;
- постоянна оперативна информационна документация като например правилници или пътни книги, постоянни заповеди относно безопасността;
- по-обща информация относно СУБ (обратна информация от придобит опит, **включване на служителите**³⁵, протоколи от заседания, и др.).

Изискванията и процесите на разработване, предаване, архивиране може да се различават, в зависимост от посочените типове информация. Като общ принцип, организациите следва да гарантират, че ключовата оперативна информация е:

- уместна и валидна;
- точна;
- пълна;
- подходящо актуализирана;
- контролирана;

³⁴ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [6] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език).

³⁵ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [45] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език).

- последователна и лесна за разбиране (което включва използвания език);
- персоналът разполага с нея преди да се наложи да се прилага;
- лесно достъпна за служителите, а когато е необходимо екземпляри от информацията им се раздават официално.

Един метод за оформяне и създаване на контролиран документ е да се осигурят подходящи полета като минимум за:

- уникален идентификационен номер;
- дата;
- лице, което отговаря за подготовката;
- лице, което отговаря за одобряването за разпространение (на първоначалния документ и на следващите преработени варианти);
- списък на вариантите.

8.3.2 Включване на служителите и техни представители³⁶

Препратка към ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат/разрешително за железопътна безопасност: 3

В рамките на една организация, включването на служителите е ключов елемент за развитието на култура на безопасност, получаване на доверието на служителите и насърчаване на сътрудничеството, подкрепата и приемането.

Включването на служителите в прилагането на СУБ е решаващо за развитието, поддържането и подобряването на висока култура на безопасност в рамките на организацията.

Препоръчително е при изготвянето на политиката на дружеството по отношение на безопасността да се правят консултации със служителите и техни представители. Подходът на сътрудничество ще помогне да се гарантира, че съображенията на служителите са отчетени в политиката, и също така този подход представлява допълнително средство за информиране на служителите за ангажимента за безопасност на железопътната компания.

Служителите и техните представители следва да бъдат консултирани също и при определянето на годишните цели за безопасност и определянето на свързаните с безопасността инициативи.

Консултациите със служителите и свързането на процеса на определяне на цели с процеса на управление на риска ще помогне да се гарантира, че се работи по повечето важни все още нерешени въпроси и съображения, свързани с безопасността.

Служителите и техни представители могат да имат сериозен принос по отношение на всяка стъпка от процеса на оценка на риска, който следва да включва механизми, чрез които служителите да определят въпросите и съображенията, свързани с безопасността,

³⁶ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [47] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език).

като обичайно и постоянно действие. Тези механизми следва да бъдат видими и да се характеризират с висока степен на участие, за да се гарантира, че всички рискове са открити. Служителите и техни представители следва също да бъдат включени в разработването на стратегиите за контрол на риска, и по-специално за рисковете, които те са открили.

Служителите следва да бъдат информирани за дейностите, които са предприети или са планирани по въпросите и съображенията, свързани с безопасността, които те са открили. Обратната връзка е изключително важна за гарантиране на постоянното участие.

8.3.3 Вътрешна / външна комуникация

*Препратка към ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат/разрешително за железопътна безопасност: **O***

Организациите не могат да функционират без комуникация. Комуникацията може да има различни форми, но всички форми включват предаването на информация от една страна на другите страни.

Съществуващите процеси на комуникация в рамките на организацията дават възможност на СУБ да функционира ефективно. Обменът на приложима за безопасността информация е решаващ в рамките на една организация и между различните организации.

Следователно е важно да съществуват определени канали за докладване и връзки, в рамките на структуриран процес, за да се гарантира, че са осигурени знанията и разбирането на СУБ, и че цялата имаща отношение към безопасността информация се предава на или е достъпна за точния човек/роля/функция своевременно и е ясно формулирана.

Вътрешната комуникация се отнася за всички нива на организацията, например:

- служителите, които участват в разработването, прилагането и изпълнението на СУБ;
- служителите, които участват в оперативните и организационни мерки и промени;
- експлоатационен персонал.

Има три взаимосвързани метода за комуникация в рамките на една организация:

- i) видимо поведение;
- ii) писмена комуникация;
- iii) лични разговори.

Ръководителите могат да искат да отчетат и, при възможност, да отстранят пречките пред комуникацията. Примерите за пречки или бариери включват неграмотност, езикови различия, тормоз (от ръководството или от колеги) или други форми на дискриминация. Въвеждащите програми, програмите за тестване за наркотици и дисциплинарните механизми следва да бъдат разработвани и прилагани внимателно, за да се гарантира, че служителите не се обезкуражават да докладват за травми, заболявания, опасности и рискове, свързани с работата.

Външната комуникация се отнася до аспекти на безопасността, които може да имат отношение, наред с другото, към:

- други компании, които експлоатират същата инфраструктура (ЖП, УИ, доставчици на услуги по поддръжката и на други услуги, ...);
- доставчици / изпълнители;
- клиенти;
- регулаторни органи (например НОБ);
- други заинтересовани страни (потребители, съседи, всички видове органи).

Информацията може да се отнася по-конкретно до познати опасности, които трябва да бъдат контролирани от други организации.

Добрата двупосочна комуникация също е много важна, защото тя подкрепя развитието на позитивна култура за безопасност.

8.4 Документация

Процесите и процедурите, описващи дейности, които имат преки и косвени ефекти върху безопасността на железопътния транспорт, са важни части на СУБ, както на организационно, така и на оперативно равнище, и следва да бъдат надлежно документираны, за да се гарантира възможност за проследяване.

8.4.1 Документация за СУБ

Препратка към ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат/разрешително за железопътна безопасност: **Д**

Документите за СУБ трябва да бъдат своевременно и надлежно актуализирани, когато се правят съответни технически, оперативни и организационни промени, дори ако те не засягат пряко оперативната безопасност.

Документацията трябва да гарантира възможност за проследяване на процесите на СУБ. Трябва да е налице актуална и консолидирана документация, която описва характеристиките и елементите на системата за управление на безопасността.

Официален документ за СУБ трябва да бъде представен от железопътните предприятия, които кандидатстват за сертификат за безопасност част А (нов, подновен или актуализиран сертификат): „Резюме на наръчника на Системата за управление на безопасността (СУБ)“. Документът подчертава основните елементи на СУБ на железопътното предприятие. Той трябва да предоставя подробности и да дава допълнителна информация и доказателства за различните въведени (или в процес на въвеждане) процеси или фирмени стандарти/правила, чрез препратки или връзки към елементите, посочени в член 9 и приложение III.

Също така ОИ трябва да представи своя наръчник за СУБ, когато кандидатства за разрешително за безопасност [вж. Регламент относно ОМБ за оценка на съответствието за разрешително за безопасност, приложение I, т. 3, буква д)].

В допълнение към ръководството се изисква и набор от процедури. Процедурата представлява определен начин за изпълнение на една задача.

Препратка към приложимите правни текстове:

Регламент (ЕО) № 653/2007 на Комисията от 13 юни 2007 година относно прилагането на общ европейски формат за сертификатите за безопасност и документите за кандидатстване за сертифициране съгласно член 10 от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и за валидността на сертификатите за безопасност, издадени по Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета

8.4.2 Управление на документацията

Процесите и процедурите, описващи дейности, които имат преки и косвени ефекти върху безопасността на железопътния транспорт, следва да се считат за важни части от СУБ.

Трябва да бъдат взети предвид следните документи, свързани със СУБ:

- наръчника за безопасност, посочен в Регламент № 653/2007/ЕО;
- процедурите, посочени в приложение III към Директива 2004/49/ЕО и други процедури, приложими на равнище дружество;
- **планове/доклади за безопасност**³⁷;
- резултати от одит и мониторинг;
- документи, свързани с изпълнението на коригиращи/превантивни действия;
- всеки друг оперативен документ, който е необходим, за да се гарантира съответствие с приложимите правила (правилници, пътни книги, заповеди за безопасност и др.), включително цялата оперативна информация, описана на страница ... в 8.3.1 „Контрол на конфигурирането на информацията относно безопасността“;
- приложими стандарти;
- всеки друг технически документ, свързан със жизнения цикъл на оборудването и операцията и с анализ на риска.

За документацията за СУБ трябва да се прилагат следните принципи:

- формат, подготовка, описание и контрол на промените трябва да бъдат дефинирани предварително;
- документите трябва редовно да бъдат наблюдавани и актуализирани;
- цялата съответна документация трябва да се събира и съхранява/архивира.

³⁷ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [42] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език).

8.4.3 Годишен доклад за безопасността

Препратка към ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат/разрешително за железопътна безопасност:

член 9, параграф 4

Годишният доклад за безопасността е обобщение на информацията, която ЖП/УИ трябва да представи на НОБ в съответствие с член 9, параграф 4 от Директива 2004/49/ЕО. Годишният доклад за безопасността включва:

- а) информация относно това, как се изпълняват корпоративните цели за безопасност и относно резултатите от изпълнението на плановете за безопасност;
- б) разработването на национални показатели за безопасност, както и на ОПБ, доколкото това е пряко свързано с докладващата организация;
- в) резултатите от вътрешната проверка на безопасността;
- г) наблюдения относно недостатъци и неправилно извършване на железопътни операции и управление на инфраструктурата, които биха били от значение за органа по безопасността.

Важно е да се отбележи, че:

- „корпоративните цели на организацията по отношение на безопасността“ не са пряко свързани с „Общите цели за безопасност“, които се определят на равнище държава-членка. Корпоративните цели може да са насочени към подобряването или поддържането на резултатите относно безопасността, в резултат от анализа на минало изпълнение;
- „планове за безопасност“ представляват документи, които съдържат списък с дейности с очакван резултат, съответен график и разпределяне на отговорности, определени, за да се търси подобряване на резултатите или поддържане на подходящо равнище на безопасност;
- „националните показатели за безопасност“ и общите показатели за безопасност (ОПБ) представляват набор от данни, които трябва да бъдат събрани, за да се оцени изпълнението на мерките за безопасност на железопътната компания. ОПБ се приемат на равнище ЕС, събират се от НОБ и ежегодно се предават на ERA в съответствие с член 18 от Директива 2004/49/ЕО. Железопътните компании събират данни в съответствие със сферата си на дейност (товари/пътници, само товари, само пътници) и връзката на данните с нея.

Представената информация е приложима както за НОБ, така и за ЖП/ОИ, за да се оцени колко ефективна е СУБ на докладващата организация.

9 Експлоатационни дейности

Експлоатационните дейности представляват същността на една фирма — създаване, произвеждане и доставяне на продукти и услуги, които се търсят от клиентите, като се вземат предвид основните стопански цели, като например безопасността, от първоначалното планиране до спазването на приложимите изисквания за поддръжка и експлоатация. Безопасността, естествено, е една от основните цели и следователно безопасността и мерките за безопасност трябва да бъдат интегрирани в процесите, свързани с експлоатацията.

Мерките за контрол на риска, независимо дали технически, свързани с персонала, или организационни, или всяка възможна комбинация от такива мерки — са неразделна част от експлоатационните дейности. Те са вградени в системата, за направят възможно тя да работи нормално и да отговаря адекватно на редовни и нередовни прекъсвания и смущения, например като коригира функционирането си, така че по-добре да отговаря на новите условия, като смекчава ефекта от неблагоприятно събитие, предотвратява по-нататъшното влошаване или разпространение на събитието, възстановява състоянието, което е било налице преди събитието, и т. н.

Експлоатационните дейности трябва да гарантират, че услугата е предоставя в съответствие с приложимите правила.

Типичните експлоатационни процеси (списъкът не е изчерпателен) се отнасят до:

- планиране на трафика;
- управление на трафика в нормални и влошени условия (това включва система за контрол и управление, както и оборудване);
- подготовка на влаковете;
- управление на влака в нормални и влошени условия;
- поддръжка на инфраструктурата (релсов път и сигнализация);
- пригодност на подвижния състав за експлоатация.

Такива **експлоатационни мерки и процедури [9.1]** трябва да отчитат нормалните и влошени условия, както и извънредните обстоятелства **[9.2]**.

Макар че техническите спецификации за оперативна съвместимост да са приложими само за ограничена част от европейската железопътна мрежа, те могат да дадат подробна информация за описание на експлоатационните процеси:

- Решение на Комисията от 1 февруари 2008 г. относно приетата техническа спецификация за оперативна съвместимост по отношение на оперативната подсистема на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, визирана в член 6, параграф 1 от Директива 96/48/ЕО на Съвета и за отмяна на Решение 2002/734/ЕО на Комисията от 30 май 2002 г.;
- Решение на Комисията (2006/920/ЕО) от 11 август 2006 година относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на трафика“ на трансевропейската конвенционална железопътна система (2006/920/ЕС) [внимание: този документ в момента е в процес на преразглеждане].

Важно: такива технически спецификации не обхващат целия набор от експлоатационни мерки. Само спазването на такива спецификации не гарантира безопасна експлоатация.

Следната таблица показва, че за експлоатационните процеси са необходими процеси за изпълнение, за да се реализират ключовите им дейности относно:

- техническото оборудване;
- персонала;
- експлоатационните процедури.

Постоянното използване на процеси за изпълнение гарантира, че всяка експлоатационна дейност се изпълнява, както е планирана.

	Първоначално съответствие на нормативните изисквания за безопасност	Поддържане на съответствието	Оперативно управление на ресурсите
Техническо оборудване	Подвижният състав е въведен в експлоатация (т. е. получил е техническо одобрение и регистрация) Инфраструктурата (съоръжения за релсов път — контрол, управление и сигнализация) е пусната в експлоатация	Подвижният състав и инфраструктурата са надлежно поддържани	Приложимите изисквания (например: пътна книга - маршрутите) се изпълняват като рутинна дейност. Подвижният състав е годен за експлоатация и влаковете са готови за движение
Персонал	Персоналът е подходящо обучен и, когато е необходимо, сертифициран (начално обучение). Медицинските и психологическите изисквания са проверени	Въведено е постоянно наблюдение, включително оценяване на знанията, уменията и компетентността и поддържащо обучение за всички задачи, свързани с безопасността	Притежаване на необходимите компетентности за изпълнение на задачата и съответствие с трудовото законодателство

Експлоатационни процедури	Осъществява се предварително определяне на приложимите изисквания по отношение на областта на действие на ОИ/ЖП. Документите са изчерпателни и поддържат съответствието	Документите (правилници, инструкции, заповеди за безопасност, протоколи и др.) се актуализират постоянно	Разпространение на документите, което гарантира, че всеки член на персонала разполага с точната документация в точното време
----------------------------------	---	--	--

9.1 Оперативна организация и процедури

9.1.1 Процедури за спазване на приложимите правила — процедури за гарантиране на съответствие през целия жизнен цикъл на оборудването (етап на експлоатация)

Препратка към ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат/разрешително за железопътна безопасност: **Л**

ЖП/УИ следва внимателно да обмислят елементите, които трябва да бъдат взети предвид за безопасна експлоатация, доколкото се отнася до съответствието с приложимите правила, пригодността на подвижния състав и професионалната компетентност на персонала.

Следният списък (който не може да се приема за изчерпателен) съдържа някои експлоатационни процеси в сектора на железопътния транспорт:

- процеси, свързани с движението на влаковете;
- процеси, свързани с експлоатацията на инсталациите и оборудването по отношение на безопасността;
- процеси, свързани с работата на електрозахранващите инсталации ;
- поддържане на оборудването и релсовия път;
- поддръжка на системата за контрол и управление и телекомуникациите;
- поддръжка на захранващите инсталации.
- поддръжка на сградите;
- поддръжка на инфраструктурата и оборудването;
- определяне предназначение и използване на подвижния състав и оборудването
- поддръжка на подвижния състав и оборудването;
- обмен на информация със собствениците на подвижен състав или ЕСМ (отговорни за поддръжката организации);

- проверки (преди потегляне и по време на пътуването).

Служителите, които изпълняват задачи, свързани с безопасността трябва да получат указания, които да се характеризират със следното:

- изчерпателност. Всички правила и изисквания, които имат отношение към задачите, свързани с безопасността от дейността на ЖП са определени и описани в документа;
- точност. Всяко от правилата и изискванията е описано точно, без грешки (например: правилното поведение преди преминаване на сигнализация, комуникационни текстове, свързани с безопасността, и т. н.);
- последователност. Изискванията от различни източници, които се отнасят до един човек или един екип са съвместими и съгласувани. Те не влизат в конфликт.

Препратка към приложимите правни текстове:

Сертифициране на ЕСМ (ще бъде на разположение през 2011 г.)

9.1.2 Работа с изпълнители и контрол на доставчиците

Препратка към ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат/разрешително за железопътна безопасност: **Б/В**

Когато на доставчици, партньори и изпълнители се възлагат дейности, свързани с експлоатационната безопасност, железопътната компания трябва да контролира осигуряването на безопасни доставки и услуги от доставчиците, партньорите и изпълнителите.

Това, по-конкретно, означава:

- критерии за избор и акредитиране;
- доставчиците, партньорите и изпълнителите трябва да отговарят на същите изисквания, както железопътното предприятие: съответните договори трябва да включват всички приложими изисквания, включително като минимум отговорностите и задачите, свързани с въпроси на безопасността на железопътния транспорт, задълженията, свързани с предаването на съответната информация между двамата партньори и възможността за проследяване на документите, свързани с безопасността;
- ЖП/УИ трябва да гарантира, посредством подходящ мониторинг, че предоставяните доставки и услуги отговарят постоянно на изискванията по отношение на безопасността;
- ЖП/УИ трябва да гарантира, че неговите доставчици, партньори и изпълнители се задължават да приемат проверките, инспекциите и одитите, изисквани, съгласно нормативните актове;
- ЖП/УИ трябва да гарантира, че след проверките, инспекциите и одитите се изпълняват превантивни или коригиращи мерки.

Също толкова важно е доставчиците и/или изпълнителите да разбират ясно рисковете, свързани с железопътния транспорт, на които са обект, както и рисковете, които те могат да внесат в работата на железопътния транспорт.

Препратка към приложимите правни текстове:

Сертифициране на ЕСМ (документът ще бъде на разположение през 2011 г.)

9.1.3 Управление на активи

Управлението на активи представлява систематични и координирани дейности и практики, предприети от едно дружество за управление на активите, които са ключов и решаващ фактор за постигане на ефективно изпълнение на услугата и свързаните с това рискове, по оптимален начин за реализиране на неговите стратегически и нормативно определени цели.

Успешното управление на активи включва определянето на активите, притежавани или управлявани от едно дружество. По правило се определят следните типове активи:

- материални активи, например сгради, мрежи, инфраструктура, оборудване;
- човешки капитал, например уменията на хората, кариерното развитие, обучение, докладване, наставничество, компетентности;
- финансови активи, например пари в брой, инвестиции, задължения, паричен поток, вземания и др.;
- нематериални активи, например интелектуална собственост и активи, свързани с отношенията, като репутацията пред клиентите, доставчиците, дружествата, регулаторните органи, конкурентите, свързани партньори, търговски марки;
- информационни активи, например цифровизирани данни, информация и познания за клиентите, изпълнението на процеси, финанси, информационни системи и др.

Фокусът в сектора на железопътния транспорт е главно върху първата група, а материалните активи, които се вземат предвид, са релсовият път и свързаното оборудване (главно за УИ) и влаковете (главно за ЖП).

Управлението на активи засяга политиките, стратегиите, информацията, плановете и ресурсите, които функционират заедно, за да се изпълни ефективно една дейност, и въвеждането на посочените по-горе дейности и практики, за да се гарантира, че активите остават в състояние, в което дават възможност дейността да постигне по безопасен ефективен и ефикасен начин стопанските цели по време на целия ѝ жизнен цикъл.

Резултатът от компетентното управление на активи е целостта на активите, т. е. активи, които отговарят на предназначението си, и при които рискът от неуспех се управлява, за да се удовлетвори подходящ стандарт на изпълнение; управлението на активите обаче, може също да планира опасностите по отношение на безопасността, внасяни в организацията по време на обновяване и ликвидирани на активите.

Управлението на активи следователно може да подкрепи процедурите за гарантиране на съответствието през целия жизнен цикъл, посочен в 9.1.1.

9.2 Планове за действие при извънредни ситуации

9.2.1 Управление на извънредни ситуации

Препратка към ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат/разрешително за железопътна безопасност: С

Всяка железопътна организация трябва да разработи план за действие при извънредни ситуации, който да определя и да характеризира различните типове и нива (критично, некритично и т. н.) на извънредни ситуации, които могат да възникнат. Всеки план за действие трябва да бъде преразглеждан периодично и да включва подробности за дейностите, сигналите за тревога и информацията, която трябва да бъде предоставена в случай на извънредна ситуация.

Всички предвидими извънредни ситуации трябва да бъдат определени, а за всяка извънредна ситуация планът трябва ясно да определя:

- различните заинтересовани страни (включително периодично участие на ръководството);
- връзките между ЖП, УИ и съответните публични органи;
- справки за дейностите и действията, свързани с извънредната ситуация;
- процесите и процедурите, които трябва да са налице, съобразно вида на извънредната ситуация.

Периодичното изпитване на плановете за действие при извънредни ситуации, включително съвместни операции с други засегнати страни, е добра практика за наблюдение на ефективността и актуализиране на тези плановете.

9.2.2 Задачи на УИ за сътрудничество

Препратка към ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат/разрешително за железопътна безопасност:

член 9, параграф 3

Процедурите при извънредни ситуации трябва да бъдат съгласувани със съответните организации и трябва да бъдат подходящи, както и да предвиждат различни оперативни сценарии, които могат да възникнат при нарушения на процесите, като включват също публичните органи, службите за реакция при извънредни ситуации и спасителните служби.

УИ следва да има водеща роля по отношение на **координацията на процедурите при извънредни ситуации**³⁸, за да се гарантира включването на всички засегнати страни (съответния отдел на ОИ; посочените по-горе организации и представители на железопътни предприятия, държатели/ползватели на подвижен състав и др.)

Сценариите на УИ следва да отчитат конкретната ситуация, като например:

- езикови затруднения, които може да възникнат в случай на събития, включващи говорещи чужд език машинисти и персонал на влака;

³⁸ Допълнително обяснение на термина се съдържа в точка [x] от документа „Терминология, свързана със СУБ“ (само на английски език).

- превоз на опасни товари (конкретно познаване на етикетирането на веществото и потока на информация към съответните организации, в съответствие с разпоредбите на RID (**Правилник за международен железопътен превоз на опасни товари**) и с приложимите национални правила);
- всички вътрешни и външни организации, които следва да бъдат информирани във връзка с управлението на извънредни ситуации;
- включването на всички засегнати страни в етапите на изпитване.

Приложение I Съкращения, използвани в текста

СКУ	Система за контрол и управление
ОПБ	Общи показатели за безопасност
ОМБ	Общ метод (общи методи) за безопасност
ОПО	Отговорни за поддръжката организации
EN	Европейски стандарт (стандарти)
ERA	Европейска железопътна агенция
УИ	Управител на инфраструктура
НРО	Национален разследващ орган (органи)
НОБ	Национален орган (органи) по безопасност
ЖП	Железопътно предприятие
СУБ	Система за управление на безопасността
ТСОС	Технически спецификации за оперативна съвместимост
РГ	Работна група