

ЗАЈЕДНИЧКА БЕЗБЕДНОСНА МЕТОДА (ЗБМ) О
ПРОЦЕНИ И ОЦЕНИ РИЗИКА

Образложење:

Текстови ових ЈТП приказаних у две колоне идентични су као одговарајући текстови прописа Европске уније. Текстови приказани у две колоне се разликују; колона са леве стране садржи ЈТП, док десна колона приказује текст из одговарајућих прописа ЕУ. Текст у десној колони је информативног карактера и није део прописа ОТИФ-а.

ОТИФ ЈТП

Одговарајући текст прописа¹

ЕУ
реф.

0. ЕКВИВАЛЕНТНОСТ

Након усвајања од стране Комисије стручњака за техничка питања, прописи ОТИФ-а обухваћени овим документом сматрају се еквивалентним са одговарајућим прописима ЕУ у смислу члана 13, АРТУ и члана 3а АТМФ.

1. СВРХА

Члан 1

1.1

Овим ЈТП GEN-Г

Овом уредбом

утврђује се заједничка безбедносна метода о процени и оцени ризика

везаних за безбедност подсистема и интегрисање у њихово окружење.

(ЗБМ) као што је наведено у члану 6(3)(а) Директиве 2004/49/ЕЗ.

1.2 Сврха ЗБМ о процени и оцени ризика је да се одржи или побољша ниво безбедности

међународног железничког саобраћаја у државама уговорницама, у оној мери у којој је то неопходно и изводљиво.

ЗБМ олакшава

пружање прекограничних железничких транспортних услуга хармонизацијом:

приступ тржишту

а) процеса управљања ризиком који се користе за оцену нивоа безбедности и усаглашености са безбедносним захтевима;

б) размене информација меродавних за безбедност између различитих актера у оквиру железничког сектора у циљу управљања безбедношћу између различитих интерфејса који постоје унутар тог сектора;

с) доказа који проистичу из примене процеса управљања ризиком.

2. ПОЉЕ ПРИМЕНЕ

Члан 2

2.1 ЗБМ о процени и оцени ризика примењује се на све измене

железничког система држава уговорница које утичу на међународни саобраћај и које се сматрају значајним у смислу члана 4. ових ЈТП.

железничког система државе чланице, као што је наведено у тачки (2)(е) Анекса III Директиве 2004/49/ЕЗ, које се сматрају значајним у смислу члана 4. ове Уредбе.

Те измене могу да буду техничке, оперативне или организационе природе. Што се тиче организационих измена, узимају се у обзир само измене које могу да утичу на услове експлоатације.

2.2 Уколико се значајне измене односе на структурне подсистеме на које се примењује СОТИФ 1999

Директива 2008/57/ЕЗ

ЗБМ о процени и оцени ризика примењује се:

¹ Уредба Комисије ЕЗ 352/2009, објављена у Службеном листу ЕУ L108 29.4.2009.

- | | |
|---|--|
| <p>a) уколико оцену ризика захтевају
меродавни јединствени технички
прописи (ЖТП).
У овом случају
ЖТП
уколико је потребно, наводе који делови ЗБМ се примењују;</p> | <p>меродавне техничке спецификације интер-
операбилности (ТСИ).

ТСИ</p> |
| <p>b) да би се гарантовала безбедна интеграција структурних подсистема на које се
ЖТП
примењују у постојећем систему</p> | <p>ТСИ

у складу са чланом 15(1) Директиве
2008/57/ЕЗ.</p> |

Међутим, примена ЗБМ у случају наведеном у тачки (b) првог подстава не сме да доведе до захтева који су у супротности са захтевима утврђеним у меродавним

ЖТП	ТСИ
-----	-----

који су обавезни.

Међутим, уколико примена ЗБМ доводи до захтева који је у супротности са захтевом утврђеним у меродавним

ЖТП	ТСИ
предлагач о томе обавештава одговарајућу државу уговорницу која може да одлучи да затражи ревизију	државу чланицу
ЖТП	ТСИ
у складу са чланом 8а АРТУ	чланом 6(2) или чланом 7. Директиве 2008/57/ЕЗ
или одступање у складу са чланом 7а АРТУ и смерницама и одредбама усвојеним у складу са тим чланом.	чланом 9. те Директиве.

2.3

Овај ЖТП	Ова Уредба
----------	------------

не примењује се на:

- a) метрое, трамваје и друге лаке шинске системе;
- b) мреже које су функционално одвојене од остатка железничког система и намењене само за експлоатацију у локалном, градском и приградском саобраћају, као и на железничка предузећа која обављају саобраћај само на тим мрежама;
- c) приватну железничку инфраструктуру коју користи само њен власник за потребе сопственог теретног транспорта;
- d) историјска возила која саобраћају на националним мрежама, под условом да поштују национална правила и прописе о безбедности у циљу безбедног саобраћаја таквих возила;
- e) историјске, музејске и туристичке железнице које обављају саобраћај на сопственој мрежи, укључујући радионице, возила и особље.

2.4

Овај ЖТП	Ова Уредба
не примењује се на системе и измене који, на дан ступања на снагу овог ЖТП	ове Уредбе
представљају пројекте у одмаклој фази развоја у складу са чланом 2 b) АРТУ.	у смислу члана 2(t) Директиве 2008/57/ЕЗ.

3.

ДЕФИНИЦИЈЕ

У сврхе овог ЖТП	ове Уредбе
примењују се дефиниције утврђене у АТМФ, члан 2. и АРТУ, члан 2.	у члану 3. Директиве 2004/49/ЕЗ

Примењују се такође и следеће дефиниције:

- a) „ризик” означава стопу учесталости несрећа и инцидената са штетним исходом (насталих услед опасних ситуација) и степен озбиљности те штете;
- b) „анализа ризика” означава систематско коришћење свих расположивих информација у циљу откривања опасности и процене ризика;
- c) „процена ризика” означава процедуру засновану на анализи ризика којом се утврђује да ли је постигнут прихватљив ниво ризика;
- d) „оцена ризика” означава свеобухватни поступак који укључује анализу ризика и процену ризика;
- e) „безбедност” означава одсуство неприхватљивог ризика од штете;
- f) „управљање ризиком” означава систематску примену управљачких политика, процедура и пракси на активности везане за анализу, процену и контролу ризика;
- g) „интерфејси” означавају све тачке интеракције током животног циклуса система или подсистема, укључујући експлоатацију и одржавање уколико различити актери железничког сектора сарађују у циљу управљања ризицима;
- h) „актери” означавају све стране које непосредно или путем уговорних аранжмана учествују у примени овог ЈТП у складу са одељком 5.2; | ове Уредбе у складу са чланом 5(2);
- i) „безбедносни захтеви” означавају безбедносне карактеристике (квалитативне или квантитативне) система и његове експлоатације (укључујући правила експлоатације) неопходне за реализацију циљева постављених од стране законодавства или компаније;
- j) „безбедносне мере” означавају низ активности којима се смањује стопа учесталости опасних ситуација или ублажавају њихове последице у циљу достизања и/или одржавања прихватљивог нивоа ризика;
- k) „предлагач” означава | железничка предузећа или управљаче инфраструктуре у оквиру мера за контролу ризика које су дужни да примене у складу са чланом 4. Директиве 2004/49/ЕЗ, |
 наручиоце или произвођаче уколико позову | пријављено тело да примени ‘ЕЗ’ процедуру верификације у складу са чланом 18(1) Директиве 2008/57/ЕЗ
 тело за оцену да оцени подсистем у |
 складу са ЈТП GEN-D |
 или подносиоца захтева |
 за техничко одобравање возила | дозволу за коришћење возила;
 или лице задужено за одржавање; |
- l) „извештај о оцени безбедности” означава документ који садржи закључке о оцени одређеног система обављеној од стране тела за оцену;
- m) „опасност” означава стање које може да доведе до несреће;
- n) „тело за оцену” означава независно и стручно лице, организацију или тело које спроводи истрагу како би, на основу доказа, доставило оцену о способности система да испуни безбедносне захтеве који се на њега примењују;
- o) „критеријуми за прихватање ризика” означавају референтне елементе на основу којих се оцењује прихватљивост одређеног ризика; ти критеријуми се користе како би се утврдило да ли је ниво ризика довољно низак тако да није потребно предузимати никакве неодложне мере како би се додатно смањило;
- p) „евиденција о опасностима” означава документ који садржи евиденцију и напомене везане за утврђене опасности, мере које се на њих односе, њихово прекло и упућивања на организацију која је задужена да њима управља;
- q) „утврђивање опасности” означава процес проналажења, пописивања и одређивања карактеристика опасности;
- r) „начело прихватања ризика” означава правила која се користе у циљу доношења закључка о томе да ли је ризик везан за једну или више специфичних опасности прихватљив;
- s) „правила примене” означавају скуп писаних правила која, уколико се правилно примењују, могу да се користе за контролу једне или више специфичних опасности;
- t) „референтни систем” означава систем за који се током употребе доказало да има прихватљив ниво безбедности на основу којег је поређењем могуће оценити прихватљивост ризика система чија је оцена у току;

- u) „утврђивање ризика” означава процес који се користи за мерење нивоа анализираних ризика, а састоји се из следећих корака: процена учесталости, анализа последица и њихова интеграција;
- v) „технички систем” означава производ или скуп производа, укључујући пројектовање, уградњу и помоћну документацију; израда техничког система почиње спецификацијом његових захтева и завршава се њиховим прихватањем; иако се пројекат меродавних интерфејса са људским понашањем узима у обзир, људски оператери и њихове активности нису део система; процес одржавања описан је у приручницима за одржавање, али он сам није део техничког система;
- w) „катастрофална последица” означава смртне случајеве и/или вишеструке тешке повреде и/или велике штете по животну средину које настану као резултат несреће;
- x) „прихватање безбедности” означава статус који предлагач додели измени на основу извештаја о оцени безбедности достављеног од стране тела за оцену;
- y) „систем” означава било који део железничког система
(у оквиру поља примене овог ЈТП)
који подлеже измени;
- z) „пријављени национални пропис” означава сваки национални пропис пријављен од стране државе уговорнице у складу са АРТУ, члан 12. држава чланица у складу са Директивом Савета 96/48/ЕЗ (1), Директивом 2001/16/ЕЗ Европског парламента и Савета (2) и Директивама 2004/ 49/ЕЗ и 2008/57/ЕЗ.
- aa) „систем управљања безбедношћу (SMS)” означава организацију и мере успостављене од стране управљача инфраструктуре или железничког предузећа како би се гарантовало безбедно управљање њиховим активностима;
SMS може такође да се односи на имаоце возних средстава, лица задужена за одржавање (ЕСМ) и радионице које обављају одржавање.

2004/49/
ЕЗ, чл. 3
(i)

4. ЗНАЧАЈНЕ ИЗМЕНЕ

Члан 4

- 4.1 Уколико не постоји пријављено национално правило о томе како се утврђује да ли је у питању значајна измена или не у одређеној држави уговорници, држави чланици, предлагач узима у обзир потенцијални утицај дотичне измене на безбедност железничког система. Уколико предложена измена не утиче на безбедност, не мора да се примењује процес управљања ризиком описан у одељку 5.
- 4.2 Уколико предложена измена утиче на безбедност, предлагач на основу стручног мишљења одлучује о значају измене на основу следећих критеријума:
- последича у случају квара: најнеповољнији могући сценарио у случају квара система који се оцењује, узимајући у обзир постојање мера безбедности изван система;
 - иновација коришћена приликом реализације измене: то се односи на иновацију у железничком сектору, као и на новину везану искључиво за организацију која изводи измену;
 - сложеност измене;
 - праћење: немогућност праћења измене током читавог века трајања система и предузимања одговарајућих мера;
 - реверзибилност: немогућност враћања система у стање пре извођења измене;
 - додавање: оцена значаја измене узимајући у обзир све скорашње измене везане за безбедност реализоване у оквиру система који се оцењује, а које нису биле оцењене као значајне.

Предлагач чува одговарајућу документацију како би оправдао своју одлуку.

5. ПРОЦЕС УПРАВЉАЊА РИЗИКОМ

Члан 5

- 5.1 Процес управљања ризиком описан у Анексу I примењује се:
- у случају значајне измене наведене у одељку 4, укључујући пуштање у рад структурних подсистема у складу са одељком 2.2 b);
 - уколико ЈТП наведен у члану 2.2 а) упућује на овај ЈТП
- ТСИ наведена ову Уредбу

у циљу одређивања процеса управљања ризиком описаног у Анексу I.

- 5.2 Процес управљања ризиком описан у Анексу I примењује предлагач.
- 5.3 Предлагач води рачуна о управљању ризицима уведеним од стране добављача и пружалаца услуга, укључујући и подизвођаче. У ту сврху, предлагач може да захтева од добављача и пружалаца услуга, укључујући њихове подизвођаче, да учествују у процес управљања ризиком описаном у Анексу I.

6. НЕЗАВИСНА ОЦЕНА

Члан 6

Независну оцену правилне примене процеса управљања ризиком описаног у Анексу I и резултата те примене

(укључујући правилну идентификацију опасности и процену ризика који из њих проистичу)

спроводи тела које испуњава критеријуме наведене у Анексу II.

Уколико тело за оцену већ није утврђено од стране Заједнице или националног законодавства, предлагач именује своје сопствено тело за оцену које може да буде нека друга организација или унутрашње одељење.

6.2 Дуплирање рада између оцене усаглашености

коју спроводи

тело за оцену у складу са ЈТП GEN-D

и било које независне оцене безбедности коју спроводи тело за оцену у складу са

овим ЈТП

треба избегавати.

система за управљање безбедношћу у складу са захтевима Директиве 2004/49/EЗ,

пријављено тело или национално тело у складу са захтевима Директиве 2008/57/EЗ

овом Уредбом

6.3 (Резервисано)

Тело за безбедност може да делује у својству тела за оцену уколико се значајне измене односе на следеће случајеве:

а) уколико је возилу потребна дозвола за коришћење, у складу са члановима 22(2) и 24(2) Директиве 2008/57/EЗ;

б) уколико је возилу потребна додатна дозвола за коришћење, 2 у складу са члановима 3(5) и 25(4) Директиве 2008/57/EЗ;

с) уколико сертификат о безбедности за превоз треба да се ажурира због измене типа или обима активности, у складу са чланом 10(5) Директиве 2004/49/EЗ;

д) уколико сертификат о безбедности за превоз треба да се ревидира због суштинских измена безбедносног регулаторног оквира, у складу са чланом 10(5) Директиве 2004/49/EЗ;

е) уколико сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром треба да се ажурира услед суштинских измена инфраструктуре, сигнализације или снабдевања енергијом или начела експлоатације и одржавања, у складу са чланом 11(2) Директиве 2004/49/EЗ;

ф) уколико сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром треба да се ревидира услед суштинских измена безбедносног регулаторног оквира, у складу са чланом 11(2) Директиве 2004/49/EЗ.

- 6.4 Уколико се значајне измене односе на структурни подсистем који захтева техничко одобравање у складу са АТМФ, национално тело надлежно за техничко одобравање може да поступа у својству тела за оцену, осим друго тело за оцену које испуњава услове из одредаба ЈТП ГЕН-Д.
- дозволу за коришћење у складу са чланом 15(1) или чланом 20. Директиве 2008/57/ЕЗ, тело за безбедност
- уколико предлагач већ није за то задужио пријављено тело у складу са чланом 18(2) те Директиве.

7. ИЗВЕШТАЈ О ОЦЕНИ БЕЗБЕДНОСТИ

Члан 7

- 7.1 Тело за оцену предлагачу доставља извештај о оцени безбедности.

- 7.2 У случају наведеном у тачки а) одељак 5.1, национално тело надлежно за техничко одобравање узима у обзир извештај о оцени безбедности одобравања подсистема.
- приликом издавања дозволе за коришћење

- 7.3 У случају наведеном у тачки б) одељка 5.1, независна оцена представља део активности тела за оцену које обавља оцену усаглашености са структурним ЈТП осим уколико није другачије прописано у структурном ЈТП.
- пријављено тело,
ТСИ.

Уколико независна оцена није део активности тела за оцену тада тело за оцену задужено за издавање сертификата о усаглашености или наручилац задужен за израду ЈТП изјаве о верификацији.

пријављеног тела
пријављено тело
ЕЗ изјава о верификацији.

- 7.4 Уколико је систем, или део система, већ прихваћен након процеса управљања ризиком утврђеног овим ЈТП, извештај о оцени безбедности који из тога проистиче не сме да се доводи у питање од стране другог тела за оцену задуженог за обављања нове оцене истог система.
- овом Уредбом,

Признавање система је условно, односно могуће је тек након што се покаже да ће се систем користити под истим функционалним, оперативним и еколошким условима као и већ прихваћен систем, као и да су примењени еквивалентни критеријуми за прихватање ризика.

8. УПРАВЉАЊЕ КОНТРОЛОМ РИЗИКА/ИНТЕРНЕ И ЕКСТЕРНЕ КОНТРОЛЕ

Предлагач код којег је спроведена ЗБМ о процени и оцени ризика наставља да прати њену примену и контролише последице те примене, нарочито у погледу идентификације опасности, утврђивања и процене ризика на којима се заснивају донесени закључци.

1. Железничка предузећа и управљачи инфраструктуре укључују контроле примене ЗБМ о процени и оцени ризика у свој програм периодичних контрола система за управљање безбедношћу у складу са чланом 9. Директиве 2004/49/ЕЗ.

2. У оквиру активности утврђених чланом 16(2)(е) Директиве 2004/49/ЕЗ, национално тело за безбедност прати примену ЗБМ о процени и оцени ризика.

Члан 8

9. ПОВРАТНЕ ИНФОРМАЦИЈЕ И ТЕХНИЧКИ НАПРЕДАК

Члан 9

Запажања настала праћењем и контролом у складу са поглављем 8, у случају значајних одступања од једне или више претпоставки на којима су засновани закључци ЗБМ, морају да се пријаве надлежном органу државе уговорнице који издао потврду о техничком пријему.

1. Управљачи инфраструктуре и железничка предузећа у свој годишњи извештај о безбедности наведен у члану 9(4) Директиве 2004/49/ЕЗ, уносе кратак извештај о примени ЗБМ о процени и оцени ризика.

Тај извештај такође обухвата и кратак преглед донетих одлука које се односе на ниво значаја

измена.

Држава уговорница која је издала једну или више потврда о техничком пријему за које је ЗБМ о процени и оцени ризика већ била примењена, једном годишње или одмах, у случају да се примете озбиљне последице, обавештава² Комисију стручњака за техничка питања (преко генералног секретара ОТИФ-а) о својим искуствима и запажањима.

У случају проблема са применом или ефикасношћу система ЗБМ, држава уговорница, ако је потребно, Комисији стручњака за техничка питања доставља препоруке за побољшање тог система.

10. (Није меродавно за прописе СОТИФ-а)

2. Свако национално тело за безбедност, у свом годишњем извештају о безбедности наведеном у члану 18. Директиве 2004/49/ЕЗ, извештава о искуству предлагача са применом ЗБМ о процени и оцени ризика и, евентуално, о свом сопственом искуству.

3. Европска железничка агенција прати и прикупља повратне информације о примени ЗБМ о процени и оцени ризика и, евентуално, Комисије доставља препоруке за њено побољшање.

4. Европска железничка агенција најкасније до 31. децембра 2011 Комисији доставља извештај који обухвата:

- (а) анализу искуства са применом ЗБМ о процени и оцени ризика, укључујући случајеве када су ЗБМ примењивали предлагачи на добровољној основи пре утврђеног датума примене наведеног у члану 10;
- (б) анализу искуства предлагача у вези са одлукама које се односе на ниво значаја измена;
- (с) анализу случајева у којима су правила праксе коришћена у складу са одељком 2.3.8 Анекса I;
- (д) анализу опште ефикасности ЗБМ о процени и оцени ризика.

Тела за безбедност помажу Агенцији приликом утврђивања случајева примене ЗБМ о процени и оцени ризика.

СТУПАЊЕ НА СНАГУ

1. Ова Уредба ступа на снагу двадесетог дана од њеног објављивања у *Службеном листу Европске уније*.

2. Ова Уредба примењује се почев од 1. јула 2012.

Међутим, почев од 19. јула 2010 примењује се на:

- (а) све значајне техничке измене које се односе на возила, као што је утврђено чланом 2(с) Директиве 2008/57/ЕЗ;
- (б) све значајне измене које се односе на структурне подсистеме, уколико се то захтева чланом 15(1) Директиве 2008/57/ЕЗ или ТСИ.

Члан 10

² Извештај Комисији стручњака за техничка питања може да достави ЕУ за државе уговорнице које су такође и државе чланице ЕУ.

АНЕКС I ³

1. ОПШТА НАЧЕЛА КОЈА СЕ ПРИМЕЊУЈУ НА ПРОЦЕС УПРАВЉАЊА РИЗИКОМ

1.1 Општа начела и обавезе

Процес управљања ризиком обухваћен

овим ЈТП

овом Уредбом

почиње дефинисањем система који се оцењује и састоји се од следећих активности:

- а) процес оцене ризика којим се утврђују опасности, ризици, одговарајуће безбедносне мере и безбедносни захтеви који из тога проистичу, а које треба да испуни систем који се оцењује;
- б) доказивање усаглашености система са утврђен им безбедносним захтевима; и
- с) управљање свим утврђеним опасностима и одговарајућим безбедносним мерама.

Овај процес управљања ризиком се понавља и описан је на дијаграму у Анексу. Процес се завршава након што се докаже усаглашеност система са свим безбедносним захтевима неопходним за прихватање ризика везаних за утврђене опасности.

1.1.2 Овај итеративни процес управљања ризиком:

- а) обухвата одговарајуће активности везане за обезбеђивање квалитета и спроводи се од стране стручног особља;
- б) оцењује се независно од стране једног или више тела за оцену.

1.1.3 Предлагач задужен за процес управљања ризиком који се захтева

овим ЈТП

овом Уредбом

води евиденцију о опасностима у складу са одељком 4. *Error! Bookmark not defined.*

1.1.4 Актери који су већ успоставили методе или инструменте за оцену ризика могу да наставе да их користе све док су они компатибилни са одредбама

овог ЈТП

ове Уредбе

и испуњавају следеће услове:

- а) (Резервисано) ⁴
 - а) методе или инструменти за оцену ризика описани су у систему за управљање безбедношћу прихваћеном од стране националног тела за безбедност у складу са чланом 10(2)(а) или чланом 11(1)(а) Директиве 2004/49/ЕЗ; или
- б) методе или инструменти за оцену ризика захтевају се у
 - ЈТП
 - ТСИ
 или поштују јавне признате стандарде наведене у пријављеним националним прописима.

1.1.5 Не доводећи у питање грађанску одговорност у складу са правним захтевима

држава уговорница,

држава чланица,

за процес оцене ризика одговоран је предлагач. Предлагач посебно одлучује, у договору са меродавним актерима, ко ће бити задужен за испуњавање безбедносних захтева који проистичу из оцене ризика. Ова одлука зависи од врсте изабраних безбедносних мера за одржавање ризика на прихватљивом нивоу. Доказивање усаглашености са безбедносним захтевима обавља се у складу са одељком 3.

1.1.6 Први корак у процесу управљања ризиком састоји се од пописивања задатака различитих актера у документу који саставља предлагач, као и њихових активности везаних за управљање ризиком. Предлагач тесно сарађује са различитим актерима укљученим у процес, у складу са њиховим задацима, у циљу управљања опасностима и одговарајућим безбедносним мерама.

1.1.7 За процену правилне примене процеса управљања ризиком описана у

овом ЈТП

овој Уредби

одговорно је тело за оцену.

1.2 Управљање интерфејсима

³ Када се реч „одељак” користи у овом Анексу I, означава одељак овог Анекса.

⁴ COTIF не прописује употребу система за управљање безбедношћу (SMS)

- 1.2.1 За сваки интерфејс меродаван за систем који се оцењује, не доводећи у питање спецификације интерфејса дефинисане у меродавним
JTP, | TСИ,
актери железничког сектора на које се то односи сарађују како би заједно утврдили опасности и њима управљали и дефинисали одговарајуће безбедносне мере које треба предузети на тим интерфејсима. Управљањем заједничким ризицима на интерфејсима координира предлагач.
- 1.2.2 Уколико, у циљу испуњавања безбедносних захтева, један од актера утврди потребу за безбедносном мером коју не може сам да предузме, у договору са другим актером преноси на њега управљање поменутом опасношћу користећи поступак описан у одељку 4.
- 1.2.3 У погледу система који се оцењује, сваки актер који открије да је одређена мера безбедности неусаглашена или неодговарајућа, дужан је да ту информацију достави предлагачу који затим о томе обавештава актера задуженог за примену те мере безбедности.
- 1.2.4 Актер који примењује меру безбедности затим о томе обавештава све актере на које се тај проблем односи, било у оквиру система који се оцењује, било у оквиру других постојећих система који користе исту меру безбедности, под условом да актер има таква сазнања.
- 1.2.5 Уколико два или више актера не могу да постигну договор, за проналажење одговарајућег решења одговоран је предлагач.
- 1.2.6 Уколико актер није у стању да испуни захтев предвиђен пријављеним националним прописом, предлагач тражи савет од одговарајућег надлежног органа.
- 1.2.7 Независно од дефинисања система који се оцењује, предлагач је одговоран да води рачуна о томе да управљање ризиком обухвата сам систем, као и његову интеграцију у железнички систем у целини.

2. ОПИС ПОСТУПКА ОЦЕНЕ РИЗИКА

2.1 Општи опис

2.1.1 Поступак оцене ризика је свеобухватни итеративни процес који обухвата:

- а) дефинисање система;
- б) анализу ризика, укључујући утврђивање опасности;
- с) процену ризика.

Поступак оцене ризика обавља се у интеракцији са управљањем опасностима у складу са одељком 4.1.

2.1.2 Дефиниција система треба да садржи најмање следеће ставке:

- а) циљ система, односно његова сврха;
- б) функције и елементи система, уколико су меродавне (укључујући нпр. људске, техничке и оперативне елементе);
- с) границе система, укључујући друге системе који су са њим у интеракцији;
- д) физички (нпр. системи у интеракцији) и функционални (нпр функционални улазни и излазни подаци) интерфејси;
- е) окружење система (нпр. енергетска и топлотна струјања, удари, вибрације, електромагнетске интерференције, оперативно коришћење);
- ф) постојеће безбедносне мере и, након понављања, дефинисање безбедносних захтева утврђених поступком оцене ризика;
- г) претпоставке које утврђују границе оцене ризика.

2.1.3 Утврђивање опасности обавља се на дефинисаном систему, у складу са одељком 2.2.

2.1.4 Прихватљивост ризика система који се оцењује мери се коришћењем једног или више наведених начела прихватања ризика:

- а) примена правила праксе (одељак 2.3);
- б) поређење са сличним системима (одељак 2.4);
- с) експлицитно утврђивање ризика (одељак 2.5).

У складу са општим начелом наведеним у одељку 1.1.5, тело за оцену уздржава се од тога да предлагачу намеће начело за прихватања ризика које ће користити.

- 2.1.5 Предлагач у оквиру процене ризика доказује да је изабрано начело прихватања ризика правилно примењено. Предлагач такође проверава да ли се изабрана начела прихватања ризика доследно користе.
- 2.1.6 Примена тих начела за прихватање ризика доводи до утврђивања могућих мера безбедности које ризике система који се оцењује чине прихватљивим. Међу тим безбедносним мерама, мере изабране за контролу ризика постају безбедносни захтеви које систем треба да испуни. Усаглашеност са тим безбедносним захтевима доказује се у складу са одељком 3.
- 2.1.7 Итеративни поступак оцене ризика сматра се завршеним након што се докаже да су сви безбедносни захтеви испуњени и да није потребно узимати у обзир ниједну додатну разумно предвидљиву опасност.
- 2.2 Утврђивање опасности
- 2.2.1 Предлагач систематски утврђује, коришћењем широког спектра стручних знања надлежног тима, све разумно предвидљиве опасности за читав систем који се оцењује и, евентуално, за његове функције и интерфејсе.
- Све утврђене опасности евидентирају се у регистру опасности у складу са одељком 4.
- 2.2.2 Да би се напори уложени у оцену ризика концентрисали на главне ризике, опасности се разврставају према процењеним ризицима који из њих проистичу. На основу мишљења стручњака, опасности које су везане за опште прихваћен ризик не анализирају се даље, али се уписују у регистар опасности. Њихова класификација образлаже се да би се телу за оцену омогућило да обави независну оцену.
- 2.2.3 Један од критеријума је да ризици који проистичу из опасности могу да се класификују као опште прихваћени уколико је ризик толико мали да није потребно предузимати додатне мере безбедности. Приликом достављања стручног мишљења узима се у обзир чињеница да утицај свих опште прихваћених ризика не прекорачује утврђен удео укупног ризика.
- 2.2.4 Током утврђивања опасности, могу се утврдити и мере безбедности. Оне се уносе у регистар опасности у складу са одељком 4.
- 2.2.5 Утврђивање опасности спроводи се само на нивоу детаља неопходних за утврђивање места на којима се претпоставља да мере безбедности контролишу ризике у складу са једним од начела за прихватање ризика наведених у тачки 2.1.4. Понављање може, дакле, да буде неопходно између фаза анализе ризика и процене ризика све док се не постигне довољан ниво детаља за утврђивање опасности.
- 2.2.6 Уколико се за контролу ризика користе правила праксе или референтни систем, утврђивање опасности може да буде ограничено на:
- проверу примерености правила праксе или референтног система;
 - утврђивање одступања од правила праксе или референтног система.
- 2.3 Коришћење правила праксе и процене ризика
- 2.3.1 Предлагач, уз подршку других укључених актера и на основу захтева наведених у тачки 2.3.2, процењује да ли су једна или више опасности на одговарајући начин обухваћене применом меродавних правила праксе.
- 2.3.2 Правила праксе испуњавају најмање следеће захтеве:
- широко су призната у области железнице. Уколико то није случај, правила праксе морају бити оправдана и прихватљива за тело за оцену;
 - меродавна су за контролу опасности узетих у обзир у оквиру система који се оцењује;
 - јавно су доступна за све актере који желе да их користе.
- 2.3.3 Уколико се захтева усаглашеност са
- | | |
|--|-----------------------------------|
| JTP | ТСИ |
| | у складу са Директивом 2008/57/ЕЗ |
| при чему | |
| меродавни JTP | меродавне ТСИ |
| не намеће поступак управљања ризиком утврђен | |
| овим JTP, JTP | овом Уредбом, ТСИ |

- се могу сматрати правилима праксе за контролу опасности, под условом да је испуњен захтев ц) из тачке 2.3.2.
- 2.3.4 Национални прописи пријављени у складу са чланом 12. АРТУ могу се сматрати правилима праксе под условом да су испуњени захтеви из тачке 2.3.2. чланом 8. Директиве 2004/49/ЕЗ и чланом 17(3) Директиве 2008/57/ЕЗ
- 2.3.5 Уколико се једна или више опасности контролишу правилима праксе која испуњавају услове из тачке 2.3.2, тада се ризици везани за те опасности сматрају прихватљивим. То значи да:
- те ризике не треба даље анализирати;
 - коришћење правила праксе уписује се у регистар опасности као безбедносни захтев за меродавне опасности.
- 2.3.6 Уколико алтернативни приступ није у потпуности у складу са правилима праксе, предлагач је дужан да докаже да тај приступ обезбеђује најмање исти ниво безбедности.
- 2.3.7 Уколико ризик везан за одређену опасност не може да се учини прихватљивим применом правила праксе, утврђују се додатне мере безбедности применом једног од два друга начела за прихватање ризика.
- 2.3.8 Уколико се све опасности контролишу правилима праксе, поступак управљања ризиком може да се ограничи на:
- утврђивање опасности у складу са одељком 2.2.6;
 - уписивање коришћења правила праксе у регистар опасности у складу са одељком 2.3.5;
 - документацију о примени поступка управљања ризиком у складу са одељком 5;
 - независну оцену у складу са чланом 6.
- 2.4 Коришћење референтног система и процене ризика
- 2.4.1 Предлагач, уз помоћ укључених актера, анализира да ли су једна или више опасности обухваћене сличним системом који би могао да послужи као референтни систем.
- 2.4.2 Референтни систем испуњава најмање следеће захтеве:
- већ је током његове употребе доказано да поседује прихватљив ниво безбедности и још увек би могао да добије одобрење у држави чланици у којој измена треба да се изведе;
 - има сличне функције и интерфејсе као и систем који се оцењује;
 - користи се под сличним оперативним условима као и систем који се оцењује
 - користи се под сличним еколошким условима као и систем који се оцењује.
- 2.4.3 Уколико референтни систем испуњава захтеве наведене у одељку 2.4.2, тада се за систем који се оцењује:
- ризике везани за опасности обухваћене референтним системом сматрају прихватљивим;
 - безбедносни захтеви за опасности обухваћене референтним системом могу да се изведу из безбедносних анализа или процене безбедносних регистара референтног система;
 - ти безбедносни захтеви уписују у регистар опасности као безбедносни захтеви за меродавне опасности.
- 2.4.4 Уколико систем који се оцењује одступа од референтног система, процена ризика треба да докаже да систем који се оцењује поседује најмање исти ниво безбедности као и референтни систем. У том случају, ризици повезани са опасностима обухваћеним референтним системом сматрају се прихватљивим.
- 2.4.5 Уколико не може да се докаже да систем који се оцењује поседује исти ниво безбедности као референтни систем, утврђују се додатне мере безбедности за одступања, уз примену једног од друга два начела за прихватање ризика.
- 2.5 Експлицитна оцена и процена ризика
- 2.5.1 Уколико опасности нису обухваћене једним од друга два начела прихватања ризика описана у одељцима 2.3 и 2.4, прихватљивост ризика доказује се путем експлицитног утврђивања и процене

ризика. Ризици који проистичу из тих опасности процењују се било квантитативно или квалитативно, узимајући у обзир постојеће мере безбедности.

- 2.5.2 Прихватљивост процењених ризика мери се помоћу критеријума прихватљивости ризика који су било изведени из правних захтева наведених у прописима СOTIF

прописима Заједнице

или засновани на њима, било наведени у пријављеним националним прописима. У зависности од критеријума за прихватање ризика, прихватљивост ризика процењује се, било појединачно за сваку меродавну опасност, било глобално за комбинацију свих опасности узетих у обзир у експлицитном утврђивању ризика.

Уколико процењени ризик није прихватљив, додатне мере утврђују се и примењују додатне мере безбедности како би се ризик свео на прихватљив ниво.

- 2.5.3 Уколико се ризик везан за једну опасност или комбинацију неколико опасности сматра прихватљивим, утврђене мере безбедности уписују се у регистар опасности.

- 2.5.4 Уколико опасности проистичу из кварова у техничким системима који нису обухваћени правилима праксе или коришћењем референтног система, следећи критеријум за прихватање ризика примењује се за пројектовање техничког система:

За техничке системе код којих функционални квар представља потенцијално могућу непосредну катастрофалну последицу, меродавни ризик не сме додатно да се смањи уколико је стопа тог квара мања или једнака 10^{-9} по радном сату.

- 2.5.5

Не доводећи у питање процедуру наведену у члану 8. Директиве 2004/49/ЕЗ,

Може да се затражи захтевнији критеријум путем пријављеног националног прописа како би се одржао национални ниво безбедности.

Међутим, у случају додатних

техничких одобравања возила, примењује се

дозвола за коришћење возила, примењују се процедуре из чланова 23. и 25. Директиве 2008/57/ЕЗ.

- 2.5.6 Уколико је технички систем изведен применом критеријума 10^{-9} утврђеног у тачки 2.5.4, начело међусобног признавања примењује се у складу са чланом 7(4) овог ЈТП.

ове Уредбе.

Међутим, уколико предлагач може да докаже да национални ниво безбедности у држави уговорници

држави чланици

у којој се примењује може да се одржи са стопом квара већом од 10^{-9} по сату експлоатације, предлагач може да користи овај критеријум у тој држави уговорници.

држави чланици.

- 2.5.7 Експлицитно утврђивање и процена ризика испуњава најмање следеће захтеве:

а) методе које се користе за експлицитно утврђивање ризика правилно приказују систем који се оцењује и његове параметре (укључујући све режиме експлоатације);

б) резултати су довољно прецизни да могу да послуже као основа за доношење чврсте

одлуке, односно, мање измене у основним претпоставкама или предусловима не доводе до значајно различитих захтева.

3. ДОКАЗИВАЊЕ УСАГЛАШЕНОСТИ СА БЕЗБЕДНОСНИМ ЗАХТЕВИМА

- 3.1 Пре прихватања безбедности измене, под надзором предлагача, доказује се да су безбедносни захтеви који проистичу из фазе оцене ризика испуњени.

- 3.2 Доказе подноси сваки од актера одговорних за испуњавање безбедносних захтева, као што је одлучено у складу са тачком 1.1.5.

- 3.3 Приступ изабран за доказивање усаглашености са безбедносним захтевима, као и само доказивање, независно се оцењују од стране тела за оцену.

- 3.4 Свака непримереност мера од којих се очекује да испуне безбедносне захтеве или опасност откривена током доказивања усаглашености са безбедносним захтевима захтева од предлагача да понови оцену и процену одговарајућих ризика у складу са одељком 2. Нове опасности уписују се у регистар опасности у складу са одељком 4.

4. УПРАВЉАЊЕ ОПАСНОСТИМА

4.1 Поступак управљања опасностима

4.1.1 Регистар опасности израђује и ажурира (тамо где већ постоји) предлагач током фазе пројектовања и имплементације, све до прихватања измене или достављања извештаја о оцени безбедности. Регистар опасности прати напредовање у праћењу ризика везаних за утврђене опасности.

Након што

У складу са тачком 2(g) Анекса III уз Директиву 2004/49/ЕЗ, након што

је систем прихваћен и пуштен у рад, регистар опасности даље води управљач инфраструктуре или железничко предузеће задужено за експлоатацију система који се оцењује.

као саставни део свог система за управљање безбедношћу.

4.1.2 Регистар опасности обухвата све опасности, као и све за њих везане мере безбедности и претпоставке о систему утврђене током поступка оцене ризика. Посебно садржи и јасно упућивање на порекло и изабрана начела прихватања ризика и јасно наводи актере задужене за контролу сваке опасности.

4.2 Размена информација

Све опасности и за њих везани безбедносни захтеви које не може сам да контролише један актер прослеђују се другом меродавном актеру како би се заједнички пронашло одговарајуће решење. Опасности уписане у регистар опасности актера који их прослеђује „контролишу” се само уколико процену ризика везаних за те опасности обавља други актер и уколико је решење усвојено од стране свих укључених актера.

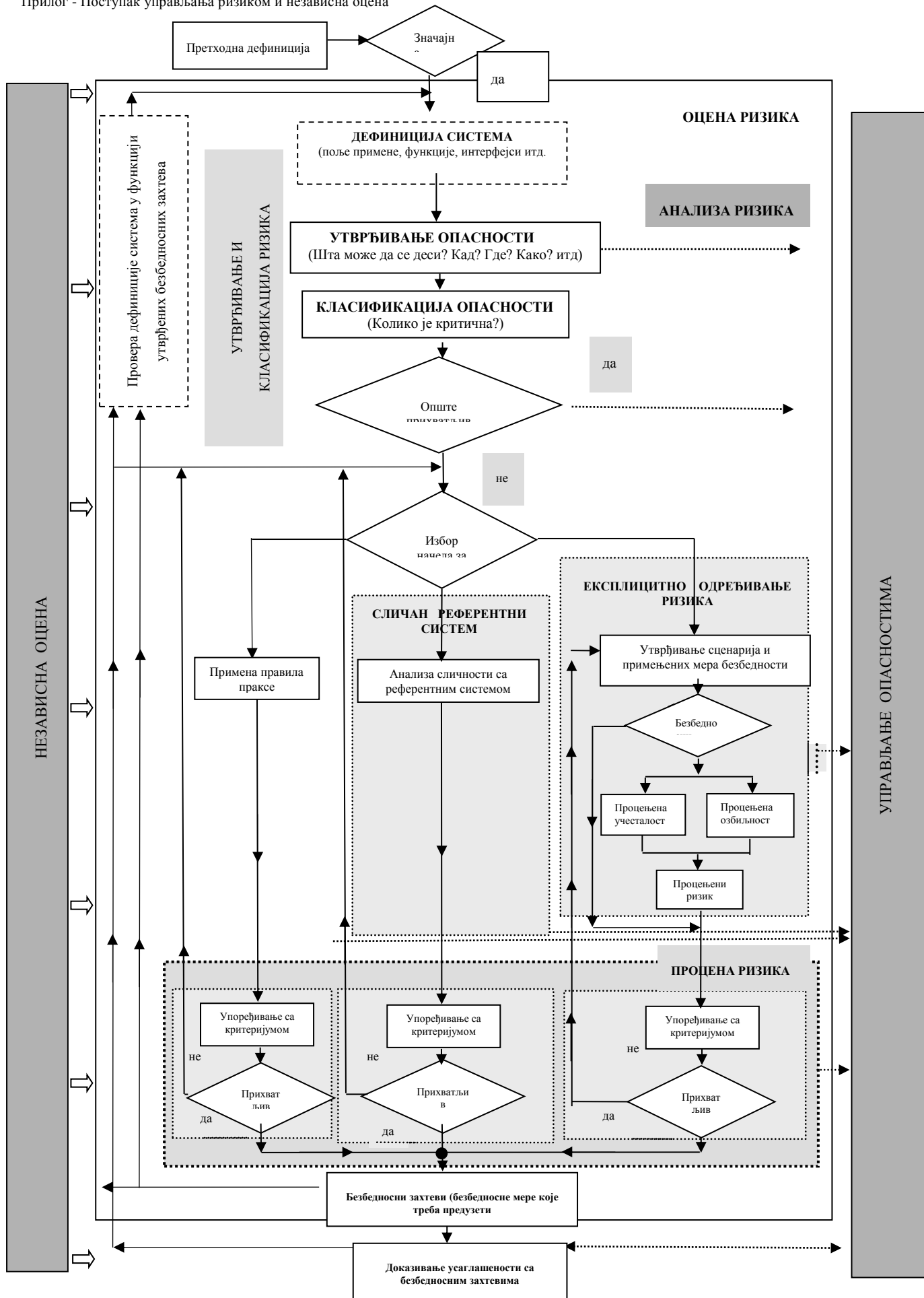
5. ДОКАЗ О ПРИМЕНИ ПОСТУПКА УПРАВЉАЊА РИЗИКОМ

5.1 Поступак управљања ризиком који се користи за оцену нивоа безбедности и усаглашености са безбедносним захтевима документује предлагач и то тако да сви потребни докази који показују правилну примену поступка управљања ризиком буду доступни телу за оцену. Тело за оцену свој закључак доставља у извештају о оцени безбедности.

5.2 Документ који израђује предлагач наведен у тачки 5.1. обухвата најмање:

- а) опис организације и стручњака именованих за спровођење поступка оцене ризика;
- б) резултате различитих фаза оцене ризика и списак свих безбедносних захтева које је неопходно испунити како ви се ризик одржао на прихватљивом нивоу.

Прилог - Поступак управљања ризиком и независна оцена



АНЕКС II

КРИТЕРИЈУМИ КОЈЕ МОРАЈУ ДА ИСПУНЕ ТЕЛА ЗА ОЦЕНУ

1. Тело за оцену не сме, ни директно, ни као овлашћени представник, да учествује у пројектовању, производњи, изradi, маркетингу, експлоатацији или одржавању система који се оцењује. То не искључује могућност размене техничких информација између тог тела и укључених актера.
2. Тело за оцену дужно је да спроводи оцену на најпрофесионалнији могући начин и уз највећу могућу техничку стручност и не сме да буде изложено никаквом притиску или подстицају, нарочито финансијском, који би могао да утиче на његово просуђивање или на резултате његове оцене, посебно од стране лица или група лица на које могу да утичу резултати оцене.
3. Тело за оцену мора да располаже неопходним средствима за правилно обављање техничких и административних задатака везаних за оцене; такође мора да има приступ опреми потребној за изузетне оцене.
4. Особље задужено за оцену мора да поседује:
 - одговарајуће техничко и стручно образовање,
 - задовољавајуће познавање захтева везаних за оцене које спроводе и довољну праксу у тим оценама,
 - способност за састављање извештаја о оцени безбедности који представљају званичан закључак о обављеним оценама.
5. Мора се гарантовати независност особља одговорног за независну оцену. Запослени не смеју бити плаћени на основу броја обављених оцена или резултата тих оцена.
6. Тело за оцену

Уколико тело за оцену није део организације предлагача, тада оно
--

 мора да поседује осигурање од грађанске одговорности, осим ако ту одговорност не покрива држава у складу са националним законом или уколико оцене директно обавља та држава уговорница.

држава чланица.

7. Особље тела за оцену

Уколико тело за оцену није део организације предлагача, његово особље

 дужно је да чува као професионалну тајну све информације које сазна током обављања својих активности (осим у односу на надлежне државне органе у којима обавља делатност) у складу са овим ЈТП.

овом Уредбом.
