

Преузето са [www.pravno-informacioni-sistem.rs](http://www.pravno-informacioni-sistem.rs)

На основу члана 7. став 2. Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 41/18),

Вршилац дужности директора Дирекције за железнице доноси

## **ПРАВИЛНИК**

### **о заједничкој безбедносној методи за процену и оцену ризика и условима које треба да испуни тело за оцену ризика**

"Службени гласник РС", број 62 од 27. маја 2022.

#### **Предмет уређивања**

Члан 1.

Овим правилником прописује се заједничка безбедносна метода (у даљем тексту: ЗБМ) за процену и оцену ризика и услови које треба да испуни тело за оцену ризика.

#### **Подручје примене**

Члан 2.

ЗБМ за процену и оцену ризика примењује се у случају значајне промене у железничком систему која може имати утицај на безбедност железничког саобраћаја и која може бити техничке, експлоатационе или организационе природе.

Одредбе овог правилника о ЗБМ за процену и оцену ризика примењују се и на структурне подсистеме на које се примењује закон којим се уређује интероперабилност железничког система:

1) уколико се релевантним техничким спецификацијама интероперабилности (у даљем тексту: ТСИ) или националним железничким техничким прописима захтева оцена ризика;

2) уколико је промена значајна у складу са одредбама члана 4. став 2. овог правилника, примењује се поступак управљања ризицима прописан чланом 5. овог правилника у оквиру пуштања у рад структурних подсистема како би се обезбедила њихова безбедна интеграција у постојећи систем, у смислу одредби закона којим се уређује интероперабилност железничког система.

У случају из става 2. тачка 2) овог члана, овај правилник се примењује ако његова примена нема за последицу утврђивање захтева који су у супротности са захтевима датим у одговарајућим ТСИ или националним железничким техничким прописима.

#### **Значење појединих израза**

Члан 3.

Поједини изрази употребљени у овом правилнику имају следеће значење:

- 1) анализа ризика је систематско коришћење свих доступних информација у циљу идентификације опасности и процене ризика;
- 2) безбедносне мере су скуп радњи којима се или смањује учесталост појављивања неке опасности или се ублажавају њене последице како би се постигао и/или одржао прихватљив ниво ризика;
- 3) безбедносни захтеви су безбедносне карактеристике (квалитативне или квантитативне или по потреби и квалитативне и квантитативне) неопходне за пројектовање, експлоатацију (укључујући саобраћајне и сигналне прописе) и одржавање система у циљу законских безбедносних циљева или безбедносних циљева привредног друштва;
- 4) безбедност је одсуство неприхватљивог ризика од штете;
- 5) евиденција опасности је документ који садржи евиденцију и напомене везане за утврђене опасности, мере које се на њих односе, њихово порекло и упућивања на организацију која је задужена да њима управља;
- 6) значајна промена је промена у железничком систему која може имати утицаја на безбедност железничког саобраћаја и која може бити техничке, експлоатационе или организационе природе;
- 7) идентификација опасности је поступак проналажења, пописивања и одређивања карактеристика опасности;
- 8) извештај о оцени безбедности је документ који садржи закључке о оцени одређеног система обављеној од стране тела за оцену ризика;
- 9) интерфејси су све тачке интеракције током животног циклуса система или подсистема, укључујући експлоатацију и одржавање, уколико различити актери железничког сектора сарађују у циљу управљања ризицима;
- 10) катастрофална несрећа је несрећа која погађа велики број особа и чија је последица велики број смртних случајева;
- 11) критеријуми прихватања ризика су основни услови помоћу којих се оцењује прихватљивост специфичног ризика; ови критеријуми се користе да се одреди да је ниво ризика довољно низак да се не захтева предузимање непосредне акције за његово даље смањивање;
- 12) критична несрећа је несрећа која погађа врло мали број особа и чија је последица најмање један смртни случај;
- 13) начело прихватања ризика означава правила која се користе у циљу доношења закључка о томе да ли је ризик везан за једну или више конкретних опасности прихватљив;
- 14) опасност је околност која може да доведе до несреће;

- 15) оцена ризика је свеобухватан поступак који обухвата анализу ризика и процену ризика;
- 16) правила праксе су скуп правила која, ако се правилно примене, могу да се користе за контролу једне или више опасности;
- 17) признавање је потврда да тело за оцену ризика испуњава услове за извођење активности независне оцене правилне примене ЗБМ за процену и оцену ризика и резултата те примене;
- 18) прихватање безбедности је статус који предлагач значајне промене (у даљем тексту: предлагач) даје промени на основу извештаја о оцени безбедности достављеног од стране тела за оцену ризика;
- 19) процена ризика је поступак заснован на анализи ризика како би се одредило да ли је постигнут прихватљив ниво ризика;
- 20) референтни систем је систем за који је потврђено у пракси да има прихватљив ниво безбедности и у односу на који се поређењем може проценити прихватљивост ризика система чија се процена врши;
- 21) ризик је стопа учесталости несрећа и незгода са штетним исходом (насталих услед опасних ситуација) и степен озбиљности те штете;
- 22) систем је сваки део железничког система који подлеже промени, при чему та промена може бити техничке, експлоатационе или организационе природе;
- 23) технички систем је производ или скуп производа који укључује и пројектну, извођачку и документацију за подршку; развој техничког система започиње спецификацијом захтева а завршава се његовим прихватањем;
- 24) управљање ризицима је систематска примена политика, поступака и пракси управљања на задатке анализирања, процене и контроле ризика;
- 25) утврђивање ризика је поступак који се користи за мерење нивоа анализираних ризика, а састоји се из следећих корака: процена учесталости, анализа последица и њихова интеграција;
- 26) учесници су све стране које непосредно или путем уговорних аранжмана учествују у поступку управљања ризицима у складу са чланом 5. став 2. овог правилника.

### **Значајне промене**

#### Члан 4.

Уколико не постоји национални пропис за безбедност који дефинише да ли је промена значајна или није, предлагач разматра могући утицај конкретне промене на безбедност железничког система.

Уколико предложена промена утиче на безбедност, предлагач одлучује о значају промене на основу следећих критеријума:

- 1) последице у случају квара: најнеповољнији исход у случају квара система који се оцењује, узимајући у обзир постојање безбедносних баријера изван система;
- 2) иновативност у спровођењу промене: иновативност у железничком сектору, као и новине везане искључиво за привредни субјекат коју спроводи промену;
- 3) сложеност промене;
- 4) праћење: да ли је могуће да се прати спроведена промена током целог животног циклуса система и да се на одговарајући начин интервенише;
- 5) реверзибилност: да ли је могуће враћање на систем који је постојао пре промене;
- 6) кумулативни ефекат: оцена значаја промене узимајући у обзир све скорашње промене везане за безбедност у систему који се оцењује, а које нису биле оцењене као значајне.

Предлагач чува документацију којом образлаже одлуку о значају промене.

Када се на основу оцене значаја промене у складу са критеријумима утврђеним у ставу 2. овог члана:

- 1) промена сматра значајном, примењује се поступак управљања ризицима прописан чланом 5. овог правилника;
- 2) промена не сматра значајном, довољно је документовати одлуку да се промена не сматра значајном.

### **Поступак управљања ризицима**

#### **Члан 5.**

Предлагач оцењује значај промене на основу критеријума прописаних чланом 4. овог правилника и спроводи поступак управљања ризицима дат у Прилогу 1 – Поступак управљања ризицима, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Предлагач води рачуна о управљању ризицима које су увели добављач и пружалац услуга, укључујући и подизвођаче. У ту сврху, предлагач може кроз уговор да захтева од добављача и пружалаца услуга, укључујући њихове подизвођаче, да учествују у поступку управљања ризицима.

### **Независна оцена**

#### **Члан 6.**

Тело за оцену ризика спроводи независну оцену правилне примене ЗБМ за процену и оцену ризика и резултата те примене.

Тело за оцену ризика испуњава услове дате у Прилогу 2 – Услови за тело за оцену ризика, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

### **Извештај о оцени безбедности**

Члан 7.

Тело за оцену ризика, по завршетку оцене из члана 6. став 1. овог правилника, издаје предлагачу извештај о оцени безбедности који садржи елементе дате у Прилогу 3 – Извештај тела за оцену ризика о оцени безбедности, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Предлагач одлучује да ли и како да узме у обзир закључке извештаја о оцени безбедности, за прихватање оцењене промене. Предлагач образлаже и документује део извештаја о безбедности са којим се евентуално не слаже.

### **Ступање на снагу**

Члан 8.

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

Број 340-591/2022

У Београду, 25. маја 2022. године

Вршилац дужности директора,

**Лазар Мосуровић**, с.р.

Прилози

[Прилог 1 - Поступак управљања ризицима](#)

[Прилог 2 - Услови за тело за оцену ризика](#)

[Прилог 3 - Извештај тела за оцену ризика о оцени безбедности](#)