

Да направим така, че  
железопътната система  
да работи по-добре за  
обществото.

## РЪКОВОДСТВО

### Изисквания към системата за управление на безопасността за издаване на сертификат за безопасност или разрешение за безопасност

	<i>Изготвено от</i>	<i>Проверено от</i>	<i>Одобрено от</i>
<i>Име</i>	S. D'ALBERTANSON C. LAGAIZE DAVOINE A. PATACCHINI	M. SCHITTEKATTE	B. ACCOU
<i>Длъжност</i>	Служители по проект	Ръководител на екипа	Ръководител на звено
<i>Дата</i>	26.04.2021 г.		
<i>Подпис</i>			

#### История на документа

<i>Версия</i>	<i>Дата</i>	<i>Бележки</i>
1.0	29.6.2018 г.	Окончателна версия, предназначена за публикуване
1.1	10.7.2018 г.	Актуализирана фигура 2, добавено заглавие към фигура 3.
1.2	4.9.2018 г.	Актуализирана фигура 2
1.3	26.04.2021 г.	Изменения за отразяване на промените в разпоредбите на Регламента за СОП, за да се направят подходящи връзки към модела на Агенцията за европейска култура на безопасност на железопътния транспорт и въз основа на натрупания опит, както и някои общи поправки в текста.

*Настоящият документ е незадължително ръководство на Европейската железопътна агенция. Той не засяга процесите на вземане на решения, предвидени в приложимото законодателство на ЕС. Освен това задължителното тълкуване на законодателството на ЕС е изключително правомощие на Съда на Европейския съюз.*

## 0 Въведение

Заявителят за единен сертификат за безопасност или разрешение за безопасност трябва да докаже съответствие с приложимите изисквания към системата за управление на безопасността, посочени в [Регламент \(ЕС\) 2018/762](#). За тази цел той предоставя на националния орган по безопасността или, когато е уместно, на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (наричана по-нататък „Агенцията“) доказателства, че е въвел в действие система за управление на безопасността (СУБ) в съответствие с член 9 от [Директива \(ЕС\) 2016/798](#).

Настоящото ръководство е документ, подлежащ на развитие, разработен в сътрудничество с националните органи по безопасността и представителите на сектора, и е предвидено да се подобрява непрекъснато въз основа на обратната връзка от потребителите и като се взема предвид опитът, натрупан в процеса на прилагане на [Директива \(ЕС\) 2016/798](#), свързаните с директивата общи методи за безопасност (ОМБ) и останалите приложими регламенти на ЕС.

### 0.1 Цел на ръководството

Настоящото ръководство има за цел да даде:

- *целта на всяко от изискванията за оценка, изложени в приложения I и II към горепосочените ОМБ, допълнена, където е необходимо, с обяснителни бележки, предоставящи конкретни подробности за отделни термини или идеи, използвани в изискванията;*
- *информация за видовете доказателства, които дадена организация може да предостави, за да докаже съответствието, изисквано от посочените по-горе ОМБ;*
- *примерен списък на доказателства, който може да се използва във връзка с оценката на заявления за единен сертификат за безопасност или разрешение за безопасност или от заявителя като референтен материал при съставянето на заявлението му;*
- *илюстративни публикации и стандарти, които могат се използват за подпомагане при оценяването, разработването, прилагането или непрекъснатото подобряване на дадена система за управление на безопасността; и*
- *насоки относно това какви въпроси може да се наложи да бъдат разгледани от националния орган по безопасността в процеса на упражняване на надзор върху железопътно предприятие или управител на инфраструктура.*

За целите на оценката на заявление за единен сертификат за безопасност, свързан с железопътен превоз на опасни товари, националният орган по безопасността (НОБ) може да има преки правомощия като компетентен орган за оценката на съответните елементи от заявлението. Алтернативно органът може да има координираща роля, включваща при необходимост осъществяване на контакт с други органи, компетентни по отношение на превоза на опасни товари, за да потърси, при необходимост, тяхното становище във връзка със съответните елементи на оценката.

### 0.2 За кого е предназначено настоящото ръководство?

Настоящият документ е предназначен за:

- националните органи по безопасността и Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз във връзка с оценката на съответствието на системата за управление на безопасността на железопътните предприятия със съответните изисквания към СУБ и когато НОБ осъществяват надзор;
- националните органи по безопасността, когато оценяват съответствието на системата за управление на безопасността на управителите на инфраструктура със съответните изисквания към СУБ, и при извършването на надзор през периода след издаването на сертификата или разрешението; и
- железопътните предприятия и управителите на инфраструктура (наричани по-нататък „заявителят“), за да подпомага работата им по разработване, внедряване, поддържане и непрекъснато подобряване на тяхната система за управление на безопасността съобразно съответните изисквания към СУБ (и други приложими изисквания за безопасност), и за да им предостави информация какво да очакват по време на надзора.

### 0.3 Обхват

Настоящото ръководство не предписва какви доказателства трябва да предостави заявителят. Основната причина за това е, че СУБ на всяка организация трябва да бъде съобразена с конкретните рискове, които организацията трябва да контролира. Следователно всяка СУБ е уникална система от документирана информация, която дава индикация за конкретните прилагани мерки и системи за контрол на риска и в рамките на отделната организация, които се развиват успоредно с промените в организацията. Поради това би било неправилно да се дава задължителен списък с информация, която заявителят трябва да предостави. Това ще обезсмисли процеса на оценяване, тъй като всички приложения биха изглеждали еднакви, докато всъщност съответните СУБ не са еднакви.

### 0.4 Структура на ръководството

Настоящият документ е част от изготвения от Агенцията набор от ръководни документи в помощ на железопътните предприятия, управителите на инфраструктура, националните органи по безопасността и Агенцията, във връзка с изпълнението на техните функции и задачи в съответствие с [Директива \(ЕС\) 2016/798](#).



Фигура 1: Набор от ръководни документи на Агенцията

Съдържащата се в настоящото ръководство информация се допълва от специфични национални насоки на органите по безопасността, описващи и обясняващи нотифицираните национални правила, които са в сила за предвидената област на дейност и документите, които се предоставят в заявлението за единен сертификат за безопасност с цел спазване на разпоредбите на член 10, параграф 3, буква б) и член 10, параграф 8 от [Директива \(ЕС\) 2016/798](#) (вж. също *Ръководство на Агенцията за прилагане*

за издаване на единни сертификати за безопасност). За нуждите на управителите на инфраструктура настоящото ръководство следва да бъде съпътствано от изготвени от националните органи по безопасността насоки относно изискванията, свързани с разрешенията за безопасност, съдържащи се в член 12, параграф 1 от [Директива \(ЕС\) 2016/798](#).

Нотифицирани национални правила са само правилата, които са нотифицирани от държава членка до Комисията. В съответствие със съображение 12 от [Директива \(ЕС\) 2016/798](#) се очаква броят на нотифицираните национални правила да намалее с течение на времето. Те ще бъдат заменени с мерки, определени в технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) или с други регламенти на ЕС или фирмени правила. Фирмените правила или стандарти ще бъдат оценявани, ако е целесъобразно, за съответствие с ТСОС, отнасяща се до подсистема „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната мрежа в Европейския съюз (наричана по-долу ТСОС ЕУД), отразена в изискванията към системата за управление на безопасността, обяснени в настоящото ръководство.

Настоящото ръководство е структурирано в съответствие с изискванията, посочени в приложения I и II към Регламент (ЕС) 2018/762. В следващите раздели всяко изискване е поместено в жълто поле за полесна справка. Когато са налице разлики между изискванията, приложими към железопътните предприятия и към управителите на инфраструктура, текстовете, които се отнасят до последните, са дадени в жълтите полета, показващи изискванията в **син шрифт**.

Успоредно сравнение или таблици на съответствието между критериите за оценка по предишните Регламенти (ЕС) № 1158/2010 и (ЕС) № 1169/2010 и изискванията съгласно [Регламент \(ЕС\) 2018/762](#) са дадени в Приложение 1 към настоящото ръководство. Таблиците включват също и препратки към клаузите на Структурата на високо равнище по ISO, когато е приложимо. Те са предоставени, за да помогнат на заявителите да докажат съответствието на своята система за управление на безопасността с новите изисквания, по-специално в случаите, когато заявителят вече е получил сертификат за безопасност или разрешение за безопасност и/или вече работи с друга система за управление по ISO (напр. стандартите ISO 9001, ISO 14001 или ISO 45001), (за да могат да се интегрират), или планира да разработи такава система въз основа на този модел. Използването на тази таблица не е основание да се приеме систематична презумпция за съответствие с изискванията, предвидени в [Регламент \(ЕС\) 2018/762](#) за организациите, които притежават сертификат по ISO.

## 0.5 Указания на ISO/IEC, част 1 и консолидирана ISO притурка

Международната организация по стандартизация (ISO) е разработила официални процедури, които да се следват при разработването и поддържането на международен стандарт. В приложение SL, допълнение 2 на [Указания на ISO/IEC, част 1 и консолидирана ISO притурка](#) е приета Структура на високо равнище (HLS), за да се използва основният текст във всеки стандарт за система за управление.

С приложения I и II към Регламент (ЕС) 2018/762 е осигурена структура в съответствие с HLS по ISO, улесняваща интеграцията на различни системи за управление, когато е приложимо, които се основават на общи организационни принципи и изисквания, но правните изисквания и рисковите области са специфични за всяка дисциплина (напр. безопасни условия на труд, околна среда, качество).

Стандартите на ISO и съответните насоки могат да подпомогнат железопътните предприятия и управителите на инфраструктура при разработването на техните СУБ (напр. ISO 31000 е общ документ за по-добро разбиране на управлението на риска, ISO 31010 предоставя информация за подбора и прилагането на техники за оценка на риска като FMECA, FTA, ETA и HAZOP, а ISO 55000 съдържа изисквания за управление на активите). Все пак стандартите могат да бъдат полезни само ако се познава добре контекстът на рисковете, свързани с железопътния транспорт.

Ако използването на HLS гарантира съгласуваност със стандартите ISO за системата за управление, трябва да се подчертае, че горепосочените ОМБ са разпоредби, които служат предимно на

националните органи по безопасността или на Агенцията за целите на оценката на заявленията за предоставяне на сертификати за безопасност или разрешения за безопасност. Поради това оценките за целите на издаване на единни сертификати за безопасност или разрешения за безопасност се извършват въз основа на изискванията към СУБ, а не на HLS по ISO. Тук следва да бъде изяснено, че стандартите ISO се основават на доброволно сертифициране, но някои правни рамки предвиждат те да предоставят презумпция за съответствие с приложимите правила, уреждащи конкретна област. Няма разпоредба, която да възлага на стандартите ISO презумпцията за съответствие с изискванията, съдържащи се в [Директива \(ЕС\) 2016/798](#) или [Регламент \(ЕС\) 2018/762](#).

Клаузи от 4 до 10.2, взети от Указания на ISO/IEC, част 1 и консолидирана ISO притурка 2016, приложение SL, допълнение 2, се възпроизвеждат или адаптират с разрешението на Международната организация по стандартизация ISO. За справка с текста вж. оригиналния документ. Този документ можете да намерите на [уебсайта на Централния секретариат на ISO](#). Авторското право е запазено от ISO.

## 0.6 Цел на системата за управление на безопасността

Целта на СУБ е да гарантира, че организацията контролира рисковете, произтичащи от стопанските цели, по безопасен начин, и спазва всички задължения за безопасност, които се отнасят до нея.

Възприемането на структуриран подход позволява идентифицирането на опасностите и непрекъснатото управление на рисковете, свързани със собствените дейности на организацията, с цел предотвратяване на произшествия. Този подход отчита общите рискове във взаимоотношенията с другите участници в железопътната система (главно железопътни предприятия, управители на инфраструктура и предприятия, отговарящи за поддръжката, но също и всички други участници, които оказват потенциално въздействие върху безопасната експлоатация на железопътната система, например производители, предприятия по поддръжката, ползватели, доставчици на услуги, възложители, превозвачи, изпращачи, получатели, товарачи, разтоварачи, центрове за обучение, както и пътници и други хора, които си взаимодействат с железопътната система, и т.н.). Прилагането на всички съответни елементи на СУБ по адекватен начин може да осигури на организацията необходимата увереност, че тя контролира и ще продължи да контролира всички рискове, свързани с нейните дейности, при всякакви условия.

Развитите организации отчитат, че ефективният контрол на риска може да бъде постигнат единствено чрез процес, който обединява три важни измерения: технически компонент — използваните инструменти и оборудване, човешки компонент — служителите, работещи с клиентите и техните умения, обучение и мотивация, и организационен компонент, състоящ се от процедури и методи, определящи връзката между задачите.

Следователно една адекватна СУБ следва да осигури ефективно наблюдение и подобряване и на трите измерения на мерките за контрол на риска. Много от характеристиките на СУБ в областта на железопътния транспорт са много сходни с управленската практика, застъпвана от поддръжниците на качеството, здравето и безопасността на работното място, опазването на околната среда и високите постижения в стопанската дейност. Следователно принципите за добро управление могат да бъдат интегрирани по-лесно, както е посочено по-горе, чрез използването на ОМБ, които се основават на HLS по ISO, и следователно може да не е необходимо цялостно пререструктуриране на организациите, които вече разполагат с такива системи.

Установено е, че структурираните системи за управление осигуряват добавена стойност за предприятията чрез ефективното управление на взаимодействията. Това спомага за подобряване на цялостната дейност, обезпечаване на оперативна ефективност, подобряване на връзките с външните

изпълнители и подизпълнителите, клиентите и регулаторните органи, както и за изграждане на позитивна култура на безопасност.

Заявителят трябва да проектира своята СУБ по начин, осигуряващ съответствие с изискванията, посочени в член 9 от [Директива \(ЕС\) 2016/798](#), за да осигури безопасно управление на своите операции. За тази цел той трябва да докаже съответствие с изискванията, определени в приложения I и II към [Регламент \(ЕС\) 2018/762](#). Тези изисквания са структурирани така, че да дадат пълна картина на системата за управление на безопасността на организацията, основана на цикъл по „планиране, изпълнение, проверка, действие“ (PDCA). Заявителят трябва да анализира всяко индивидуално изискване, както и начина, по който се съчетават всички изисквания, за да се създаде съгласувана СУБ, която контролира съответните рискове.

## 0.7 Система за управление на безопасността и подход, основан на процесите

Системата за управление на безопасността е инструмент, обединяващ всички аспекти, които трябва да са налице, за да управляваме една безопасна и успешна организация. Тези елементи включват въведените механизми за осигуряване на съответствие с международните и националните регулаторни норми и стандарти, изискванията на равнища сектор и предприятие, резултатите от оценките на риска и добрите практики, отнасящи се до всички дейности на организацията. С оглед на горното СУБ трябва да бъде интегрирана в стопанските процеси на организацията и не трябва да се превръща в система на хартия, специално разработена за демонстриране на съответствие с регулаторната рамка. СУБ трябва да бъде действащ набор от организационни мерки, които се усъвършенстват и развиват успоредно с развитието на организацията. За да бъде изградена СУБ, е необходимо организацията да разбира рисковете, които трябва да контролира и правната рамка, въз основа на която функционира, а също да разбира какво стои зад понятието „добро“ функциониране. В настоящото ръководство са посочени елементите на СУБ, които трябва да са налице, за да може оценяващият орган да издаде единен сертификат за безопасност. Трябва обаче да се има предвид, че качеството на СУБ е нещо повече от съвкупността от съставните си части. СУБ трябва да функционира като съгласувана конструкция, в рамките на която съответствието с всяка отделна част допринася за това цялата система да функционира правилно.

Изискванията, въз основа на които ще се извършва оценката на СУБ, могат да бъдат изпълнявани чрез документиран процес (или процедура и т.н.), но трябва също така да бъдат интегрирани в рамките на различните области от дейността на организацията. Например националният орган по безопасността може да провери дали съществува декларация за политиката, но също така трябва да провери ангажимента на организацията за нейното прилагане. Един практичен начин за това е НОБ да провери как се наблюдава и преглежда състоянието на системата за управление на безопасността на висше управленско ниво, как служителите участват в този процес и как им се съобщават резултатите. Освен това организацията може да не разполага със специфична процедура или процедури за управление на информация, свързана с безопасността, но трябва да опише как отделните ѝ звена управляват тази информация адекватно (напр. съобщаване на информация, свързана с безопасността, на машиниста).

Важно нововъведение в приложения I и II към [Регламент \(ЕС\) 2018/762](#) е въвеждането на подход, основан на процесите. Прилагането на такъв подход се насърчава и от стандартите ISO за системи за управление, където различните процеси в рамките на системата за управление са тясно свързани и съгласуваното им функциониране допринася за постигането на целите на организацията. В приложения I и II към [Регламент \(ЕС\) 2018/762](#) са идентифицирани някои важни връзки между процесите, за да се улесни разбирането на подхода, основан на процесите, но това не означава, че съществуват само тези връзки или че наличието им трябва да бъде доказано за целите на установяването на съответствието. Способността на дадена организация да демонстрира как

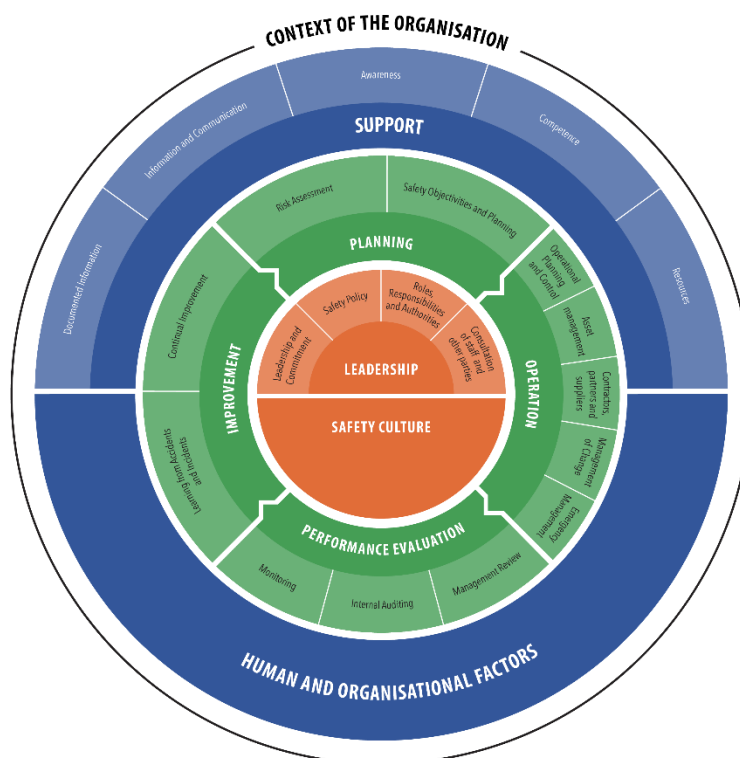
процесите в рамките на нейната система за управление се свързват помежду си е добър показател за нейното разбиране относно ефективността на нейната система за управление.

Елементите на СУБ могат да бъдат наблюдавани, за да се приложи цикълът „планиране, изпълнение, проверка, действие“ (PDCA) (вж. Фигура 2). Концепцията на PDCA отразява функционалните връзки между основните елементи на СУБ:

- **планиране:** идентифициране на рисковете и възможностите, определяне на целите по отношение на безопасността и определяне на процесите и мерките, необходими за постигане на резултати в съответствие с политиката на организацията по отношение на безопасността;
- **действие:** разработване, въвеждане и прилагане на планираните процеси и мерки;
- **оценка на функционирането:** контрол и оценка на реализираните резултати от изпълнените процеси и мерки по отношение на целите и планирането, и докладване на резултатите;
- **подобряване:** предприемане на действия за непрекъснато подобряване на системата за управление на безопасността и повишаване нивото на безопасност с оглед постигане на желаните резултати.

Този основен PDCA процес се допълва от други елементи на СУБ:

- „описание на организацията“, което дава принос към етапа на планиране;
- „лидерство“ като движеща сила за PDCA цикъла;
- различни функции за „подкрепа“, които поддържат всички елементи на СУБ.



Фигура 2: Система за управление на безопасността на железопътния транспорт



## 0.8 Система за управление на безопасността, човешки и организационен фактор и култура на безопасност

Човешкият и организационният фактор се отнася до съчетаването на познания в областта на социалните науки, напр. управленски науки, психология, социология, науките по планиране, политическите науки, с цел разширяване на обхвата на проучването и изследването, като същевременно се вземат предвид организационните, институционалните, културните или политическите фактори, допринасящи за безопасността. Всъщност според Международната асоциация по ергономията (или човешкият фактор) е научната дисциплина, свързана с разбирането на взаимодействията между хората и другите елементи на дадена система, както и професията, която прилага теоретични познания, принципи, данни и други методи при разработването на дизайни с цел оптимизиране на благосъстоянието на човека и на цялостната ефективност на системата (вж. също определението в Приложение б).

Понятието „организационен“ е въведено, за да се подчертае общо организационното равнище на анализа, за разлика от само индивидуалното ниво, въпреки че очевидно съставът на организациите е изграден от отделни индивиди.

Изследването на човешкия и организационния фактор е елемент на процеса на управление на безопасността, а една (позитивна) култура на безопасност е част от постигнатото (или резултата) от този процес.

Културата на безопасност е набор от модели на поведение и мислене, споделяни до голяма степен в рамките на дадена организация, които се отнасят до управлението на основните рискове, свързани с нейните дейности. Това, разбира се, означава, че е възможно в дадена организация да съществува повече от един вид култура, като отделните култури може да са свързани с аспекти като трудовите функции, географията или други споделени ценности. Културата на безопасност се развива ежедневно чрез взаимодействието между участниците в контекста на организация, която трябва да се адаптира към средата (вж. също определението в Приложение б).

С оглед на горното прекият подход да се опише културата на безопасност е да се разгледат факторите, които допринасят за поведението. СУБ дава основата: при определянето на предполагаемите условия на труд и очаквания резултат организацията определя предпочитания начин на работа и техническите средства за обезпечаване на дейността. За да работи безопасно, организацията трябва да предвижда неблагоприятните ситуации и да прилага съответните правила и средства за тяхното преодоляване. Освен това съществува „светът на хората“ в организацията: способностите, чувствата, намеренията и взаимоотношенията, които обуславят моделите на взаимодействие между отделните индивиди в организацията и съответно оказват въздействие върху начина, по който в организацията се мисли и действа. Този културен аспект се отнася главно до „неписаните правила, ръководещи поведението и решенията на група хора“. Действащи съвместно, структурният и културният елементи на организацията подпомагат (или възпрепятстват) ефективността на организацията.

Все пак, съществува голям риск при един прекалено бюрократичен подход към управлението на безопасността, поради това, че той ще противоречи на оперативната действителност и ще доведе до система за управление на безопасността, която ще има собствен живот, т.е. всички усилия ще се насочват в проектирането, поддържането и дори доказването на наличието на документирана система, пренебрегвайки необходимите оперативни данни, с които тя може действително да работи така, както е планирано, и създавайки съществени несъответствия между „предвидената работа“ и „извършената работа“.

От друга страна системата за управление на безопасността може да се използва като инструмент, който да оказва положително влияние върху културата на безопасност в организацията и да въздейства на физическата среда, както и на поведението на служителите по начин, който повишава и подпомага безопасността. Това е съчетаването между структурния и културния елементи на организацията, което

в крайна сметка осигурява безопасност. Именно тук човешкият и организационният фактори следва да имат съществена роля. За да подпомогне хората при изпълнението на задачите им, организацията трябва да разбере как хората (с техните възможности и ограничения) използват активите (напр. оборудването в кабината на машиниста или всякакви взаимодействия човек — машина) и инструкциите за решаване на проблеми и как използват това знание при проектирането на работната си среда. Същото важи и за правилата и разпоредбите: докато самите работници, които ги прилагат, не се вземат предвид при разработването на работните процедури, те ще бъдат принудени да нарушават правилата, за да си свършат работата, когато възникват противоречия или конфликти.

Заедно с представители на сектора Агенцията разработи [европейски модел за култура на безопасност в железопътния транспорт \(ERSCM\)](#), който е показан в Приложение 4 (преводите на ръководството относно ERSCM могат да бъдат намерени на всички езици на ЕС на уебсайта на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз, линк към който може да бъде намерен в приложение 4). Във всички части на настоящия документ по целесъобразност се обясняват човешкият и организационният фактори и основните характеристики, за които е известно, че допринасят за позитивна култура на безопасност. Освен това в Приложение 4 и Приложение 5 на читателя се предоставя и друга полезна информация за разработването от организацията на свои собствени стратегии. На читателите се напомня, че имат свободата да използват свои собствени модели на култура на безопасността в подкрепа на изпълнението на законовите им задължения.

## 0.9 Подкрепящи доказателства и документирана информация

Настоящият документ съдържа указания относно доказателствата, които заявителят (т.е. железопътното предприятие или управителят на инфраструктура) трябва да предостави при кандидатстване за сертификат за безопасност или разрешение за безопасност, без да посочва точно какво следва да бъде предоставено поради посочените по-горе причини. По отношение на всяко изискване са посочени доказателствата, които заявителят трябва да предостави, както и съответни препратки относно това изискване. По-нататък са дадени някои практически примери за такива доказателства. Следва да се има предвид, че предназначението на примерите е да подпомогнат разбирането, и те не са единствените налични средства за доказване на съответствието, нито представляват пълен списък на възможните алтернативи. Освен това трябва да се разбира, че когато заявителят подава заявление, той описва как отговаря на всяко изискване. Оценителят или заявителят може да поиска или да предостави като доказателство информация от поискания вид за изясняване или потвърждаване на начина на удовлетворяване на изискванията. За заявителя и оценителя най-важният аспект във връзка с всяко изискване е изявленията относно съответствието да са свързани с препратки, които обясняват къде могат да бъдат намерени допълнителни доказателства в подкрепа на направените изявления. Разделът с примерите за всяко от изискванията има за цел да ориентира читателите как следва да изглеждат материалите, към които насочват препратките.

Препратки, които може да са полезни на заявителите при подготовката на заявленията им, са изброени след този раздел. На последно място, последният раздел под всеки елемент има за цел да опише необходимата връзка с дейността по надзор. Тук се посочват въпроси, които оценителят би могъл да изтъкне пред надзорните екипи на НОБ като области, представляващи интерес, които могат да бъдат използвани за оценка на изчерпателността на СУБ.

Аналогично, подходът, въведен в стандартите ISO за системата за управление, приложение I и приложение II към Регламент (ЕС) 2018/762, няма задължителен характер, с изключение на определени случаи, относно естеството на доказателствата (напр. относно процедурата), които се очакват от заявителя. Гъвкавостта, предоставена на заявителя, има за цел да позволи на организацията да представи своите организационни мерки за системата за управление на безопасността по начин, който отразява естеството на дейността и е пропорционален на неговия мащаб. Освен това тя ще

помогне да се премине от изпитване за съответствие на хартия към оценка на действаща, развиваща се система, която отразява правилно мерките за управление на безопасността на предприятието, така както те съществуват на практика.

Терминът „документирана информация“ е въведен като част от HLS по ISO и общите термини в стандартите за системите за управление. Определението за „документирана информация“ се съдържа в стандарта *ISO 9000*, *клауза 3.8*. Документираната информация може да се използва, за да се предаде съобщение, да се предоставят доказателства за това, че планираното действително е извършено или да се споделят знания. Тя включва, но не се ограничава до документи и записи, например процедури, протоколи от срещи, доклади, официални съобщения за цели, резултати, споразумения, договори и т.н. Допълнително обяснение може да се намери в *Ръководство за изискванията за документирана информация съгласно ISO 9001:2015*, достъпно на [уебсайта на ISO](#).

Терминът „процедура“ не трябва да се разбира като обозначаващ самостоятелен документ, обхващащ изключително и подробно управлението на всеки отделен елемент на СУБ, или като искане за разработване на конкретен набор от нови документи. Когато в настоящия документ се съдържа препратка към процедура, това означава документирана информация (напр. документи на хартиен носител), определяща стъпките, които трябва да бъдат изпълнени. Когато се прави препратка към процес, това се отнася до средствата за реализиране на задача или цел, които може да са определени или да не са определени в процедура.

## 0.10 Препращане към други регламенти на ЕС и приложими нормативни изисквания

Препратките към други регламенти на ЕС засилват съгласуваността между различните нормативни документи, като същевременно потвърждават връзките между тях. Предвидените в СУБ мерки трябва винаги да съответстват на действащия нормативен текст, освен ако не е посочено друго (напр. специфични преходни разпоредби, отложено прилагане). При отмяна на регламент на ЕС обикновено всички позовавания се тълкуват като позовавания на новия регламент (ако това е посочено в него).

Всички железопътни предприятия и управители на инфраструктура трябва да спазват редица правни задължения, които надхвърлят обхвата на задълженията, свързани изключително с въпроси на безопасността. Някои от тези други задължения ще оказват пряко или непряко въздействие върху начина, по който организацията се справя с отговорностите си по безопасността чрез своята СУБ, например спазването на законодателството, произтичащо от [Директива \(ЕС\) 2016/797](#) (директивата за оперативната съвместимост) или значението за безопасността на услугата, предоставяна от управители на инфраструктура за железопътните предприятия в рамките на [Директива \(ЕС\) 2012/34](#). Следователно СУБ, която железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата използват, за да предприемат мерки за преодоляване на рисковете за безопасността, трябва да бъде организирана така, че да гарантира спазването на такива други правни задължения, съобразно обстоятелствата.

Да направим така, че  
железопътната система  
да работи по-добре за  
обществото.

## Съдържание

0	Въведение.....	2
0.1	Цел на ръководството.....	2
0.2	За кого е предназначено настоящото ръководство?.....	2
0.3	Обхват.....	3
0.4	Структура на ръководството.....	3
0.5	Указания на ISO/IEC, част 1 и консолидирана ISO притурка.....	5
0.6	Цел на системата за управление на безопасността.....	6
0.7	Система за управление на безопасността и подход, основан на процесите.....	7
0.8	Система за управление на безопасността, човешки и организационен фактор и култура на безопасност.....	9
0.9	Подкрепящи доказателства и документирана информация.....	10
0.10	Препращане към други регламенти на ЕС и приложими нормативни изисквания.....	11
1	Описание на организацията.....	17
1.1	Регулаторни изисквания.....	17
1.2	Цел.....	17
1.3	Обяснителни бележки.....	18
1.4	Доказателства.....	20
1.5	Примери за доказателства.....	21
1.6	Публикации и стандарти.....	22
1.7	Въпроси относно надзора.....	22
2	Ръководство.....	23
2.1	Лидерство и ангажираност.....	23
2.1.1	Регулаторни изисквания.....	23
2.1.2	Цел.....	23
2.1.3	Обяснителни бележки.....	24
2.1.4	Доказателства.....	24
2.1.5	Примери за доказателства.....	25
2.1.6	Публикации и стандарти.....	26
2.1.7	Въпроси относно надзора.....	26
2.2	Политика по отношение на безопасността.....	28
2.2.1	Регулаторни изисквания.....	28
2.2.2	Цел.....	28
2.2.3	Обяснителни бележки.....	28
2.2.4	Доказателства.....	29

2.2.5	Примери за доказателства .....	29
2.2.6	Въпроси относно надзора .....	30
2.3	Роли, отговорности, управленска отговорност и органи на организацията .....	31
2.3.1	Регулаторни изисквания .....	31
2.3.2	Цел .....	31
2.3.3	Обяснителни бележки .....	31
2.3.4	Доказателства .....	33
2.3.5	Примери за доказателства .....	33
2.3.6	Публикации и стандарти.....	34
2.3.7	Въпроси относно надзора .....	34
2.4	Консултации с персонала и други страни .....	35
2.4.1	Регулаторни изисквания .....	35
2.4.2	Цел .....	35
2.4.3	Обяснителни бележки .....	35
2.4.4	Доказателства .....	36
2.4.5	Примери за доказателства .....	36
2.4.6	Въпроси относно надзора .....	37
3	Планиране.....	38
3.1	Действия за справяне с риска .....	38
3.1.1	Регулаторни изисквания .....	38
3.1.2	Цел .....	39
3.1.3	Обяснителни бележки .....	39
3.1.4	Доказателства .....	41
3.1.5	Примери за доказателства .....	42
3.1.6	Публикации и стандарти.....	43
3.1.7	Въпроси относно надзора .....	44
3.2	Цели и планиране на безопасността .....	45
3.2.1	Регулаторни изисквания .....	45
3.2.2	Цел .....	45
3.2.3	Обяснителни бележки .....	45
3.2.4	Доказателства .....	46
3.2.5	Примери за доказателства .....	46
3.2.6	Въпроси относно надзора .....	47
4	Подкрепа.....	48
4.1	Ресурси .....	48
4.1.1	Регулаторни изисквания .....	48
4.1.2	Цел .....	48
4.1.3	Обяснителни бележки .....	48
4.1.4	Доказателства .....	48
4.1.5	Примери за доказателства .....	49
4.1.6	Въпроси относно надзора .....	49
4.2	Компетентност.....	50
4.2.1	Регулаторни изисквания .....	50
4.2.2	Цел .....	50

4.2.3	Обяснителни бележки .....	51
4.2.4	Доказателства .....	52
4.2.5	Примери за доказателства .....	52
4.2.6	Публикации и стандарти.....	54
4.2.7	Въпроси относно надзора .....	54
4.3	Осведоменост .....	56
4.3.1	Регулаторни изисквания .....	56
4.3.2	Цел .....	56
4.3.3	Обяснителни бележки .....	56
4.3.4	Доказателства .....	56
4.3.5	Примери за доказателства .....	56
4.3.6	Въпроси относно надзора .....	57
4.4	Информация и комуникация.....	58
4.4.1	Регулаторни изисквания .....	58
4.4.2	Цел .....	58
4.4.3	Обяснителни бележки .....	58
4.4.4	Доказателства .....	59
4.4.5	Примери за доказателства .....	60
4.4.6	Въпроси относно надзора .....	61
4.5	Документирана информация .....	62
4.5.1	Регулаторни изисквания .....	62
4.5.2	Цел .....	63
4.5.3	Обяснителни бележки .....	63
4.5.4	Доказателства .....	64
4.5.5	Примери за доказателства .....	65
4.5.6	Публикации и стандарти.....	66
4.5.7	Въпроси относно надзора .....	66
4.6	Интегриране на човешкия и организационния фактор .....	68
4.6.1	Регулаторни изисквания .....	68
4.6.2	Цел .....	68
4.6.3	Обяснителни бележки .....	68
4.6.4	Доказателства .....	69
4.6.5	Примери за доказателства .....	69
4.6.6	Публикации и стандарти.....	70
4.6.7	Въпроси относно надзора .....	71
5	Експлоатация .....	72
5.1	Оперативно планиране и контрол.....	72
5.1.1	Регулаторни изисквания .....	72
5.1.2	Цел .....	74
5.1.3	Обяснителни бележки .....	74
5.1.4	Доказателства .....	76
5.1.5	Примери за доказателства .....	77
5.1.6	Публикации и стандарти.....	79
5.1.7	Въпроси относно надзора .....	79

5.2	Управление на активите .....	80
5.2.1	Регулаторни изисквания .....	80
5.2.2	Цел .....	81
5.2.3	Обяснителни бележки .....	81
5.2.4	Доказателства .....	83
5.2.5	Примери за доказателства .....	85
5.2.6	Публикации и стандарти.....	90
5.2.7	Въпроси относно надзора .....	90
5.3	Външни изпълнители, партньори и доставчици .....	91
5.3.1	Регулаторни изисквания .....	91
5.3.2	Цел .....	91
5.3.3	Обяснителни бележки .....	92
5.3.4	Доказателства .....	92
5.3.5	Примери за доказателства .....	93
5.3.6	Въпроси относно надзора .....	94
5.4	Управление на измененията .....	95
5.4.1	Регулаторни изисквания .....	95
5.4.2	Цел .....	95
5.4.3	Обяснителни бележки .....	95
5.4.4	Доказателства .....	95
5.4.5	Примери за доказателства .....	96
5.4.6	Въпроси относно надзора .....	97
5.5	Управление на извънредни ситуации .....	98
5.5.1	Регулаторни изисквания .....	98
5.5.2	Цел .....	99
5.5.3	Обяснителни бележки .....	99
5.5.4	Доказателства .....	99
5.5.5	Примери за доказателства .....	100
5.5.6	Въпроси относно надзора .....	101
6	Оценка на функционирането .....	102
6.1	Наблюдение.....	102
6.1.1	Регулаторни изисквания .....	102
6.1.2	Цел .....	102
6.1.3	Обяснителни бележки .....	102
6.1.4	Доказателства .....	103
6.1.5	Примери за доказателства .....	103
6.1.6	Публикации и стандарти.....	104
6.1.7	Въпроси относно надзора .....	104
6.2	Вътрешен одит.....	105
6.2.1	Регулаторни изисквания .....	105
6.2.2	Цел .....	105
6.2.3	Обяснителни бележки .....	105
6.2.4	Доказателства .....	105
6.2.5	Примери за доказателства .....	106

6.2.6	Публикации и стандарти.....	106
6.2.7	Въпроси относно надзора .....	107
6.3	Преглед от страна на ръководството.....	107
6.3.1	Регулаторни изисквания .....	107
6.3.2	Цел.....	107
6.3.3	Доказателства .....	108
6.3.4	Примери за доказателства .....	108
6.3.5	Въпроси относно надзора .....	109
7	Подобрение .....	110
7.1	Поуки от произшествия и инциденти.....	110
7.1.1	Регулаторни изисквания .....	110
7.1.2	Цел.....	110
7.1.3	Обяснителни бележки .....	110
7.1.4	Доказателства .....	111
7.1.5	Примери за доказателства .....	112
7.1.6	Публикации и стандарти.....	113
7.1.7	Въпроси относно надзора .....	114
7.2	Непрекъснато подобряване .....	115
7.2.1	Регулаторни изисквания .....	115
7.2.2	Цел.....	115
7.2.3	Обяснителни бележки .....	115
7.2.4	Доказателства .....	117
7.2.5	Примери за доказателства .....	118
7.2.6	Въпроси относно надзора .....	119
	Приложение 1 — Таблици на съответствията .....	120
	Приложение 2: Взаимно приемане на разрешения, потвърждения или сертификати за продукти или услуги, издадени в съответствие със законодателството на Съюза .....	131
	Приложение 3: Операции по странични коловози, договорни споразумения и партньорства.....	135
	Приложение 4 — Култура на безопасност.....	139
	Приложение 5 — Човешки и организационен фактор.....	145
	Приложение 6 — Определения.....	149



Да направим така, че  
железопътната система  
да работи по-добре за  
обществото.

## 1 Описание на организацията

### 1.1 Регулаторни изисквания

#### 1.1 Организацията трябва да:

- (а) опише типа, **естеството**, обхвата и областта на дейността си;
- (б) определи сериозните рискове за безопасността, породени от железопътните операции, независимо дали те се извършват от самата организация или от външни изпълнители, партньори или доставчици под неин контрол;
- (в) определи заинтересованите страни (напр. регулаторни и други органи, **железопътни предприятия**, управители на инфраструктура, доставчици, снабдители, партньори) включително външни по отношение на железопътната система страни, които са от значение за системата за управление на безопасността;
- (г) определи и поддържа законови и други изисквания във връзка с безопасността към заинтересованите страни, посочени в буква в);
- (д) гарантира, че посочените в буква г) изисквания се вземат предвид при разработването, прилагането и поддръжката на системата за управление на безопасността;
- (е) опише обхвата на системата за управление на безопасността, като посочва коя част от дейността е включена или невключена в посочения обхват и като взема предвид изискванията, посочени в буква г).

#### 1.2 За целите на настоящото приложение се прилагат следните определения:

- (а) „естество“ по отношение на железопътната експлоатация, осъществявана от управителите на инфраструктура, е характеристиката на експлоатацията по отношение на нейния обхват, включително проектирането и изграждането на инфраструктурата, поддръжката ѝ, планирането на движението, управлението на движението, както и използването на железопътната инфраструктура, включително на конвенционални и/или високоскоростни линии, превоз на пътници и/или стоки;
- (б) „обхват“ по отношение на железопътната експлоатация, осъществявана от управителите на инфраструктура, е обхватът, който се характеризира с дължината на железопътната линия и определената големина на управителя на инфраструктура, изразена като брой служители, заети в железопътния сектор.

### 1.2 Цел

Заявителят следва да докаже възможно най-точно на органа, че неговата СУБ обхваща всички негови дейности. Оценяващият орган следва да може ясно да види какво е естеството на дейностите и как те се управляват чрез СУБ. Заявителят следва да докаже, че има ясно разбиране за отношенията си със заинтересованите страни и за сериозните рискове, пред които е изправен, а също кой е засегнат и как тези въпроси са разгледани в СУБ.

### 1.3 Обяснителни бележки

В точка 1.1 от законодателния текст по-горе, когато изискването се отнася за управители на инфраструктура, думата „тип“ се заменя с „естество“, а думата „област“ се заличава.

Изискването, което се отнася за „организацията“, нейното описание и обхватът на системата за управление на безопасността (1.1), има за цел по-добро разбиране от страна на оценителите относно дейността на организацията, очакванията на заинтересованите страни и средата, в която организацията функционира. Естеството на организацията е отправната точка за оценката; разполагайки с тази информация в началото на изготвянето на заявлението, заявителят ще има възможност да опише какво прави и как е структурирана организацията му, което от своя страна ще позволи на оценителя да вземе решение как да планира оценката. Например, ако организацията е централизирана или извършва различни дейности при по-обширна локална свобода за планиране и организиране на дейността си или ако организацията използва повече или по-малко външни изпълнители, ще има съответното очакване, че организацията на заявителя и нейната СУБ са структурирани така, че да се справят с възникващите проблеми. Организацията следва да дава ясно обяснение кои са нейните изпълнители, какво наблюдение се извършва по отношение на тях (вж. също т. 6.1) и как заявителят управлява отговорностите за различните аспекти на дейността. Следва също така да бъде ясно кога отговорността се носи от системата за управление на безопасността на заявителя и кога — от системата за управление на безопасността на евентуално друга организация, с която първата е свързана. Обяснението на цялостния контекст на организацията може да указва също и как се управляват човешкият и организационният фактори. Структурата, определена в клауза 4 от Структурата на високо равнище по ISO, може да помогне за разбирането на подготвителната работа, необходима преди установяването на СУБ. От съществено значение е оценителят да разбира обхвата на дейностите, за да може да извърши ефективна оценка.

Типът на дейността (1.1, буква а)) по дефиниция обхваща превоза на пътници (със или без високоскоростни услуги) и превоза на товари (със или без опасни товари), и услугите по маневриране. Обхватът може да включва и други специални видове дейности, например изпитване на возила, експлоатация на возила за поддръжка на железопътната инфраструктура или операции по частни странични коловози. Повече информация за типа, обхвата и областта на действие може да се намери в *ръководството на Агенцията за кандидатстване за издаване на единни сертификати за безопасност*. Допълнителна информация за операциите по странични коловози може да се намери в Приложение 3.

Когато става дума за управител на инфраструктура, естеството и обхватът (1.2) означават естеството на дейността и нейният географски мащаб и сложност. Естеството отразява вида на използваната инфраструктура, колко модерна е тя и дали е конвенционална или високоскоростна, или е комбинирана, а обхватът се отнася до вида на управляваната дейност.

Определянето на сериозни рискове в този случай означава, че заявителят трябва да докаже, че в резултат на своя анализ е определил съществуващите рискове, които са най-значими. Определянето на сериозните рискове означава също така, че заявителят е внедрил система за управление на риска (или се готви да я внедри) и затова може да:

- анализира опасните събития и оценява рисковете,
- установи най-важните от тях (по отношение на последствията и честотата) и
- дава приоритет на мерките, насочени към предотвратяване на произшествия. (1.1, буква б))

Това спомага да се определи контекстът на организацията и показва на оценяващия орган, че организацията е наясно със средата, в която работи. Дейностите на други участници или други страни, които са външни за железопътната система (1.1, буква в)), могат да засегнат безопасността на операциите и в това отношение те също трябва да бъдат взети под внимание при оценката на риска.

Допълнителна информация за договорните споразумения и партньорствата може да бъде намерена в Приложение 3.

Заявителят следва също така да предостави достатъчно информация, така че сертифициращият орган по безопасността да може да разбере какъв вид дейности извършва дружеството и къде; например видът на товарите, които дружеството превозва, напр. дървен материал, контейнери, комбиниран превоз, полуремаркета във вагони за интермодален транспорт, стоки във вагони или върху открити вагони и пр., както и маршрутите, по които осъществява превоза. Може да е необходимо за различните видове стоки дружеството да има различни видове договорености за управление, описани в СУБ (товарене, обучение и др.).

В описанието на организацията трябва също така да се посочи как железопътното предприятие или управителят на инфраструктура планира да извършва поддръжката на всички возила, които ще използва. Например дали организацията ще използва сертифицирана структура, която да отговаря за поддръжката (СОП), или самата организация желае да бъде СОП и да поддържа возилата, които ползва само за своите собствени дейности, както и самата тя да изпълнява съответните изисквания за СОП (вж. приложение II към [Регламент \(ЕС\) 2019/779](#) и свързаното с него ръководство) в рамките на СУБ. Заявителят трябва да уточни връзката между различните страни по договори за поддръжка, например ако железопътното предприятие наема возила, които се поддържат от трета страна СОП, това следва да бъде посочено. Допълнителна информация относно управлението на дейностите по поддръжката може да бъде намерена в Ръководството на ERA за структурите, които отговарят за поддръжката.

Приложимите изисквания, свързани с безопасността (**1.1, буква г**)), варират от разпоредбите на приложимите регламенти на ЕС (напр. ОМБ относно системите за управление на безопасността, и по-специално неговите приложения I и II, ОМБ относно анализа и оценката на риска, ОМБ относно наблюдението, приложимите TCOS, акта за изпълнение за практическите мерки за сертифициране на безопасността и, когато е приложимо, акта за изпълнение за практическите разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила и регламента за структурите, които отговарят за поддръжката (СОП)), както и националното законодателство (напр. нотифицирани национални правила, национални закони), до всякакви други изисквания, към които организацията се е присъединила (напр. секторни или отраслови правила за експлоатация на влаковете или система за управление и технически стандарти като ISO, CEN/CENELEC, UIC).

В този раздел организацията идентифицира законодателните разпоредби, на които трябва да отговаря, както и секторните и други изисквания, които ще трябва да спазва, за да може да експлоатира безопасно влаковете. В различните държави членки може да има различни изисквания и СУБ трябва да осигурява възможност за управляване на евентуални конфликти между тях и правната рамка. Допълнителна информация във връзка с тези изисквания може да бъде намерена в документи като референтните документи относно мрежата.

Ако железопътното предприятие планира да превозва опасни товари или управителят на инфраструктура планира да разреши превоз на опасни товари по своята инфраструктура, тези два вида организации трябва да отговарят на специфичните изисквания, посочени в регламента относно международния превоз на опасни товари (RID), както и на всички приложими национални правила. В RID има специфични изисквания за обучението на персонала, участващ в превоза на опасни товари, като консултанта по безопасността, както и например изисквания за аварийни планове, и те следва да бъдат обхванати в СУБ (вж. също UIC — IRS 40471—3).

За целите на настоящия документ термините „персонал“, „служители“ и „работници“ имат еднакво значение, а именно хора, които работят под прекия контрол на организацията на заявителя.

## 1.4 Доказателства

- *За железопътни предприятия: информация за естеството на дейностите, например пътнически и/или товарни превози, превоз на опасни товари, географско покритие (чрез включване на карта или маршрутен план) и обхват на дейностите, използване на подизпълнители, партньорства с други оператори (имена), различните участници (имена и вид участие), избраната сертифицирана СОП с копие на валидния сертификат. В тази информация следва също така да се посочват видовете подвижен състав, числеността на пряко наетия персонал и указване откъде се сключват договори с допълнителен персонал, както и дали заявлението е за подновяване на сертификата и евентуалните направени промени след последната оценка; **(1.1, буква а))***
- *За управители на инфраструктура: информация за естеството на дейностите, които обслужват, например товарни и/или пътнически превози, маневрени или други услуги (както е посочено в приложение II към Директива 2012/34/ЕС), които имат отражение върху безопасността на железопътния транспорт, географското покритие (чрез включване на карта или маршрутен план) и обхват на операциите на железопътните предприятия, които се извършват в мрежата. Управителят на инфраструктура следва също така да включва информацията относно използването на подизпълнители (имена), партньорства с други оператори (имена), различните участници (имена и вид участие), избраната сертифицирана СОП с копие на валидния сертификат. Също така следва да се посочи всеки подвижен състав (включително инсталации за поддръжка или измерване на инфраструктурата), който се експлоатира, и числеността на персонала, който е нает, а ако заявлението е за подновяване — и евентуалните направени промени в персонала и трудовите договори след последната оценка; **(1.1, буква а))***
- *Заявителят трябва да посочи кои са най-сериозните рискове за безопасността, които засягат неговите дейности; **(1.1, буква б))***
- *Заявителят за сертификата за безопасност или разрешение за безопасност трябва да покаже как е идентифицирал съответните регулаторни изисквания, например изискванията за оценка на ОМБ, техническите спецификации за оперативна съвместимост, по-специално тези, които се отнасят до подсистема „Експлоатация и управление на движението“ (ТСОС ЕУД), приложимите национални правила и други изисквания (секторни правила, други правила), които ще трябва да спазва, за да е в състояние да експлоатира влаковете по безопасен начин, както и начина, по който поддържа спазването им (процесите в рамките на СУБ, които осигуряват съответствието); **(1.1, букви в)—г))***
- *Заявителят трябва да идентифицира заинтересованите страни, които са от значение за успешното прилагане на неговата СУБ (т.е. чиито действия оказват въздействие или потенциално въздействие върху СУБ, като например външни изпълнители или партньори), и да посочи защо тяхното участие е необходимо за успешното функциониране на неговата СУБ; **(1.1, букви в)—г))***
- *За двата вида организации: Заявителят трябва да посочи къде в неговата документация за системата за управление на безопасността е посочено изпълнението на всички изисквания към СУБ, включително относимите изисквания на приложимите технически спецификации за оперативна съвместимост, по-специално ТСОС ЕУД, и съответните нотифицирани национални правила и други изисквания; **(1.1, буква д))***
- *Заявителят трябва да предостави информацията относно обхвата на СУБ (включително какви са границите с други елементи на дейностите, като например поддръжката на возила). **(1.1, буква е))***

## 1.5 Примери за доказателства

Карта, изобразяваща географската област на дейност. Информация за подвижния състав, разрешен за експлоатация (включително, когато е уместно, всеки предложен подвижен състав, който се предлага за експлоатация по време на срока на валидност на сертификата или разрешението и ограниченията в областта на използване). Включена е информацията относно видовете услуги, които възнамерява да извършва (пътнически и/или товарни).

Когато заявителят е управител на инфраструктура, тази информация може да бъде предоставена чрез препратка към например:

- информацията, съдържаща се в Регистъра на инфраструктурата (РИНФ), създаден в съответствие с [Директива \(ЕС\) 2016/797](#) (член 49);
- съдържанието на референтния документ за железопътната мрежа (по-специално в раздел I), изготвен в съответствие с [Директива 2012/34/ЕС](#); и
- пътната книга, изготвена в съответствие с [Регламент \(ЕС\) 2019/773](#) (ТСОС ЕУД).

Информацията, предоставена във връзка с получаването на разрешение за безопасност или сертификат за безопасност, е правилно посочена и е документирана в степента, необходима, за да се докаже съответствието с приложимото законодателство на ЕС.

Посочване на съществуващия и предлагания персонал в рамките на срока на валидност на единния сертификат за безопасност, доколкото има данни за това.

Железопътните предприятия предоставят информация за оперативните взаимодействия, които осъществяват, включително с управителя (управителите) на инфраструктура, други железопътни предприятия, външни изпълнители и службите за реагиране при извънредни ситуации. Тази информация включва всички специфични изисквания на управителя на инфраструктура, които оказват въздействие върху СУБ на железопътното предприятие.

За железопътните предприятия може да се използва сравнителна таблица, предоставена чрез обслужване на едно гише като част от досието на заявлението за сертификат за безопасност, за да се обясни как се спазват регламентите и други съответни изисквания.

Аналогично управителят на инфраструктура следва да предостави подобен списък на участниците, с които има оперативни взаимодействия, например железопътните предприятия, експлоатиращи контролирана инфраструктура, своите външни изпълнители, съседни УИ, строителни обекти, местни власти (за сухопътни интерфейси) и службите за реагиране при извънредни ситуации.

Информация за нормативните разпоредби (национални и европейски), които ще спазва.

Описание (включително органиграма), което показва как СУБ е структурирана и управлявана в рамките на организацията и съдържащо връзки към различните раздели на СУБ, където може да се намери по-подробна информация, например оперативни правила.

Актуална версия на годишния доклад, в която са описани най-сериозните рискове, с които се сблъсква организацията и определените цели и мерки за контрол на тези рискове, методологията, използвана за оценката им, и начина, по който те са определени като приоритетни.

Декларация дали се използва сертифицирана СОП или возилата се поддържат от заявителя само за целите на собствената му дейност.

Обзор на процеса на поддръжка и на вида и нивото на осъществяваната поддръжка.

Отчитането на човешкия и организационния фактор и подобряването на културата на безопасност ще имат положително въздействие върху спазването на съответното изискване за СУБ, а доказателствата за това могат да бъдат намерени във:

регистъра на рисковете или общ преглед, в който са документирани сценарии за риска за експлоатационната безопасност, включително като са отчетени човешкият и организационният фактори:

- *индивидите (напр. човешките грешки);*
- *работното място (т.е. физическата среда, напр. шум, тъмнина, метеорологични условия);*  
*и*
- *организацията (напр. работно натоварване, управлението на компетентностите, планирането на задачите, ресурсите, работните смени).*

При определянето на най-сериозните рискове се анализират сценарии за риска, за да се даде възможност да бъдат определени приоритетните рискове (това се установява в процеса на оценка на риска, вж. 3.1.1). В регистъра на рисковете се включват рисковете, свързани с дейностите на организацията, както и дейностите, извършвани от изпълнители, партньори или доставчици под неин контрол. За всеки сериозен риск има ясно определен в СУБ отговорник за риска.

СУБ съдържа описание на заинтересованите страни, които са от значение за управлението на безопасността, и описание на начина, по който се управляват отношенията с тези заинтересовани страни. Посочени са средствата за споделяне на най-сериозните рискове със съответните трети страни и са дадени някои примери (напр. договори, протоколи от срещи).

## 1.6 Публикации и стандарти

- [Указания за кандидатстване във връзка с ТСОС ЕУД](#)
- [Насоки за СОП](#)
- [UIC — IRS 40471—3 „Проверки на пратки с опасни товари“](#)

## 1.7 Въпроси относно надзора

Проверка на точността на предоставената информация в съпоставка с известна информация за съществуващи операции, в случай на заявление за подновяване на сертификат, или с друга налична информация, в случай на нов участник.

Проверка дали СУБ, както е описана, предоставя необходимите мерки за управление на безопасността на практика.

Проверка дали всички взаимодействия, които организацията осъществява с други организации, са отразени в мерките в СУБ за контрол на риска.

## 2 Ръководство

### 2.1 Лидерство и ангажираност

#### 2.1.1 Регулаторни изисквания

- 2.1.1. Висшето ръководство трябва да демонстрира лидерство и ангажираност за разработването, прилагането, поддръжката и непрекъснатото подобряване на системата за управление на безопасността като:
- (а) осигурява цялостна отчетност и поемане на управленска отговорност за безопасността;
  - (б) гарантира ангажираност с безопасността чрез управление на различни равнища в рамките на организацията посредством действията и отношенията с персонала и външните изпълнители;
  - (в) гарантира, че политиката по отношение на безопасността и целите в областта на безопасността са определени, разбрани и че те са съвместими със стратегическата насоченост на организацията;
  - (г) осигурява интегрирането на изискванията на системата за управление на безопасността в стопанските процеси на организацията;
  - (д) осигурява наличност на ресурсите, необходими за системата за управление на безопасността;
  - (е) гарантира, че система за управление на безопасността е ефективна в контрола на рисковете за безопасността, породени от организацията.
  - (ж) окуражава персонала да подкрепя съобразяването с изискванията на системата за управление на безопасността;
  - (з) насърчава непрекъснатото подобряване на системата за управление на безопасността;
  - (и) гарантира, че безопасността се взема предвид, когато се определят и управляват стопанските рискове на организацията и се обяснява как се разпознава и разрешава конфликтът между безопасността и други стопански цели на организацията;
  - (й) насърчава позитивна култура на безопасност.

#### 2.1.2 Цел

Определянето на ясна и позитивна насока на управлението на безопасността оказва значимо въздействие върху управлението на риска. Оценяващият орган трябва да е уверен, че заявителят се ангажира да насочи необходимите ресурси, за да може организацията да работи безопасно и да управлява ефективно рисковете, и че ръководството на организацията на заявителя може да гарантира това. Ангажиментът на ръководството към човешкия и организационния фактор се доказва от политиките и целите, а също и в управлението и поведението на ръководителите. Освен това свързаният с човешкия и организационния фактор подход, възприет от ръководството, ще гарантира, че обучението и разработването на процедури се основава на задачата, която трябва да се изпълни в рамките на естествената ѝ среда, което ще спомогне за оптимизиране както на контрола на риска, така и на ефективността на работата, тъй като ще се основава на точно описание на задачата („извършената работа“).

В политиката по отношение на безопасността се изтъква значението и приоритетният характер на безопасността, включително интегрирането на човешкия и организационния фактор в усилията за повишаване на културата на безопасност.

Организацията насърчава постоянната и колективна бдителност, борбата срещу самодоволството („всичко е под контрол“) и прекомерното опростяване („спазването на процедурите е достатъчно, за да се осигури безопасност“), и насърчава развиването на нагласа за задаване на въпроси и критично отношение. Освен това всички участници в организацията са наясно, че независимо от качеството на планирането и организацията, техническите бариери и процедури, винаги може да има разлика между очакваното и действително случващото се. Всички възможни източници се използват за откриване и колективно анализиране на ситуации, които не са били предвидени достатъчно ефективно.

Освен това комуникацията на организацията относно безопасността се осъществява в съответствие с управленските решения.

За да може една СУБ да работи ефективно и да се развива и подобрява в бъдеще, е важно заемащите ръководни длъжности да демонстрират пред своя персонал и заинтересованите страни, че определят позитивна работна програма, в рамките на която безопасността може да се управлява. Именно заемащите ръководни длъжности имат най-голямо влияние върху организационната култура и поради това е много важно те да могат да съобщават правилните послания на своите подчинени. Поведението на ръководителите на всички нива в организацията и значението, което те отдават на безопасността в ежедневните си решения, оказва голямо влияние върху поведението на другите участници във връзка с безопасното изпълнение на техните задачи. Освен това ръководителите създават физическата и социалната работна среда, в която работата с клиентите се изпълнява безопасно.

### 2.1.3 Обяснителни бележки

„Висше ръководство“ (**2.1.1**) в този контекст означава хората, които вземат решения в ролята си на управляващ мозъчен тръст на организацията. Обикновено това включва главния изпълнителен директор, членовете на висшето ръководство, председателя и членовете на управителния съвет. Като група и като отделни лица „висшето ръководство“ трябва да демонстрира лидерство и своята ангажираност за и чрез системата за управление на безопасността.

#### **Как са интегрирани човешкият и организационният фактор и културата на безопасност?**

Необходимо е да се отделя достатъчно внимание на рисковете за безопасността (**2.1.1, буква и**)), за да се балансират другите стопански рискове с цел избягване на ситуация, в която ръководството дава приоритет на нуждите, свързани с дейността, по начин, който води до намаляване на нивото на безопасност. Висшето ръководство трябва да гарантира, че целите се постигат по такъв начин, че да се поддържа нивото на безопасност и същевременно да се управляват рисковете, доколкото е практически възможно. Противоречивите цели не трябва да водят до противоречиви задачи за хората, защото това би могло да доведе до проблеми, свързани с безопасността.

Интегриран подход към човешкия и организационния фактор в ръководството и управлението означава да се определят цели, очаквания и отговорности във връзка с безопасните форми на поведение на всички нива на организацията и да се осигури своевременна обратна връзка и комуникация.

### 2.1.4 Доказателства

- *налице са политика по отношение на безопасността, цели и доказателства, че те са предоставени на, и разбрани от целия персонал и е ясно как те се вписват в други стопански процеси и са свързани с непрекъснато подобряване; (2.1.1, букви а), б), ж), д) и з))*



- политиката по отношение на безопасността изтъква значението на прилагането на подхода за човешкия и организационния фактор във всички процеси, свързани с безопасността, с цел постигане на високо ниво на безопасност в организацията. организацията демонстрира как се управляват въпросите, свързани с човешкия и организационния фактор в рамките на организационните процеси; **(2.1.1, буква в))**
- връзката между СУБ и други стопански дейности на организацията е ясно определена в процедура или в органиграма; **(2.1.1, букви д) и и))**
- в политиката по отношение на безопасността или в други процеси се съдържа информация, съгласно която ръководството се ангажира да предоставя и поддържа достатъчно ресурси, за да обезпечи ефективното функциониране на СУБ и усъвършенстването ѝ с времето; **(2.1.1, букви д) и з))**
- съществуват доказателства, които показват, че ръководството насърчава позитивна култура на безопасност; **(2.1.1, букви й) и з))**
- доказателства, които показват как се гарантира, че персоналот разбира своите роли и отговорности по отношение на безопасността и как те въздействат върху способността на организацията да контролира риска чрез СУБ; **(2.1.1, букви г), е) и и))**
- в рамките на политиката за безопасност или друга документация съществуват доказателства, че организацията се стреми да информира своя персонал за важната роля, която той играе, за да гарантира, че СУБ работи на практика и се постига разумен контрол на риска;**(2.1.1, буква д))**
- налице са процеси, в които се описва как са отчетени и се комуникират човешкият и организационният фактор във връзка със стопанските цели на организацията и нейните стопански процеси, напр. проекти, разследване на произшествия и инциденти, анализи на риска и други дейности във връзка с безопасността, за собствения персонал на организацията, външните изпълнители, партньорите и доставчиците; **(2.2.1, букви в), г) и д))**
- налице са доказателства, че ръководството е въвело процеси с цел да гарантира, че външните изпълнители на организацията подхождат правилно към човешкия и организационния фактор; **(2.2.1, букви в), г) и д))**

#### 2.1.5 Примери за доказателства

Предоставена е политика по отношение на безопасността, подписана и датирана от главния изпълнителен директор, в която ясно се посочва ангажиментът на ръководството към безопасността и нейното подобряване, и как персоналот участва в управлението на рисковете за безопасността. В политиката по отношение на безопасността също така е посочено как ще бъде преразглеждана.

Отчитането на човешкия и организационния фактор и подобряването на културата на безопасност ще имат положително въздействие върху спазването на съответното изискване за СУБ, а доказателствата за това могат да бъдат намерени във:

ясен набор от цели на организацията по отношение на безопасността, които са конкретни, измерими, постижими, реалистични и обвързани със срокове (SMART), и има ясна методология, заложенa в процедурата за определянето на целите и за анализ на успеха или неуспеха в постигането им. СУБ съдържа доказателства, че ръководството има цели, свързани с безопасността на дейността (наред с целите, свързани със здравословните и безопасни условия на труд).

Ясно изявление от страна на ръководството относно начина, по който то насърчава позитивна култура на безопасност и относно начина на ангажиране на персонала в процеса.

Обобщена информация за срещите, на които висшето ръководство обсъжда безопасността като редовна точка от дневния ред, и за честота на тяхното провеждане.

Ясно изявление относно ангажимента на организацията да осигури достатъчно ресурси, за да може СУБ да функционира ефективно с цел контрол на рисковете.

Органиграма, в която е ясно посочено как функционира СУБ и кой за какво е отговорен.

При проектирането на ново оборудване, например нови влакове, се прилага подход, който отчита човешкия и организационния фактор. Това включва използването на опита на потребителите при изготвянето на изисквания за проектиране, анализиране на задачите с цел идентифициране на познавателните и физиологичните предизвикателства, намаляване на вероятността от погрешно изпълнение поради проектирането чрез прилагане на насоки относно човешкия фактор, например международно признати стандарти, изготвяне на анализ на натовареността и умората, за да се гарантира, че персоналът е в състояние да изпълнява задачите, изготвяне на анализи на риска за идентифициране на потенциални проблеми и определяне на коригиращите действия във връзка с тях. Отчетени са факторите на околната среда като сняг, топлина, дъжд и др., както и социално-икономически фактори като организационни приоритети, обществени поръчки и национална култура.

Организира се обучение по лидерство в областта на въпросите на безопасността за ръководители на длъжности, свързани с безопасността. Има доказателства за периодично провеждано обучение по мениджмънт. Има доказателства, че в обучението по мениджмънт се вземат предвид визията за безопасност, начинът, по който тя е интегрирана в политиката в областта на безопасността, както и начините за нейното съобщаване на персонала и прилагане.

Ръководството демонстрира посредством документация за обиколки или посещения на обектите на предприятието с цел контрол на безопасността своя ангажимент за насърчаването на позитивна култура на безопасност и желанието си да ръководи чрез пример.

#### *2.1.6 Публикации и стандарти*

- [Култура на безопасност](#) (уебстраница на ERA)

#### *2.1.7 Въпроси относно надзора*

Степента на разминаване между политиките и процедурите, предоставени като част от горепосочените доказателства, и наблюдаваната реалност по време на надзора и до каква степен организацията е наясно с несъответствието, са ключови въпроси за надзора.

Степента на истинския ангажимент на ръководството към СУБ и насърчаването на културата на безопасност, както и ангажимента на служителите към организацията трябва да бъдат проверени по време на надзора чрез анализ на собствените механизми на организацията за разбиране и развитие на тази култура и на СУБ.

Проверка дали организацията може да докаже, че са предоставени достатъчно ресурси за разработването, изпълнението, поддръжката и непрекъснатото подобряване на системата за управление на безопасността.

Проверка посредством разговори с висшето ръководство и други служители относно това как ръководството изразява своя ангажимент за подобряване на безопасността. Проверка относно това колко често и по какви начини ръководството поддържа контакти с персонала по въпроси, свързани с безопасността, и/или с цел насърчаване на културата на безопасност (семинари, форуми, дни на безопасността и др....).

Проверка дали са налице комуникации от висшето ръководство относно целите, изразяващи се в насърчаване на целия персонал да допринася за постигането им или в благодарност към всички за подобрената работа.

## 2.2 Политика по отношение на безопасността

### 2.2.1 Регулаторни изисквания

<p>2.2.1. Висшето ръководство съставя документ, в който се описва политиката по отношение на безопасността, който:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(а) е подходящ за типа, <b>естеството</b> и обхвата на железопътните операции на организацията;</li><li>(б) се одобрява от изпълнителния директор на организацията (или от представител(и) на висшето ръководство);</li><li>(в) активно се изпълнява, съобщава и предоставя на целия персонал.</li></ul> <p>2.2.2. Политиката по отношение на безопасността:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(а) включва ангажимент за спазване на всички закони и други изисквания, имащи отношение към безопасността;</li><li>(б) осигурява рамка за определяне на цели по отношение на безопасността и за оценяване на степента на постигане на тези цели от организацията по отношение на безопасността при функциониране;</li><li>(в) включва ангажимент да контролира рисковете за безопасността, които възникват вследствие на дейностите на самата организация, и онези, които имат външна причина;</li><li>(г) включва ангажимент за непрекъснато подобряване на системата за управление на безопасността;</li><li>(д) управлява се в съответствие със стопанската стратегия и оценката на показателите по отношение на безопасността при функциониране на организацията.</li></ul>
---

### 2.2.2 Цел

Политиката по отношение на безопасността е важен документ, от който се вижда как организацията управлява своите задължения по отношение на безопасността, както и своето лидерство и ангажираност за правилното управление на безопасността. Заявителят следва да може да покаже, че има политика по отношение на безопасността, която отговаря на горепосочените изисквания и да опише в резюме основната структура на контрола върху рисковете.

### 2.2.3 Обяснителни бележки

Политиката по отношение на безопасността е израз на философията на ръководството и затова този раздел е тясно свързан с раздел 3.1.

В точка 2.2.1, буква а) от законодателния текст по-горе, когато изискването се отнася за управители на инфраструктура, думата „тип“ се заменя с „естество“.

### **Как са интегрирани човешкият и организационният фактор и културата на безопасност?**

Политиката за безопасност изразява визията за безопасност и въпреки че в посоченото по-горе нормативно изискване не се споменава пряко човешкият и организационният фактор, в рамките на организацията се поставя ясен акцент върху проблемите, свързани с човешкия фактор, и се признава важната роля, която хората имат за постигането на безопасно и ефективно функционираща организация и на нейните стопански цели. Ролята на човека се взема предвид при всеки преглед на оперативното и стопанското развитие.

#### 2.2.4 Доказателства

- За железопътно предприятие: писмена политика за безопасност, подписана от главния изпълнителен директор, която отразява вида и обхвата на дейността, подкрепя съответствието със законовите и другите изисквания, непрекъснатото подобряване на безопасността и осигурява рамка за определяне на целите по отношение на безопасността. **(2.2.1 (а), (б)), (2.2.2 (а—в))**
- За управител на инфраструктура: писмена политика по отношение на безопасността, подписана от главния изпълнителен директор, която отразява естеството и обхвата на железопътните операции и развитието на инфраструктурата, подкрепя съответствието със законодателните и другите изисквания, непрекъснатото подобряване на безопасността и осигурява рамка за определяне на целите по отношение на безопасността; **(2.2.2, букви а)—в))**
- За двата вида организации: информация, която показва, че политиката по отношение на безопасността е съобщена на целия персонал; **(2.2.1, буква в))**
- информация, че политиката по отношение на безопасността се подкрепя така, че винаги да е съобразена със стопанската стратегия на организацията и с оценката на нивото на безопасност на организацията; **(2.2.2, букви г) и д))**
- доказателство, че политиката по отношение на безопасността съдържа ангажимент за проследяване на нивото на безопасност и подлежи на периодичен преглед въз основа на анализ на нивото на безопасност на организацията и на изменение след прегледа на нивото на безопасност на организацията в съпоставка с поставените цели. **(2.2.2, букви б), г) и д))**

#### 2.2.5 Примери за доказателства

Политика по отношение на безопасността, подписана и датирана от главния изпълнителен директор, която точно отразява вида, обхвата и естеството на дейността. Документът отразява ангажимент за непрекъснато подобряване на СУБ.

Политиката по отношение на безопасността е актуална и има дефиниран цикъл на преразглеждане, съобразен със стопанската стратегия.

Отчитането на човешкия и организационния фактор и подобряването на културата на безопасност ще имат положително въздействие върху спазването на съответното изискване за СУБ, а доказателствата за това могат да бъдат намерени във:

Политиката по отношение на безопасността съдържа информация или препратки относно процеса за нейното преразглеждане. Целта е да се установи дали трябва да бъде изменена с оглед на резултатите от проследяването на нивото на безопасност на организацията в съпоставка с поставените цели.

Политиката по отношение на безопасността и другите свързани политики се използват като фокус за ръководителите, което води до това, че те се тълкуват по един и същи начин от целия персонал.

Служителите активно участват в прегледа и преразглеждането на политиката по отношение на безопасността и начина, по който тя се изпълнява.

Политиката по отношение на безопасността се позовава на процес/методология за основана на риска оценка на предложените решения (в съответствие с визията по отношение на безопасността). В този процес се обяснява как безопасността се взема предвид като основна цел.

Политиката по отношение на безопасността или други разпоредби в СУБ задължават всеки член на персонала да спре, когато условията на труд станат опасни.

Извършена е базова оценка на организацията по отношение на културата на безопасност. Организацията е установила слабости, които са съобщени на персонала и в политиката по отношение на безопасността са посочени мерките за подобрене.

Налице е процес за съобщаване на политиката по отношение на безопасността чрез интранет на организацията и за нейното излагане на стратегически/оперативни места.

Организацията търси външни възможности и контакти за споделяне на опит извън организацията за развитие на ефикасността и ефективността си и с оглед на това отчита аспектите на човешкия фактор.

#### *2.2.6 Въпроси относно надзора*

По време на надзора е важно да се провери в каква степен политиката по отношение на безопасността е била съобщена и е разбрана от целия персонал и каква роля играе в действителност при определянето на рамката за безопасност, в която функционира организацията. Ключов въпрос е дали документът способства за определяне на целите на работата или е изготвен, само за да бъде изпълнено законодателното изискване.

Проверка дали измененията по отношение на нивото на безопасност на организацията са довели до преразглеждане на политиката по отношение на безопасността.

Проверка дали политиката по отношение на безопасността отразява реалностите в организацията.

## 2.3 Роли, отговорности, управленска отговорност и органи на организацията

### 2.3.1 Регулаторни изисквания

<p>2.3.1. Отговорностите, управленската отговорност и правомощията на персонала, чиито задължения се отразяват върху безопасността (вкл. управленски и друг персонал, зает със задачи, имащи отношение към безопасността) се определят на всички равнища в рамките на организацията, документират се, определят се отговорни за изпълнението им лица и се довеждат до знанието на тези лица.</p> <p>2.3.2. Организацията гарантира, че персоналят, който има делегирани отговорности по задачи, свързани с безопасността, има правомощията, компетентността и подходящите ресурси да изпълнява задълженията си, без да бъде отрицателно повлиян от дейности във връзка с други стопански функции.</p> <p>2.3.3. Делегирането на отговорност по отношение на задачи във връзка с безопасността се документира и съобщава на всички съответни членове на персонала, като то трябва да бъде прието и разбрано.</p> <p>2.3.4. Организацията следва да опише разпределението на ролите, посочени в точка 2.3.1 по стопански функции в рамките на организацията и, когато е подходящо, и извън нея (вж. 5.3 „Външни изпълнители, партньори и доставчици“).</p>
--

### 2.3.2 Цел

Целта на това изискване е да накара заявителя да даде ясна представа за структурата на организацията и за това как ролите и отговорностите се разпределят и поддържат с течение на времето, от заемащите редови длъжности до висшето ръководство. Това е ключът към разбирането на това колко добре системата за управление на безопасността на организацията контролира риска. Заявителят следва да демонстрира как възлага дейностите на компетентен персонал, как гарантира, че тези служители имат ясно разбиране за своите роли и отговорности и как хората носят отговорност за изпълнението им.

### 2.3.3 Обяснителни бележки

Възможно е да има разминаване в разбирането между разпоредбите за управление на безопасността на оперативно ниво и процесите на управление, които трябва да осигуряват функционирането на системата за управление на безопасността (напр. оценка на риска, наблюдение). Идентифицирането на длъжностите, които са от значение в рамките на системата за управление на безопасността (**2.3.1**), не се ограничава до тези, които са задължени или отговарят за управлението на процесите за безопасност, например мениджъра по безопасността или екипа по безопасността, а обхваща всяка длъжност, свързана със задачи с отношение към безопасността, например експлоатационния персонал, и това не зависи от техните управленски или неуправленски длъжности в организацията (напр. висши ръководители, преки ръководители, друг персонал/служители/работници).

„Делегиране“ (**2.3.3**) означава прехвърляне на отговорността от по-висока ръководна длъжност към по-ниска, обикновено с цел ускоряване на реакцията на организацията в отговор на възникващи въпроси. Отговорността за безопасността може да бъде делегирана, т.е. прехвърляна низходящо, в рамките на определените длъжностни отговорности, при условие че това делегиране е документирано. Управленската отговорност за безопасността не може да бъде делегирана и от правна гледна точка остава на висшето ръководство. Тя дефинира задължението на отговорното лице, в случай, че нещо не е направено, не работи или не изпълнява предназначението си, да докаже задоволителното изпълнение на своите отговорности по безопасността.

Разпределението на ролите **(2.3.4)** може да бъде демонстрирано чрез предоставяне на подходяща организационна схема или органиграма.

#### **Как са интегрирани човешкият и организационният фактор и културата на безопасност?**

В рамките на дейностите, свързани с ролите, управленската отговорност и правомощията **(2.3.1)**, следва да бъде обхванат обменът на информация във връзка с безопасността. Например кой е отговорен за издаване на забавени уведомявания за изменения за машинистите. **(вж. също 4.4.1 и 4.4.2)**.

СУБ трябва да съответства на изискванията към ОМБ за СУБ **(1.1, буква г)**, а висшето ръководство е задължено да гарантира, че неговата СУБ отговаря на тези изисквания. Висшето ръководство може да делегира някои от своите отговорности на съответния персонал. Отчитането на нивото на безопасност се извършва в съответствие с изискванията на прегледа от страна на ръководството **(6.3)**, като съответните служители са задължени да докладват на висшето ръководство за функционирането на системата за управление на безопасността.

„Задачите, свързани с безопасността“ **(2.3.1)**, не включват само задачи, свързани пряко с управление на безопасността (т.е. задачи с критично значение, свързани с безопасността, изпълнявани от персонал в рамките на управление или въздействие върху движението на влак, които могат да повлияят на здравето и безопасността на лица, както е посочено в ТСОС ЕУД). Това включва и неоперативни задачи, които оказват влияние върху безопасността, свързани с оценката на риска (напр. планиране на операции, набиране на персонал, разпределяне на возила). Когато се обсъждат нови или променени роли и отговорности, се прави анализ на човешкия фактор, свързан с промяната и начина, по който действията се изпълняват в рамките на организацията.

Съществуват критерии за делегиране и разпределяне на отговорностите и задачите, в които се определят необходимите компетенции и умения. Тези критерии се прилагат и следователно задачите, свързани с безопасността, са ясно разпределени, а служителите, които ги изпълняват, разполагат с необходимите компетентности, правомощия и ресурси, за да ги изпълнят, и са наясно с рисковете, свързани с техните задачи.

Съобщаването и приемането на задачи **(2.3.3)**, включително във връзка с безопасността, е част от обичайния стопански процес на разпределение на функциите на персонала, който следва да подлежи на одит. Когато се извършва делегиране на отговорности, съществува систематичен подход относно начина, по който се прави това.

Ръководството следва да притежава достатъчно познания и разбиране на въпросите, свързани с човешкия и организационния фактор, за да гарантира, че са ангажирани специалисти, когато е необходимо. Ролите, отговорностите и управленската отговорност на специалистите по човешкия и организационния фактор следва да бъдат определени според задачите, които трябва да бъдат изпълнени. **(2.3.3)**.

Следва да има процес, който да гарантира, че физическите лица могат да докладват за ситуации, близки до инциденти, инциденти и произшествия, без да се страхуват от последици. Политиката подкрепя индивидуалните права и отговорности за изразяване на загриженост за безопасността и не толерира тормоз, сплашване, отмъщение или дискриминация за това. Ключът към успешното изграждане на култура на справедливост е доверието и откритостта в организацията. Такава култура се изгражда във времето и зависи от готовността на ръководството да прави изчерпателни анализи, когато се случат инциденти и произшествия, както и да изслушва и да се учи, преди да реагира. Последователността в разглеждането на въпроси на безопасността е важна при установяването на култура на справедливост.



#### 2.3.4 Доказателства

- *Органиграма и съответстващ обяснителен текст, посочващ структурата на организацията и разпределението на отговорностите във връзка с безопасността, както и начина, по който е изградена системата за управление на безопасността, и как тя се свързва с описанието на организацията; (2.3.1), (2.3.4)*
- *Списък с друга информация, която подробно описва отговорностите за безопасността в структурата на организацията; (2.3.1), (2.3.3)*
- *Доказателства за наличието и поддържането на система за управление на компетентността за целия персонал, която оценява адекватността на задачите спрямо определените отговорности, компетентности и ресурси; (2.3.2)*
- *Доказателства от системата за управление на компетентността или други процедури в областта на човешките ресурси като управление на изпълнението, чрез които организацията гарантира, че ролите и отговорностите са съобщени, приети и ясно разбрани от служителите и че те ще носят отговорност за изпълнението им; (2.3.3)*
- *Описание на отговорностите за експлоатацията и поддръжката, включително определяне на изискванията, на които трябва да отговарят персоналят и външните изпълнители; (2.3.4)*
- *Стратегията за човешкия и организационния фактор следва да демонстрира изисквания за това кога и как се ангажират експертите по човешкия и организационния фактор и какви са техните роли и отговорности. (2.3.1), (вж. също 4.6)*

#### 2.3.5 Примери за доказателства

Органиграма, подкрепена с допълнителен текст, която позволява на оценителя да види как е структурирана СУБ и как отделните ѝ части се отнасят една към друга.

Препратка към Системата за управление на компетентността (СУК) с информация за това как е структурирана системата и връзки към по-подробна информация, включително описания на подпомагащите я процеси от областта на ЧР, като например управление на изпълнението.

Осигурен е процес на обратна връзка, който се използва, за да се гарантира, че предадената в рамките на организацията информация е ясно разбрана.

Отчитането на човешкия и организационния фактор и подобряването на културата на безопасност ще имат положително въздействие върху спазването на съответното изискване за СУБ, а доказателствата за това могат да бъдат намерени във:

Организационната структура, която съответства на отговорностите, които са ясно разпределени в рамките на организацията.

Цялостните политики и процедури, които касаят ролите и отговорностите, са съгласувани в рамките на организацията.

Процес, който регламентира как са разпределени отговорностите по отношение на безопасността и в кои случаи се допуска делегиране, придружен с примери за функционирането на този процес с ясна връзка към мерките за оценка на риска.

Налице са и се преразглеждат, когато е необходимо (например в случай на промяна на разписанията), примери за длъжностни характеристики за задачи, свързани с безопасността, както и за такива, които не участват пряко в операциите и които засягат непряко осъществяването на експлоатацията (т.е. възлагане изпълнението на дейности, планиране на дейностите и предоставяне на оперативна информация на персонала, който осъществява надзор върху експлоатацията).

СУБ съдържа доказателства, че отговорностите и рисковете, свързани със задачите, са включени в системата за управление на компетентността и в програмите за обучение. Налице са доказателства (например лицето, на което е делегирана отговорността, е потвърдило това писмено), че отговорностите са официално поети.

Процедура(и) за определяне на необходимите компетентности и ресурси за подпомагане на задачите и отговорностите за безопасността на всички нива в йерархията.

Стратегия за човешкия и организационния фактор отразява как тези фактори са интегрирани в процесите и проектите. Експертният капацитет и дейностите, свързани с човешкия и организационния фактор, отговарят на обема на процеса или проекта. Ролите, отговорностите и задълженията, както и етапите, на които е необходимо да се ангажира специалист по човешки фактори, са определени в плана на процеса или проекта.

### *2.3.6 Публикации и стандарти*

- [Управленска отговорност и други отговорности по отношение безопасността \(SKYbrary\)](#)

### *2.3.7 Въпроси относно надзора*

По отношение на надзора ключовите въпроси са свързани със степента. Въпросът, на който трябва да се отговори, е: „В каква степен предоставената информация отразява на практика реалната ситуация?“.

Отговорите на по-голямата част от въпросите в този раздел могат да се получат чрез проверка на функционирането на системата за управление на компетентността.

## 2.4 Консултации с персонала и други страни

### 2.4.1 Регулаторни изисквания

- 2.4.1. С персонала, неговите представители и външните заинтересовани страни, когато е подходящо и приложимо, се провеждат консултации за разработването, поддръжката и подобряването на системата за управление на безопасността по отношение на съответните ѝ части, за които те отговарят, включително и за аспектите във връзка с безопасността на експлоатационните процедури.
- 2.4.2. Организацията улеснява консултациите с персонала, като осигурява методите и средствата за включване на персонала, записва становищата на персонала и осигурява използването на изразените от персонала становища.

### 2.4.2 Цел

Заявителят следва да предостави доказателство, че активно включва своя персонал (или негови представители), както и външни заинтересовани страни, при използването и разработването на системата за управление на безопасността, за да контролира рисковете в дългосрочна перспектива. Това ще даде също и указание на оценяващия орган каква е културата на безопасност в организацията и колко активно тя включва съответните трети страни в управлението на безопасността в области, където рискът е споделен.

Организацията потвърждава, че нито един отделен индивид не разполага с цялата информация, която е необходима за устойчиво управление на безопасността. Експертите по процесите и по безопасността, помощните служби, редовите служители, ръководството и надзорните органи, синдикатите, външните изпълнители — всички те притежават и използват знания и информация, които са от съществено значение за безопасността. Необходимо е те да имат възможност да се срещат, да обсъждат и да изразяват своята гледна точка, за да получат възможно най-доброто разбиране за реалната ситуация на работното място. Особено внимание трябва да бъде отделено на организационните взаимодействия между службите, отделите и организациите. Следва да се насърчава обменът на идеи и информация относно анализа и категоризирането на рисковете, произшествията и инцидентите.

Участието в докладването на критична информация за безопасността и участието в анализа на опасни ситуации и инциденти се подкрепя от климат на доверие. Освен това активно се търси приносът на експлоатационния персонал на ранен етап при извършване на оценка на риска, проектиране или преобразуване на технически инсталации и разработване на нови процедури.

### 2.4.3 Обяснителни бележки

„Външни страни“ (2.4.1) са организации, които имат взаимодействия със заявителя, например външни изпълнители, партньори, доставчици, компетентни държавни агенции, местни органи или службите за реагиране при извънредни ситуации.

#### **Как са интегрирани човешкият и организационният фактор и културата на безопасност?**

Тези външни страни (2.4.1) могат да бъдат консултирани по въпроси, отнасящи се до системата за управление. Например външни изпълнители могат да отговарят за някои функции, свързани с безопасността, като подготовка на влака или поддръжка на инфраструктурата. Когато се извършва оценка на риска за процедурата за подготовка на влака или поддръжката на инфраструктурата, е добра практика тези външни изпълнители да бъдат включени в процеса.

Експертният опит на крайните потребители е важен, за да се гарантира добро разбиране на условията на труд и съответствие на процедурите, процесите, инструментите и документацията с техните цели. Консултирането с работниците, работещи с клиентите — от оценката на риска до избора и изпитването на документация или оборудване — ще спомогне за осъществяването на устойчиво и безопасно изпълнение на работата (с по-добро спазване на изискванията от страна на персонала).

Изграждането на позитивна култура на безопасност се насърчава от доброто качество и своевременното предоставяне на съответната информация на тези, които трябва да я получат.

#### 2.4.4 Доказателства

- Заявителят следва да предостави подробности за процеса на консултиране с персонала (или техните представители) и съответните външни заинтересовани страни, включително как тези консултации се преобразуват в промени в системата за управление на безопасността или в специфични оперативни процедури; **(2.4.1), (2.4.2)**
- Заявителят следва да предостави информация за прилаганата система за даване на обратна информация на служителите относно резултатите от консултациите. **(2.4.2)**

#### 2.4.5 Примери за доказателства

Процес или процедура за консултиране с персонала (и негови представители, ако е приложимо) и заинтересованите страни при разработването на СУБ.

Отчитането на човешкия и организационния фактор и подобряването на културата на безопасност ще имат положително въздействие върху спазването на съответното изискване за СУБ, а доказателствата за това могат да бъдат намерени във:

Примери за протоколи от консултативни срещи с персонала (и/или техните представители) с информация за резултатите.

Примери за това как се събират мнения и предложения от персонала в рамките на дейности за управление на измененията (т.е. по проектна/изменена/нова оперативна процедура) и как се отчитат тези мнения и предложения.

Предоставен е документ/процедура, отразяващ как експлоатационният персонал, който ще работи с нова или усъвършенствана техническа система, е включен на ранен етап (планиране и разработване) на работата, с цел събиране на мнения, например относно взаимодействията човек-машина.

Процедури за предприемане на действия по отношение на човешкия и организационния фактор и за съобщаване на резултатите в рамките на организацията във връзка с нейните стопанските цели и процеси, например проекти, разследвания на инциденти и произшествия, анализи на риска и други дейности за безопасността на собствения персонал, външните изпълнители, партньорите и доставчиците.

Организацията ясно е определила очакванията по отношение на безопасността и очакваното поведение. Организационните приоритети са съгласувани, за да се избегнат противоречиви цели. Описан е процес на планиране, оценка на риска и контрол, с цел да се гарантира, че безопасността няма да бъде компрометирана в резултат на други интереси в рамките на дейността на организацията, например чрез консервативен процес на вземане на решения. Целите по отношение на безопасността са свързани с културата на безопасност. Ръководството играе активна роля в планирането и осъществяването на необходимите промени в културата на безопасност.

#### 2.4.6 Въпроси относно надзора

Консултирането и участието на съответния персонал, както вътре в организацията, така и извън нея, е важна част от усилията да се гарантира, че хората със съответния опит могат да окажат положително въздействие върху системата за управление на безопасността на организацията.

Надзорът в тази област трябва да е съсредоточен върху документацията за консултациите с персонала и външните страни и за това как са възприети и използвани техните коментари, както и документацията за измененията в СУБ, инициирани в тази област.

Особено внимание следва да бъде отделено на начина на предоставяне на обратна връзка и на извличане на съответните поуки.

Да направим така, че  
железопътната система  
да работи по-добре за  
обществото.

### 3 Планиране

#### 3.1 Действия за справяне с риска

##### 3.1.1 Регулаторни изисквания

###### 3.1.1. Оценка на риска

###### 3.1.1.1. Организацията трябва да:

- (а) определя и анализира всички експлоатационни (включително изпълнението на хората), организационни и технически рискове, относими към типа (**естеството**), обхвата и областта на дейности, извършвани от организацията. Подобни рискове следва да включват онези, които се пораждат от човешки и от организационен фактор, напр. работно натоварване, схема на заетостта, умора, пригодност на процедурите или дейност на други заинтересовани страни (вж. точка 1. „Описание на организацията“);
- (б) оценява рисковете, посочени в буква а), като прилага методи за оценка на риска;
- (в) разработва и въвежда мерки за безопасност, като определя свързаните отговорности (вж. точка 2.3 „Роли, отговорности, управленска отговорност и органи на организацията“);
- (г) разработва система за наблюдение на ефективността на мерките за безопасност (вж. точка 6.1 „Наблюдение“);
- (д) признава необходимостта да си сътрудничи с други заинтересовани страни (напр. железопътни предприятия, управители на инфраструктура, производители, структури, отговорни за поддръжката, собственици, ползватели на железопътни возила, доставчици на услуги и снабдители), когато е подходящо, по споделените рискове и за въвеждане на подходящи мерки за безопасност;
- (е) съобщава за рисковете на персонала и засегнатите външни страни (вж. точка 4.4 „Информация и комуникация“).

3.1.1.2 Когато дадена организация извършва оценка на риска, тя взема предвид необходимостта от определяне, установяване и запазване на безопасна работна среда в съответствие с приложимото законодателство, по-специално Директива 89/391/ЕИО на Съвета.

###### 3.1.2. Планиране на изменения

3.1.2.1. Организацията определя потенциалните рискове за безопасността и подходящите мерки за безопасност (вж. точка 3.1.1 „Оценка на риска“) преди прилагането на изменение (вж. точка 5.4 „Управление на измененията“) в съответствие с процеса на управление на риска, установен в Регламент (ЕС) № 402/2013, като се вземат предвид и рисковете за безопасността, породени от самия процес на изменение.

### 3.1.2 Цел

Това изискване има централно значение за СУБ, като целта му е да накара заявителя да покаже как системите му идентифицират и контролират рисковете, пред които са изправени. Освен това то предполага, че заявителят трябва да покаже как използва резултатите от оценката на риска на практика с цел подобряване на контрола върху риска и как проверява това във времето. Важно е да се запомни, че това изискване не се отнася директно до управлението на рисковете, произтичащи от измененията (което е друго изискване), но е свързано с него. Следва също така да се отбележи, че има специфично изискване в рамките на оценката на риска да се разглеждат въпроси, свързани с трудовото изпълнение, като например организация на работата и управление на риска от умора.

Начинът, по който тази информация се организира и съобщава като част от СУБ, следва да бъде описан от заявителя в заявлението, а съдържанието трябва да отразява рисковете, с които се сблъсква организацията, имайки предвид вида, обхвата и зоната на нейната дейност (вж. описанието на организацията). Уместно е да се разгледат както рисковете, отговорността за които носи заявителят, така и рисковете, произтичащи от дейностите на трети страни.

Общото разбиране в цялата организация за това как да се предотвратят значими рискове, се разглежда като приоритет за доброто управление на безопасността. Това, че даден сценарий се реализира рядко, не трябва да води до неговото пренебрегване. Освен това, за да се гарантира реалистичността на избрания сценарий за оценка на риска в сравнение с реалната експлоатация, както експертите по управление на безопасността, така и операторите в най-опасните области на дейност следва да допринасят за анализа на безопасността и оценката на риска. Резултатите от тези оценки се съобщават в достъпен и разбираем формат на всички участници, допринасящи за безопасността. Ръководството насърчава дискусиите за основните рискове, които трябва да бъдат управлявани, за да се осигури общо разбиране и осведоменост. Освен това през целия жизнен цикъл на системата се отделя специално внимание на съществуването на значими рискове.

### 3.1.3 Обяснителни бележки

За целите на оценката на заявлението заявителят следва да демонстрира съответствието си с Директива 89/391/ЕИО на Съвета и свързаните с нея разпоредби. Оценката ще се съсредоточи върху демонстрирането на управлението на тези проблеми, а не върху самите проблеми. Въпроси като управление на умората или стреса, както и изследването на физическата и психологическа годност могат да бъдат разглеждани като правен въпрос в рамките на регулаторната уредба на здравословните и безопасни условия на труд, но те са свързани със системата за управление на компетентността (напр. обучение след дълго отсъствие) и с възлагането на определени задачи (служителите трябва да бъдат натоварвани с изпълнението на определени задачи, само ако е удостоверено, че могат да ги изпълнят), както е посочено в ТСОС ЕУД.

В точка 3.1.1.1, буква а) от законодателния текст по-горе, когато изискването се отнася за управители на инфраструктура, думата „тип“ се заменя с „естество“ за целите на оценката.

„Дейности“ (**3.1.1.1, буква а)**) тук означава както действието, което заинтересованите страни (външни изпълнители, доставчици и други) изпълняват от името на заявителя или заедно с него, така и активите, които се използват за подпомагане на тези действия. Основното е, че заявителят трябва да докаже, че има надежден процес за оценка на риска и че всички съществени рискове са разгледани. Някои рискове (напр. хидрогеоложки рискове, рискове, свързани с железопътни прелези, хвърляне на камъни по влакове, нарушители) също трябва да бъдат взети предвид от организацията, когато това е целесъобразно и разумно. Все пак, тези проблеми са свързани с оперативните рискове (тъй като те всички засягат експлоатацията на влакове) и може да не са свързани само с трудовото изпълнение.

„Други заинтересовани страни“ означава както организации, така и физически лица. Тези страни могат да бъдат външни за железопътната система (**1.1, буква в**)).

Дадено изменение може да бъде или да не бъде свързано с безопасността (**3.1.2.1**). Трябва да се оцени въздействието на всички изменения, свързани с безопасността, и да се определят подходящи мерки за безопасност, за да се намалят свързаните рискове до приемливо ниво. Прилагането на процеса на управление на измененията също може да доведе до рискове за безопасността, особено когато е взето решение да се отложи прилагането на дадено изменение, с цел да се избегне частично или изцяло пораждането на друг риск за безопасността. Управлението на риска (**3.1.1.1**) обаче не засяга само дейността по управление на измененията. Като цяло организацията следва да гарантира, че рисковете за безопасността, свързани с нейните дейности, се управляват адекватно. Следователно необходимостта от идентифициране, управление и контрол на тези рискове за безопасността, като част от СУБ на заявителя, не се ограничава до управлението на измененията и прилагането на ОМБ за определяне и оценка на риска.

ОМБ за оценка на риска се прилага по отношение на всички технически, експлоатационни и организационни изменения (по отношение на последния тип изменения става дума за промените, които пораждат последствия, засягащи експлоатацията или поддръжката). За всяко изменение, свързано с безопасността, заявителят/вносителят първо трябва да реши дали изменението е значително (или не). Ако бъде направена преценка, че изменението е значително, заявителят трябва да докаже, че рисковете, свързани с изменението, са приемливи, като се използват принципите, описани в ОМБ, и че изискванията, произтичащи от това потвърждение, са ефективно отразени в системата, която търпи изменение. След това извършената оценка на риска се оценява от независим оценяващ орган или от признат орган, който изготвя доклад за приемливостта или неприемливостта на анализа. НОБ вземат предвид такива доклади в своите надзорни дейности, но не могат да оспорват резултатите от доклада, освен ако нямат основание да смятат, че процесът на оценяване на риска не е спазен точно. Когато изменението е свързано с безопасността, но не е значително, заявителят/вносителят трябва да документира решението си, но пак ще е необходимо да извърши оценка на риска от изменението съгласно процеса на управление на риска в рамките на СУБ. В този случай заявителят носи отговорност да избере подходящите методи за оценка на риска, за да обоснове, че мерките за контрол на риска, които въвежда, са подходящи за контролиране на свързаните рискове до приемливо ниво. Следва да се отбележи, че докато критерият за прилагане на общия метод за безопасност за определяне и оценка на риска е дали дадено изменение е значително или не, дадена организация може да избере да приложи ОМБ за определяне и оценка на риска във всяка ситуация, например ако смята, че поради търговски или социални причини изменението е достатъчно основание за извършване на независима оценка на свършената от организацията работа. Допълнителна информация за това как да се управляват значителни промени може да бъде намерена в Ръководството на ERA относно Общия метод за безопасност за определяне и оценка на риска.

ОМБ за определяне и оценка на риска съдържа шест критерия, които следва да бъдат разгледани за определяне на „значимостта“. Те са, както следва:

- **последствие от неизправност:** вероятен най-голям риск в случай на отказ на оценяваната система, като се отчита наличието на бариери за безопасност извън системата;
- **новост, използвана при осъществяването на изменението:** това се отнася както за иновациите в железопътния сектор, така и за иновациите, засягащи само организацията, която осъществява изменението;
- **сложност на изменението;**
- **наблюдение:** неспособността да се проследява извършеното изменение през целия жизнен цикъл на системата и да се предприемат подходящи мерки за намеса;
- **обратимост:** неспособността за връщане към състоянието на системата преди изменението; и



- **допълнителен характер:** оценка на значимостта на изменението, като се вземат предвид всички скорошни модификации на оценяваната система, свързани с безопасността, които не са оценени като значителни.

Тези елементи трябва да се използват, за да се прецени как са взети от организациите решенията за „значимост“ в рамките на ОМБ за определяне и оценка на риска.

Въпреки че процесът на управление на риска, заложен в ОМБ за определяне и оценка на риска, се прилага в случай на значителни изменения и изменения, свързани с безопасността, принципите, които стоят в основата на процеса на управление на риска, приети в този регламент, са обичайна практика за управление на риска и следователно могат да се прилагат при всички други ситуации, при които е необходима оценка на риска.

### **Как са интегрирани човешкият и организационният фактор и културата на безопасност?**

Човешкият и организационният фактор се прилага последователно от самото начало при проектирането на (нови) системи. Всички нива на организацията, включително операторите, работещи с клиентите, участват проактивно в оценката на риска, като предвиждат появата на грешки чрез ориентиран към потребителя подход, при който при оценката на рисковете за безопасността и определянето на мерките за безопасност се вземат предвид организационната структура на дружеството, наличността/използването на оборудването, планирането на задачите, свързани с безопасността, и системата и процедурите за управление на компетентността.

Процедурата за оценка на риска трябва да съдържа подходи или методи за систематично отчитане на човешкия и организационния фактор и да има за цел отстраняването на рисковете при източника във всички процеси и процедури за СУБ, когато това е възможно. Ако не е възможно, стратегията за отчитане на човешкия и организационния фактор следва да има за цел свеждане до минимум на последиците от рисковете.

Налице е систематичен подход за идентифициране на свързани с безопасността задачи и процеси, а методите, свързани с човешкия и организационния фактор, се използват за анализиране на критични за безопасността задачи, например анализ на задачите, НТА (йерархичен анализ на задачите), ТТА (табличен анализ на задачите). За подбор и прилагане на подходящи методи следва да се използва професионален експертен капацитет в областта на човешкия и организационния фактор.

Процесът на оценка на риска трябва да описва участието на специалисти по човешкия и организационния фактор и съответните компетенции, за потребителите и другите заинтересовани страни. Например това може да включва описание на това до каква степен специалистите по човешкия и организационния фактор трябва да бъдат включени в анализа на риска и каква степен на компетентност относно човешкия и организационния фактор е необходима.

Описани са подходящи методи за интегриране на човешкия и организационния фактор при оценката на риска, например анализ на задачите, анализ на използваемостта, симулация, изследвания за опасност и функционалност при хората (HAZOP), диаграма на мерките за безопасност.

#### **3.1.4 Доказателства**

- Заявителят следва да предостави доказателство, че разполага с процес на оценка на риска (включващ описание на използваните методики, участващ персонал и валидиране или верификация), което обхваща както рисковете, определени като значителни изменения в рамките на ОМБ за определяне и оценка на риска (Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията), така и рисковете, считани за незначителни, които въпреки това трябва да бъдат контролирани, и че процесът обхваща всички оперативни, организационни и технически рискове; **(3.1.1.1, букви а) и б))**

- Доказателства, че рисковете, свързани с човешкия и организационния фактор, се вземат предвид в оценките на риска. Стратегията за човешкия и организационния фактор трябва да демонстрира как и кога човешкият и организационният фактор са интегрирани като неразделна част от процеса на оценка на риска и да демонстрира използването на подходящи методи и експертен капацитет; **(3.1.1.1, буква а)**
- Доказателство за средство за включване, когато е целесъобразно, на трети страни в процеса на оценка на риска, включително как се управляват рисковете от трети страни, които засягат операциите на железопътно предприятие или управител на инфраструктура; **(3.1.1.1(а)), (3.1.1.1(д)), (3.1.1.1(е))**
- Доказателство, че заявителят има действащ процес за разработване и въвеждане на мерки за контрол на риска, включително информация за това кой е отговорен за осигуряване на изпълнението им; **(3.1.1.1, буква в)**.
- Заявителят следва да посочи как включва и как съобщава на съответните служители резултатите от оценката на риска и свързаните с това мерки за контрол; **(3.1.1.1, буква е)**
- Заявителят следва да демонстрира как наблюдава ефективността на своите мерки за контрол на риска, включително как се актуализират процесите или процедурите при необходимост; **(3.1.1.1, буква г)**
- В предоставените доказателства заявителят следва да посочи как отчита необходимостта от спазване на друго приложимо законодателство, например, извършеното съгласно Директива 89/391/ЕИО на Съвета; **(3.1.1.2)**
- Заявителят предоставя доказателства, които показват, че като част от процеса на управление на измененията, систематично се оценява въздействието на всяко изменение. Това ще означава използването на оценка на риска, включително използването на ОМБ за определяне и оценка на риска, с цел идентифициране на рисковете и необходимите мерки за контрол. Заявителят представя също така доказателства, че мерките за контрол, установени по време на процеса на управление на измененията, са изпълнени. **(3.1.2.1)**

### 3.1.5 Примери за доказателства

Процес или процедура за оценка на риска, включително, ако е необходимо, как и кога се използват Анализ на отказите и техните ефекти (FMEA), Изследвания за опасност и функционалност (HAZOP изследвания) или други техники за подпомагане прилагането на контролни мерки за справяне с риска.

Доказателства като наличието на регистър на опасностите, който демонстрира, че организацията разполага с процес за систематична оценка на опасностите като първа стъпка в управлението на рисковете, в който се въвеждат резултатите от провежданото наблюдение, който подлежи на своевременно актуализиране, когато бъдат установени нови рискове и се допълва с подходяща информация относно мерките за безопасност, предприети за целите на контрола на риска (напр. във връзка с техническото оборудване, списъците на елементите от критично значение за безопасността, експлоатационните процедури, обучението на персонала).

Процедурата за спазване на други съответни законодателни актове на ЕС, като Директива 89/391/ЕИО на Съвета, доколкото рисковете са свързани с персонала (смърт, временни или трайни наранявания, ситуации, близки до инциденти), може да бъде обхваната от правната рамка за здравословни и безопасни условия на труд, но мерките за контрол следва да бъдат включени или да допълват оперативните правила.

Отчитането на човешкия и организационния фактор и подобряването на културата на безопасност ще имат положително въздействие върху спазването на съответното изискване за СУБ, а доказателствата за това могат да бъдат намерени във:

Обзор на елементите на процеса за това как човешкият и организационният фактор е взет предвид при процеса на оценка на риска и как и къде са включени необходимите трети страни. Протоколите от заседанията показват, че на тях са присъствали крайни потребители и експерти по човешкия и организационния фактор и че техните становища са били взети предвид.

Примери за извършени анализи, които отчитат броя и естеството на задачите, които трябва да бъдат изпълнени, тяхната сложност, повтораемост, делегирането на задължения, работното натоварване (включително график, смени, използване на машини и съответните инструкции и др.), яснотата и изчерпателността на правилата и инструкциите за работа, обратната връзка от персонала и начина, по който се предприемат коригиращи действия.

Процедура за съобщаване на персонала на резултатите от оценките на риска с илюстративни примери, ако е необходимо.

Посочване на процеса с цел да се гарантира, че свързаните с безопасността задачи, делегирани на всяка категория персонал, са планирани по такъв начин, че:

- *обемът на задачите, които трябва да бъдат изпълнявани, не е прекомерен за времето, когато се изпълнява задача, свързана с безопасността;*
- *когато се обединяват задачи, свързани с безопасността, организацията може да докаже, че се поддържа нивото на безопасност;*
- *не съществуват противоречия между изпълнението на задачи, свързани с безопасността, и други цели, възложени на персонала (в съответствие с точка 2.1.1, буква й)).*

Стратегия за човешкия и организационния фактор, свързана с процесите за оценка на риска. Това показва, че резултатите от анализите на риска се използват и се предприемат и оценяват мерки за повишаване на безопасността.

Когато някои елементи на човешкия и организационния фактор се разглеждат в правната рамка в областта на здравословните и безопасни условия на труд и по важни теми като умора, стрес на работното място и физическа работна среда (напр. чистота, температура, светлина), документацията за здравословни и безопасни условия на труд следва да се управлява чрез СУБ.

### 3.1.6 Публикации и стандарти

- [Ръководство на Агенцията за прилагане на ОМБ за оценка на риска](#)
- [Критерии за приемливост на риска за техническите системи и експлоатационните процедури, използвани в различни отрасли](#)
- [Насоки, подкрепящи прилагането на Регламент \(ЕС\) № 2015/1136 относно хармонизираните цели при проектирането \(ОМБ за ЦП\) в обхвата на ОМБ за оценка на риска](#)
- *ISO 31000:2018 Управление на риска*
- *ISO 31010:2019 Управление на риска. Методи за оценяване на риска.*
- *ISO 45001: 2018 Системи за управление на здравословните и безопасни условия на труд — Практическо ръководство за малки организации*
- *SENELEC — EN50126 Железопътна техника. Определяне и доказване на надеждност, достъпност, поддръжка и безопасност (RAMS). Част 1: Основни изисквания и общи процеси*
- [Служба за регулиране на безопасността на националния железопътен транспорт — Ръководство за управление на активи \(2019 г.\)](#)

### 3.1.7 Въпроси относно надзора

Процесът на оценка на риска трябва да бъде в центъра на системата за управление на безопасността при осъществяване на надзор, поради което от интервютата и проверките на документацията и процесите следва да може да стане ясно дали това всъщност е действителността. От основно значение тук са всички констатации от надзора, които ще бъдат от значение за бъдещото подновяване на единен сертификат за безопасност или разрешение за безопасност. Освен това евентуалните констатации от надзора за процесите за оценка на риска следва, съобразно обстоятелствата, да бъдат включени в стратегията за надзор на НОБ.

Следната информация може да послужи като входни данни за по-късен контрол:

- *Списък на опасностите;*
- *резултатите от анализа на риска, включително докладите на органа или органите за оценка на риска, когато е целесъобразно;*
- *обосновка относно използването на методи за оценка на риска (напр. FMECA, FTA, ETA, HAZOP), включително как се определят критериите за оценка на риска и как се определя степента на опасност и вероятността от възникване;*
- *ако е уместно, класификация на опасните събития по предмет, ефекти или причини (напр. списък с предварителни рискове).*

Персоналът с отговорности, свързани с оценката на риска, трябва да е наясно със своята роля и с важността на процеса и да е компетентен да я изпълнява ефективно.

Особено важно е да бъдат изследвани редица примери за оценка на риска, тъй като те ще покажат дали рисковете са правилно разгледани, като се използва подходяща методология. След това наблюдението на място следва да докаже, че установените мерки за контрол са налице.

## 3.2 Цели и планиране на безопасността

### 3.2.1 Регулаторни изисквания

<p>3.2.1. Организацията трябва да установи цели по отношение на безопасността за съответните функции на съответните равнища с цел да запазва, и където е разумно осъществимо, да подобрява характеристиките по отношение на безопасността.</p> <p>3.2.2. Целите по отношение на безопасността трябва:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(а) да съответстват на политиката по отношение на безопасността и на стратегическите цели на организацията (където е приложимо);</li><li>(б) да са свързани с приоритетните рискове, които оказват влияние на безопасността при функциониране на организацията;</li><li>(в) да са измерими;</li><li>(г) да вземат предвид приложимите законови и други изисквания;</li><li>(д) да се преразглеждат по отношение на техните постижения и да бъдат подлагани на ревизия, когато е подходящо;</li><li>(е) да бъдат съобщавани.</li></ul> <p>3.2.3. Организацията трябва да има план или планове, които да описват как ще постигне целите си по отношение на безопасността.</p> <p>3.2.4. Организацията трябва да опише стратегията и плановете си, които използва за наблюдение по отношение на постигането на целите в областта на безопасността (вж. „Наблюдение“).</p>
--

### 3.2.2 Цел

Да се гарантира, че организацията отговаря на законовите изисквания и гарантира, че концепцията за непрекъснато подобряване на безопасността се съобщава на персонала и че ръководството ѝ придава голямо значение.

Заявителят трябва да докаже, че има съдържателни цели и процес за тяхното изпълнение и наблюдение през целия им живот.

### 3.2.3 Обяснителни бележки

Нивото на безопасност тук означава ефективността на организацията спрямо нейните цели по отношение на безопасността и функциониране на системата за управление на безопасността и всички процеси и процедури, които я подкрепят.

Терминът „цели по отношение на безопасността“ е взаимозаменяем с термина „критерии за безопасност“, въпреки че последният обикновено има числено значение. Целите по отношение на безопасността или критериите за безопасност са различни от общите критерии за безопасност (ОКБ), определени на ниво държава членка, но някои дружества могат да ги използват като цели, които трябва да бъдат постигнати, за да се запази или подобри тяхната безопасност.

При прилагането на подхода „Планиране, изпълнение, проверка, действие“, целите следва да се преразглеждат редовно и да се отчитат резултатите от оценката на риска и последното наблюдение, както и разследването на произшествия и инциденти при определянето на приоритетите, за да се поддържа и, където е практически осъществимо, да се подобри безопасността.

Определянето и наблюдението на показателите за нивото на безопасност, които подкрепят вземането на решения на организацията относно контрола на риска, както и дали те са ефективни, са входни данни за определяне и преразглеждане на целите по отношение на безопасността.

### **Как са интегрирани човешкият и организационният фактор и културата на безопасност?**

Целите по отношение на безопасността са свързани с рисковете, тъй като последните оказват влияние върху нивото на безопасност на организацията (т.е. очакваните резултати от системата за управление на безопасността и следователно успеха в постигането на целите). Целите по отношение на безопасността могат да бъдат количествени, представени чрез намаляване на броя на събитията като абсолютна стойност или в проценти. Целите по отношение на безопасността могат да бъдат също така и в качествено отношение, изразени като обща стойност, например „безопасността на железопътните прелези ще бъде подобрена“ или „настоящите нива на безопасност ще бъдат запазени“. В този случай обаче степента на подобрение или нивото на безопасност, което ще се поддържа, ще трябва да бъдат определени и наблюдавани в съответствие с някои определени критерии, за да се прецени дали се изпълняват целите по отношение на безопасността.

Организацията определя конкретни, измерими, постижими, реалистични и ограничени във времето цели (SMART) и ги съобщава на персонала, за да повиши осведомеността относно уместността и значението на действията на персонала и как те допринасят за постигането на целите по отношение на безопасността и планирането за управление на рисковете за безопасността. Персоналът също така е информиран, че постигането на целите се наблюдава и преразглежда, когато е необходимо.

Целите са приоритизирани съобразно с оценката на риска, в съответствие помежду си и с политиката за безопасност.

#### *3.2.4 Доказателства*

- *Има набор от SMART цели по отношение на безопасността, които отговарят на разширените стопански нужди на организацията; (3.2.1), (3.2.2, букви а), б) и в))*
- *Декларация, посочваща законовите изисквания и начина, по който са спазват; (3.2.2 (г))*
- *Описание на начина, по който тези цели могат да бъдат постигнати и съобщени на съответния персонал; (3.2.2 (е)), (3.2.3)*
- *Има процес на наблюдение в съответствие с изискванията, определени в ОМБ за наблюдението (Регламент (ЕС) 1078/2012), с цел да се гарантира, че целите са последователно пригодни за целта и че организацията постига своите цели. (3.2.2, буква д)), (3.2.4)*

#### *3.2.5 Примери за доказателства*

Процесът, чрез който целите по отношение на безопасността се определят, приоритизират и наблюдават, и как се избягва противоречието с други цели, а ако не се избягва, как се решава то. Това следва да включва нивото, на което се определят целите, и как те допринасят за реализацията на други цели на други нива, когато е уместно. Следва да бъдат обхванати и взаимодействията, сроковете и необходимите подкрепящи качествени или количествени данни.

Целите по отношение на безопасността и планът за постигането им, заедно с процеса, който трябва да се следва, когато се появи вероятност целите по отношение на безопасността да не бъдат изпълнени.

Целите по отношение на безопасността са в съответствие с декларираните мисия и визия, посочени в политиката по отношение на безопасността, и от това е видно, че персоналът ги приема, което засилва ангажимента за постигането им.

Процесът или процедурата за превръщане на резултатите от дейностите по наблюдение в цели на безопасността, планирането на действия за тяхното постигане и свързаните с тях показатели за постижения.

Отчитането на човешкия и организационния фактор и подобряването на културата на безопасност ще имат положително въздействие върху спазването на съответното изискване за СУБ, а доказателствата за това могат да бъдат намерени във:

Стратегическият план на организацията, който определя безопасността като основна цел.

Разпоредби в рамките на СУБ (процеса на управление на риска), в които се обяснява как следва да се решават противоречия между целите.

Процес на консултации с персонала относно целите по отношение на безопасността и процеса на определяне и съобщаване на индивидуалните цели по отношение на безопасността, и начина, по който те се приемат официално от персонала. Необходим е процес, обясняващ къде служителите могат да намерят целите, как те знаят какъв е очакваният от тях принос за постигането им и как тези цели се преразглеждат/измерват по отношение на постигнатия успех, и как се изграждат и планират.

Процедура за съобщаване на целите на персонала показва как се развива осведомеността и се проверява разбирането.

В процедура за докладване, при която персоналетът посочва постигането на целите по отношение на безопасността.

### *3.2.6 Въпроси относно надзора*

Ключов въпрос за надзора ще бъде колко постижими са поставените цели на практика и какво се случва в действителност, ако стане ясно, че е малко вероятно те да бъдат изпълнени.

Как се определят и преразглеждат целите по отношение на безопасността и дали целите се съсредоточават върху уязвими или критични дейности/проверки и как се използват показатели за резултатите и дейността.

Как организацията демонстрира непрекъснато подобряване на контрола върху риска чрез своите цели по отношение на безопасността.

Как организацията ефективно следи своето ниво на безопасност и следователно използва ОМБ за наблюдението, за да оценява функционирането спрямо целите по отношение на безопасността и свързаните с тях показатели за нивото на безопасност.

Как се развиват целите (напр. една определена преди няколко години) от създаването им до окончателното им постигане (или неуспех).

Да направим така, че  
железопътната система  
да работи по-добре за  
обществото.

## 4 Подкрепа

### 4.1 Ресурси

#### 4.1.1 Регулаторни изисквания

4.1.1. Организацията трябва да осигурява ресурсите, в това число компетентния персонал и ефективното и използваемо оборудване, необходими за създаването, изпълнението, поддръжката и непрекъснатото подобряване на системата за управление на безопасността.

#### 4.1.2 Цел

Целта на това изискване е да се гарантира, че организацията има действащи процеси за осигуряване на подходящи ресурси като техническо оборудване или системи, или компетентен персонал, за да позволи на своята СУБ да контролира риска в съответствие с целите си.

#### 4.1.3 Обяснителни бележки

Предоставянето на достатъчни ресурси е предпоставка за постигането на съответното ниво на безопасност.

#### **Как са интегрирани човешкият и организационният фактор и културата на безопасност?**

Дружеството гарантира, че на персонала се предоставят необходимите ресурси за безопасно изпълнение на неговите задачи. Това включва персонал, оборудване и документация. Това изискване е свързано и с оценката на риска и определените мерки за безопасност.

#### 4.1.4 Доказателства

- *Информацията относно системата за управление на компетентността (СУК) или в случай че няма СУК — доказателства как организацията гарантира, че разполага с достатъчно компетентен персонал; (4.1.1)*
- *Информацията относно начина, по който организацията се стреми да се увери, че разполага с достатъчно ефективно и използваемо оборудване, за да може да изпълни задълженията си за транспортни услуги и да поддържа ефективна система за управление на безопасността, която контролира риска; (4.1.1)*
- *Информацията относно организацията на функциите по поддръжката (вж. също приложение II към Регламент 2019/779) и каква е връзката с осигуряването на достатъчен ресурс, който да позволява на организацията да изпълни задълженията си за транспортни услуги. (4.1.1)*



#### 4.1.5 Примери за доказателства

Процедурата за управление на компетентността или подробности за процеса, който има за цел да гарантира, че организацията разполага с компетентен персонал в съответните длъжности, с подробни програми за оценка и обучение (**вж. също 4.2**).

Декларация, определяща процеса на разпределение на ресурсите, така че да бъдат посрещнати оперативните нужди, заедно със съответните препратки към подкрепящи документи.

Отчитането на човешкия и организационния фактор и подобряването на културата на безопасност ще имат положително въздействие върху спазването на съответното изискване за СУБ, а доказателствата за това могат да бъдат намерени във:

Декларация относно начина на вземане на решения за подsigуряването с персонал, така че СУБ да работи ефикасно, заедно с препратки към подробности за съответните процедури или процеси, където може да се намери допълнителна информация.

Процес, в който се обяснява как се разпределят ресурсите съобразно с резултата от оценката на риска и мерките за безопасност, определени за изпълнението на дадена задача: включително времеви ресурс, персонал, компетентности (включително нетехнически умения), процедури, инструменти и оборудване.

Резултатите от анализите на задачите, които показват, че са определени подходящите време и персонал с оглед на работното натоварване. По подобен начин се извършва процесът за всички задачи, свързани с безопасността, във всички звена на дейността (услуги за превоз „на дълги разстояния“/„на къси разстояния“, машинисти на влакове, маневри, дейности по поддръжка и др.).

Документ, в който се определят предвидените ресурси за планирани промени в организацията (включително във връзка с персонала и доставката на необходимото оборудване).

#### 4.1.6 Въпроси относно надзора

Проверка дали рамката на компетентността и изискванията за оборудване са ясно свързани с резултатите от оценката на риска.

При проверката на СУК националният орган по безопасността трябва да провери дали организацията разполага със средствата за идентифициране и поддържане на персонал с правилните умения, които да му позволят да изпълнява задачите си по безопасен начин. От основно значение ще бъде въпросът как се актуализира СУК.

При разглеждането на дейностите по поддръжка, които се отнасят до този критерий, лицата, осъществяващи надзора, следва да се стремят да гарантират, че когато тези дейности са възложени на подизпълнител, железопътното предприятие или управителят на инфраструктурата изпълнява своята надзорна функция, за да обезпечи, че външните изпълнители предоставят продукт със съответното ниво на безопасност за изпълнение на предназначението си.

Проверката на незапълнените свободни работни места в избрани области на СУБ може да се използва като индикатор за наличието или липсата на адекватност на човешките ресурси.

Аналогично, начинът, по който се използва оборудването, например колко резервни части са взети за даден обект, може да бъде индикация за качеството на предоставеното оборудване и следователно за адекватността на ресурсите.

## 4.2 Компетентност

### 4.2.1 Регулаторни изисквания

- 4.2.1. Системата за управление на компетентността в организацията трябва да гарантира, че персоналят, който има роля, която засяга безопасността, е компетентен по отношение на задачите по отношение на безопасността, за които отговаря (вж. 2.3. „Роли, отговорности, управленска отговорност и органи на организацията“), включително поне:
- (а) определяне на компетентността (включително знания, умения, поведение и нагласи извън техническата област), изисквана за задачи по отношение на безопасността;
  - (б) принципи за подбор (изисквани минимално образователно равнище, психологическа и физическа годност);
  - (в) първоначално професионално обучение, опит и квалификация;
  - (г) продължаващо професионално обучение и периодично актуализиране на съществуващата компетентност;
  - (д) периодично оценяване на компетентността и проверки на психологическата и физическата годност с цел да се гарантира, че квалификацията и уменията се поддържат с времето;
  - (е) специфично професионално обучение по съответните елементи от системата за управление на безопасността с цел изпълняване на задачите във връзка с безопасността.
- 4.2.2. Организацията трябва да осигурява програма за професионално обучение, както е посочено в букви в), г) и е) от точка 4.2.1, за персонала, който изпълнява задачи във връзка с безопасността, която да гарантира, че:
- (а) програмата за професионално обучение се предоставя съгласно определените изисквания по отношение на компетентността и индивидуалните нужди на персонала;
  - (б) където е приложимо, професионалното обучение гарантира, че персоналят може да изпълнява задълженията си при всякакви работни условия (нормални, влошени или аварийни);
  - (в) продължителността на професионалното обучение и честотата на опреснителните курсове са подходящи с оглед на целите на подготовката;
  - (г) за всички членове на персонала се водят записи (вж. 4.5.3. „Контрол на документираната информация“);
  - (д) програмата за професионално обучение редовно се преразглежда и одитира (вж. 6.2. „Вътрешен одит“), и се променя, когато е необходимо (вж. 5.4. „Управление на измененията“).
- 4.2.3. Трябва да бъдат въведени мерки при връщане на работа на членове на персонала след произшествия/инциденти или след дълго отсъствие от работа, като това включва и допълнително обучение в случаите, когато е налице нужда от такова.

### 4.2.2 Цел

Целта на това изискване е да се гарантира, че организацията разполага с подходящи структури и ресурси, за да контролира рисковете, пред които е изправена, и да ѝ позволи да разполага с персонал, който е компетентен да изпълнява функциите по безопасност, и по-специално тези с критично значение за безопасността, които те предприемат. Системата за управление на компетентността ще

позволи на организацията да поддържа уменията, знанията и опита на своя персонал в дългосрочен план.

Компетентността играе ключова роля за гарантиране, че дейностите се изпълняват задоволително. Необходимостта от компетентен персонал се разпростира както върху подкрепата от редовите служители (включително външни изпълнители, консултанти и доставчици на услуги, свързани с безопасността), така и върху управленския персонал. Изискванията за управленска компетентност често се пренебрегват; същевременно мениджърите вземат важни решения, които могат да имат фундаментални и широкообхватни ефекти върху здравето и безопасността. Те следва да включват разпоредби за обучение на целия персонал с цел спазване на необходимите стандарти за безопасност, за поддържане на компетентност, независимо от обстоятелствата, включително въпроси като наличието на персонал и нива на наблюдение на компетентността във връзка с необходимите стандарти.

В този контекст безопасността се разглежда като интегриран компонент на професионалното поведение и професионализъм, а не като „допълнителен слой“, който да бъде добавен към професионалните умения. Също така, капацитетът на дадена организация да се справя в реално време с непредвидени събития до много голяма степен разчита на компетентността на редовите служители и техните преки ръководители. Тези компетенции могат да бъдат разработени като симулации и редовно обучение чрез сложни сценарии.

#### 4.2.3 Обяснителни бележки

Програма за обучение (4.2.2) може да бъде предоставена чрез център за обучение на трета страна. В този случай организацията трябва да се увери, че центърът за обучение е компетентен да предоставя съответните услуги, или защото е сертифициран като признат център по национална или европейска схема, или чрез пряко наблюдение на обучителните дейности и резултатите от тях. Центровете за обучение могат да удовлетворят всички нужди от обучение на дадена организация или само някои от тях въз основа на техните компетенции в различните области. Когато обучението за дадена организация се предоставя от център за обучение на трета страна, въпросната организация трябва да провери дали обучението обхваща необходимите елементи и ако не са обхванати всички елементи, организацията следва да допълни външното обучение с вътрешно обучение според потребностите.

#### **Как са интегрирани човешкият и организационният фактор и културата на безопасност?**

Компетентностите са неразделна част от системата за управление на компетентността, включително умения, нагласи и поведение извън техническата област. Нужните нива на необходимите компетентности за изпълнение на дадена задача са определени във връзка с оценката на риска и анализите на задачите.

Терминът „нагласа“ (4.2.1, буква а) се използва, за да опише как хората реагират на определени ситуации и как се държат като цяло (напр. да бъдат проактивни, да могат да се разбират с други хора). Това е много важно при осъществяването на взаимовръзки в рамките на работата на СУБ.

Налице е систематичен подход, който гарантира, че компетентността по отношение на човешкия и организационния фактор е достъпна за съответните длъжности и е основана на оценка на риска и анализ на задачите.

Компетентността за човешкия и организационния фактор може да се използва например при анализ на риска по проекти във връзка с нови или модифицирани дизайни, при оценка на изпълнението и подобряване, за да се осигури гледна точка извън техническата, или по отношение на въпроси, свързани с човешкото поведение. На ръководството и персонала, изпълняващ задачи, свързани с

безопасността, се предоставя обучение в областта на специфични човешки и организационни фактори с цел повишаване на осведомеността.

#### 4.2.4 Доказателства

- Заявителят следва да предостави информация за своята система за управление на компетентността и начина, по който тя работи, за да изпълни задачите, заложи в изискванията; **(4.2.1), (4.2.2, букви а)–д)**
- Доказателствата включват подробности за програмите за обучение, които са на разположение на персонала (включително, когато е необходимо, информация относно изискванията на организацията по отношение на компетентността на обучаващите), и процедурите за актуализиране и преглед на тези програми (включително, когато е необходимо, за ролята на съветник по безопасността по RID или когато е приложимо, за компетентността на персонала по поддръжката в съответствие с изискванията на приложения I и II към Регламент (ЕС) 2019/779 относно СОП; **(4.2.2, букви а)–д)**);
- Доказателствата включват въведените мерки за връщане на работа на персонала след произшествия и инциденти или продължително отсъствие от работа, включително как се идентифицират всички допълнителни нужди от обучение; **(4.2.3)**
- Ако заявителят използва признат център за обучение, който е сертифициран по правилата на ЕС, копие от съответното удостоверение ще осигури презумпция за съответствие с горепосочените елементи, доколкото те са обхванати от този процес на сертифициране; **(4.2.1, букви а), в)–е), (4.2.2)**
- Заявителят следва да посочи как гарантира, че по отношение на едни и същи задачи няма разлика между компетентността на собствения му персонал и тази на външните изпълнители, доставчиците и консултантите, които той използва; **(4.2.1, букви а)–е)**
- На ръководството и персонала, изпълняващ задачи, свързани с безопасността, се предоставя подходящо обучение в областта на човешкия и организационния фактор и с цел повишаване на осведомеността. **(4.2.1), (4.2.2)**
- Заявителят следва да посочи как се оценяват нуждите от компетентност относно човешкия и организационния фактор, което включва определянето за кои длъжности и в какви процеси е необходима компетентност по отношение на човешкия и организационния фактор и какво ниво на компетентност е необходимо. Компетентностите в областта на човешкия фактор (напр. официални квалификационни степени в областта на човешкия фактор, т.е. академична степен, вътрешно/външно признати компетентности и опит) са съобразени и пропорционални на степента на развитие и сложност на дружеството. **(4.2.1, букви а)–е)**
- Заявителят следва да предостави информация за процеса за даване на разрешение на персонала за изпълнение на ключови роли, включително текущото управление на компетентността на персонала **(4.2.1, букви а)–е), 4.2.2, буква г).**

#### 4.2.5 Примери за доказателства

Система за управление на компетентността с обяснение за това как работи във времето, включително за персонала, който не работи с клиенти, където е уместно, както и връзките с документацията, която го поддържа, включително различните програми за обучение и как се управляват центровете за обучение на подизпълнителите.

Предоставени са договорните споразумения (включително техническото задание) с всички сертифицирани центрове за обучение, заедно с доказателства за тяхното сертифициране.

Примери за програми за обучение на групи от служители.

Отчитането на човешкия и организационния фактор и подобряването на културата на безопасност ще имат положително въздействие върху спазването на съответното изискване за СУБ, а доказателствата за това могат да бъдат намерени във:

Процес, показващ как се управляват и спазват изискванията и квалификациите, включително психологическата или физическата годност, които се считат за необходими за определени функции, свързани с безопасността, включително връзка с оценката на риска и анализите на задачите.

Процес, показващ как се управляват изискванията и квалификациите на персонала по отношение на:

- *спазването на приложимите изисквания относно физическата и психологическата годност;*
- *определянето на професионалните компетентности, които се считат за необходими за всяка функция, свързана с безопасността.*

Процесите за периодичен преглед на изискванията и програмите за обучение показват актуалната ситуация и постоянно се адаптират спрямо техническите, оперативните и организационните промени.

Процедура или процес за гарантиране, че персоналът получава специализирано и опреснително обучение за следното:

- *очаквани промени, засягащи вътрешните правила, инфраструктурата, организационната структура и т.н.;*
- *актуализации на възложените задачи (напр. за машинисти, нови маршрути, нови типове локомотиви, нов вид услуга).*

СУБ, в която се описва как са установени и удовлетворени потребностите от обучение по задачи, свързани с безопасността, в съответствие със специфичните роли. Свързаната с процеса информация се използва за създаване на учебни материали и са налице разпоредби, които гарантират, че ангажираният персонал е запознат с рисковете, свързани с неговата дейност.

Процедура за разследване на произшествия и инциденти, доколкото се отнася до предприемане на изменения в програмите за обучение с оглед на произшествия и инциденти, минал надзор и т.н.

Процес, позволяващ на персонала да дава критични оценки и поставя под въпрос процедури и решения, и да докладва за периодични и необичайни отклонения.

СУБ, в която се описват механизмите за обмен на знания в рамките на организацията.

Процес за гарантиране, че:

- *компетентността се поддържа от достатъчна практика в тази област (напр. за машинистите, познаване на условията на експлоатация, категории влакове, тягови единици, линии и гари) и/или чрез планиране на специфично обучение, особено когато е имало дългосрочно отсъствие от работа (напр. заболяване) или произшествие/инцидент;*
- *компетентността се оценява периодично, за да се гарантира поддържането на придобитата компетентност;*
- *необходимо е да се предприемат действия, когато са установени несъответствия или неподходящо поведение, например изтегляне на лице или част от оборудване от експлоатация за определен период от време, ограничения по отношение на признатите умения, когато е идентифицирано несъответствие, специфично обучение и т.н.;*
- *подходящи мерки се предприемат за персонала след произшествия и инциденти (напр. за подаване на сигнал от машинисти, инцидент, свързан с лице и т.н.). Например, организацията гарантира, че машинистът е годен да възобнови службата си или се заменя*

*с друг, който е компетентен за експлоатация на услугата, която трябва да бъде предоставена;*

- *поуките, извлечени след тежки аварии или друго важно събитие, се споделят, особено когато се откриват нови рискове и трябва да бъдат управлявани на оперативен ниво;*
- *налице е процес на наблюдение на системата за управление на компетентността, включително и начина на измерване на нейната ефективност.*

СУБ, в която се обяснява как ръководството е обучено, за да може да извършва оценки на риска преди вземането на решение, включва човешкия и организационния фактор в ежедневните му дейности (оценка на риска, оценка на изпълнението, подобрения...)

Процес за осигуряване на непрекъснатост на дейността и процес на връщане на работа след дълго отсъствие с връзка към системата за управление на компетентността.

Програмата за обучение доказва, че специфичните методи на обучение се определят съобразно с целите и критериите за обучението:

- *наставничество;*
- *обучение на работното място;*
- *симулации;*
- *обучение за действия при извънредни ситуации;*
- *обучение по управление на ресурсите на екипа.*

Процесът, чрез който се гарантира, че персоналет притежава подходящи компетентности, включително определянето на необходимите компетентности, е свързан с оценката на риска. Този внедрен процес показва, че съществува систематичен подход, при който за персонала, който извършва оценка на риска и определя съответните роли и компетентности, свързани с безопасността, се прилагат компетентности във връзка с човешкия и организационния фактор, за да се гарантира разпределянето на необходимите ресурси и компетентности.

Компетентност в областта на културата на безопасност, основана на анализ на потребностите. Изискванията за компетентност в областта на културата на безопасност са оценени и се демонстрират стратегии за осигуряване на правилните компетентности и ресурси. Доказва се основно познаване на културата на безопасност и значението ѝ и как това се насърчава от ръководството.

Процес, който гарантира, че изпълнителите, партньорите и доставчиците отговарят на същите изисквания за компетентност. В договорните споразумения (или споразуменията за партньорство) са предвидени тези изисквания и наблюдение на изпълнението на договора (или партньорството).

#### 4.2.6 Публикации и стандарти

- *ISO10015: 2019 „Насоки за управление на качеството при управление на компетентностите и развитие на хората“*
- *ISO10018: 2020 „Управление на качеството — насоки за управление на хора“*

#### 4.2.7 Въпроси относно надзора

Как резултатите от оценката на риска се свързват с преразглеждането на СУК.

При разглеждането на системата за управление на компетентността е важно да се помни, че ще има изисквания за компетентност, които се простират извън персонала на организацията, но също ще оказват въздействие върху външните изпълнители и други лица.

СУК трябва да бъде проверена, за да се види доколко е актуална и дали обучителните дейности по нея отразяват текущите потребности на организацията.

Организацията трябва да разполага със средства, чрез които да гарантира, че персоналът по договор, който извършва дейности, е компетентен да върши това. Това е специфичен проблем при външните изпълнители, които предоставят само работна ръка, тъй като при тях проверките на компетентността може да не са толкова задълбочени.

Нивото на компетентност, изисквано за сходни дейности при пряко наетите служители и външните изпълнители трябва да бъде едно и също.

Съществува система, която гарантира, че са определени задачите и длъжностите с елемент на безопасност, включително критичните за безопасността задачи.

Съществува солидна и ефективна система за управление на компетентността, която включва идентифициране на необходимите знания и умения, обучение, поддръжка и ресурси за компетентност; процесите за наемане на персонал, обучение, оценка, наблюдение на компетентността и водене на отчети, като посочва как те допринасят за постигането и запазването на компетентността.

Фокусирайки се върху човешкия фактор — как организацията извършва оценката на физическата и психологическа годност (напр. машинисти и други служители, изпълняващи задачи, важни за безопасността).

## 4.3 Осведоменост

### 4.3.1 Регулаторни изисквания

4.3.1. Висшето ръководство следва да гарантира че то и персоналът, който има задължения, свързани с безопасността, са информирани за значението, важността и последиците от техните действия и за приноса им за правилното прилагане и ефективността на системата за управление на безопасността, включително за постигането на целите по отношение на безопасността (вж. 3.2. „Цели по отношение на безопасността и планиране на тези цели“).

### 4.3.2 Цел

Осведомеността означава запознаване на служителите с политиката по отношение на безопасността на организацията и с начина, по който те допринасят за безопасността в организацията, с опасностите и рисковете, с които те трябва да са запознати, и с резултатите от разследването на произшествия и инциденти. Тя обхваща и осведомяването на служителите за последиците от липсата на принос към изпълнението на СУБ, както от тяхната гледна точка, така и от гледната точка на организацията. Целта на това изискване е да се разгледат въпросите за културата на безопасност в рамките на организацията. Висшето ръководство е онова, което определя дневния ред и ръководенето на организацията, а също и начина, по който се осъществява дейността. Персоналът, работещ в рамките на организацията, ще заимства подхода си от ръководството. Заявителят ще трябва да покаже как се справя с такива проблеми в рамките на своите процеси и процедури.

### 4.3.3 Обяснителни бележки

Това изискване е свързано с човешкия и организационния фактор. Допълнителна информация във връзка с човешкия и организационния фактор може да се намери в приложение 5.

### 4.3.4 Доказателства

- Заявителят трябва да посочи къде в рамките на човешките ресурси или други процеси се отразява ключовата роля на персонала за постигането на целите на организацията, как той се стреми да измерва това и какви стъпки се предприемат за поддържане и подобрене; **(4.3.1) виж също 2.3)**
- Информация за функционирането на системата за управление на компетентността. **(4.3.1)**

### 4.3.5 Примери за доказателства

Отчитането на човешкия и организационния фактор и подобряването на културата на безопасност ще имат положително въздействие върху спазването на съответното изискване за СУБ, а доказателствата за това могат да бъдат намерени във:

Декларация в политиката по отношение на безопасността или на друго място относно ангажираността на ръководството на организацията към популяризирането на културата на безопасност на организацията, за да се осигури контрол на рисковете чрез подход на управленската система. Документът посочва също ролята на целия персонал в популяризирането на политиката по отношение на безопасността чрез неговите действия и постигането на поставените цели по отношение на



безопасността. Предоставят се връзки към специфичните процедури, което е с цел да се популяризират тези идеи в организацията.

Процесът на наблюдение включва елемент, свързан с разбирането в цялата организация на системата за управление на безопасността и значението и осведомеността за риска във всяка отделна задача.

Провеждат се редовни проучвания на ангажираността на персонала с акцент върху безопасността, които показват, че персоналот разбира как неговата роля се вписва в общите цели на организацията по отношение на безопасността.

Програмите за обучение включват обяснения за рисковете, мерките за безопасност и целите по отношение на безопасността при изпълнение на задачите и подзадачите.

Налице е процедура, която персоналот, изпълнителите или други заинтересовани страни могат да следват, за да сигнализират за рискове, на които са изложени.

Декларация, в която се посочва как организацията насърчава своя подход към осведомеността относно безопасността, човешкия и организационния фактор и културата на безопасност пред своите изпълнители, партньори и доставчици.

Съобщения от висшето ръководство относно целите, било в смисъл на насърчаване на целия персонал да допринесе за постигането им, било като поздравителни послания към всички за подобрената работа.

Информация, показваща, че ръководството на средно ниво и експлоатационният персонал участват в инициативи за безопасност при работа с клиенти (работни срещи, форуми, специални дни на безопасността, програми за обучение, насочени към повишаване на осведомеността за тяхната роля в рамките на СУБ и т.н.).

Описание на комуникационните канали и използваните канали, както и на начина, по който те интегрират човешкия и организационния фактор.

В процес на разработване са процедури, обясняващи как се включва съответният персонал и как се вземат предвид рисковете и мерките за безопасност, както и потенциалното въздействие на неспазването на изискванията върху оперативните дейности.

#### *4.3.6 Въпроси относно надзора*

При интервюирането на персонала по този въпрос е важно да се установи естеството на разбирането, което хората имат за длъжностите и отговорностите, които се прилагат към тях. Това ще покаже дали организацията е в състояние да разбере значението на ефективната организационна култура или осведомеността за осигуряване на безопасност чрез СУБ.

Ключови въпроси за надзора са какво организацията е приела за основа на своята настояща култура и какви стъпки предприема за нейното усъвършенстване и развитие.

Проверка на наблюдението за изпълнението на отговорностите/целите за здравословните и безопасни условия, осведомеността за риска, отчитането на културата — търсене на пропуски, грешки, нарушения и други несъответствия.

## 4.4 Информация и комуникация

### 4.4.1 Регулаторни изисквания

<p>4.4.1. Организацията трябва да определи подходящи канали за комуникация, за да се гарантира, че информацията, свързана с безопасността, се обменя между различните равнища на организацията, а също и с външни заинтересовани страни, включително външни изпълнители, партньори и доставчици.</p> <p>4.4.2. За да се гарантира, че информацията във връзка с безопасността достига до лицата, които изготвят оценки и взимат решения, организацията трябва да управлява определянето, получаването, обработката, генерирането и разпространението на информация, която има отношение към безопасността.</p> <p>4.4.3. Организацията трябва да гарантира, че информацията във връзка с безопасността е:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(а) значима, пълна и разбираема за ползвателите, за които е предназначена;</li><li>(б) валидна;</li><li>(в) вярна;</li><li>(г) последователна;</li><li>(д) контролирана (вж. „Контрол на документираната информация“);</li><li>(е) съобщена преди да влезе в сила;</li><li>(ж) получена и разбрана.</li></ul>
---

### 4.4.2 Цел

Спазването на тези изисквания има за цел да покаже, че заявителят е доказал в своето заявление, че разполага с подходящи средства за идентифициране на свързаната с безопасността информация на различни нива и за навременното ѝ съобщаване на хората, на които трябва да се съобщи. Следва да се покаже също, че организацията ползва информация от различни източници, за да гарантира, че текущият контрол на риска е подходящ и актуален, и може да идентифицира нови заплахи и възможности за външни влияния (политически, социални, екологични, технологични, икономически и правни). Следва да се покаже също, че организацията е способна да гарантира, че информацията достига до съответния персонал (особено този, който е от жизненоважно значение за безопасността), който трябва да реагира на тази информация. Това ще включва начина, по който тя предоставя съответната информация, свързана с безопасността, на други заинтересовани страни, с които има взаимоотношения.

### 4.4.3 Обяснителни бележки

Организацията уточнява какъв тип информация, свързана с безопасността, трябва да бъде съобщавана, как ще бъде съобщавана (**вж. също 4.5**), на кого и при какви условия информацията ще бъде приета и обработена (**4.4.1**). Информацията, свързана с безопасността, се обменя между служители, изпълняващи задачи в рамките на организацията, обменя се с външни изпълнители и подизпълнители, партньори или доставчици, между железопътните предприятия и управителите на инфраструктура и, когато е приложимо, между управителите на инфраструктура.

Могат да бъдат разграничени различни видове информация:

- Документация за СУБ (**вж. също 4.5**);

- *Статична информация, изисквана от управителя на инфраструктурата за планиране на железопътните операции, например оперативни правила и характеристики на железопътната инфраструктура (напр. габарити, дължина на влака, наклони и натоварване на осите);*
- *Информация, необходима за планирането на железопътните операции, например работни разписания на гари, списъци с маршрути, временни ограничения на скоростта, изменения в железопътната инфраструктура, текущи работи по железопътни линии, ограничения в железопътния габарит, влакове, които трябва да бъдат отклонени от планирания маршрут, участъци от линията, които трябва да работят като единичен релсов път, прогноза за движението на влаковете (включително всякакви изменения във влаковите маршрути и/или пътническите услуги);*
- *Информация относно управлението на движението на влаковете (между железопътните предприятия и управителите на инфраструктура и, когато е уместно, между управителите на инфраструктура), включително идентифициране на компетентен персонал във всяка организация, с който може да се осъществи връзка в случай на влошаване на експлоатацията или извънредни ситуации (вж. също 5.5), в рамките на и извън основното работно време.*

Основните изисквания за целите на обмена на информация **(4.4.2)** са посочени в ТСОС ЕУД — между железопътното предприятие и управителя на инфраструктурата, в Регламента за СОП — между железопътното предприятие и СОП, в ОМБ относно изискванията към системите за управление на безопасността — между железопътното предприятие/управителя на инфраструктурата и органите (Агенцията, НОБ).

Въведени са механизми за обмен на информация със съответните страни относно рисковете за безопасността, произтичащи от дефекти и несъответствия в устройството или неизправности на техническите системи, включително на структурни подсистеми, което включва и информация за коригиращи действия, предприети например чрез системата SAIT (инструмент за предупреждение за опасности), която Агенцията популяризира в железопътния отрасъл. Използването на SAIT обезпечава изпълнението на задължението за обмен на такава информация, предвидено в член 4, параграф 5 от Директивата относно безопасността на железопътния транспорт, член 4 от ОМБ за наблюдение и член 5, параграф 5 от Регламента за структурите, които отговарят за поддръжката.

„Валидна“ в контекста по-горе **(4.4.3, буква б))** означава осъвременена.

„Последователна“ в контекста по-горе **(4.4.3, буква г))** означава да няма противоречия, ако идва от различни източници.

„Разбрана“ в контекста по-горе **(4.4.3, буква ж))** означава, че заявителят демонстрира, че е предприел стъпки, за да гарантира, че особено важната за безопасността информация е разбрана от тези, за които е предназначена. Това може да се осъществи с помощта на специално обучение, чрез въпроси за проверка дали е разбрано правилно по време на инструктажите или чрез съобщения за особено важна за безопасността информация, като се приемат протоколи, които изискват повтаряне на важни съобщения, например между стрелочник и машинист, за да се потвърди, че са били възприети правилно, или по какъвто и да е друг начин, който отговаря на изискването.

Това изискване е свързано с човешкия и организационния фактор. Допълнителна информация във връзка с човешкия и организационния фактор може да се намери в Приложение 5.

#### 4.4.4 Доказателства

- *Заявителят идентифицира различните канали за комуникация, които съществуват в организацията и тяхната цел;**(4.4.1)***

- Заявителят трябва да предостави доказателства, например, за всяка вътрешна система за предупреждение за безопасност, всяка система, която дава на персонала адекватна, но рутинна информация и всяка система, която дава на персонала адекватна, но специална информация;**(4.4.2)**
- Заявителят посочва как се уверява, че разпространяваната информация е достигнала до тези, за които е предназначена (особено тези, които са от ключово значение за безопасността) и е разбрана от тях.**(4.4.3)**

#### 4.4.5 Примери за доказателства

Процес/процедура за гарантиране, че външните страни, например управител(и) на инфраструктура, други железопътни предприятия, органи и т.н., разполагат с лице за контакт, което е в състояние да комуникира с организацията (напр. езикови умения) и има достъп до необходимото ниво на информация.

Процес или процедура за потвърждаване на доставката на документи, свързани с безопасността.

За длъжностите, натоварени с управлението на взаимодействията: доказателства за това до кого е изпратено предупреждението за безопасността, в зависимост от зоната на действие (напр. предупреждението за безопасността се съдържа в маршрутната книга или в информацията за закъснели известия);

Отчитането на човешкия и организационния фактор и подобряването на културата на безопасност ще имат положително въздействие върху спазването на съответното изискване за СУБ, а доказателствата за това могат да бъдат намерени във:

Ясна декларация за това как се осъществява комуникацията както възходящо, така и низходящо за различните типове и нива на информация, включително връзки към специфичните процедури за предупреждения за безопасността и рутинни комуникации.

Процес или процедура, в които е посочено какви стъпки са взети за различните видове комуникации, за да гарантира, че те достигат до персонала, за който са предназначени, и че тези служители разбират съобщенията, например особено важна за безопасността информация.

Процес или процедура, които гарантират, че всеки член на персонала, участващ в задача, свързана с безопасността, ще получи правилния вариант на документите в точния момент, за да се гарантира участието му и способността му да действа бързо или реагира в обичайни, влошени и аварийни ситуации.

ТСОС ЕУД съдържа изисквания относно различни документи, включително някои във връзка с комуникацията между персонала на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура. Налице е осведоменост за всички тези документи (правилник, маршрутна книга, разписания, книгата с формуляри...) и те съдържат набор от протоколи за комуникация или носители за качествен и бърз обмен на официализирана информация, засягаща експлоатацията, по-специално за движението на влакове при влошени условия на работа.

Предупрежденията за безопасността, които трябва да се обменят в рамките на организацията или с други заинтересовани страни. Някои типични примери са:

- Железопътните предприятия предоставят информация на управителите на инфраструктура относно каквито и да е възникнали причини, които могат да окажат влияние върху движението на влаковете (повреди на подвижния състав, например прегрети букси, за да може управителят на инфраструктура да предприеме мерки за контрол на риска, например блокиране на движението по съседен коловоз).

- *Управителят на инфраструктура изпраща информация за повреди в инфраструктурата и евентуални временни мерки за безопасност, например ограничаване на скоростта, до всички железопътни предприятия, работещи в съответната област.*

Процесът или процедурата за разпространение на информацията относно изменения в организационната структура на организацията, както големи, така и малки.

Копия от инструкциите, дадени на персонала, изпълняващ задачи, свързани с безопасността и правилата за експлоатация, които са от значение за мрежата или мрежите, и които са:

- *пълни: всички правила и изисквания, свързани със задачите по безопасността, свързани с експлоатацията на железопътните предприятия, са идентифицирани и записани в съответните документи;*
- *точни: всяко от правилата и изискванията се записват правилно без грешка (напр. поведение, което трябва да се възприеме преди предупреждение, съобщения, свързани с безопасността);*
- *последователни: изискванията, които се прилагат от различни източници към дадено лице или даден екип, са съвместими и последователни и не си противоречат.*

Процесът на записване на информацията е определен в съответните вътрешни правила, като се използва подходящ канал за комуникация.

В програмите за обучение е посочено как се управлява комуникацията и как комуникационните умения са интегрирани в системата за управление на компетентностите.

В процеса на докладване, който дава възможност на персонала да докладва по въпроси, свързани с безопасността, в рамките на политиката за култура на справедливост, е обяснено как тази обратна информация се анализира и оценява, така че в процеса на управление на риска да могат да се предвидят и вземат предвид латентните срывове в системата. Процесът включва също и начина, по който на служителите се предоставя обратна информация във връзка с докладването.

Процедурата, в която се обясняват различните видове срещи и съответните резултати (напр. протоколи от заседания, бележки,...) показва как комуникацията във връзка с безопасността се управлява както възходящо, така и низходящо в цялото дружество.

#### 4.4.6 Въпроси относно надзора

Проверка дали съществуват техники и процедури, използвани за актуализиране на контрола на риска, ползване на информацията от различни източници за възможности или заплахи.

Проверка дали има процес за наблюдение върху използването на официализирана информация.

Във връзка с надзора ключови въпроси са колко актуална е информацията и дали тя достига своевременно до **всички** съответни служители, например тези на нощна смяна или тези, които работят далече от основните бази на организацията.

## 4.5 Документирана информация

### 4.5.1 Регулаторни изисквания

#### 4.5.1. Документация за система за управление на безопасността

##### 4.5.1.1. Следва да е налице описание на системата за управление на безопасността, което включва:

- (а) определяне и описание на процесите и дейностите, свързани с безопасността на железопътните операции, включително задачи по отношение на безопасността и свързаните с тях отговорности (вж. 2.3. „Роли, отговорности, управленска отговорност и органи на организацията“);
- (б) взаимодействието на тези процеси;
- (в) процедури или други документи, описващи как се изпълняват процесите;
- (г) определяне на външните изпълнители, партньорите и доставчиците, придружено от описание на типа и обхвата на предоставените услуги;
- (д) определяне на договорни споразумения и други търговски споразумения, сключени между организацията и други страни, определени в буква г), необходими за контрол на рисковете за безопасността на организацията и на рисковете, свързани с използването на изпълнители;
- (е) позоваване на документираната информация, изисквано от приложимия регламент.

##### 4.5.1.2. Организацията трябва да гарантира, че на съответния национален орган по безопасността се предоставя годишен доклад за безопасността в съответствие с член 9, параграф 6 от Директива (ЕС) 2016/798, в който са включени:

- (а) резюме на решенията според значимостта на измененията, свързани с безопасността, в това число преглед на значимите изменения в съответствие с член 18, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 402/2013;
- (б) целите на организацията по отношение на безопасността за следващата година (години) и как сериозните рискове за безопасността влияят върху определянето на тези цели;
- (в) резултатите от вътрешните разследвания на произшествия/инциденти (вж. 7.1. „Поуки от произшествия и инциденти“) и други действия за наблюдение (вж. 6.1. „Наблюдение“, 6.2. „Вътрешен одит“ и 6.3. „Преглед от страна на ръководството“) в съответствие с член 5, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 1078/2012;
- (г) подробни данни за напредъка в работата по неизпълнени препоръки от националните разследващи органи (вж. 7.1. „Поуки от произшествия и инциденти“);
- (д) показатели за безопасност на организацията, създадени с цел да се оценят характеристиките по отношение на безопасността при функциониране на организацията (вж. 6.1 „Наблюдение“);
- (е) когато е приложимо, заключенията от годишния доклад на съветника по безопасността, посочен в RID относно дейностите на организацията във връзка с превоза на опасни товари.

#### 4.5.2. Създаване и осъвременяване

##### 4.5.2.1. Организацията гарантира, че при създаването и осъвременяването на документираната информация, свързана със системата за управление на безопасността, се използват адекватни формати и средства за комуникация.

#### 4.5.3. Контрол на документираната информация

4.5.3.1. Организацията трябва да контролира свързаната със системата за управление на безопасността документирана информация, и по-специално нейното съхраняване, разпространяване и контрола на измененията, с цел да се гарантира нейната достъпност, пригодност и защита, когато е подходящо.

#### 4.5.2 Цел

Заявителят трябва да докаже, че общата система за управление на безопасността е ефективна спрямо вида и степента на предоставяните услуги и е в състояние да управлява рисковете, които се появяват. Това изисква:

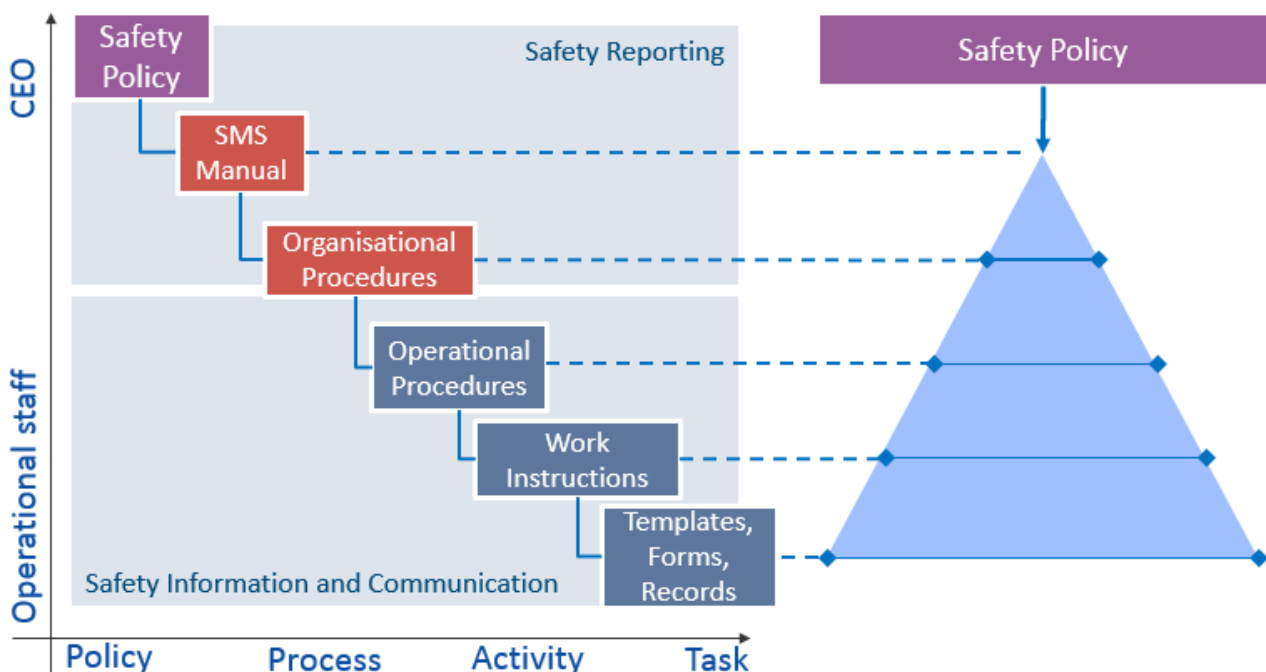
- *обяснение на политиката по отношение на безопасността, организацията и механизмите на високо ниво на СУБ на заявителя; и*
- *по-подробните механизми, посочени в изискванията по-горе в точки 4.5.1.1, букви а) до е) и 4.5.1.2, букви а) до е).*

Заявителят също така трябва да покаже как се управлява неговата документация за СУБ, т.е. идентифицирането, създаването, поддържането, управлението, съхранението и запазването на документирана информация (т.е. документи и записи/данни), за да се увери, че тя е актуална и че правилните версии са на разположение на съответния персонал, когато е необходимо.

#### 4.5.3 Обяснителни бележки

Всички документи, в които заявителят демонстрира съответствието на своята СУБ спрямо приложимите изисквания (**4.5.1.1, буква е)**), са част от документираната информация за СУБ.

Следната Фигура 3 показва типична структура на документацията:



Фигура 3: Типична структура на документацията

В зависимост от района на дейност, железопътните предприятия могат да подават различните доклади **(4.5.1.2)** към НОБ на държавите членки, в които те извършват своята дейност. Като правило, обхватът на доклада се отнася само до частта от дейността в съответната държава членка. Същевременно Агенцията препоръчва този доклад да обхваща цялата област на действие, защото това би улеснило обмена на информация между НОБ, упражняващи надзор над едно и също железопътно предприятие.

Годишен доклад на съветника по безопасността **(4.5.1.2, буква е))** при превоз на опасни товари, както се изисква от изменената Директива 2008/68/ЕО и RID. Годишният доклад на съветника по безопасността на опасни товари представлява също така и входна информация за годишния доклад за безопасността. Съветникът по безопасността трябва да изпълнява определени функции, включително да консултира предприятието, което го е назначило, по отношение на здравословните и безопасни условия на труд и околната среда, във връзка с превоза на опасни товари и подготовката на необходимите доклади.

Идентификацията, форматът (напр. език, версия на софтуера и графики) и носителят (напр. хартия, електронен), използвани за документирана информация **(4.5.2.1)**, са оставени на преценката на организацията. Не е необходимо информацията да се съдържа в писмен документ.

#### **Как са интегрирани човешкият и организационният фактор и културата на безопасност?**

Документният контрол **(4.5.3.1)** обозначава процеса (или процедурата), определящ вътрешните мерки за контрол, и по-специално прегледа и одобрението за адекватност преди издаването и използването, които трябва да бъдат разгледани и приложени към информацията, която трябва да бъде документирана. Целта му е да идентифицира текущия статус на преразглеждане на документите, за да се предотврати използването на невалидни или остарели документи. По-специално той гарантира, че:

- *подходящите въпроси на съответните документи са на разположение на всички места, където се извършват операции, които са от съществено значение за ефективното функциониране на системата за управление на безопасността;*
- *невалидните или остарели документи се отстраняват незабавно от всички пунктове на издаване или употреба, или се осигуряват по друг начин срещу неволно използване;*
- *всички остарели документи, запазени за правни цели или за съхранение на знания, са подходящо идентифицирани.*

#### **4.5.4 Доказателства**

- *Заявителят следва да предостави, когато е необходимо, описание на системата за управление на безопасността и начина, по който тя работи с подходящи указателни знаци към съответните процедури;**(4.5.1.1, букви а)–в))***
- *Заявителят следва да посочи кои са неговите изпълнители, доставчици и партньори и как се контролират и наблюдават отношенията, за да се гарантира, че рисковете за безопасността както на заявителя, така и на тези, с които той има договорни отношения, се управляват правилно, за да се гарантира безопасността **(4.5.1.1, букви г) и д))**.*
- *Заявителят следва да представи съответната(ите) процедура(и), с което да докаже, че може да контролира документираната информация **(4.5.1.1, буква е))**.*
- *Заявителят следва да определи длъжностите и отговорностите, които са в сила по отношение на функциите, свързани с безопасността, и как се управляват рисковете от дейностите на заявителя и други лица;**(4.5.1.1, буква а))***



- Заявителят следва да представи доказателство, че има (или разполага с договорености за изготвяне) годишен доклад за безопасност, обхващащ точките, изброени в 4.5.1.2 по-горе; **(4.5.1.2, букви а)–е)**
- Заявителят следва да посочи как функционира системата за управление на документи, включително как се предоставя информация и доколко е адекватна за използване където и когато е необходима, как тя се променя по контролиран начин в системата и как се съхранява и поддържа по такъв начин, че системата да бъде лесно достъпна. Системата за управление на документи следва да позволява съхранение на информацията в места, които осигуряват подходяща среда за намаляване до минимум на повреждането ѝ и за предотвратяване на загубата ѝ. **(4.5.2.1), (4.5.3.1)**

#### 4.5.5 Примери за доказателства

Описание на системата за управление на безопасността, нейната цялостна структура и връзките към документите, които поддържат процесите в нея (напр. ръководства, организационни и оперативни процедури, работни инструкции). Независимо от новата концепция за документирана информация, въведена от ISO, организацията може да запази традиционната архитектура на документацията, ако е годна за целта.

Обзор на структурирането, публикуването, предоставянето, завеждането, поддържането/ревизирането и отмяната на различните документи с препратки към съответните процедури за контрол на документите.

Процедурата за изготвяне на годишния доклад заедно с копие на предишна версия, ако заявителя е нов. Процедурата посочва предложеното оформление на доклада.

Срокът на съхранение на документи и записи е установен, документиран и се спазва.

Отчитането на човешкия и организационния фактор и подобряването на културата на безопасност ще имат положително въздействие върху спазването на съответното изискване за СУБ, а доказателствата за това могат да бъдат намерени във:

Процес или процедура за управление на документи, където се показва как се актуализират документите след редовни проверки и след произшествия или инциденти. Процес или процедурата разглеждат процеса на предаване към по-висши инстанции в случаите, в които договорените актуализации не са осъществени в рамките на изисквания срок или когато няма споразумение за това как да се актуализира документът.

Използваният контролиран език (т.е. използване на кратки, ясни изречения и избягване на жаргон) съдействащ за споделеното разбиране и доброто качество на данните.

Където е възможно, в документа се посочва естеството на измененията или съответните приложения, за да се улесни техният преглед и одобрение, както и тяхното разбиране от страна на персонала.

Процес на изготвяне на процедурите обяснява как се вземат предвид човешкият и организационният фактор, например:

- *съдържание и уместност: свързаност със задачата, изпълнявана от лицето/хората, включително как операторите, работещи с клиентите, участват активно в разработването на тези процедури;*
- *поток: как е определено описанието на процесите и съответните отговорности (кой какво върши), подкрепено от диаграми;*
- *обхват: интегриране на по-разширен оперативен сценарий, за да се гарантира разбирането на входящата и изходящата информация за задачата, която ще се изпълнява;*

- *взаимодействия: съдържа изчерпателно определени и описани взаимодействия. Ясно е кога следва да се използва процедурата и кога тя вече не е приложима поради промени в задачата или работната ситуация. Ясни правила за целите и обхвата на прилагането на процедурата;*
- *валидност: актуализира се и се предоставя своевременно за изпълнение;*
- *адекватност и изчерпателност: подходящи за начина, по който следва да се работи, и изчерпателни, с всички необходими подробности;*
- *осведоменост: персоналът добре разбира съществуващите процедури/правила/изисквания, както и основанията за процедурите във връзка с безопасността и потенциалните последици върху оперативните дейности при неспазването им;*
- *ответни действия/реакция: процедурите показват ясно кое действие произтича от всяко съобщение, както и очакваната реакция;*
- *изпълнение в условията на стрес/извънредна ситуация: процедурите са лесни за изпълнение в условията на стрес в аварийна ситуация;*
- *гъвкавост: процесите позволяват гъвкавост на служителите да реагират в случай на извънредна ситуация, така че да бъдат сведени до минимум отрицателните последици;*
- *консултация със служителите: по време на разработването на процедурите се провеждат консултации със служителите — те най-добре знаят как да бъде свършена работата и могат да предоставят коментари или алтернативни решения;*
- *период на изпитване: процедурата преминава през период на изпитване с преглед на резултатите преди да влезе в сила;*
- *преразглеждане: ефективността на процедурата подлежи на периодичен преглед и при прегледа се вземат предвид резултатите от наблюдението, одитите и извлечените поуки от предходен опит. Ориентираност към непрекъснато усъвършенстване и учене в рамките на организацията;*
- *управление на промените: процедурите се преразглеждат, в случай на внедряване на ново оборудване или процеси. Управлението на промените в процедурите е важно, тъй като позволява те да бъдат приведени в съответствие с целите и договореностите на дружествата и да се гарантира, че съответните рискове се управляват.*

Персоналът, упълномощен да одобрява документите за издаване, гарантира, че съдържанието е точно и може да бъде разбрано от всички крайни потребители (или получатели), за които се отнасят документите.

#### 4.5.6 Публикации и стандарти

- [Ръководство за изискванията за документирана информация на ISO 9001:2015, ISO/TC 176/SC2/N1286](#)

#### 4.5.7 Въпроси относно надзора

Проверката на договорните отношения обезпечава ефективен надзор и контрол на рисковете от страна на организацията (т.е. при възлагане на услуги на външни изпълнители).

От съществено значение при извършването на надзор е да се установи какво е отношението между онези, които контролират системата за управление на документи, и онези, които отговарят за актуализирането на информацията и каква на практика е връзката ѝ с предишната информация. Именно на това ниво в много случаи се допуска разпадане на контрола върху документацията, тъй като често двете части на процеса се обслужват по две различни линии на осъществяване на

управление. Това може да доведе например до различна преценка за значението на работата по актуализиране на документацията, в резултат на което и до забавяне във времето на изготвянето и актуализирането на документацията със съответните рискове.

Възможност на персонала да получава достъп до актуална информация/документация.

Структурата и начинът на работа на СУБ трябва да отразяват реалността на начина, по който се извършва работата, а не да бъдат изкуствено наслагване на норми и практика.

## 4.6 Интегриране на човешкия и организационния фактор

### 4.6.1 Регулаторни изисквания

4.6.1. Организацията доказва, че системният подход към интегрирането на човешкия и организационния фактор е въведен в системата за управление на безопасността. Този подход трябва:

- (а) да включва разработването на стратегия и използването на експертен опит и признати методи от областта на човешкия и организационния фактор;
- (б) да се справя с рисковете, свързани с проектирането и използването на оборудването, задачите, работните условия и организационните мерки, като се вземат предвид човешките способности и ограничения, както и влиянието върху начина на работа на човека.

### 4.6.2 Цел

Заявителят показва, че използването на систематичен подход за човешкия фактор при управлението на риска е неразделна част от СУБ. Удовлетворяването на тези елементи е важно, за да се покаже, че заявителят е компетентен да управлява железопътни операции и разполага със системите за контрол на риска, застъпени в неговата СУБ, за да управлява рисковете, с които се сблъсква.

### 4.6.3 Обяснителни бележки

Човешкият и организационният фактор се отнася до възприемане на системна гледна точка, при която се отчитат взаимодействията между човешкия, технологичния и организационния фактор. Организацията следва да отчита човешкия и организационния фактор чрез подход, ориентиран към жизнения цикъл. Това означава идентифициране и разглеждане на човешкия и организационния фактор в дейностите по управление на безопасността, свързани със стопанските цели, управлението, операциите, човешките действия, организацията на задачите и работното място във всички етапи от жизнения цикъл на системата, например от пускането в експлоатация до извеждането от експлоатация. Стратегия за човешкия и организационния фактор следва да предвижда систематичен подход към интегрирането на тези фактори в дейностите по управление на безопасността.

Организацията следва да развие необходимата компетентност по отношение на човешкия и организационния фактор, от която се нуждае с цел подпомагане на стопанската си дейност, особено по отношение на функциите, свързани с безопасността. Това обхваща и персонала, който отговаря за интегрирането на човешкия и организационния фактор в оценката на риска. Притежаването на експертен опит в областта на човешкия и организационния фактор означава, че ангажираният персонал е преминал специализирано обучение, както това е определено в системата за управление на компетентността. Професионален експертен опит в областта на човешкия и организационния фактор означава или наличие на персонал, обучен на подходящото ниво, за да отговаря на изискването, или достъп до лице, квалифицирано по определен национален и/или международен стандарт в тази област. Големите организации може да имат отдел за човешкия фактор с професионални експерти по човешкия фактор, които да подпомагат организацията. Една малка организация може да възложи на ръководителите отговорност на всички нива, за да идентифицират необходимостта от външни професионални експерти по човешкия фактор, ако това е целесъобразно.

Това изискване е свързано с човешкия и организационния фактор. Повече информация за стратегия за човешкия и организационния фактор може да се намери в Приложение 5.

#### 4.6.4 Доказателства

- Заявителят подробно описва в стратегията как е систематично интегриран човешкият и организационният фактор, така че рисковете, свързани с взаимодействието между човешкото поведение, организационните условия и технологията, да бъдат надлежно взети под внимание в рамките на процеси на СУБ. Правейки това, заявителят следва да уточни къде могат да бъдат намерени допълнителни подробности за съответните процедури или относно плановете за действие за постепенна интеграция/развитие, като посочи дейностите, кой ще отговаря за тях и сроковете;**(4.6.1)**
- Използват се наличните стандарти за проектиране и добри практики във връзка с човешкия и организационния фактор. Приложимите стандарти са например ISO 11064 „Ергономично проектиране на центрове за управление“ и ISO 9241 „Ергономия на взаимодействието човек-машина“;
- Ориентиран към потребителите процес на проектиране, основан на човешкия и организационния принцип и метод, както и на участието на потребителите, се прилага във връзка например с нови или изменени проекти, процедури, обучение, работно натоварване и работна среда, за да се гарантира безопасността през целия жизнен цикъл и ефективността на системата. Крайните потребители участват в процеса на проектиране, например в определянето на изискванията и последващия процес на разработване и изпитване. Процесът на проектиране, насочен към потребителите, е повтарящ се процес, който включва няколко етапа. Правят се анализи с цел разбиране и определяне на контекста на използване (напр. анализ на персонала и компетентността, анализ на задачите и анализ на риска). Изискванията на потребителите се определят въз основа на тези анализи. Разработват се проектантски решения, включително проектиране на взаимодействия, работни места, обучение, процедури и организация, за да се отговори на изискванията на потребителите. Оценката на проектираните решения се извършва въз основа на формални методи, като например анализ на задачите, симулация, оценка на риска, експертни оценки, проверка и валидиране. По-конкретно това обхваща интегрирането на човешкия и организационния фактор в оценката на риска, информацията и комуникацията и документираната информация; **(3.1, 4.4 и 4.5)**
- Производителите и доставчиците са ангажирани и запознати с човешкия фактор при проектирането на возила, оборудване (взаимодействия човек-машина) и информационни системи, а необходимите изисквания, произтичащи от процеса, описан подробно в подточката по-горе, са включени в спецификациите и договорите;**(5.2)**
- Партньорите, доставчиците и изпълнителите са ангажирани с насърчаването и интегрирането на човешкия и организационния фактор;**(5.3)**
- Процесите на оценка на изпълнението включват принципи и методи, свързани с човешкия и организационния фактор, произтичащи от оценката на риска;**(6)**
- Процесите на подобрене, включително разследването на произшествия, включват анализ на човешкия и организационния фактор.**(7)**

#### 4.6.5 Примери за доказателства

Копие от стратегията за човешкия и организационния фактор, в която подробно се отчита използването на експерти и техники за човешкия и организационния фактор. Политиката в областта на безопасността съдържа позовавания на стратегията за човешкия и организационния фактор.

Организацията извършва анализ на риска, използвайки методи, основани на доказателства, за оперативните и поддържащи процеси във всички етапи от жизнения цикъл, от проектирането до

обезвреждането на отпадъците. Анализът идентифицира човешкия и организационния фактор и факторите, влияещи върху функционирането, които оказват въздействие върху безопасността на железопътния транспорт и дейностите по управление на безопасността, необходими за контролиране на установените рискове.

Стратегията за човешкия и организационния фактор доказва, че са въведени действия за управление на безопасността, както и подход за наблюдение и подобряване на ефективността на стратегията. Тази стратегия се основава на проактивен подход, но при необходимост включва също и дейности за реагиране.

Методите, свързани с човешкия фактор, например анализ на задачите и анализ на използваемостта, се използват като източник на входни данни за проектирането, структурирането и съдържанието на процедурите, а съществуващ оперативен персонал участва в пълномащабни симулации с цел оптимизиране на процедурите. Идентифицирани са дейностите по управление на безопасността, свързани с помощните функции, планирането на задачите, числеността на персонала, обучението, проектирането и използването на оборудване, процедурите и комуникационните протоколи, и тези дейности са свързани с резултатите от оценката на риска.

Стратегията обхваща начина на интегриране на човешкия и организационния фактор в рамките на процеса на управление на измененията. Интегрирането на човешкия фактор означава процесът на интегриране на човешкия фактор и ергономията в процеса на проектиране на системи. Планът за интегриране на човешкия фактор осигурява систематичен подход за определяне на връзката между всички проектни дейности и аспектите на човешкия фактор. Техническо планиране на човешкия фактор означава интегрирането на човешките особености в дефинирането, проектирането, разработването и оценката на системата, за да се оптимизира работата човека-машина в експлоатационни условия.

Тъй като експлоатационните процеси включват сложни модели на работа, стратегията за човешкия и организационния фактор включва програма за управление на риска при умора.

Съществува ясна връзка между резултатите от оценката на риска, стратегията за човешкия и организационния фактор и целите по отношение на безопасността. Последните включват постепенното интегриране на човешкия и организационния фактор, напр. картографиране на реалното положение на дружеството, установяване на пропуски, разработване на планове за интегриране или подобряване на човешкия и организационния фактор в неговата СУБ, така че процесът и съответната документация да бъдат контролирани във времето.

Има обяснение за начина, по който стратегията или елементи от нея се съобщават на персонала чрез различни процеси като комуникация относно политиката по отношение на безопасността и повишаването на осведомеността относно целите, свързани с безопасността.

#### 4.6.6 Публикации и стандарти

- *Wickens, C.D., Lee, J.D., Liu, Y и Gordon Becker, S.E (2004 г.). Въведение в инженерната психология [An Introduction to Human Factors Engineering]. New Jersey: Pearson Education. ISBN-13: 978-0131837362*
- *Серия ISO стандарти, например:*
- *ISO 6385:2004 „Ергономични принципи при проектирането на работни системи“*
- *ISO 11064 „Ергономично проектиране на центрове за управление“*
- *ISO 9241 „Ергономия на взаимодействието човек-машина“*
- *ISO 10075 „Ергономични принципи, свързани с психичното натоварване при работа“*

- *CENELEC — EN 50126—1 Железопътни приложения. Спецификация и демонстрация на надеждност, достъпност, поддръжка и безопасност (RAMS). Част 1: Общ процес RAMS, глава 5.6 (по-специално параграф 5.6.4)*
- *EEMUA 191. Алармени системи, ръководство за проектиране, управление и доставка [Alarm systems, a guide to design, management and procurement]*
- *UIC 651 Разположение на кабината на машинистите в локомотиви, железопътни вагони, моторисни влакове и командни вагони [Layout of drivers' cabs in locomotives, railcars, multiple unit trains and driving trailers]*
- *Съвет по безопасност и стандарти за железниците [Rail Safety & Standards Board] (2008). Разбиране на човешкия фактор, ръководство за железопътния отрасъл [Understanding Human Factors, a guide for the railway industry]*

#### 4.6.7 Въпроси относно надзора

Проверка, за да сте сигурни, че въпросите за човешкия фактор са взети предвид при вземането на решения за управление на рисковете чрез оценка на риска, управление на измененията и управление на активите.

Проверка дали оперативните документи отразяват ангажимента за управление на човешкия фактор чрез ергономичен дизайн (напр. лесен за ползване дизайн, ясен език, графики за онагледяване на инструкциите, лесно управление на актуализациите), за да се подпомогне управлението на рисковете.

Проверка дали при наблюдението на функционирането, железопътното предприятие/управителят на инфраструктурата фокусира своя анализ върху човешкия фактор като основна или изходна причина за произшествия, инциденти или опасни събития.

Проверка дали има документирани примери за предприети коригиращи мерки, които са предназначени за отстраняване на факторите, влияещи върху човешките действия и накърняващи безопасността.

Да направим така, че  
железопътната система  
да работи по-добре за  
обществото.

## 5 Експлоатация

### 5.1 Оперативно планиране и контрол

#### 5.1.1 Регулаторни изисквания

- 5.1.1. Когато дадена организация планира, разработва, изпълнява и преразглежда своите експлоатационни процеси, тя трябва да гарантира, че по време на дейността си:
- (а) прилага критериите за приемлив риск и мерките за контрол на риска (вж. 3.1.1. „Оценка на риска“);
  - (б) изпълнява плана(овете) за постигане на целите по отношение на безопасността (вж. 3.2. „Цели по отношение на безопасността и планиране на тези цели“);
  - (в) събира информация за измерване на правилното прилагане и ефективността на експлоатационните споразумения (вж. 6.1. „Наблюдение“);
- 5.1.2.5.1.2. Организацията трябва да гарантира, че нейните експлоатационни споразумения съответстват на изискванията във връзка с безопасността на приложимите технически изисквания за оперативна съвместимост и на съответните национални правила и други относими изисквания (вж. 1. „Описание на организацията“);
- 5.1.3. За да се контролират рисковете, където е подходящо, за безопасността на експлоатационните дейности (вж. 3.1.1 „Оценка на риска“), трябва да се вземе под внимание най-малко следното:
- (а) планирането на съществуващи или нови влакови маршрути и нови влакови услуги, което включва въвеждането на нови типове возила, необходимостта от вземане под наем на возила и/или наемане на персонал от външни страни и обмена на информация за поддръжката за експлоатационни цели със структури, отговарящи за поддръжката;
  - (б) разработването и прилагането на графици за движение на влаковете;
  - (в) подготовката на влакове или возила преди движение, включително проверки преди тръгване и композиране на влакове;
  - (г) експлоатацията на влакове или движение на возила в различни работни условия (нормални, влошени или извънредни);
  - (д) адаптирането на експлоатацията към заявките за прекратяване на експлоатацията и уведомяването за въвеждане в експлоатация, издадени от структури, отговарящи за поддръжката;
  - (е) разрешения за движение на возила;
  - (ж) използваемост на връзките в кабините за управление на влакове и контролните центрове за влакове с оборудване, използвано от персонала по поддръжката.



- 5.1.3 За да се контролират рисковете, където е подходящо, за безопасността на експлоатационните дейности (вж. 3.1.1. „Оценка на риска“) трябва да се вземе под внимание най-малко следното:
- (а) установяване на безопасни ограничения за превоз с оглед на планиране и контрол на движението въз основа на проектните характеристики на инфраструктурата;
  - (б) планиране на движението, включително графици и определянето на влаковите трасета;
  - (в) управление в реално време на движението при нормален и влошен режим чрез прилагане на ограничения за движение и чрез управление на нарушенията на движението;
  - (г) определяне на условия за придвижване на извънредни товари.
- 5.1.4. За да контролира разпределянето на отговорност, когато е подходящо за безопасността на експлоатационните дейности, организацията трябва да определи отговорностите за координирането и управлението на безопасната експлоатация на влаковете и движението на возилата и да определи как съответните задачи, оказващи влияние върху безопасното предоставяне на всички услуги, са разпределени между компетентния персонал в организацията (вж. 2.3. „Роли, отговорности, управленска отговорност и органи на организацията“) и други външни квалифицирани страни, когато е подходящо (вж. 5.3. „Външни изпълнители, партньори и доставчици“).
- 5.1.4 За да контролира разпределянето на отговорност, когато е подходящо за безопасността на експлоатационните дейности, организацията трябва да определи отговорностите за планирането и експлоатацията на железопътната мрежа и да определи как съответните задачи, оказващи влияние върху безопасното предоставяне на всички услуги, са разпределени между компетентния персонал в организацията (вж. 2.3. „Роли, отговорности, управленска отговорност и органи на организацията“) и други външни квалифицирани страни, когато е подходящо (вж. 5.3. „Външни изпълнители, партньори и доставчици“).
- 5.1.5. За да се контролира информацията и комуникацията, когато е подходящо, с оглед на безопасността на експлоатационните дейности (вж. 4.4. „Информация и комуникация“), съответният персонал (напр. влаковите бригади) следва да бъде инструктиран за особените условия на пътуването, включително значимите изменения, които могат да доведат до опасност, временните или постоянните експлоатационни ограничения (напр. поради специфични типове возила или специфични маршрути) и условия за извънредни пратки, където такива са необходими.
- 5.1.5 За да се контролира информацията и комуникацията, когато е подходящо с оглед на безопасността на експлоатационните дейности (вж. 4.4. „Информация и комуникация“), съответният персонал (напр. ръководители по движението) следва да бъде информиран за особените изисквания за съставяне на маршрута на влаковете и движението на возила, включително значимите изменения, които могат да доведат до опасност, временни или постоянни експлоатационни ограничения (напр. дължащи се на ремонт на коловоза) и за условия за извънредни пратки.
- 5.1.6. За да се управлява компетентността, където е от значение за безопасността на експлоатационните дейности (вж. 4.2. „Компетентност“), организацията трябва да гарантира в съответствие с приложимото законодателство (вж. 1. „Описание на организацията“) по отношение на своя персонал:

- (а) съответствие с неговото професионално обучение и инструкции за работа, както и че при необходимост се предприемат корективни действия;
- (б) специално професионално обучение в случай на предвиждани изменения, засягащи експлоатацията или възложените им задачи;
- (в) приемане на подходящи мерки след произшествия или инциденти.

#### 5.1.2 Цел

Заявителят следва да докаже, че разполага със съответните процедури за управление на оперативните рискове чрез СУБ, включително гарантиране, че служителите разбират своите роли, оперативните рискове, пред които са изправени и какви са мерките за контрол, както и че имат подходяща компетентност и обучение за справяне с тях в съответствие с документацията на системата за управление на безопасността.

Заявителят следва да гарантира, че возилата или инфраструктурата се експлоатират безопасно в съответствие с приложимите изисквания при различни експлоатационни условия (т.е. нормални, влошени и аварийни), включително използването на активи с цел изпитвания (напр. изпитване на поведението при движение на возила, преди да бъде издадено разрешение) или при изключителни обстоятелства (напр. необичайни пратки като транспортиране на големи неделими части, които не могат да бъдат транспортирани с други транспортни средства, например бетонни греди/подпори за мостове и др.).

#### 5.1.3 Обяснителни бележки

В точки 5.1.3, 5.1.4 и 5.1.5 от законодателния текст по-горе, във връзка с изискванията, засягащи управители на инфраструктура, клаузите в черен шрифт са заменени от клаузите в [син шрифт](#).

[Директива \(ЕС\) 2016/798](#) изисква от железопътните предприятия и управителите на инфраструктура да създадат СУБ, за да управляват рисковете за безопасността, присъщи на техните железопътни операции. Общият консенсус в управлението на безопасността е, че безопасността трябва да бъде интегрирана в рамките на нормалните стопански процеси във възможно най-голяма степен. Причината за това е, че тогава акцентът в дейността на организацията е поставен върху безопасността в такава степен, както и при всеки друг процес от дейността, което ще намали конфликтите между различните процеси.

В своето ръководство (N360) към приложение SL, ISO посочва, че целта на клауза 8 (Експлоатация) е да уточни елементите, които трябва да бъдат изпълнени в рамките на операциите на организацията, за да се гарантира, че изискванията за системата за управление са изпълнени, както и че се работи върху гарантирането на приоритетните рискове и възможности. Освен това се посочва, че могат да бъдат предписани допълнителни изисквания (специфични за дисциплината), свързани с оперативното планиране и контрол. По-специално, те не са вредни за стопанската дейност на дружеството, но осигуряват достатъчна рамка, за да се контролира как ключовите въпроси на безопасността ще бъдат управлявани в рамките на стопанските процеси на организацията.

Добавени са ясни връзки между оперативните изисквания и другите изисквания на системата за управление (подобно на подхода, възприет в приложение II към [Регламент \(ЕС\) 2019/779](#)), за да се изясни, че специфичните оперативни изисквания трябва да бъдат взети под внимание по отношение на съответните изисквания на системата за управление (напр. планирането на маршрутите за железопътните предприятия е дейност, която следва да бъде предмет на оценка на риска). Този подход не е предназначен да бъде изчерпателен, а има за цел да идентифицира конкретни въпроси, които органите смятат за важни (въз основа на техния опит) и които следователно трябва да бъдат

изследвани по време на техните дейности по оценка или надзор. Железопътните предприятия и управителите на инфраструктура не трябва да се съсредоточават само върху тези специфични изисквания, когато разработват и прилагат своите разпоредби относно системата за управление на безопасността (напр. без да се вземат под внимание другите рискове за безопасността). Във всички случаи железопътните предприятия и управителите на инфраструктура трябва да прилагат изискванията на системата за управление на безопасността (напр. оценка на риска, наблюдение, компетентност, информация и комуникация) към всичките си стопански процеси, за да покажат, че рисковете за безопасността са адекватно контролирани.

Интеграцията на СУБ в стопанските/експлоатационните процеси е от първостепенно значение и за да се постигне тази цел, организацията трябва да се съобразява с приложимите ТСОС (5.1.2), например ТСОС ЕУД, и с нотифицираните национални правила, когато изискванията за взаимодействия не са предписани напълно в ТСОС. Допустимите средства за съответствие могат също така да бъдат публикувани от държавата членка или от нейния орган, с цел улесняване на спазването на нейните национални правила. По целесъобразност следва да се вземат предвид най-малко следните експлоатационни процеси:

- *оперативна инфраструктура (контролиране на инфраструктурните маршрути и оборудване, разрешаване на движението на возилата при всички условия и осигуряване на поддръжка на инфраструктурата: система(и) за контрол, управление и сигнализация на коловоза,*
- *vlak в експлоатация (разработване на маршрути и съответните разписания, управление на подготовката на влака, осигуряване на управление на влака, придружаване, изпитване, поддръжка и ремонт на возила)*
- *маневриране (преместване на возила с цел сглобяване или разглобяване на влак).*

ТСОС ЕУД е от ключово значение поради това, че определя „Основни експлоатационни принципи“ (FOP), които следва да бъдат отразени в съответните части на СУБ и поради това спазването на ТСОС ЕУД може да се използва за доказване на спазване на съответните изисквания за СУБ.

Управителят на инфраструктурата следва да определи и осигури условия и мерки за използване на возило за изпитвания в мрежата в рамките на дадения срок, както е посочено в член 21, параграф 3 и член 21, параграф 5 от Директива (ЕС) 2016/797 (5.1.2).

Записите за проверките за съвместимост на маршрута включват характеристиките на возилото/влака в съпоставка с предвидените маршрути на експлоатация, включително възможните отклонения на маршрута (маршрутите), определени от управителите на инфраструктурата (вж. точка 4.2.2.5 от ТСОС ЕУД)

Характеристиките на маршрутите на експлоатация се определят въз основа на регистър на инфраструктурата (RINF) и/или информацията, предоставена от управителя на инфраструктурата.

Ако една от страните установи проблеми, те следва да бъдат разрешени съвместно от железопътното предприятие и управителя на инфраструктурата.

Новата влакова услуга (5.1.3, буква а)) може да включва нови видове стоки за транспортиране.

„Безопасни граници“ (5.1.3, буква а)) за управителите на инфраструктура означава както безопасни граници на физическата инфраструктура, когато това е необходимо, така и границите за безопасност на инфраструктурата и командването и контрола, когато те се изискват от проектните граници на тази инфраструктура.

Движението на возила (5.1.3, буква г)) има по-широк смисъл от движението на влаковете (т.е. планираното движение на возилата) и разрешенията, дадени преди отпътуването на влака. Това може да включва и възстановяване на повреден влак, движение на машини за поддръжка на релсовия път или непланирана подмяна на повредено возило във влак преди заминаване на влака.

В съответствие с член 1.1 от листовка UIC 502-1 се предлага следното определение на понятието „извънредни пратки“ (5.1.5): „Една пратка се счита за извънредна, ако нейните външни размери, нейното тегло или нейните характеристики във връзка с неподвижно оборудване или вагон на железопътното предприятие, участващо в превоза, създават особени затруднения и поради това може да бъде приета само при специални технически или експлоатационни условия“. ТСОС „Експлоатация и управление на движението“ определя извънредния транспорт като: „Железопътно возило и/или превозваният товар, които поради конструкцията/дизайна, размерите или теглото си не отговарят на параметрите на маршрута и изискват специално разрешение за движението, и може да изискват специални условия за част или за цялото им пътуване.“

### **Как са интегрирани човешкият и организационният фактор и културата на безопасност?**

Обменът на информация относно поддръжката на возила за експлоатационни цели (5.1.3, буква а)) със структура, която отговаря за поддръжката (СОП) и стопанисващите е определен в член 5, параграф 3 от [Регламент \(ЕС\) 2019/779](#). Той включва график за поддръжка и евентуални ограничения, предписани от СОП по време на поддръжката (краткосрочно планиране).

Когато се прави препратка към разработването и изпълнението на разписанията на влаковете (5.1.3, буква б)), това означава, че заявителят трябва да покаже как чрез оценката на риска е управлявал риска, породен от дейността в неговата организация и от взаимодействието с други субекти. Например, че е взел под внимание

- *Допълнителното натоварване на персонала, който осъществява сигнализацията, при увеличаване на броя на влаковете в определени моменти;*
- *Подходящите договорености за експлоатация със съответния(те) управител(и) на инфраструктурата за спиране на движението, възстановяване, обмен на информация и всички други услуги, които се считат за необходими;*
- *Управление на рисковете, свързани с поддръжката на релсовия път, когато влаковете се движат 24 часа на ден.*

Организацията прилага проактивен процес на оценка на риска, който позволява идентифицирането на рисковете, приложими за нейните железопътни операции, включително рисковете, свързани със споделения интерфейс, и рисковете, произтичащи от човешкия и организационния фактор (вж. също 3.1). Тя също така намалява риска от прекомерно разчитане на наследени процедури или правила.

Организацията прилага критерии за приемливост на риска, за да определи дали текущите действия са достатъчни за запазване или намаляване на рисковете до приемливо равнище или дали трябва да се определят нови действия. След това организацията интегрира в своя процес на наблюдение своите оперативни дейности и съответствието с ТСОС, доколкото те се отнасят до операции (вж. раздел 6 „Оценка на ефективността“ по-долу).

При оперативното планиране следва да се взема предвид човешкият и организационният фактор с цел непрекъснато подобряване на културата на безопасност във връзка например с работните графици, управлението на умората, стреса, работната среда (физическа и психосоциална), работните места и работните процеси и др. Това е с цел да се гарантира, че последиците от промените или мерките не оказват отрицателно въздействие върху работата на човека или организационната безопасност.

#### **5.1.4 Доказателства**

- *Информация, която показва, че когато планира, разработва, прилага и преразглежда своите експлоатационни процеси, организацията планира постигане на целите си за безопасност, прилага мерки за оценка на риска и наблюдава резултатите, включително съответни*

указателни знаци за намиране на допълнителна информация относно процедурите; **(5.1.1, букви а)–в))**

- Доказателство, че организацията е наясно и действително изпълнява всички категории задължителни изисквания за безопасност, които се отнасят до нейната експлоатация, и показва как СУБ осигурява съответствие с тях;
- Информация, чрез която заявителят гарантира, че неговите условия за експлоатация са в съответствие с приложимите изисквания (законодателство, стандарти и т.н.); **(5.1.2)**
- В рамките на разрешението за типа возило и/или разрешението за пускане на пазара на возилото управителят на инфраструктурата може да идентифицира и предостави **(5.1.2)**:
  - експлоатационните условия, които да се прилагат при използването на возило за изпитвания в мрежата, въз основа на предоставената информация от заявителя за разрешение;
  - необходимите мерки, които трябва да бъдат предприети по отношение на инфраструктурата, за да се осигури безопасна и надеждна експлоатация по време на изпитванията в мрежата и/или
  - всички необходими мерки в инфраструктурните инсталации за извършване на изпитванията в мрежата.
- За проверка преди използването на разрешени возила (член 23, параграф 1 от [Директива \(ЕС\) 2016/797](#)) и особено за проверка на съвместимостта на маршрута (член 23, параграф 1, буква а) от [Директива \(ЕС\) 2016/797](#)), железопътното предприятие може, в рамките на своята система за управление на безопасността да идентифицира и предостави **(5.1.3, буква а))** доказателства, процедури и документация, от които е видно, че возилото е съвместимо с маршрута, по който е предназначено да бъде експлоатирано, и е правилно интегрирано в състава на влака (вж. също точка 4.2.2.5 от ТСОС ЕУД).
- Доказателство за съответствие на оперативната документация с изискванията за управление на експлоатацията (и поддръжката) при организационни и физически граници, например организационни, технически и оперативни интерфейси със съседна инфраструктура, гранични гари, взаимодействия с други ЖПП или УИ и т.н.; **(5.1.2)**
- Информация за начина, по който рисковете от оперативните дейности се управляват чрез процеса на оценка на риска и обхващат елементите, посочени в горепосочените изисквания, включително по отношение на човешкия и организационния фактор; **(5.1.3 букви а)–ж))**
- Доказателство, че член 14, параграф 2 от [Директива \(ЕС\) 2016/798](#) се спазва от органа, който отговаря за поддръжката; **(5.1.3, буква е))**
- Информация за това как отговорностите, включително отговорността за управлението на риска от умора, се управляват с цел безопасност на оперативните дейности; **(5.1.4)**
- Информация за това как организацията управлява информацията и комуникациите за безопасност на оперативните дейности; **(5.1.5)**
- Информация относно системата за управление на компетентността, свързаните с нея процедури и начина, по който те се отнасят към специфични работни или функционални инструкции за поддържане на безопасността на оперативните дейности; **(5.1.6)**
- Доказателство, че оперативната документация (процедури, работни инструкции и т.н.) се актуализира, когато и където е необходимо (вж. също 4.5.3)

#### 5.1.5 Примери за доказателства

Списък на задължителните изисквания (включително ТСОС) и начина, по който те спазват **(вж. също 2)**.

Обяснение за това как се управляват оперативните рискове чрез процеса на оценка на риска и как се гарантира, че целите за оперативна безопасност са изпълнени. Предоставени са връзки за намиране на съответните процедури.

Изявление за това как СУК допринася за контрола на оперативните рискове и как се управляват информационният и комуникационният поток, за да се гарантира правилният контрол на рисковете.

Подробности за системата за поддръжка на подвижния състав.

Данни за проверки преди отпътуване (ТСОС ЕУД), които са в сила, за да се осигури проверка на съответствието на:

- *спирачна ефективност (подготовка на спирачния лист),*
- *влаков състав;*
- *предни и задни сигнали;*
- *състояние на возилото при товар и теглене.*

Копие от процеса за идентифициране на несъответствията и начина, по който се гарантира предприемането на необходимите действия, например тези, които водят до отстраняване на возилото от експлоатация, замяна на счупени/дефектни компоненти/оборудване/возила или прилагане на оперативни ограничения.

Документ, посочващ типовете возила, които ще се използват за всеки конкретен маршрут, и типа дейности, които трябва да бъдат проведени, и по-специално:

- *оперативни ограничения, дължащи се на конкретни видове возила;*
- *ограничения, свързани с експлоатацията на конкретни видове возила по определени маршрути;*
- *допълнителни изисквания за поддръжка за определени маршрути (вж. също 5.2).*

Във връзка със спазването на основните оперативни принципи FOP на ТСОС ЕУД се представят доказателства, които показват, че железопътното предприятие може да гарантира, че (само за илюстративни цели):

- *влакът трябва да се движи само върху част от линията, ако съставът на влака е съвместим с инфраструктурата (FOP 3).*

*Това се отнася до потвърждаване на съвместимостта на влака с инфраструктурата на маршрута, по който ще се движи, преди движението му да бъде разрешено. Съвместимостта между влак и инфраструктура се влияе главно от размерите на возилото и товара върху него; разстоянията между влака и инфраструктурата или влаковете на съседни коловози (междурелсие); минималния изискван спирачен капацитет на влака; теглото и дължината на влака, както и капацитета и възможностите на инфраструктурата.*

Има доказателства, че:

- *ще се извършват проверки преди отпътуване, за да се гарантира, че преди тръгването или последващото движение на влака, пътниците, персоналят и стоките се превозват безопасно (FOP 4)*

*Това се отнася до влака и неговата готовност за движение. Примери за това са: спирачния капацитет на влака, скоростта, с която влакът има разрешение да пътува, композирането и съединяването на влака, идентификацията, товаренето и обезопасяването на товара, осигуряването на адекватна информация за персонала за подготовка на влака и експлоатационния персонал. Целта е да се предотвратят сблъсъци и дерайлиране, дължащи се на редица рискове.*

Отчитането на човешкия и организационния фактор и подобряването на културата на безопасност ще имат положително въздействие върху спазването на съответното изискване за СУБ, а доказателствата за това могат да бъдат намерени във:

Документ, описващ всички допълнителни изисквания за управление на влошени ситуации (напр. инциденти с возило) за мрежата(ите), засегната(и) от зоната на действие.

Лицата, отговарящи за планирането и изпълнението на оперативните дейности, са обучени да вземат предвид човешкия и организационния фактор, за да се интегрират човешките способности в изпълнението и ограниченията, включително установените рискове и мерките за безопасност.

Идентифицираната информация за безопасността и спазването на принципите на човешкия и организационния фактор (вж. раздел **4.4 „Информация и комуникация“** по-долу).

Процес за управление на умората, приложим към членовете на персонала с ненормирано работно време. Процесът се основава на доказани методи и професионален опит. При процеса се взема предвид, че за цялостен подход към управлението на риска от умора трябва да се обмислят редица фактори. Програмата за управление на умората включва планиране и контрол на работната среда и на работните задачи с цел да се сведат до минимум, доколкото е разумно приложимо, последиците от умората върху бдителността и продуктивността на работната сила по начин, подходящ спрямо нивото на излагане на риск и естеството на операцията.

#### 5.1.6 Публикации и стандарти

- *Концептуален документ ISO N360 JTSG в подкрепа на приложение SL*
- [Листовка UIC 502-1](#)
- [Приложение II към Директива 2008/68/ЕО \(RID\)](#)
- [Ръководство за ТСОС ЕУД](#)

#### 5.1.7 Въпроси относно надзора

Надзорът върху оперативната дейност следва да се осъществява чрез съсредоточаване върху отделни области и подробното им изследване, за да се види как те се отразяват върху системата за управление на безопасността на организацията, обект на надзор, и дали тя разполага с подходящия персонал на подходящото място, извършвайки подходящите дейности. Това ще позволи на НОБ да разбере дали дейностите са обхванати в рамките на СУБ като последователно цяло или са управлявани отделно със слаби връзки към целите по отношение на безопасността и цялостната стратегия.

По-специално в рамките на дейностите по надзор следва да бъде проверено:

- *как въз основа на документите за СУБ на високо равнище се формулират последователни инструкции на местно равнище, които се използват за управление на риска на експлоатационно равнище;*
- *управлението на извънредни ситуации или нерутинни ситуации;*
- *как се управляват границите на експлоатацията/ограниченията на експлоатацията, включително договореностите за взаимодействие с други страни;*
- *разпоредбите за управление на умората;*
- *разпоредбите за опасните вещества;*
- *договореностите за превоз на опасни товари, включително обучение, роли и отговорности на персонала на организацията съгласно глави 1.3, 1.4 и 1.8 от RID, като при необходимост се установява контакт с други органи, компетентни по въпросите на превоза на опасни товари.*
- *съответствие с основните експлоатационни принципи, изложени в ТСОС ЕУД.*

## 5.2 Управление на активите

### 5.2.1 Регулаторни изисквания

- 5.2.1. Организацията трябва да управлява рисковете за безопасността, свързани с физическите активи през целия им жизнен цикъл (вж. 3.1.1. „Оценка на риска“) от проектирането до обезвреждането на отпадъците, и да изпълнява изискванията относно човешкия фактор.
- 5.2.2. Организацията трябва да:
- (а) гарантира, че активите се използват за целите, за които са предназначени, като се поддържа безопасното им експлоатационно състояние в съответствие с член 14, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/798 и, когато е подходящо, тяхното очаквано равнище на функционални характеристики;
  - (б) управлява активите в нормални и влошени условия;
  - (в) открива колкото е разумно изпълнимо по-рано случаи на несъответствие с експлоатационните изисквания преди или по време на експлоатацията на актива, включително прилагането на ограничения за използването, както е подходящо, за да се осигури безопасно оперативно състояние на актива (вж. 6.1; „Наблюдение“).
- 5.2.3. Организацията трябва да гарантира, че нейните разпоредби за управление на активи, когато е приложимо, са в съответствие с всички основни изисквания, определени в съответните технически изисквания за оперативна съвместимост и други относими изисквания (вж. 1. „Описание на организацията“);
- 5.2.4. За да се контролират рисковете, когато е подходящо, във връзка с доставката на поддръжка (вж. 3.1.1. „Оценка на риска“) трябва да се вземе под внимание най-малко следното:
- (а) определянето на необходимостта от поддръжка за запазване на актива в безопасно експлоатационно състояние въз основа на планираната и реалната употреба на актива и неговите проектни характеристики;
  - (б) управление на прекратяването на експлоатацията на актива с цел поддръжка, когато са открити дефекти, или когато състоянието на актива се е влошило извън границите на безопасното експлоатационно състояние, както е посочено в буква а);
  - (в) управление на повторното въвеждане в експлоатация на актива с евентуални ограничения в употребата му, след като е била извършена поддръжка с цел да гарантира неговото безопасно експлоатационно състояние;
  - (г) управление на оборудването за наблюдение и измерване, за да се гарантира, че то е подходящо за предвидената употреба.
- 5.2.5. За да контролира информацията и комуникацията, когато е подходящо за безопасното управление на активите (вж. 4.4. „Информация и комуникация“), организацията трябва да вземе предвид:
- (а) обмена на съответната информация в рамките на организацията или с външни структури, отговорни за поддръжката (вж. 5.3. „Външни изпълнители, партньори и доставчици“), по-специално по отношение на неизправности, произшествия, инциденти, както и възможни ограничения за използването на актива;
  - (б) проследимостта на всяка информация по отношение на буква а) (вж. 4.4. „Информация и комуникация“ и 4.5.3. „Контрол на документираната информация“);



(в) създаването и поддържането на записи, включително за управлението на измененията, засягащи управлението на активите (вж. 5.4. „Управление на измененията“).

### 5.2.2 Цел

Заявителят следва да демонстрира как управлява жизнения цикъл на своите активи от проектирането до обезвреждането на отпадъците чрез процедурите и условията, посочени в СУБ. Заявителят следва да покаже, че е прилагал подход, основан върху поставянето на човека в центъра на всеки етап от жизнения цикъл. Заявителят следва да уточни къде управлението на неговите активи се свързва с различни елементи на неговата система за управление на безопасността, например управление на компетентността, оперативно планиране и наблюдение. Целта на заявителя е да докаже, че разполага със солидна система за управление на активите, която отразява рисковете, които се пораждат от вида и обхвата на неговите дейности.

### 5.2.3 Обяснителни бележки

„Актив“ (5.2) означава всяко оборудване (неподвижно или подвижно), структура, софтуер или друг компонент, който изисква постоянна поддръжка, предназначен за извършване на железопътна експлоатация. Активите се разделят на активи, управлявани от железопътното предприятие (главно возила, но също така и друго оборудване, напр. колооси, защитни съоръжения за безопасността и компютърни програми, предвидени за безопасна поддръжка на активите) и активи, управлявани от управител на инфраструктура (всички компоненти на инфраструктурата, например релси и коловози, оборудване за контрол, управление и сигнализация, преминаване от един коловоз към друг, електрозахранване, железопътни прелези, строителни съоръжения като мостове, виадукти, тунели, перони, асансьори, ескалатори и т.н. Пълният списък се съдържа в приложение I към [Директива \(ЕС\) 2012/34](#)).

Жизненият цикъл на даден актив включва следните фази:

- а) проектиране;
- б) изпълнение (строителство/производство, монтаж, изпитване и въвеждане в експлоатация);
- в) експлоатация и поддръжка;
- г) ремонт, модификация и модернизация, включващи управлението на измененията;
- д) обновяване, извеждане от експлоатация и обезвреждане.

Важно е дадена организация да демонстрира как открива и поддържа (система и) изисквания за безопасност на своите активи и как те ще бъдат проверявани, валидирани и проследявани.

Ако поддръжката е възложена на трета страна, организацията носи отговорността да уточнява и да следи дали експлоатацията на актива съответства на установените от организацията стандарти.

След като бъдат въведени процеси за управление на рисковете, свързани с критични за безопасността активи, организацията следва да наблюдава функционирането на активите спрямо тези рискове и собствените си очаквания.

Когато има вероятност активите да бъдат подновени, изведени от експлоатация или обезвредени, организацията установява и документира процеси за управление на всички рискове, свързани с такива дейности.

Тези процеси са от значение само за организации, които извършват такива дейности или има вероятност да ги извършват.

За подновяване на актив, чийто живот е в края си, организацията гарантира, че активът, който ще го замени, отговаря на установените критерии за безопасност. Всички анализи на безопасността се преразглеждат като част от този процес.

Изискванията, свързани с поддръжката **(5.2.4)**, произтичат от Регламента за СОП, като подвижният състав представлява актив, който следва да се управлява от железопътното предприятие и евентуално управителят на инфраструктурата. Тези изисквания в приложение II към [Регламент \(ЕС\) 2019/779](#) са по-специфични и препоръчителни, докато горепосочените изисквания се отнасят основно до взаимодействията между СУБ на железопътното предприятие или управителя на инфраструктурата, и системата за поддръжка на СОП, с цел да се гарантира, че активите са безопасни за експлоатация и поддръжка. Повече подробности могат да бъдат намерени в Регламента за СОП и придружаващото го ръководство. Оценката на риска следва също така да се отнася до потенциалното въздействие върху безопасността на всяка замяна в хода на поддръжката (което е част от жизнения цикъл на актива) в съответствие с изискванията на [Директива \(ЕС\) 2016/797](#) и съответните ТСОС.

Не всички активи се регулират от ТСОС **(5.2.3)** и дори ако се прилага ТСОС (напр. ТСОС за инфраструктурата), е необходимо да се регулира само това, което е необходимо за оперативната съвместимост, което означава, че могат да бъдат необходими и други изисквания за безопасност. Спазването на съществените изисквания на съответните ТСОС (не само съществените изисквания за безопасност) следва да се запази в случай на замяна, обновяване или модернизация.

Терминът „безопасно експлоатационно състояние“ **(5.2.4, буква а))** означава, че активът трябва да бъде експлоатиран в рамките на неговите безопасни граници на употреба. Безопасните граници на употреба може да се видоизменят за срока на експлоатация на системата, но трябва да бъдат дефинирани, като се имат предвид параметрите на оперативната съвместимост. Дефектите могат да бъдат идентифицирани **(5.2.4, буква б))** и въз основа на анализ на основната причина могат да бъдат съответно адаптирани безопасните граници на употреба. За возилата безопасното експлоатационно състояние означава безопасно състояние на движение в съответствие с член 14, параграф 2 от [Директива \(ЕС\) 2016/798](#).

Конфигурацията на активите **(5.2.5, буква в))** включва уникалната идентификация на активите, местоположението им, всяка извършена поддръжка и т.н. (а не само управлението на конфигурацията на измененията). Управлението на конфигурацията на (технически) промени се прилага при замяна.

В съответствие с член 14, параграф 1 от [Директива \(ЕС\) 2016/798](#) се определя СОП, за да се гарантира, че возилата, за чиято поддръжка отговаря структурата, са в безопасно експлоатационно състояние. Не е необходимо да се описват подробно дейностите, извършвани от СОП, сертифицирана в съответствие с [Регламент \(ЕС\) 2019/779](#). От друга страна, необходимо е да се посочат кои елементи и какви аспекти са обхванати от сертификата на СОП и как се управлява взаимодействието със СОП, по-специално каква информация се обменя между заявителя и СОП и как се прави това. Ако няма пряка договореност между СОП и железопътното предприятие, а чрез трета страна по договор между собственика (или ползвателя) на возилото и железопътното предприятие, обменът на информация може да се извършва чрез посредник, но трябва да бъде ефективен и своевременно и в двете посоки.

В случая на партньорство между железопътни предприятия, всяко железопътно предприятие остава изцяло отговорно за безопасната експлоатация и следователно контролира рисковете, свързани с неговата дейност. Използването от страна на едно железопътно предприятие на сертификата за безопасност на железопътното предприятие партньор като средство за контролиране на рисковете, свързани с предоставянето на поддръжка, не е достатъчно, ако не се подкрепя от договорни споразумения между железопътните предприятия партньори. Тези договорни споразумения трябва да бъдат разработени съвместно и наблюдавани от всеки партньор и са също част от всяка СУБ, следователно подлежат на надзор от страна на съответните НОБ. Съответните НОБ следва да се координират, за да се справят с всички въпроси, свързани с трансграничните отношения, които може да възникнат от страна на възложителите.

### **Как са интегрирани човешкият и организационният фактор и културата на безопасност?**

Човешкият фактор е интегриран в жизнения цикъл на всички системи и подсистеми въз основа на резултатите от оценката на риска, която вече включва човешкия и организационния фактор и определените мерки по отношение на безопасността.

Това включва ориентиран към потребителя подход във фазата на проектиране на системата, който може да се състои от разпределение на функциите (човек/машина), интервюта и анализи на задачите (за всяка подзадача). Спецификациите за активите се основават на потребностите на ползвателите, включително функционалността, осигурявана за ползвателите и ограниченията.

Мерките в областта на безопасността се определят, като се вземат предвид работната среда, организацията и персоналът, екипите и комуникациите, проектирането на процедурите (включително експлоатацията и поддръжката на активите) и подходящите ресурси във връзка с актива, като се гарантира, че човешкият и организационният фактор се взема предвид и се адресира по подходящ начин. Това може да включва спецификации, отнасящи се например до разположението на работното място, ергономичното проектиране на оборудването (инструменти, машини, материали), използваемостта на оборудването, очакваната обратна информация относно него, качеството на оборудването, графика за проверка/поддръжка и допустимите грешки.

#### **5.2.4 Доказателства**

- *Информация за системата за управление на активи в рамките на СУБ на организацията, включително съответните връзки с други области като оценка на риска, оперативно планиране, управление на измененията и т.н. (5.2.1), (5.2.2), (5.2.5, букви а)—б)):*

##### **Етап на проектиране**

- *Доказателство за процесите и консултация за определяне на изискванията към активите;*
- *Доказателство за стратегии за управление на риска във връзка с придобиването и пускането в експлоатация на нови или модифицирани активи;*
- *Документиране на всички необходими процеси за проектиране и доставка на активи;*
- *Процеси за управление на рисковете във фазата на проектиране;*
- *Доказателство за инструментите, използвани за осигуряване на безопасността;*
- *Подробности за стандартите или друга информация за безопасност, която се използва при проектирането и поддръжката на активите и всички изпитвания, използвани за потвърждаване на съответствието;*
- *Наличие на ръководство или сходно пособие, което включва процесите за експлоатация и поддръжка на активи и за управление на рисковете във фазата на експлоатация и поддръжка;*

##### **Етап на внедряване**

- *Доказателства за процесите на управление на риска за безопасността, изпитването и валидирането, обхващащи конструирането/производството и пускането в експлоатация на активите и тяхната оперативна готовност;*

##### **Етап на експлоатация и поддръжка**

- *Доказателство за непрекъснато спазване на стандартите и процесите, и за управлението на идентифицираните рискове;*
- *Планове и процедури за поддръжка на активите;*

- Доказателство за дейността на организацията във връзка с идентифицирането и елиминирането на рисковете;
- Доказателство за процесите, използвани за отчитане и управление на проблеми, свързани с нивото на безопасност, и коригиращите действия;
- Доказателство за използването на тенденциите при експлоатацията спрямо прогнозирания стратегически живот на активите с цел проследяване на функционирането и планиране на подновяване;
- Процеси за идентифициране на дефекти и повреди, и предприемане на коригиращи действия;
- Управление на извънредни обстоятелства или нерутинни ситуации, които могат да засегнат безопасността на активите;
- Доказателство за отчитане на управлението на активите при събития, подлежащи на уведомяване, и управлението на споделените рискове при взаимодействия;**(вж. също 3.1)**

#### **Подновяване, извеждане от експлоатация и обезвреждане**

- Доказателство за процесите за управление на рисковете, свързани с подновяването, извеждането от експлоатация или обезвреждането на активи, които са съобразени с мащаба и характера на организацията;
- Доказателство за системен подход за справяне с човешкия и организационен фактор във всички етапи от жизнения цикъл на управлението на активите; **(5.2.1)**
- Доказателство за съответствие на оперативната документация с изискванията за управление (експлоатация) и поддръжка при организационни и физически граници, например организационни, технически и оперативни интерфейси със съседни инфраструктури, гранични гари, взаимодействия с други железопътни предприятия или управители на инфраструктура;**(5.2.3)**
- Информация, чрез която заявителят доказва, че условията му на поддръжка спазват съответните изисквания (законодателство, стандарти и т.н.);**(5.2.3)**
- В случай на возила — копие от сертификата на СОП (той може да бъде притежаван от железопътното предприятие или от субект, на който железопътното предприятие разчита за осигуряване на поддръжката на возилото, или дори да бъде възложен на външен изпълнител по отношение на функциите по поддръжка) или (до 16 юни 2022 г.) доказателство, че член 14, параграфи 2—3 от [Директива \(ЕС\) 2016/798](#) и приложение III към същата директива се спазват от органа, отговарящ за поддръжката;**(5.2.4, букви а)–г)**

В случай на партньорство между железопътни предприятия, в които возилото се поддържа от партньора:

Доказателство, че договорните споразумения между партньорите са в сила, включително:

- Обменът на информация, както е описан в член 5 от [Регламент \(ЕС\) 2019/779](#);
- Техническата помощ, когато е целесъобразно, по-специално за заварените системи за контрол, управление и сигнализация;
- Контролът върху възможностите на работилниците за поддръжка, с които е сключен договор, да осигуряват поддръжката;
- Наблюдението на возилата и обменът на съответната информация, получена в резултат на това наблюдение;**(вж. също 6.1)**
- В случай на активи, за които се изисква сертификат за съответствие съгласно законодателството на ЕС или националните правила, копие от такъв сертификат, заедно с обяснение за степента, в която се разчита на него като част от СУБ;**(5.2.4 (а)–(г))**
- Информация относно начина, по който частта от СУБ за управление на документите функционира във връзка с управлението на активите, включително доказателства, че

*документацията за поддръжката (процедури, работни инструкции и т.н.) се актуализира, когато и където е необходимо; (5.2.5, букви а)—в))*

- *Доказателства за управлението на конфигурацията на активите през техния жизнен цикъл, включително всички процеси за управление на измененията, които са в действие, с цел справяне с базовите реконфигурации; (5.2.5, буква в))*

#### 5.2.5 Примери за доказателства

##### **Етап на проектиране**

Организацията документира всички свързани с безопасността процеси и информация, които се отнасят до проектирането и доставката на активите чрез използване на процеси за управление на конфигурацията (или система за управление на конфигурацията). В тези документи се описват техническите и организационни дейности, които създават и поддържат контрола върху активите през целия им жизнен цикъл.

Организацията установява и документира процес за управление на рисковете, свързани с проектирането на решения за активите чрез:

- *Определяне на изисквания за нови и/или модифицирани активи (вж. също 1), като организацията се консултира за тях със съответните заинтересовани страни (вж. също 2.4);*
- *Управление на рисковете, свързани с въвеждането на такива изменения (вж. също 3.1); и*
- *Управление на рисковете, свързани с възлагането на поръчки за активи и управлението на договорите, когато това е уместно (вж. също 3.1 и 5.3).*

Този процес включва анализи на опасностите, застрашаващи безопасността, за да се идентифицират зоните, в които има най-голям риск от неизправности, като тези анализи се сверяват с регистъра на опасностите на организацията. Това се постига чрез идентифициране на критични за безопасността системи и определяне на ключовите цели за експлоатация чрез използване на подходящи техники за идентифициране на риска, например:

- *анализ за надеждност, достъпност, поддръжка и безопасност (RAMS) на проекта на активите (като ключовите критерии за нивото на безопасност на експлоатацията се съобщават на проектантите, за да се гарантира, че активите са подходящи за целта); и*
- *анализ на режими на отказ, ефекти и критичност (FMECA) и/или поддръжка с цел осигуряване на надеждност (RCM) за управление на рисковете по време на етапа на проектиране и за подпомагане на изготвянето на план за поддръжка.*

Тези изисквания се управляват в съответствие със специфичните стандарти и процеси, използвани при проектирането, поддръжката и експлоатацията на железопътната инфраструктура и подвижния състав, определени от организацията. Организацията демонстрира, че:

- *системите от критично значение за безопасността са проектирани като функционални спецификации;*
- *има план за проверка при валидиране и въвеждане в експлоатация, за да се потвърди, че активът е годен за предназначението си и е безопасен за експлоатация и поддръжка; и*
- *има изготвена документация за експлоатация и поддръжка, която представя процесите за осъвременяване, преглед и поддръжка на активите (вж. също 4.5).*

Организацията доказва, че в своя подход за проектиране и доставки използва подходящи процеси за проектиране на системи и процеси за осигуряване на безопасността (напр. EN50126/8/9 за сложни системи). Това се постига чрез създаването на „План за управление на проектирането на системи“

(SEMP), който ще определи процедурата за идентифициране и записване на заинтересованите страни, системните изисквания и потребностите по отношение на безопасността.

### **Етап на внедряване**

С цел гарантиране на успешното и безопасно внедряване на активите, организацията установява процеси за управление на рисковете, свързани с тяхното изграждане, изпитване и пускане в експлоатация, в съответствие с процесите на СУБ.

Организацията въвежда също така процес за управление на:

- *Изпитване, проверка и валидиране на системните изисквания и изискванията за безопасност на активите, което се постига чрез „План за управление на изпитване и въвеждане в експлоатация“ или сходен план; и*
- *Експлоатационната готовност на активите, което се постига с контролен списък за експлоатационна готовност.*

### **Етап на експлоатация и поддръжка**

Организацията е разработила документация за експлоатацията и поддръжката на активите, която описва процесите за управление на безопасността, които използва за осъвременяване, преглед и поддръжка на активите. Документацията описва обхвата на операциите и, където е приложимо, стратегиите за управление на риска, които организацията прилага, за да се обхванат всички дейности.

Тази документация:

- *Гарантира, че активите се управляват и поддържат в съответствие с техните проекти;*
- *Идентифицира и включва всички условия, свързани с безопасността, които определят как може да бъде ограничена употребата на активите и условията за тяхната употреба; и*
- *Посочва текущите проверки, които трябва да се извършват.*

Процесът на конфигуриране на проектирането и доставката на предлаганите активи (описан в етапа на проектиране) се разширява, за да покрие целия жизнен цикъл чрез:

- *Създаване и поддържане на записи за всички активи чрез създаване на регистър на активите. Този регистър съдържа информация като уникалната идентификация на активите, местоположението им, всяка извършена поддръжка и т.н.;*
- *Управление на документи и информация за активите в съответствие със СУБ на организацията (вж. също 4.4 и 4.5); и*
- *Определяне на критичността на активите въз основа на резултатите от оценка на риска за безопасността. Критичните за безопасността активи са идентифицирани в регистъра на активите.*

Организацията показва как информацията за активите се разработва, поддържа и интегрира в регистъра на опасностите.

Организацията наблюдава постоянното спазване на определените стандарти и процеси, за да гарантира, че нейните железопътни операции продължават да бъдат безопасни и ефективни. За тази цел организацията установява процеси, които да гарантират, че:

- *Активите се експлоатират и поддържат в съответствие с определените ръководства;*
- *Състоянието на активите се следи;*
- *Оборудването, необходимо за изпитване или проверка на активите, е подходящо контролирано, калибрирано и поддържано;*
- *Всички рискове, свързани с експлоатацията и поддържането на активите, се управляват в съответствие с процесите на управление на риска и всички закони относно здравето и безопасността на работното място; и*

- *Налице са резервни части за поддръжка, особено за критичните за безопасността активи. Това може да бъде постигнато чрез определяне на потребностите от резервни части за активите, основаващи се на критичността на активите, идентифицирани чрез използването на „поддръжка с цел осигуряване на надеждност“ (RCM).*

Организацията доказва, че разполага с планирана поддръжка на активите с цел:

- *изпълнение на изискванията за компетентност, капацитет и ресурси;*
- *осигуряване на нуждите от управление на информацията и водене на отчетност;*
- *предоставяне на подробни планове, които са установени чрез процес, базиран на риска, и които определят различните нива на поддръжка и установени стандартни организационни структури, процедури и отговорности за поддръжане на активите; и*
- *осигуряване на калибриране на инструментите и оборудването, които ще се използват за поддръжка.*

Това може да включва конкретно:

- *„План за техническа поддръжка“ (ПТП); и*
- *Работни инструкции, разработени на база ПТП и проверени спрямо него.*

Планирането подлежи на документиране и контрол с помощта на компютърна система за управление на поддръжката **(вж. също 4.5)**.

Организацията има действащи процеси, чрез които гарантира, че:

- *Когато дадено возило или оборудване се използва за изпълнение на задача:*
  - *съответствието със задачата/мисията, която трябва да се изпълни (напр. техническата съвместимост на всеки вид подвижен състав с маршрутите) се проверява по време на дежурството и преди отпътуването;*
  - *поддръжката поне на критични за безопасността компоненти се извършва съгласно плана (превантивна поддръжка с честотата и вида на работите по поддръжка);*
  - *работите по поддръжка се определят, когато се установят дефекти или се превишат безопасните им граници на употреба (коригираща поддръжка), освен ако не са приложени експлоатационни ограничения;*
  - *необходимите действия се предприемат възможно най-скоро след идентифициране на необходимостта от изменение, например изваждане от експлоатация или определяне на експлоатационни ограничения;*
- *налице са работни инструкции за всички дейности, които са от значение за безопасността;*
- *всички задачи са съгласувани за съответствие;*
- *документирането на извършената поддръжка се контролира **(вж. също 4.5)**; и*
- *обучение, основано на компетентност, е достъпно за всички системи, които са от значение за безопасността **(вж. също 4.1)**.*

налице е процес/процедура, гарантиращ, че експлоатационните ограничения, временни или постоянни (напр. поради специфичен тип возило или конкретни маршрути), са:

- *взети под внимание, когато возилото или оборудването има възложена задача/мисия;*
- *съобщени своевременно на персонала, който експлоатира возилото или оборудването (напр. машинист, ръководител влак).*

Организацията демонстрира, че:

- *разбира функционирането на своите критични за безопасността активи, като установява какво трябва да бъде наблюдавано, измервано и докладвано;*

- *установява и записва метода и честотата на наблюдението, измерването, анализа и оценката на функционирането на критичните за безопасността активи;*
- *наблюдава тенденциите по отношение на експлоатацията спрямо прогнозирания стратегически живот на активите (вж. също 6.1);*
- *докладва за проблеми, свързани с експлоатацията, въз основа на нивото на риска за безопасността и изостря вниманието върху проблемите с нивото на безопасността, така че те да бъдат съответно решени;*
- *резултатите от наблюдението се използват за адаптиране на плана за поддръжка, когато е целесъобразно;*
- *установява канали за съобщаване на резултатите (вж. също 4.4);*
- *подобрява съответствието на критичните за безопасността активи със стандартите чрез:*
  - *преглед на контрола върху експлоатацията и поддръжката, и оценка на риска на активите, които не отговарят на предварително определените стандарти;*
  - *идентифициране на основната(ите) причина(и) за проблемите с нивото на безопасността; и*
  - *идентифициране на действията, които може да са необходими за възстановяване на активите в безопасно експлоатационно състояние;*
- *подобрява непрекъснато СУБ, като идентифицира потенциалните рискове и предприема коригиращи действия; (вж. също 7.2); и*
- *документира, когато са осъществени възможности за намаляване или елиминиране на риска и как е постигнато това.*

Организацията има процедури за идентифициране на всякакви недостатъци или повреди, които могат да възникнат с нейните активи, и процедури за осигуряване на подходящи коригиращи действия. Тези процедури са в съответствие с разпоредбите и програмите за поддръжка или плановете и:

- *гарантират подходящо записване на повредите и произтичащите коригиращи действия;*
- *разрешават проблемите с повреди, критични за безопасността;*
- *гарантират подходящо отчитане на събитията, подлежащи на докладване; и*
- *координират непредвидени ремонти на активи, свързани с безопасността.*

Организацията:

- *Документира процеса на управление на повредите;*
- *Използва подходящи техники за анализ на критични за безопасността характеристики, например „Анализ на основните причини“ (RCA);*
- *Осъществява записване на повреди, които може да включват кодове за грешки, режим на повреда, въздействие, критичност и коригиращи действия;*
- *Разработва процедури за управление на общи ремонтни дейности; и*
- *Въвежда процес на обратна връзка за инженерните или технически екипи, с цел прегледи и подобряване на системите и свеждане до минимум на риска от бъдещи повреди.*

Това се постига чрез използване на система за докладване и анализ на неизправности и коригиращи действия (FRACAS), която:

- *Записва неизправности, които са били открити и записани по време на изпитване и пускане в експлоатация, както и такива, възникнали по време на експлоатация или поддръжка; и*
- *Управява последващите коригиращи действия, предприети за тяхното разрешаване.*

Организацията документира всички неизправности и коригиращи действия, и изисква технически компетентно лице за проверка на всички непланирани ремонти.



Налице е процес/процедура за контрол при влошени или извънредни обстоятелства при управлението на активи.

Организацията е въвела процеси за управление на всички рискове от взаимодействия, които може да възникнат по време на експлоатацията и поддръжката на нейните активи (**вж. също 3.1.1**). Те обхващат взаимодействията между активите и между участниците, които ги използват.

#### ***Етап на подновяване, извеждане от експлоатация и обезвреждане***

Организацията познава състоянието на своите активи и, когато установи влошаване, реагира съответно, като ги заменя или ремонтира.

Организацията е въвела план за проверка при валидиране и въвеждане в експлоатация, за да се потвърди, че новите активи са годни за предназначението си и са безопасни за експлоатация и поддръжка; и Ако организацията удължи живота на съществуващ актив, тя търси подходяща информация за безопасността, като исторически данни, за да гарантира, че този актив остава безопасен за използване.

Провежда се наблюдение на тенденциите спрямо очакваните резултати (вж. етапа на експлоатация и поддръжка).

При обезвреждане на железопътна инфраструктура или подвижен състав, организацията управлява по подходящ начин рисковете от изваждане на актива от експлоатация.

#### ***Управление на измененията в критичните за безопасността активи***

В ситуации, в които една организация се стреми да промени базовата конфигурация на критичните за безопасността активи, тя прилага процес за управление на измененията, за да осигури ефективно управление на рисковете за безопасността, създаване на базова конфигурация на всички критични за безопасността активи, заедно със свързания с тях софтуер (независимо дали е вграден в съществуващи системи или представлява самостоятелни програми). Ако даден оператор промени базовата конфигурация на критични за безопасността активи, то той, когато е възможно:

- *Управлява рисковете, произтичащи от промените в тези активи;*
- *Проследява серийните номера и номерата на моделите;*
- *Утвърждава функционалните изисквания спрямо спецификациите и мерките за контрол на риска;*
- *Контролира пускането на конфигурационни елементи; и*
- *Гарантира, че състоянието на всички активи под управлението на конфигурацията е актуализирано.*

Осъществяват се промени от организацията по отношение на установените базови нива, условията на работа или графика за поддръжка на критичните за безопасността активи не намаляват по никакъв начин безопасността на железопътните операции.

#### ***Прилагане на общи методи за безопасност***

Въведен е процес/процедура за наблюдение, чрез които организациите, отговарящи за поддръжката (напр. СОП), проверяват прилагането на ОМБ относно определянето и оценката на риска и ОМБ относно наблюдението, според случая (т.е. съгласно разпоредбите на закона и/или на договорни споразумения).

Отчитането на човешкия и организационния фактор и подобряването на културата на безопасност ще имат положително въздействие върху спазването на съответното изискване за СУБ, а доказателствата за това могат да бъдат намерени във:

Регистър на рисковете на организацията, съдържащ рискове за безопасността, свързани с всички етапи, които са част от управлението на жизнения цикъл на активите, и идентифициращ основните

причини, свързани с човешкия и организационния фактор, за всеки сценарий за риск, свързан с управлението на жизнения цикъл на активите.

Програма на организацията определя рамка за това как човешкият и организационният риск ще бъде разглеждан, съгласуван и придвижван по-нататък за разрешаване по време на процеса на проектиране или управление на измененията. Програма определя взаимоотношенията с други страни, свързани с проектирането или изменението на дейността.

Например:

- *крайните потребители са част от анализа на потребностите, това може да включва анализ на задачите и интервюта, някои представители на персонала участват от етапа на проектиране до фазата на изпитване;*
- *съществуват процедури и специални средства за осигуряване на ясна комуникация между оперативните екипи и екипите за поддръжка, както и със СОП;*
- *крайните потребители също участват в процесите на управление на измененията, включително в автоматизацията; служителите могат да предоставят обратна информация на екипа по проекта и тя се анализира и се предприемат действия за подобряване; протоколи от заседания и доклади относно управлението на изменения ясно показват тяхната ангажираност и вземането предвид на техните опасения;*
- *всички засегнати потребители са идентифицирани като част от определянето на риска и им се предоставя обучение като елемент от системата за управление на компетентността, за да се гарантира поддържането на компетентността на персонала;*
- *производителите и доставчиците участват в процеса на проектиране и на управление на измененията, за да се гарантира подходящо отчитане на човешкия фактор.*

Предоставена е информацията относно използването на инструмента за предупреждения за безопасността (SAIT). (вж. 5.4.3)

#### 5.2.6 Публикации и стандарти

- [Насоки за СОП](#)
- [Обяснителна бележка на ERA относно безопасната интеграция](#)
- CENELEC — EN50126 Железопътна техника. Определяне и доказване на надеждност, достъпност, поддръжка и безопасност (RAMS). Част 1: Основни изисквания и общи процеси
- [Служба за регулиране на безопасността на националния железопътен транспорт — Ръководство за управление на активи \(2019 г.\)](#)
- ISO 55000: 2014 Управление на активи — Преглед, принципи и терминология
- ISO 55001: 2014 Управление на активи. Системи за управление. Изисквания

#### 5.2.7 Въпроси относно надзора

От гледна точка на дейността по надзор е важно вниманието да бъде насочено към управлението на активите по време на жизнения им цикъл от проектирането до обезвреждането на отпадъците, а не върху индивидуални пропуски в управлението на активите, освен ако те имат пряко отражение върху безопасността.

Надзорът следва да отчете как се управляват и поддържат съществуващите активи, които предшестват по време на настоящите стандарти.

Надзорът следва да отчете дали и как организацията използва SAIT.

## 5.3 Външни изпълнители, партньори и доставчици

### 5.3.1 Регулаторни изисквания

- 5.3.1. Организацията трябва да определя и управлява рисковете за безопасността, произлизащи от дейности, дадени на външен изпълнител, включително операции или сътрудничество с външни изпълнители, партньори и доставчици.
- 5.3.2. За да управлява рисковете за безопасността, посочени в точка 5.3.1, организацията трябва да определи критерии за избор на външни изпълнители, партньори и доставчици, както и на изисквания по отношение на договорите, на които те трябва да отговарят, в това число:
- (а) законовите и други изисквания, свързани с безопасността (вж. 1. „Описание на организацията“);
  - (б) равнището на компетентност, изисквано за изпълнение на задачите, определени в договора (вж. 4.2. „Компетентност“);
  - (в) отговорност за задачите, които трябва да се изпълнят;
  - (г) очакваното ниво на безопасност, което трябва да се поддържа по време на договора;
  - (д) задълженията, свързани с обмена на информация във връзка с безопасността (вж. 4.4 „Информация и комуникация“);
  - (е) проследимост на документите във връзка с безопасността (вж. 4.5. „Документирана информация“).
- 5.3.3. В съответствие с процеса, установен в член 3 от Регламент (ЕС) № 1078/2012, организацията трябва да наблюдава:
- (а) нивото на безопасността на всички действия и операции на външни изпълнители, партньори и доставчици, за да гарантира, че те отговарят на изискванията, посочени в договора им;
  - (б) информираността на външните изпълнители, партньорите и доставчиците относно рисковете за безопасността, на които те излагат операциите на организацията.

### 5.3.2 Цел

Заявителят трябва да докаже, че има способността да идентифицира, оценява и контролира рисковете, които възникват от дейността на външните изпълнители и другите доставчици, с които има работни взаимоотношения. Това не е просто въпрос за оценка на риска и не изисква списък на всички рискове или категории на съответния риск, но изисква от заявителя да покаже как са проектирани и организирани неговите системи и процедури като цяло, за да се улесни идентифицирането, оценката и контрола на тези рискове. Това включва необходимостта в договора да бъде предвидено как ще се обмена информацията, свързана с безопасността. Използването на добре написани договори е общоприет начин за управление на рисковете. Същевременно основната отговорност за управлението на външните изпълнители и проверката на тяхното изпълнение спрямо определените спецификации се носи от организацията. Използването на външни изпълнители или подизпълнители не означава, че ЖПП/УИ делегира всяка от своите отговорности, за да гарантира, че договорените услуги се изпълняват съгласно стандартите, посочени преди операцията.

Заявителят следва да докаже, че има действащи процеси за определяне на компетентността на външните изпълнители и другите доставчици и за оценка на тяхното безопасно функциониране като част от процеса си за възлагане на поръчки.

Всяка организация отговаря за осъществяването на процеса на наблюдение, определен в ОМБ относно наблюдение и гарантира чрез договорни споразумения, че мерките за контрол на риска, прилагани от нейните външни изпълнители, също се наблюдават в съответствие с ОМБ. Ако организациите идентифицират всеки риск за безопасността относно дефекти или неизправности на техническото оборудване, от тях се изисква в рамките на ОМБ за наблюдение да докладват тези рискове на другите участващи страни, така че те да могат да предприемат всички необходими коригиращи действия, за да гарантират безопасността на системата.

### 5.3.3 *Обяснителни бележки*

Допълнителна информация за договорните споразумения и партньорствата може да бъде намерена в Приложение 3.

#### **Как са интегрирани човешкият и организационният фактор и културата на безопасност?**

Процесите, определени от дружеството за контрол на рисковете, включват дейностите на изпълнителите, партньорите и доставчиците. Рисковете и мерките в областта на безопасността, определени от дружеството, се съобщават на изпълнителите, доставчиците и партньорите и се включват в спецификациите за всеки вид дейност, възложена на външен изпълнител. Това може да включва и наблюдение на изпълнението на възложената на външни изпълнители дейност (вж. раздел **6.1 „Наблюдение“** по-долу).

Стратегията за човешкия и организационния фактор може да обхваща съответни въпроси, засягащи изпълнителите, партньорите и доставчиците.

Функциите, отговорностите и компетентностите, необходими за изпълнението на възложените на външни изпълнители задачи, са ясно определени в договорите. Тези компетентности са същите като описаните в системата за управление на компетентността за вътрешния персонал.

Договорите съдържат разпоредби относно начина, по който се управляват информацията и комуникацията във връзка с безопасността, за да се гарантира същото ниво на безопасност, предвидено за вътрешната информация и комуникация. Това включва и обмен на знания.

### 5.3.4 *Доказателства*

- *Доказателство за това, как СУБ на организацията взаимодейства със системите за управление на изпълнителите и доставчиците с цел контролиране на рисковете; (5.3.1)*
- *Доказателство, че договорните споразумения се разработват въз основа на резултатите от оценката на риска; (5.3.1) (вж. също 3.1)*
- *Съществуват процеси, в които се посочва как трябва да се решава и съобщава човешкият и организационният фактор на подизпълнителите, както и как трябва да се управлява този фактор; (5.3.1)*
- *Доказателство за начина, по който организацията управлява документацията относно външните изпълнители и доставчиците; (5.3.2, букви а)–г))*
- *Доказателство за начина, по който организацията избира външните изпълнители и доставчиците, за да гарантира, че те са компетентни и че рисковете за безопасността се управляват правилно; (5.3.2, букви а)–д))*
- *Налице е процес, чрез който се гарантира, че спешна информация във връзка с безопасността се споделя с външните изпълнители и доставчиците или се докладва от тях; (5.3.2, буква г))*

- *Доказателство за това как процедурата за контрол на документите гарантира управлението на документи, свързани с безопасността, които са от значение за изпълнителите и доставчиците (5.3.2, буква е).*
- *Процес или процедура за наблюдение, които организацията има, за да се увери, че външните изпълнители, партньорите и доставчиците, с които тя работи, са способни да управляват рисковете, пред които са изправят; (5.3.3, букви а)—б))*
- *Доказателство, че външните изпълнители, партньорите или доставчиците са наблюдавани редовно в съответствие с ОМБ относно наблюдението (Регламент (ЕС) 1078/2012), за да се гарантира, че продуктът или услугата отговарят на конкретни изисквания и цели по отношение на безопасността. (5.3.3, буква а)) (вж. също 6.1)*

### 5.3.5 Примери за доказателства

Предоставени са доказателства за целите по отношение на безопасността, които външните изпълнители, партньорите и доставчиците следва да постигнат, и показателите, които ще се използват за тяхното измерване.

Процедурата за управление на документи, отнасяща се до стандартите на организацията, които ще се прилагат от външните изпълнители, партньорите и доставчиците (вж. също 4.5.1.1, буква д) „Управление на документи“).

Списък/преглед на външните изпълнители, партньори и доставчици, за вътрешна или външна употреба, като се посочват продуктите и/или услугите, предоставяни от тях (вж. също 4.5.1.1, букви г) и д)), а също и въздействието върху безопасността, заедно с мерките за контрол на идентифицираните рискове (напр. обмен на информация, изясняване на отговорностите, обучение) (вж. също 3.1.1.1, буква а)).

Отчитането на човешкия и организационния фактор и подобряването на културата на безопасност ще имат положително въздействие върху спазването на съответното изискване за СУБ, а доказателствата за това могат да бъдат намерени във:

Подходящият процес на планиране на одит/инспекция на външните изпълнители, партньори и доставчици с примери за такива дейности, например одиторски/инспекционни доклади или констатации и съответни планове за действие.

В стратегия за човешкия и организационния фактор е подробно посочено как са уредени тези въпроси в отношенията с подизпълнителите, партньорите и доставчиците.

Налице е процедура за избор и контрол на външните изпълнители, партньорите и доставчиците. Процедурата показва ясно, че стандартите, които трябва да се прилагат от външните изпълнители, са същите като тези за пряко наетите служители, а също и какви са длъжностите и отговорностите. Процедурата документира необходимия обмен на информация между системите за СУБ на заявителя и неговите изпълнители, партньори и доставчици.

Процедурата за управление на компетентността, която е свързана с тази на изпълнителите, партньорите и доставчиците.

Процесът/процедурата за управление на външните изпълнители, партньорите и доставчиците включва начина, по който рисковете от взаимодействия, произтичащи от дейностите на външните изпълнители, партньорите или доставчиците, се управляват и споделят с тях, и, когато е уместно, как те са отразени в договорните споразумения и как обменът на информация е интегриран в СУБ.

Процесът или процедурата, чрез които се идентифицират и споделят съответните изисквания, приложими за външните изпълнители, партньорите или доставчиците, и където е уместно, как те са

включени в договорните споразумения, които са надлежно документирани в системата за управление на документи, с цел гарантиране на проследимостта на информацията.

Процедурата на системата за контрол на документацията, за управление на сертификатите, разрешенията, признанията или всякакви други доказателства, показващи спазването на изискванията, приложими към външните изпълнители, партньорите или доставчиците и която контролира тяхната валидност във времето (напр. чрез дейности по наблюдение).

### *5.3.6 Въпроси относно надзора*

При надзора на дадена организация, за да се добие пълна представа за степента на контрол и наблюдение, може да се наложи извършване на надзорни дейности на изпълнител или доставчик, работещ за тази организация. Възможно е също да се наложи да получите достъп до документацията, с която работи изпълнителят или доставчикът и да проучите как това се отнася към процедурите, посочени в СУБ на организацията.

Мерки, които гарантират, че безопасното функциониране и компетентността на изпълнителите и доставчиците са неразделна част от процеса на възлагане на поръчки.

## 5.4 Управление на измененията

### 5.4.1 Регулаторни изисквания

5.4.1. Организацията трябва да прилага и управлява измененията в системата за управление на безопасността с цел да поддържа или подобрява нивото на безопасността. Тази дейност трябва да включва решения на различни равнища на управление на промяната и последващ преглед на рисковете за безопасността (вж. 3.1.1. „Оценка на риска“).

### 5.4.2 Цел

Важно е заявителят да може да идентифицира и да реагира на нови рискове, които могат да възникнат при неговата дейност, като по целесъобразност прилага ОМБ за определяне и оценка на риска ([Регламент \(ЕС\) № 402/2013](#)). СУБ следва да показва, че разполага с процедури за оценка на тези рискове и прилагане на нови мерки за контрол на риска, когато това е необходимо. Това трябва да обхваща всички видове и нива на изменение — значителни и незначителни, постоянни и временни, незабавни и дългосрочни. Следва да се прилага за изменения от техническо, оперативно или организационно естество.

### 5.4.3 Обяснителни бележки

Не всички изменения подлежат на оценка на риска (**5.4.1**). Когато измененията се управляват активно чрез други процеси в СУБ, например ежедневните операции, те не трябва да се разглеждат като изменение, изискващо управление чрез формалния процес за изменения.

Функциите, отговорностите, управленската отговорност и правомощията, които трябва да бъдат определени (**вж. също точка 2.3**), включват управлението на измененията (**5.4.1**), напр. назначаване на длъжности в съвет по управление на измененията.

### **Как са интегрирани човешкият и организационният фактор и културата на безопасност?**

Процесът на управление на измененията позволява оценката на рисковете по пропорционален и категоричен начин, включително при проблеми с човешкия и организационния фактор, когато е целесъобразно, и приемането на разумни мерки за контрол.

Със служителите се провеждат консултации по време на процеса на управление на промените (**вж. също 2.4**).

Рисковете за безопасността, произтичащи от съкращения или аутсорсинг на дейности, включително операции или сътрудничество с изпълнители, партньори и доставчици, се управляват и приоритизират като равностойни на вътрешните рискове.

### 5.4.4 Доказателства

- *Описание на процеса на управление на промените;***(5.4.1)**
- *Описание на процедурите и методите, използвани за оценка на нови или променени рискове и прилагане на нови;***(5.4.1)**
- *Мерките за контрол, включително указания за това къде могат да бъдат намерени подробни процеси;***(5.4.1)**
- *Информация за начина, по който организацията идентифицира значителните изменения и решения относно това кога да прилага процесите в ОМБ за определяне и оценка на риска*

*или кога да извършва оценка на риска по процедурите на СУБ, включително оценка на риска за човешкия и оперативния фактор; (5.4.1)*

- *Информацията относно договореностите в рамките на управлението на измененията, които организацията има за управление на разрешенията за возилата и измененията в единния сертификат за безопасност или разрешение за безопасност; (5.4.1)*
- *Информацията за процеса на уведомяване на съответния национален орган за безопасност за измененията преди започване на нова железопътна операция. (5.4.1)*

#### 5.4.5 Примери за доказателства

Копие от процедурата за управление на измененията като част от заявлението. Този документ обхваща необходимостта от оценка на риска за всички изменения в съответствие с различните правни изисквания. Посочен е пример за регистър на изданията и допусканията, който редовно се преглежда когато има развитие на измененията. На последно място, процедурата обхваща и процеса, чрез който съответните НОБ са уведомени за измененията.

Процесът на управление на измененията се изразява в използване на процеса за оценка на риска, а резултатите се вземат предвид във връзка с разработването, внедряването и преразглеждането на експлоатационни процеси.

Отчитането на човешкия и организационния фактор и подобряването на културата на безопасност ще имат положително въздействие върху спазването на съответното изискване за СУБ, а доказателствата за това могат да бъдат намерени във:

Измененията по отношение на ролите, отговорностите, инструментите и оборудването, работната среда, процесите и процедурите, които се подпомагат посредством анализ на човешкия и организационния фактор с цел идентифициране на възможни рискове за безопасността, свързани с изменението. Методите, които включват например анализ на задачите, анализ на използваемостта, симулация, оценка на риска, HAZOP и проучване за безопасността. Примери за изменения, които са налице и се предшества от оценка на риска с прилагане на подхода, който отчита човешкия и организационния фактор. По-конкретно този подход е подходящ във връзка с изменения на работни процедури, внесени в резултат на изменено оборудване, промени на работните графици или преразпределение на отговорности.

В примери за проекти, показващи как човешкият и организационният фактор е бил взет предвид като част от процеса на управление на измененията, от самото начало до анализа на потребностите на дружеството: технически промени като ново(и) оборудване(ия) или модернизиране, организационни или оперативни промени с очаквано въздействие върху съществуващото положение и т.н., като по този начин се избягва лошо планиране, което би влошило резултатите на дружеството. Налични протоколи от заседания, в които се анализира въздействието на измененията върху културата на организацията и как това се съобщава на ръководството.

Функциите и отговорностите за управление на измененията и свързаните с тях рискове за безопасността са определени в достатъчна степен, а системата за управление на компетентността показва, че отговорните лица са обучени да интегрират човешкия и организационния фактор.

Регистър на опасностите по проекта, създаден по време на всеки проект, в който се посочват основните причини, свързани с човешкия и организационния фактор, за всеки сценарий на риск, свързан с безопасността. Той включва и потенциалното въздействие върху изпълнителите, партньорите и доставчиците, които участват, когато е необходимо.

Оценките на риска по проектите се извършват в ранните етапи на проекта и в тях участват крайните потребители. Оценката на риска се разглежда като продължителен процес, който разглежда текущи



проблеми по време на процеса на промяна (напр. променящи се първоначални допускания и актуализиране на новоустановени рискове).

При административни процеси/договорености между различни организации се предоставят планове и подробности за проекта и т.н. на различните страни. Синдикатите и други заинтересовани страни участват на ранен етап в процеса на вземане на големи решения или изменения.

Използваните инструменти са същите като посочените в главата за оценката на риска, т.е. анализ на задачите, анализ на използваемостта, симулация, оценка на риска, HAZOP, проучване за безопасността.

#### 5.4.6 Въпроси относно надзора

За да се установи дали управлението на измененията в СУБ е достатъчно стабилно, ще е необходимо да се проследят редица изменения от различен тип чрез определения за това процес, за да се установи дали те: а) са управлявани по подходящ начин и дали рисковете, произтичащи от измененията, са надлежно разгледани и б) дали извлечените поуки са включени в корекциите на процедурите на СУБ.

Оценка на съответствието на управлението на разпоредбите за измененията с ОМБ относно определянето и оценката на риска.

Организацията има процеси за изпълнение и непрекъснато наблюдение на съответните ТСОС, националните правила и другите стандарти, по целесъобразност показвайки как те се прилагат през целия жизнен цикъл на всяко оборудване или операция.

## 5.5 Управление на извънредни ситуации

### 5.5.1 Регулаторни изисквания

- 5.5.1. Организацията трябва да определи извънредните ситуации и отговарящите им навременни мерки, които трябва да се предприемат за справяне с тях (вж. 3.1.1. „Оценка на риска“) и да възстанови нормалните условия на експлоатация в съответствие с Регламент (ЕС) 2015/995.
- 5.5.2. Организацията трябва да гарантира, че за всеки определен тип извънредна ситуация:
- (а) може да се осъществи бързо връзка с аварийната служба;
  - (б) аварийните служби разполагат с цялата значима информация както предварително — за да могат да подготвят действията си в случай на извънредна ситуация—, така и в момента на извънредна ситуация;
  - (в) първа помощ се осигурява от вътрешни екипи.
- 5.5.3. Организацията трябва да определи и документира ролите и отговорностите на всички страни в съответствие с Регламент (ЕС) 2015/995.
- 5.5.4. Организацията трябва да разполага с планове за действие, оповестяване и информиране в случай на извънредна ситуация, включително разпоредби за:
- (а) процедури за спешно оповестяване на всички служители, които имат отговорности в управлението на извънредни ситуации;
  - (б) съобщаване на информация на всички страни (напр. управители на инфраструктура, външни изпълнители, власти, служби за спешна помощ), включително инструкции за извънредни ситуации за пасажерите;
  - (в) вземане на евентуално необходими решения в съответствие с типа извънредна ситуация.
- 5.5.5. Организацията описва как са разпределени ресурсите и средствата за управление на извънредни ситуации (вж. 4.1. „Ресурси“) и как са определени изискванията за професионално обучение (вж. 4.2. „Компетентност“).
- 5.5.6. Мерките за извънредни ситуации трябва редовно да се проверяват съвместно с другите заинтересовани страни и да се актуализират, когато е наложително.
- 5.5.7. Организацията трябва да гарантира, че управителите на инфраструктура могат лесно и бързо да се свържат с компетентни отговорни служители с подходящи езикови умения, които да им предоставят съответното равнище на информация.
- 5.5.7. Организацията координира плановете за извънредни ситуации с всички железопътни предприятия, които извършват операции по инфраструктурата на организацията, със службите за спешно реагиране, така че да улеснят тяхната бърза намеса, както и с всяка друга страна, която би могла да бъде въввлечена в извънредна ситуация.
- 5.5.8. Организацията трябва да е предвидила процедура за свързване със структурата, натоварена с поддръжката, или с ползвателя на железопътните возила в случай на извънредна ситуация.
- 5.5.8. Организацията трябва да има разпоредби за бързо спиране на железопътното движение, ако е необходимо, и за информиране на всички заинтересовани страни за предприетите действия.

5.5.9. По отношение на трансграничната инфраструктура сътрудничеството между съответните управители на инфраструктура улеснява необходимата координация и готовност на компетентните служби за реагиране при извънредни ситуации от двете страни на границата.

#### 5.5.2 Цел

Функционалните системи за аварийно планиране са от съществено значение за всяко предприятие, отговарящо за контрола на транспорта и следва да обхващат информацията, която трябва да се предоставя на службите за аварийна помощ, за да могат да изготвят своите генерални планове за реагиране при инциденти. Важни са и тези аспекти на СУБ, които са пряко свързани с мерките за аварийно реагиране, например обучение за извънредни ситуации и пробно изпитване на аварийни планове.

#### 5.5.3 Обяснителни бележки

Извънредните ситуации (5.5.1) се свързват с резултатите от оценката на риска на организацията, въпреки че ТСОС ЕУД (вж. точка 4.2.3.7) предоставя неограничаващ списък с извънредни ситуации.

„Първа помощ се осигурява от вътрешни екипи“ (точка 5.5.4, буква в) означава, че дружеството е в състояние да управлява предоставянето на първа помощ при извънредните ситуации, посочени в точка 5.5.1.

Точки 5.5.7 и 5.5.8 от законодателния текст по-горе се заменят с текстовете в син шрифт в случаите, когато оценката се отнася до управителя на инфраструктурата. Текстът на точка 5.5.9 по-горе, даден в син шрифт, се отнася само до управителя на инфраструктурата.

#### **Как са интегрирани човешкият и организационният фактор и културата на безопасност?**

Управлението на извънредни ситуации е свързано с управлението на ресурсите, с ролите и отговорностите, както и със системата за управление на компетентността, за да се гарантира, че персоналът е осведомен и обучен (включително поддържане на компетентността). Това включва развитието на компетентности (включително нетехнически умения като устойчивост на стрес, издръжливост и др.) за участниците, имащи отношение към плановете и процедурите за действие в извънредни ситуации.

#### 5.5.4 Доказателства

От заявителя се очаква да предостави общ преглед на:

- Видовете извънредни ситуации, включително влошени операции и процедурите за тяхното управление; (5.5.1)
- Предоставената от заявителя информация, която предоставя възможност на службите за аварийна помощ да планират реакцията си при голяма авария в железопътната система, и където е целесъобразно, да има препратки към задълженията съгласно приложимото законодателство на ЕС и съответните трансгранични договорености; (5.5.2, букви а) и б))
- Очаква се в рамките на своята оценка на риска дружествата да определят каква първа помощ могат да предоставят сами и каква ще е необходимо да се предостави от службите за спешна помощ (5.5.2, буква в).

- *Плановете, длъжностите и отговорностите (включително за тези лица с определени умения, назначени да подпомагат управителя на инфраструктурата или обратно), обучението и разпоредбите за поддържане на компетентност, както и договореностите за ефективна комуникация с аварийните служби, съответния персонал и комуникацията с онези лица, засегнати от инциденти, например пътници или засегнати трети страни (това трябва да включва документ, който определя ролите и отговорностите на всички страни, как са разпределени ресурсите и средствата, и какви изисквания за обучение са идентифицирани); процедурите за връщане към нормални операции след извънредна ситуация;***(5.5.1), (5.5.3), (5.5.4 (а)-(в)), (5.5.5), (5.5.7) (5.5.8 и 5.5.9 от регулаторните изисквания само за управител на инфраструктура)**
- *Тези специфични аспекти на СУБ, които са пряко свързани с мерките за спешно реагиране, например обучение за извънредни ситуации и изпитване на аварийни планове за откриване на слабости;* **(5.5.6)**
- *Процедурата за свързване с компетентния орган, отговарящ за поддръжката, или със стопанисващия в случай на аварийна ситуация, засягаща някое от неговите возила;* **(само 5.5.8 от регулаторните изисквания за железопътното предприятие).**

#### 5.5.5 Примери за доказателства

Копие от процедурата(ите) за управление при извънредни ситуации и плановете (напр. процедури за възстановяване), свързани с нея. Процедурата обхваща цялата експлоатация на мрежата и специфичните договорености, необходими за тунели и други високорискови места и за трансграничното сътрудничество, персонала и длъжностите и отговорностите, и включва връзки към аварийните договорености на управителя на инфраструктурата и как се осъществява връзката с други страни, например СОП, когато е целесъобразно. Когато в областта на дейност на дадено железопътно предприятие функционират няколко управителя на инфраструктурата, железопътното предприятие следва да взема предвид разликите между мерките за извънредни ситуации (и споразуменията за ползване) с тези управители на инфраструктурата.

Аварийната процедура включва процеса, при който жертвите на инциденти и техните семейства получават указания относно процедурите за подаване на жалби.

Процедурата (когато е уместно) включва информация за това, което се случва при извънредна ситуация, при която има опасни товари, а организацията (железопътното предприятие) има процес, който гарантира, че:

- *може незабавно да се осъществи връзка с товарача, собственика на вагон цистерната, когато е частна собственост, собственика или стопанисващия и оператора в случай на контейнер цистерна, получателя и т.н.;*
- *управителят на инфраструктурата получава възможно най-бързо необходимата информация (напр. регистрационен номер на вагоните, местоположение на вагоните във влака, UN номер, RID класификационен код и идентификационен номер на опасността на опасните товари съгласно разпоредбите на RID).*
- *Организацията (управителят на инфраструктура) разполага с процес, който гарантира, че органите (напр. спасителните служби, полицията, други служби за спешна помощ и властите) разполагат с подходяща информация за опасните стоки (виж примерите по-горе).*

Отчитането на човешкия и организационния фактор и подобряването на културата на безопасност ще имат положително въздействие върху спазването на съответното изискване за СУБ, а доказателствата за това могат да бъдат намерени във:

Процедурата, с която се определят сценариите за установени потенциални извънредни ситуации, като се оценяват рисковете, свързани с различните ситуации (с идентифицираните взаимодействия), включително рисковете, произтичащи от човешкия и организационния фактор. Мерките в областта на безопасността, определени за намаляване на тези рискове, които са включени в съответните планове, процеси и процедури (включително работни процедури).

Процедурите, описващи връзката между планирането на аварийни ситуации и управлението на риска.

Направени препратки в процедурата към изискванията на системата за управление на компетентността за персонала, който трябва да реагира при извънредни ситуации, както и уверения, че наетите лица са в състояние да изпълняват същите стандарти.

Наличието на процедура, която описва управлението на периодични учения за извънредни ситуации (теоретични и практически) с всички заинтересовани страни (както вътрешни, така и външни), и как се събира обратна информация от ученията за извънредни ситуации чрез дейности по наблюдение (вж. раздел **6.1 „Наблюдение“** по-долу), за да се предприемат действия/мерки за подобряване на плановете и процедурите за действие при извънредни ситуации и на компетентността на всички заинтересовани страни (вж. 7.2. **„Непрекъснато подобрене“** по-долу).

Налична процедура, която съдържа информация за това как се използват ученията за извънредни ситуации за управлението на компетентността и за подобряване на процеса.

Налична процедура, описваща управлението на непрекъснатостта на дейността, което трябва да се въведе, за да се избегнат отклонения от стандартите/процедурите при изложеност на неочаквано въздействие върху операциите.

Налична процедура, описваща как се прилагат плановете за действие при извънредни ситуации, за да се гарантира ефективна и бърза намеса с цел спасяване на човешки животи след произшествие.

Разпоредби, които гарантират, че персоналът на организацията и службите за спешна помощ имат лесен достъп до документацията, свързана с плановете за действие в аварийни ситуации и за непрекъснатост на дейността, за да се избегне допълнително влошаване на ситуацията.

Съществуваща процедура, описваща начина, по който препоръките, изразени от други страни (органи, служби за спешна помощ), и добрите практики се вземат предвид при прегледа на плановете и процедурите за действие в извънредни ситуации.

#### 5.5.6 Въпроси относно надзора

С цел изготвяне на правилна оценка на процедурите в СУБ за управление на извънредни ситуации, може да е необходимо да се направи кръстосана проверка на процедурите на СУБ с тези на съответните участници в различните взаимодействия (по-специално връзката между ключовите участници, например железопътното предприятие, управителя на инфраструктурата и аварийната служба), за да се гарантира, че съществуващите процеси за управление на подобни инциденти представляват едно съгласувано цяло.

Проверка дали има планове за всички предвидими аварийни ситуации.

Разпоредби за изпитване на аварийни планове и координирани договорености с аварийни служби, които не се ограничават само до теоретични упражнения.

Налице ли са споразумения за взаимодействията с други заинтересовани страни, които включват изпитвания, контрол, комуникация, координация и компетентност.

Да направим така, че  
железопътната система  
да работи по-добре за  
обществото.

## 6 Оценка на функционирането

### 6.1 Наблюдение

#### 6.1.1 Регулаторни изисквания

- 6.1.1. Организацията трябва да извършва наблюдение в съответствие с Регламент (ЕС) № 1078/2012 с цел да:
- (а) проверява правилното прилагане и ефективността на всички процеси и процедури в рамките на системата за управление на безопасността, включително експлоатационните, организационните и техническите мерки за безопасност;
  - (б) проверява правилното прилагане на системата за управление на безопасността като цяло и дали тя постига очакваните резултати;
  - (в) изследва дали системата за управление на безопасността отговаря на изискванията на настоящия регламент;
  - (г) определя, прилага и оценява ефективността на коригиращите мерки (вж. 7.2. „Непрекъснато подобрение“) както е подходящо, ако бъде открит случай на несъответствие с точки а), б) и в).
- 6.1.2. Организацията трябва редовно да извършва наблюдение на всички равнища на изпълнението на свързаните с безопасността задачи и да се намесва ако тези задачи не са били правилно изпълнявани.

#### 6.1.2 Цел

Организацията следва да представи доказателства, че разполага с процес за наблюдение на прилагането и ефективността на системата за управление на безопасността и че този процес е подходящ за размера, обхвата и вида на нейните дейности. Организацията следва да докаже, че процедурата може да идентифицира, оценява и коригира дефекти във функционирането на СУБ.

#### 6.1.3 Обяснителни бележки

Ефективността на мерките за контрол означава, че организацията има процес за проверка дали след извършването на оценка на риска и прилагането на подходящи контролни мерки, те се преразглеждат след определен период от време, за да се гарантира, че очакваното намаляване на риска за безопасността от тяхното прилагане е постигнато (6.1.1, буква г)).

#### **Как са интегрирани човешкият и организационният фактор и културата на безопасност?**

Рутинно се провеждат самокритични и обективни оценки на програмите, практиките и ефективността на културата на безопасност на организацията. Информацията относно безопасността, например от програмата за коригиращи действия, човешките действия, анализа на инциденти и произшествия,

проучванията и съответния вътрешен и външен оперативен опит, се събира и оценява систематично, за да се идентифицират тенденциите и да се избегне организационната и индивидуална пасивност или самодоволство.

Една успешна оценка е в състояние да даде принос за подобряването на нивото на безопасност, предоставяйки ясна представа за това как културата на безопасност на организацията оказва влияние върху безопасността. Целта на оценката е да се идентифицират силните и слабите страни на културата на безопасност чрез сравняване на културата с това, към което тя трябва да се стреми. Това дава възможност за приоритизиране на областите за подобряване и прилагане на изменения, например за процес, обучение и поведение. Оценката на културата на безопасност е средство за проактивна работа за повишаване на нивото на безопасност и разширяване на границите на безопасността. Препоръчва се да се прилагат независими оценки на културата на безопасност на всеки три до пет години, а организационни самооценки по веднъж годишно или през година.

#### 6.1.4 Доказателства

- *Информация относно начина, по който заявителят е въвел ОМБ относно наблюдението ([Регламент \(ЕС\) 1078/2012](#));(6.1.1, буква а))*
- *Информация относно начина, по който процесът на наблюдение установява успеха или неуспеха на очакваните резултати за нивото на безопасността; (6.1.1, буква б))*
- *Доказателство, че СУБ е променена вследствие на коригирането на дефекти в процесите на СУБ, идентифицирани по време на наблюдението; (6.1.1, буква в))*
- *Доказателство, че е извършен преглед на ефективността на въведените корективни мерки вследствие на доказателствата за несъответствия с процедурите за СУБ;(6.1.1, буква г))*
- *Организацията трябва да има процес за определяне на стандарти за изпълнението и показатели за наблюдение, свързани с експлоатационните процеси, както и за осъществяваните изменения. Трябва да има програма за непрекъснато оценяване на функционирането на процесите, свързани с човешкия и организационния фактор, както и резултата от тези процеси, напр. придържането на служителите към прилаганите процедури, както и използването на ново оборудване.(6.1.2)*
- *Нивото на безопасност се оценява систематично в светлината на стратегията за подобряване на културата на безопасност. Това означава, че организацията трябва да се стреми да установи как усилията за подобряване на културата на безопасност се съгласуват със и са част от целта за подобряване на безопасността.(6.1.2)*

#### 6.1.5 Примери за доказателства

Декларация, че се прилага ОМБ относно наблюдението ([Регламент \(ЕС\) 1078/2012](#)) и че има процедура, която обхваща тази дейност. Процедурата уточнява как се измерва и коригира нивото на безопасност спрямо целите чрез процесите на управление на измененията и оценка на риска и как ще бъдат коригирани дефекти в СУБ.

Отчитането на човешкия и организационния фактор и подобряването на културата на безопасност ще имат положително въздействие върху спазването на съответното изискване за СУБ, а доказателствата за това могат да бъдат намерени във:

Процеси и процедури в организацията за систематично оценяване на това дали мерките за включване на човешкия и организационния фактор са адекватни и дали постигнатите резултати са в съответствие със стандартите за изпълнението.

Процеси и процедури в организацията за систематична оценка на работата на персонала по задачи, критични за безопасността. Тези процеси се основават на проактивен подход, който определя стандартите за изпълнението на работата и систематична оценка. Използват се доказателствени методи, например управление на ресурсите на персонала.

Процесът на наблюдение, включително разпоредбите относно разпределените ресурси, включително персонал и компетентности на персонала, участващ в дейностите по наблюдение.

Извършеното наблюдение включва проверка на изпълнението и ефективността на процесите и процедурите, които включват мерки за безопасност, съобразени с човешкия и организационния фактор и произтичащи от процеса на оценка на риска. Следователно наблюдението включва специфични аспекти на човешкия и организационния фактор, включително в оперативните дейности. Това включва също така оценка и поддържане на компетентностите (технически и нетехнически умения, нагласи, поведение и т.н.) на персонала (вътрешен или външен), изпълняващ задачи, свързани с безопасността (вж. раздел **4.2 „Компетентност“** по-горе).

Предприетото наблюдение, включващо анализ на успеха на стратегията за човешкия и организационния фактор.

Процеса на наблюдение, включително анализа на докладването от страна на персонала. СУБ съдържа процес на култура на справедливост, при който се налагат наказания за груба небрежност, предумишлени нарушения и разрушителни действия. Целта е да се развие култура на докладване, в която служителите не се чувстват неудобно да докладват, защото няма да бъдат обвинявани за неволни грешки или пропуски. Обяснява се също така как свързаните с безопасността проблеми/инциденти могат да бъдат докладвани от служители, външни изпълнители или други заинтересовани страни.

Процесът на наблюдение е елемент за подобряване на организационното учене. Анализът на докладването от персонала се анализира като част от процеса на наблюдение с оглед подобряване на мерките в областта на безопасността и процесите и процедурите за СУБ.

Резултатите от наблюдението се анализират от гледна точка на културата на безопасност и се включват в процеса на оценка на културата на безопасност.

#### 6.1.6 Публикации и стандарти

- [Наръчник за прилагане на ОМБ относно наблюдението](#)

#### 6.1.7 Въпроси относно надзора

Изследването на процеса на наблюдение и констатациите и действията, произтичащи от него, са от решаващо значение за установяване дали СУБ е „жив“ и развиващ се документ, тъй като опитът генерира подобрения, или пък е един статичен документ, който не се променя с течение на времето.

Изследването на редица ключови рискови области и проверките и тестването на тяхното правилно прилагане и ефективност чрез СУБ е от решаващо значение, така че НОБ да могат да установят съответствието с ОМБ относно наблюдението.



## 6.2 Вътрешен одит

### 6.2.1 Регулаторни изисквания

6.2.1. Организацията трябва да провежда вътрешен одит по независим, безпристрастен и прозрачен начин, за да събира и анализира информацията за целите на своите дейности по наблюдение (вж. 6.1. „Наблюдение“), в това число:

- (а) график за планирани вътрешни одити, който може да бъде преразглеждан в зависимост от резултатите от предишни одити и проследяване на резултатите;
- (б) определяне и подбор на компетентни одитори (вж. 4.2. „Компетентност“);
- (в) анализ и оценка на резултатите от одитите;
- (г) определяне на необходимостта от коригиращи мерки или мерки за подобряване;
- (д) проверка на пълнотата и ефективността на тези мерки;
- (е) документация, отразяваща изпълнението и резултатите от одитите;
- (ж) съобщаване на резултатите от одитите на висшето ръководство.

### 6.2.2 Цел

Заявителят следва да докаже, че има система за вътрешен одит, която включва компетентен персонал и дава значителни резултати, които се разглеждат от ръководството и гарантира, че системата за управление на безопасността спазва законовите разпоредби.

### 6.2.3 Обяснителни бележки

Вътрешните одити (6.2.1) са инструменти за наблюдение по смисъла на ОМБ относно наблюдението ([Регламент \(ЕС\) 1078/2012](#)). Въпреки че това е отделно изискване, то е предназначено да допринесе за постигане на целите за наблюдение в съответствие с ОМБ относно наблюдението.

Вътрешните одити (6.2.1) имат за цел да осигурят информация дали системата за управление на безопасността отговаря на приложимите изисквания (6.1.1, буква в)) и дали се прилага и поддържа ефективно (6.1.1, букви а), б) и г)). Приложимите изисквания се отнасят до изискванията в приложение I и приложение II към [Регламент \(ЕС\) 2018/762](#) и по този начин към всички други приложими изисквания, към които организацията се присъединява (вж. също 1.1).

Одиторите са отговорни за проверката на изпълнението и ефективността на мерките за коригиране или подобряване (6.2.1, буква в)), които следва да бъдат предприети за отразяване на констатациите от одита.

### 6.2.4 Доказателства

- Доказателство, че има процес или рамка за вътрешен одит, които предвиждат планирани одити и допълнителни целеви одити в отговор на данните за нивото на безопасност; (6.2.1, буква а))
- Доказателство за система за управление на компетентността, която включва елементи, които засягат компетентността на вътрешните одитори; (6.2.1, буква б))
- Доказателство за констатациите от вътрешни и външни одити, по които са били предприети действия; (6.2.1, букви в), г), д), е))

- *Доказателство, че резултатите от одитите са били дискутирани на най-високо управленско ниво и съответните действия, предприети в резултат на това. (6.2.1, буква ж))*

#### 6.2.5 Примери за доказателства

Съществува процедура за вътрешен одит за планирани и допълнителни одити, включително обсъждане на резултатите на ниво висше ръководство.

Примери за одитни доклади и регистър на резултатите от вътрешните одити, където се посочва какви действия са предприети за тяхното разрешаване.

Резултатите от одиторските дейности, извършени в цялата организация, се събират, анализират и се правят препоръки, които да се използват за периодичния преглед от страна на ръководството.

Процедурата препраща към системата за управление на компетентността. СУК показва, че одиторите са преминали подходящо обучение за одитори (напр. по ISO).

Отчитането на човешкия и организационния фактор и подобряването на културата на безопасност ще имат положително въздействие върху спазването на съответното изискване за СУБ, а доказателствата за това могат да бъдат намерени във:

Процесът на вътрешен одит, включително разпоредби относно разпределените ресурси, както и персонала и компетентностите на ангажирания персонал. Изискванията за компетентност на персонала, извършващ вътрешни одити, които са интегрирани в системата за управление на компетентността, включително по отношение на специфичната компетентност в областта на човешкия и организационния фактор. Примерите за обучение показват, че е включен човешкият и организационният фактор.

Вътрешен одит, включващ проверката на изпълнението и ефективността на процесите и процедурите, които включват мерки в областта на безопасността, съобразени с аспектите на човешкия и организационния фактор и произтичащи от процеса на оценка на риска (вж. по-горе **6.1 „Наблюдение“**).

Организацията има процеси и процедури за систематично интегриране на човешкия и организационния фактор в своите вътрешни одити. Целта е да се провери ефективността на мерките в областта на безопасността по отношение на човешкия и организационния фактор и да се оцени постигането на целите за безопасността, включително по отношение на човешкия и организационния фактор.

Примери за вътрешни одити, които показват, че човешкият и организационният фактор е взет предвид при анализа на резултатите от одитите, определянето на необходимостта от коригиращи мерки или мерки за подобрене и съобщаването им на висшето ръководство.

Процеси и процедури на организацията за систематично интегриране на оценката на работата на персонала, изпълняващ задачи от критично значение за безопасността и оперативни дейности.

Процесът, описващ управлението на комуникацията по отношение на резултатите, препоръките/мерките, които насочва към общ и прозрачен подход.

#### 6.2.6 Публикации и стандарти

- *ISO 19011:2018 — Насоки за одит на системи за управление*
- *[Наръчник за прилагане на ОМБ относно наблюдението](#)*

### 6.2.7 Въпроси относно надзора

При извършването на надзор е от съществено значение да бъдат разгледани планирането и констатациите от одитите. Това ще покаже дали одитите са насочени към правилните области, дали резултатите са разумни и дали служителите, извършващи одитите, са компетентни и независими.

Проверка дали областите, избрани за одит, са в съответствие с рисковия профил на организацията.

Съществува механизъм за задействане на непланирани одити и това се използва чрез преразглеждане на редица примери.

## 6.3 Преглед от страна на ръководството

### 6.3.1 Регулаторни изисквания

6.3.1. Висшето ръководство трябва редовно да подлага на преглед непрекъснатата целесъобразност и ефективност на системата за управление на безопасността като разглежда най малко следното:

- (а) подробни данни за напредъка по оставащите дейности от предишни прегледи, извършени от ръководството;
- (б) изменение на вътрешните или външните обстоятелства (вж. 1. „Описание на организацията“);
- (в) нивото на безопасност на организацията във връзка с:
  - (i.) постигането на поставените цели по отношение на безопасността;
  - (ii.) резултатите от действията по наблюдение, включително констатациите на вътрешния одит, а също и от вътрешните разследвания на произшествия/инциденти и статусът на предприятиите по отношение на тях действия;
  - (iii.) съответните резултати от дейностите по надзор, провеждани от националния орган по безопасността;
- (г) препоръките за подобрене.

6.3.2. Въз основа на резултатите от извършения от ръководството преглед, висшето ръководство трябва да поеме цялостна отговорност за планирането и извършването на необходимите промени в системата за управление на безопасността.

### 6.3.2 Цел

Силното управление на безопасността от страна на ръководството е от съществено значение за ефикасното и ефективно функциониране на системата за управление на безопасността на организацията, както и за нейното постоянно развитие във времето. Организацията трябва да демонстрира, че ръководството участва активно в преразглеждането на работата на системата за управление на безопасността и нейното развитие за в бъдеще.

### **Как са интегрирани човешкият и организационният фактор и културата на безопасност?**

Прегледът от страна на ръководството е свързан с всички процеси и процедури на системата за управление на безопасността, след което може да включва човешкия и организационния фактор с оглед подобряването им.

### 6.3.3 Доказателства

- Процеси за управленски срещи, обхващащи прегледа на системата за управление на безопасността и напредъка по вътрешни препоръки от одити и прегледи; **(6.3.1, букви а)–г)**
- Документи за начина, по който организацията изпълнява своите цели по отношение на безопасността; **(6.3.1, букви в), и))**
- Доказателство, че препоръките на съответния НОБ са били взети предвид в системата за управление на безопасността; **(6.3.1, буква в) и точка iii))**
- Организацията може да докаже, че има процеси за определяне и поставяне на цели, съответстващи на типа, обхвата и съответните рискове, редовно оценява функционирането спрямо целите, спазва процедурите и използва данните за безопасност за наблюдение, преразглеждане и осъществяване на изменения в оперативните договорености. **(6.3.1)**
- Доказателство, че ръководството играе активна роля в планирането и прилагането на необходимите изменения в системата за управление на безопасността; **(6.3.2)**
  - Налице са процеси и инструменти за систематично докладване на всички видове идентифицирани рискове, грешки, ситуации, близки до инциденти, пропуски и инциденти, както и за категоризиране и анализиране на докладваната информация от гледната точка на човешкия и организационния фактор, за да бъдат установени причините и належащи ефективни мерки;
  - При разследването на произшествия се използва капацитетът по въпросите на човешкия и организационния фактор;
  - Налице са систематични процеси за отразяване на извлечените поуки във връзка с човешкия и организационния фактор в дейностите за обучение и проектиране;
  - Поуките, извлечени в резултат на разследвания на произшествия и инциденти се съобщават на служителите в организацията и се отразяват в дейностите за обучение и проектиране и в други области с цел ограничаване на вероятността от повторно възникване;
  - Резултатите от разследванията на инциденти се докладват на заседанията на ръководството и се разглеждат като важен инструмент за обучение и подобряване;
- Налице е процес за осигуреност при разследванията на произшествия.

### 6.3.4 Примери за доказателства

Процедура, която обхваща прегледа и напредъка по вътрешни препоръки от одити и прегледи, извършени от висшето ръководство, заедно с протоколи от избрани заседания.

Дневник на проблемите, отразяващ направените препоръки и напредъка на работата за отстраняване на дефектите, които ръководството следи.

Процедура за прегледа от страна на ръководството на резултатите от вътрешни разследвания на произшествия и съответните резултати от надзора на НОБ.

Предоставя се информация за това кои показатели и с каква периодичност се следят от висшето ръководство.

Примерите за доказателства, посочени по-горе, следва да показват как човешкият и организационният фактор е включен в прегледа от страна на ръководството.

### 6.3.5 Въпроси относно надзора

По време на надзора е важно да се види дали процесът, който гарантира, че ръководството преглежда ефективността на СУБ, води до реално изменение на експлоатационно ниво.

Осведоменост на ръководството за изменения на вътрешните и външните обстоятелства. Дали ръководството извършва например „оглеждане на хоризонта“ или прилага други техники като PESTLE анализи (политически, икономически, социални, технологични, правни и екологични), за да набира информация за развитието на своята СУБ.

Връзката между резултатите от прегледа от страна на ръководството и как те се използват като входяща информация при изготвянето на годишния доклад за безопасността.

Да направим така, че  
железопътната система  
да работи по-добре за  
обществото.

## 7 Подобрение

### 7.1 Поуки от произшествия и инциденти

#### 7.1.1 Регулаторни изисквания

<p>7.1. Поуки от произшествия и инциденти</p> <p>7.1.1. Произшествията и инцидентите, свързани с железопътните операции на организацията, трябва да се:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(а) докладват, записват, разследват и анализират, за да се определят причините им;</li><li>(б) докладват на националните органи, както е подходящо.</li></ul> <p>7.1.2. Организацията гарантира, че:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(а) препоръките, направени от националния орган по безопасността, националния разследващ орган и отрасъла/вътрешни разследвания, се оценяват и прилагат, ако е целесъобразно или задължително;</li><li>(б) съответните доклади/информация от други заинтересовани страни, напр. железопътни предприятия, оператори на инфраструктура, структури, отговорни за поддръжката, и ползватели на железопътни возила, се разглеждат и вземат под внимание.</li></ul> <p>7.1.3. Организацията трябва да използва информация във връзка с разследването, за да прави преглед на анализа и оценката на риска (вж. 3.1.1. „Оценка на риска“) с цел да извлече поуки с оглед на подобряването на безопасността и, където е подходящо, да предприеме коригиращи мерки или мерки за подобряване (вж. 5.4. „Управление на измененията“).</p>
--

#### 7.1.2 Цел

Организацията трябва да докаже, че разследва произшествия и инциденти, за да се запознае с тях и да подобри контрола върху рисковете, както и че служителите, които го правят, са компетентни да предприемат разследвания, включително по въпроси, свързани с човешкия и организационния фактор, а инцидентите се съобщават на съответните органи и препоръките и докладите се изготвят и привеждат в изпълнение от ръководството.

Освен това организацията прилага „обучение в два цикъла“: не само реалността на събитията е фокусът на обучение, но и способността на организацията да извършва подобрения, като се съсредоточава върху онези елементи, които насърчават или възпрепятстват предаването на знания и информация в цялата организация.

#### 7.1.3 Обяснителни бележки

Термините „ситуации, близки до инциденти“ и „други опасни събития“ са включени в определението за „инцидент“ в съответствие с [Директива \(ЕС\) 2016/798](#). Също толкова важно е да се разследват ситуации, близки до инциденти и други опасни събития, за да се управлява проактивно безопасността.

Поуките от произшествия и инциденти трябва да подкрепят обмена на информация с други заинтересовани страни (управители на инфраструктура, други железопътни предприятия, СОП) с цел развитие на сътрудничеството и насърчаване на цялостното подобряване на ефективността на СУБ.

За разследвания, изискващи да се вземе под внимание човешкият и организационният фактор, разследващите трябва или да бъдат обучени, или да имат достъп до подходящ експертен опит за изследване на въпросните проблеми.

### **Как са интегрирани човешкият и организационният фактор и културата на безопасност?**

В анализа на произшествията/инцидентите не трябва да се търси някой, който да бъде обвинен или отдел, който е „по-отговорен от друг“, а по-скоро разбиране, както и начини за подобряване на организационните слабости, които правят възможни такива случаи. Най-важното предизвикателство при анализиранието на събитията е да се предотвратят също и „съседни“ събития. Ако анализът спре да идентифицира непосредствените причини, ще бъде възможно да се предотврати само следващото подобно събитие. От друга страна, ако анализът дава възможност за идентифициране на техническите и организационни „първопричини“, подобрените действия ще позволят предотвратяването на друг вид произшествие, което има същите механизми. Ако например анализът ясно показва, че дадена процедура не е актуализирана и че коригиращото действие има за цел само да коригира тази процедура, ефектът ще бъде ограничен. Ако анализът отива по-далеч и идентифицира слабостите в процеса на актуализиране на процедурите, положителният ефект от подобренията може да бъде много по-обхватен.

Дружеството може да използва структурата за докладване, посочена в член 4 от [Регламент \(ЕС\) 2020/572](#) „относно структурата за докладване, която трябва да се следва при докладите за разследване на железопътни произшествия и инциденти“, за да определи елементите на човешкия и организационния фактор, които трябва да бъдат разследвани, и да ги включи в своите доклади. Забележка: това обаче е само един от базовите модели, които съществуват и могат да се използват.

Докладването за опасни ситуации и инциденти с „висока степен на вероятност“ се насърчава и улеснява. Ако е необходимо, съществуват механизми, които поддържат анонимно докладване. Ако докладването е от длъжностно лице, членовете на екипа и екипите, изпратили докладите, подпомагат анализа и намирането на краткосрочни отговори. Организираните дискусии на екипите и предприетите действия се съобщават на съответните членове на персонала и в цялата организация, както е целесъобразно.

#### *7.1.4 Доказателства*

- *Информацията относно процеса на докладване на произшествие/инцидент, включително как се идентифицират и анализират първопричините, включително докладване в рамките на организацията и други компетентни органи и други страни; (7.1.1)*
- *Информация за метода, използван от организацията, свързан с разследването, включващ елемента на човешкия и организационния фактор за преразглеждане на анализа на риска и процеса на оценка след събитие; (7.1.3)*
- *Доказателство, че на база докладите за произшествия и инциденти са изпълнени препоръки от компетентните органи и че са предприети необходимите идентифицирани изменения; (7.1.2, букви а) и б))*
- *Преглед на минали инциденти, за да се идентифицират относими фактори, свързани с текущ(и) инцидент(и). Съществуват доказателства за по-широко организационно обучение на база инциденти и опит, на национално и международно равнище. (7.1.3)*

- *Налице е методология за провеждане на разследвания въз основа на познанията за човешкия и организационния фактор и най-съвременни методи.*
- *Налице е програма за обучение на разследващи произшествия и инциденти, която прилага гледната точка на човешкия и организационния фактор.*
- *Подкрепя се „културата на справедливост“, която признава и укрепва положителните инициативи за безопасност (докладване на инциденти, ангажиране на персонала в анализа и непрекъснатото усъвършенстване, подкрепа за колеги и т.н.). Тази „култура на справедливост“ трябва да отнеме всякакъв страх от вина, чрез определяне на широко възприето разграничение за това какво е прието и какво не е прието. Приема се правото на допускане на грешка.*

#### 7.1.5 Примери за доказателства

Процедура за разследване на произшествия, която описва методите на разследване и включва препратки към изискванията за управление на компетентността на разследващите произшествия и инциденти.

Извадка от доклади за произшествия и инциденти от различни видове, които показват, че разследванията са били извършени от компетентно лице, констатациите се основават на доказателствата и се предприемат действия съгласно препоръките.

Копие от процедурата/процеса, който проследява коригиращите мерки/мерките за намаляване на риска, установени след произшествие/инцидент.

Предоставя се информация относно използването на инструмента за предупреждения за безопасността (SAIT) за поддържане на контрол върху проблеми, които засягат конкретни активи, и за предоставяне на информация за тези проблеми на други организации.

Налице са обучени разследващи служители.

Отчитането на човешкия и организационния фактор и подобряването на културата на безопасност ще имат положително въздействие върху спазването на съответното изискване за СУБ, а доказателствата за това могат да бъдат намерени във:

Изискванията за компетентност на персонала, извършващ разследвания, включени в системата на дружеството за управление на компетентността. Наличната програма за обучение на разследващи произшествия и инциденти служители, включително за начините за систематично интегриране на човешкия и организационния фактор.

Докладите, показващи задълбочен анализ на случаите, в резултат на който се изготвят последователни планове за действие на всяко равнище от системата за управление на безопасността, като се насърчава готовността за извличане на поуки от инцидентите чрез промени в поведението в цялата дейност на организацията. Протоколите от срещи и обменът на съобщения, показващи, че когато инцидентите включват външни страни, са налице доказателства, че резултатите от анализа и действията се споделят открито.

Признаването от страна на ръководството, че инцидентите и произшествията са причинени от множество фактори, някои от които произтичат от управленски решения, а протоколите от заседанията на Съвета показват, че резултатите от разследването на произшествия/инциденти и свързаните с тях препоръки (т.е. коригиращи действия и/или действия за подобрене) се съобщават обратно на ръководството и е виден начинът, по който информацията в тях се използва за преразглеждането на СУБ (**вж. също 6.3**).

Подход, основан на човешкия и организационния фактор, който се прилага при разследването на инциденти и произшествия и е посочен в стратегията в областта на човешкия и организационния



фактор и стратегията за култура на безопасност, както и във всички свързани с тях процеси (оценка на риска, оценка на изпълнението, непрекъснато усъвършенстване...)

Програмите за първоначално и непрекъснато обучение на персонала показват, че се предприемат действия от извлечените поуки, като се обръща специално внимание на рисковете, свързани с човешкия и организационния фактор и начините за тяхното смекчаване.

Разследванията се основават на систематична гледна точка, т.е. човешкият, технологичният и организационният фактори не се разглеждат сами по себе си, но и се подчертават взаимодействията между тях. Например, ако машинистът е участвал в инцидент със задминаване на сигнал за опасност (ЗСО [SPAD]), предложените фактори за разследване включват съответните въпроси, напр. умора, когнитивно претоварване, компетентност и т.н. (човешки фактор), технологичното влияние върху поведението, като взаимодействия човек-система, разположение, поставяне на сигнала (технологичен фактор), влиянието на организацията върху функционирането като обучение, СУБ, организационни приоритети (организационен фактор), както и взаимодействието между трите области, напр. влиянието на възлагането на поръчки върху проектирането или управлението на промените при въвеждането на нов проект.

Освен това анализът на опасните събития се извършва хоризонтално, като се използва разнообразен набор от умения и се вземат предвид гледните точки на всички заинтересовани страни (включително външни страни, ако е необходимо).

Политика за „култура на справедливост“ и съществуващи инструменти за докладване, насърчаващи културата на докладване и критичното отношение на персонала. Всички рутинно и извънредно докладвани от персонала отклонения се анализират и водят до въвеждане на действия за подобряване, когато е необходимо. Систематично се съобщава на съответния персонал относно това какви действия са предприети.

#### 7.1.6 Публикации и стандарти

- [Уебстраница на ERA за културата на безопасност](#)
- [Уебстраница на ERA относно човешкия и организационния фактор](#)
- [Регламент за изпълнение \(ЕС\) 2020/572 на Комисията от 24 април 2020 г. относно структурата за докладване, която трябва да се следва при докладите за разследване на железопътни произшествия и инциденти](#)
- IAEA (2002) — *Култура на безопасност в ядрените централи [Safety culture in nuclear installations]: Ръководство за употреба при подобряването на културата на безопасност [Guidance for use in the enhancement of safety culture]. IAEA TECDOC-1529. Международна агенция за атомна енергия, Виена (2002 г.) [International Atomic Energy Agency, Vienna (2002)]*
- Mathis, T.L. и Galloway, S.M. (2013 г.), *Стъпки за постигане на отлична култура на безопасност [Steps to safety culture excellence].*
- Kecklund, L., Lavin, M. и Lindvall, J. (2016 г.), *Култура на безопасност [Safety culture]: Изискване за нови стопански модели [A requirement for new business models]. Поуки, извлечени от други високорискови индустрии [Lessons learned from other High-Risk Industries]. В презентация на Международната конференция по човешки и организационни аспекти за осигуряване на ядрена безопасност — изследване на културата на безопасност в продължение на 30 години, Виена, 22—26 февруари 2016 г. [In proceeding presented of The International Conference on Human and Organisational Aspects of Assuring Nuclear Safety — Exploring 30 Years of Safety Culture, Vienna, 22 to 26 February 2016]*
- RSSB (2015 г.) — *Култура на безопасност и поведенческо развитие [Safety Culture and behavioural development]: Общи фактори за създаване на култура на непрекъснато развитие [Common factors for creating a culture of continuous development] ([www.sparkrail.org](http://www.sparkrail.org))*

#### *7.1.7 Въпроси относно надзора*

Компетентността на лицата, разследващи произшествия/инциденти, е от решаващо значение за идентифицирането на значими препоръки и осигуряването на подходящи превантивни мерки. Лицата, които извършват надзор, трябва да търсят намеса от страна на ръководството на база резултатите от докладите за произшествия и инциденти, която би могла да повлияе върху качеството на доклада и резултатите, които произтичат от него.

Резултати от вътрешно разследване са довели до организационно обучение, което се проследява в документи, доклади или други информационни канали (т.е.: интранет, вътрешно фирмено списание и т.н.)

Организационната култура, свързана с докладване за инциденти и опасни ситуации.

## 7.2 Непрекъснато подобряване

### 7.2.1 Регулаторни изисквания

<p>7.2.1. Организацията трябва непрекъснато да подобрява адекватността и ефективността на своята система за управление на безопасността, като взема предвид рамката, установена в Регламент (ЕС) № 1078/2012, както и най-малко резултатите от следните дейности:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(а) наблюдение (вж. 6.1. „Наблюдение“);</li><li>(б) вътрешен одит (вж. 6.2. „Вътрешен одит“);</li><li>(в) преглед от страна на ръководството (вж. 6.3. „Преглед от страна на ръководството“);</li><li>(г) поуки от произшествия и инциденти (вж. 7.1. „Поуки от произшествия и инциденти“).</li></ul> <p>7.2.2. Организацията трябва да осигури средства да мотивира служителите и други заинтересовани страни да бъдат активни при подобряването на безопасността като част от поуките в рамките на организацията.</p> <p>7.2.3. Организацията трябва да осигури стратегия за непрекъснато подобряване на своята култура по отношение на безопасността, като се опира на използването на експертни знания и признати методи за определяне на проблемното поведение, засягащо различни части на системата за управление на безопасността, и въведе мерки за справяне с тях.</p>
---

### 7.2.2 Цел

Дейността по непрекъснато подобряване е основен елемент от функционирането на една ефективна СУБ. Целта на това изискване е да накара заявителя да докаже, че е поел ангажимент за подобрения и че неговата СУБ обезпечават изпълнението на този ангажимент.

Висшето ръководство извършва **колективен анализ** с цел непрекъснато подобряване на културата на безопасност в организацията.

Този колективен анализ намира израз в стратегия, насочена към **културните особености**, които оказват значително въздействие върху нивото на безопасност и които следва да бъдат ценени повече или пък подлежат на промяна.

### 7.2.3 Обяснителни бележки

Непрекъснатото подобряване (**7.2.1**) се съсредоточава върху елементите на СУБ, които се оценяват и водят до действия за подобряване, но не и към тези елементи, които вече са подобрени, тъй като те вече са част от обхвата на дейностите по наблюдението.

#### **Как са интегрирани човешкият и организационният фактор и културата на безопасност?**

Организационно обучение (**7.2.2**) означава процес на подобряване на действията чрез по-добро познаване и разбиране.

Изразът „култура на безопасност“ (**7.2.3**) тук е използван съгласно определението в точка 2.1.1, буква й). Позитивната култура на безопасност мотивира и дава възможност на организациите и хората да се стремят към подобрения на безопасността и функционирането. Това увеличава удовлетворението от работата, задържането на работа и осигурява рентабилност. То може също така да помогне за

изпълнение на правните задължения, тъй като органите по безопасността и регулаторите все повече признават ролята, която играе културата на безопасност при ефективното управление на безопасността. По-конкретно, позитивната култура на безопасност може да доведе до:

- *Намаляване на оперативния риск чрез по-всеобхватна оценка на риска и по-добро разбиране на риска в рамките на работната сила;*
- *Намаляване на трудовите злополуки чрез премахване на опасностите, идентифицирани чрез увеличаване на отчитането на предотвратени инциденти;*
- *Намаляване на опасните действия и условия чрез подобряване на ангажираността на работната сила и развитието на ръководните умения;*
- *Намаляване на разходите, свързани с трудови злополуки, опасни действия и условия;*
- *Подобряване на функционирането чрез подобряване на обучението на персонала, ангажиране и намаляване на злополуките, опасните действия и условия.*
- *Подобрена и по-ефективна СУБ, с процедури и правила, които съответстват по-добре на действителността*

Поради присъщите особености на културата, която се изгражда посредством всекидневно взаимодействие и се променя трудно, тази стратегия се разглежда като дългосрочна и се припознава и насърчава от висшето ръководство.

Има много начини за подобряване на културата на безопасност:

- *разработване на система за споделяне на опасения. Това може да зависи от нивото на развитие на организацията и способността ѝ да бъде анонимна, като същевременно гради нарастващо доверие за откритост и достъпност за всички. Важно е обратната връзка да бъде вградена в системата, за да се гарантира, че служителите имат усещането за участие и принадлежност;*
- *изменение на условията за поръчките и договорите, с цел насърчаване на добра култура на безопасност на доставчиците. Културата на безопасността може да бъде критерий за избор на доставчици;*
- *видимо възнаграждаване на безопасното поведение. Наградата може да има много форми – от увеличаване на годишното възнаграждение чрез бонуси до седмични възнаграждения за безопасност за изключителни резултати;*
- *създаване на конкретни цели за мениджърите по отношение на ръководенето в областта на безопасността, например насърчаване на ръководството да играе по-видима роля в създаване на стандартите в различни области чрез личен пример;*
- *и др.*

Резултатите от оценките трябва да бъдат съобщени на всички нива в организацията. Трябва да се предприемат действия, за да се насърчи и поддържа позитивна култура на безопасност, да се подобри ръководенето по отношение на безопасността и да се насърчи обучението в организацията.

Идентифицирането и изборът на подходящи културни особености често е комплексна задача<sup>1</sup>, към която следва да се подхожда внимателно.

В нейното изпълнение следва да участват служители от всички нива в цялата организация, а също и от други организации (напр. външни изпълнители).

Макар че информация за възприятията и убежденията на персонала може да се събира чрез въпросници, този метод обикновено се счита за недостатъчен за установяване на културните особености, които оказват въздействие върху безопасността. Използвайки, ако е уместно, резултатите

---

<sup>1</sup> Многообразието на дейностите и размерът на организацията са прости примери за параметри, които са свързани с комплексния характер на тази задача.

от проучването с въпросници, експертите следва да извършват наблюдение, индивидуални интервюта и дискусии с фокусни групи, за да изготвят по-прецизна диагноза по този въпрос.

Забележка: Във фокусната група участват малък брой хора (обикновено между 4 и 15 души) и обсъждат конкретен въпрос с помощта на модератор. Фокусните групи се стремят да провеждат дискусии, а не да дават отделни отговори на официални запитвания, и генерират качествени данни.

Въз основа на тази диагноза висшето ръководство може да разработи или подкрепи план за действие, чиято цел е по-добро оценяване или да допринесе за промяна на културните особености. Висшето ръководство наблюдава изпълнението на идентифицираните действия и ги коригира, ако е целесъобразно.

За да бъде осигурена устойчивостта на стратегията, диагнозата следва да се преразглежда всеки 2—5 години въз основа на същия подход. Честота зависи от резултатите от първоначалната дейност.

В няколко отрасли, характеризиращи се с високи нива на риск, тази диагноза често се изготвя в рамките на *оценка на културата на безопасност*. Оценката на културата на безопасност може да се извършва от независима организация или чрез самооценка. Предимството на независимата оценка е, че организацията получава по-обективна представа за културата на безопасност, но с риск организацията да не бъде разбрана правилно или да има трудности при приемането на заключенията. Предимството на самооценката е, че се провежда вътрешно с участието на собствения персонал на организацията, който има задълбочени познания за организацията. Недостатъкът на този метод е, че статутът и йерархията могат да изкривят резултатите. Някои характеристики на оценката на културата на безопасност са, както следва:

- *включва процес на оценка с продължителност 2—3 седмици и подготвителен етап;*
- *извършва се с участието на мултидисциплинарен екип за преглед;*
- *дейността по събиране на данни се основава на методи на социалните науки (включително интервюта, фокусни групи, наблюдения);*
- *обхватът на оценката включва цялата организация и нейните взаимодействия;*
- *оценката се основава на модел или рамка на култура на безопасност;*
- *висшето ръководство е ангажирано и разглежда оценката като възможност за учене;*
- *резултатите се разпространяват в цялата организация;*
- *Въз основа на резултатите се предприемат действия за разработване/перазглеждане на стратегия за непрекъснато подобряване на идентифицираните особености на културата на безопасност.*

Подобряването на стратегията и процесите във връзка с човешкия и организационния фактор е неизменен елемент от усилията за непрекъснато подобряване на СУБ.

Систематичният подход се определя като поетапен процес за справяне с проблемите, свързани с културата на безопасност. Например наличието на процес за наблюдение на риска, докладване на произшествия и инциденти и как се използва информацията, както и извлечените поуки за непрекъснати подобрения.

Повече информация за стратегия за човешкия и организационния фактор може да се намери съответно в Приложение 4 и Приложение 5.

#### 7.2.4 Доказателства

- *Информация за процеса на събиране на доказателства, за да се докаже непрекъснатото подобряване на СУБ; (7.2.1)*

- Процедури, които описват подробно как организацията взема предвид резултатите от наблюдението, вътрешния одит, прегледа на ръководството и поуки от произшествия и инциденти за подобряване на СУБ; **(7.2.1)**
- Информация за начина, по който организацията се стреми да ангажира служители и други в подобряването на СУБ; **(7.2.2)**
- Заявителят трябва подробно да опише в стратегия как се развива културата на безопасност, така че рисковете, свързани с културата на безопасност, да се вземат предвид в рамките на съответните процеси на СУБ. Правейки това, заявителят следва да уточни къде могат да бъдат намерени допълнителни подробности за съответните процедури. **(7.2.3)**
- Културата на безопасност се оценява непрекъснато, за да се идентифицират подобренията. **(7.2.3)**
- Подобренията в областта на културата на безопасност се прилагат с помощта на цикъла PDCA, за да се гарантира, че действията имат ефект. Извлечените поуки се прилагат и систематично се оценяват за въздействие. **(7.2.3)**

#### 7.2.5 Примери за доказателства

Процедура, която обхваща наблюдението, вътрешния одит, прегледа от страна на ръководството и разследването на произшествия и инциденти, по-конкретно в частта им, която се съсредоточава върху извлечените поуки за системата за управление на безопасността.

Инициативата „Опасна ситуация“ [Close Call] в [железопътната мрежа](#), при която служителите се насърчават активно да уведомяват организацията за слабости/пропуски или ситуации, при които съществува риск за безопасността или здравето.

Отчитането на човешкия и организационния фактор и подобряването на културата на безопасност ще имат положително въздействие върху спазването на съответното изискване за СУБ, а доказателствата за това могат да бъдат намерени във:

Примери от протоколите от периодичните заседания на профсъюзите/ръководството относно здравословните и безопасни условия на труд, които показват обсъдените ситуации, които се считат за несигурни/небезопасни или се нуждаят от по-нататъшно обсъждане.

Резултатите от разследванията на инциденти се докладват на заседанията на ръководството и се разглеждат като важен инструмент за обучение и усъвършенстване, като се отчита човешкият и организационният фактор по системен и систематичен начин.

Копие от стратегията за подобряване на културата на безопасност и как тя свързва различните части на СУБ.

Стратегията предоставя адекватни доказателства за наличието у персонала, на когото е възложено да я изготви и разработи, на професионална компетентност и, когато е необходимо, обучение и опит в областта на културата на безопасност.

Видът на необходимото обучение и компетентност има отношение към разбирането на концепцията за култура на безопасност и средствата и начините за измерване, както и за работа за непрекъснато подобряване. Критичният аспект, че има разбиране за културата на безопасност като цялостна концепция, която влияе върху всички части на СУБ, и че културата на безопасност не може да бъде разглеждана като елемент сам по себе си.

Наличен процес на постоянна оценка на мерките за повишаване на безопасността. Ефектът от мерките за повишаване на безопасността се идентифицира и прилага на практиката, благодарение на което може да бъде оценен.

Протоколите от прегледа от страна на ръководството показват, че ръководството признава, че инцидентите, произшествията и отклоненията са причинени от множество фактори, някои от които произтичат от процедури и управленски решения.

Протоколите от срещите за преглед от страна на ръководството показват как коригиращите действия от дейностите по наблюдение, вътрешните одити и процеса на разследване на инциденти и произшествия вземат под внимание човешкия и организационния фактор и са определени на всяко равнище в системата за управление на безопасността и организацията. Те показват също така как резултатите се използват за подобряване на оценката на риска **(вж. 3.1)**.

Процедурите, които обхващат мониторинга, вътрешния одит, прегледа от страна на ръководството и разследването на произшествия и инциденти, са свързани с процеса на повишаване на осведомеността **(вж. 4.3)** и системата за управление на компетентността **(вж. 4.3)**.

#### *7.2.6 Въпроси относно надзора*

По време на надзора, ангажиментът на ръководството за непрекъснато подобряване на СУБ трябва да бъде проверен чрез интервюта, както и чрез анализ на документацията. Има ли подход, основаващ се на риска, насочен към подобрене, т.е. свързан с уязвими и критични проверки?

Там, където съществуват модели за развитието за целите на проверката на функционирането на СУБ, трябва да бъде проверено как те се използват от организацията.

## Приложение 1 — Таблици на съответствията

В таблиците по-долу е предоставено успоредно сравнение на изискванията за оценка, съдържащи се в приложение II към отменените регламенти (ЕС) 1158/2010 и (ЕС) 1169/2010 и изискванията, съдържащи се в приложения I и II Регламент (ЕС) 2018/762. Целта е да се улесни преходът от стария режим на сертифициране за безопасност по реда на Директива 2004/49/ЕО към новия режим, въведен с [Директива \(ЕС\) 2016/798](#).

Наличието на съответствие с регламент (ЕС) 2018/762 не предоставя доказателство за способността на железопътните предприятия или управителите на инфраструктура да изпълнят съответните изисквания към СУБ в съответствие с член 9 от [Директива \(ЕС\) 2016/798](#). Нивото на детайлност на предишните и новите изисквания за оценяване може да се различава, въпреки че до известна степен те се основават на общи принципи. Освен това не всички изисквания за оценяване в приложения I и II към [Регламент \(ЕС\) 2018/762](#) имат съответни разпоредби в отменените регламенти. След това се изисква допълнително доказване от страна на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура, че се спазват новите изисквания за оценка (или части от тях).

Изискванията към СУБ съгласно [Регламент \(ЕС\) 2018/762](#), които нямат съответствие с разпоредби на регламент (ЕС) №1158/2010 и/или регламент (ЕС) №1169/2010, следва да се считат за нови изисквания и във връзка с това заявителят следва да предоставя допълнителни доказателства, за да докаже съответствие с тях. В повечето случаи не е възможно да се постигне перфектно съответствие между критериите на предишните и изискванията на новия регламент за ОМБ. Следователно при такива обстоятелства сравнението се основава на целите на изискванията. Възможно е също изискванията да са формулирани по-ясно в [Регламент \(ЕС\) 2018/762](#), макар че имат еднаква цел. В такъв случай изискванията в този регламент не се считат за нови, но могат да бъдат използвани от различните страни, за да разберат какви доказателства могат да се очакват от заявителя.

На железопътните предприятия и управителите на инфраструктура, желаещи да разработят интегрирана система за управление, се предоставя също и информация за съответствие със Структурата на високо равнище по ISO (HLS)<sup>2</sup>. Освен това наличието на система за управление, сертифицирана по един или няколко стандарта ISO за системи за управление (ISO 9001, ISO 14001 или ISO 45001), не предоставя доказателство за способността на железопътните предприятия или управителите на инфраструктура да изпълнят съответните изисквания към СУБ в съответствие с член 9 от [Директива \(ЕС\) 2016/798](#).

*Таблица 1: Успоредно сравнение: Критерии за оценка/изисквания, общи за железопътните предприятия и управителите на инфраструктура*

<i>Регламенти (ЕС) 1158/2010 и (ЕС) 1169/2010 Идент. № на критерий</i>	<i>Регламент (ЕС) 2018/762 № Идент. № на изискване</i>	<i>HLS по ISO Клауза №</i>	<i>Забележка</i>
A.1	3.1.1.1	6.1	
A.2	3.1.1.1	6.1	
A.3	6.1.1	9.1	
A.4	3.1.1.1, буква д)	Без приложение	
A.5	4.4 4.5.1.1	7.4	

<sup>2</sup> Указания на ISO/IEC, част 1, консолидирана притурка 2016 г., приложение SL, допълнение 2.



<i>Регламенти (ЕС) 1158/2010 и (ЕС) 1169/2010 Идент. № на критерий</i>	<i>Регламент (ЕС) 2018/762 № Идент. № на изискване</i>	<i>HLS по ISO Клауза №</i>	<i>Забележка</i>
А.6	6.1.1 5.4.1	9.1 8.1	
Б.1	5.2.4	Не се прилага	Поддръжката е етап от жизнения цикъл на активите.
Б.2	5.2.4	Не се прилага	Поддръжката е етап от жизнения цикъл на активите.
Б.3	2.3.1 4.2.1	5.3 7.2	Определянето и разпределението на отговорностите за поддръжката в голяма степен се съдържа в 2.3.1. Информацията за компетентностите, необходими за поддръжката, в голяма степен се съдържа в 4.2.1.
Б.4	6.1.1 5.2.5	9.1 7.4	Събирането и анализът на данни (неизправности, дефекти) са част от процеса на наблюдение. Обменът на данни между лицата, отговорни за ежедневната експлоатация, и лицата, отговорни за поддръжката, е част от информационния и комуникационния процес, прилаган при управлението на активите.
Б.5	6.1.1	Без приложение	Посочено в член 4, параграф 2 от ОМБ относно наблюдението.
Б.6	6.1.1	9.1	Оценката на функционирането и резултатите от поддръжката е част от процеса на наблюдение, прилаган към поддръжката.
В.1	5.3.2, буква а) 5.3.3, буква а)	8.1	
В.2	5.3.3, буква а)	8.1	

<i>Регламенти (ЕС) 1158/2010 и (ЕС) 1169/2010 Идент. № на критерий</i>	<i>Регламент (ЕС) 2018/762 № Идент. № на изискване</i>	<i>HLS по ISO Клауза №</i>	<i>Забележка</i>
В.3	5.3.2, буква б)	Без приложение	
В.4	5.2.5, буква б) 5.3.2, буква в)	Без приложение	
В.5	5.3.2, буква в) 5.3.3, буква а)	Без приложение	
Г.1	3.1.1.1, буква а)	Без приложение	
Г.2	3.1.1.1, буква в)	Без приложение	
Г.3	6.1.1	Без приложение	
Д.1	1.1.1, буква а) 1.1.1, буква б)	4.1	
Д.2	4.5.1.1, буква а)	4.4	
Д.3	4.5.1.1, буква в)	7.5.1	
Д.4	4.5.1.1, буква а) 4.5.1.1, буква б)	7.5.1	
Е.1	4.5.1.1, буква а)	4.4	
Е.2	2.3 4.5.1.1, буква а)	5.3 4.4	
Е.3	2.3.1 2.3.4	Без приложение	
Е.4	4.5.1.1, буква а) 4.2.1 2.3.1 2.3.2 2.3.3	4.4 5.3	Определянето на задачите, свързани с безопасността, е част от описанието на системата за управление на безопасността, включително разпределението на отговорностите. Отговорностите се определят за всяка съответна роля в системата за управление на безопасността.

<i>Регламенти (ЕС) 1158/2010 и (ЕС) 1169/2010 Идент. № на критерий</i>	<i>Регламент (ЕС) 2018/762 № Идент. № на изискване</i>	<i>HLS по ISO Клауза №</i>	<i>Забележка</i>
Ж.1	4.5.1.1, буква а) 2.3.1	4.4 5.3	Определянето на задачите, свързани с безопасността, е част от описанието на системата за управление на безопасността, включително разпределението на отговорностите. Отговорностите се определят за всяка съответна роля в системата за управление на безопасността.
Ж.2	6.1.1 6.2.1	9.1 9.2	Вътрешният одит има за цел да провери дали организацията отговаря на приложимите изисквания.
Ж.3	2.1.1, буква г), точка i) 2.3.2	Без приложение	
Ж.4	2.3.1	5.3	
Ж.5	4.1.1	7.1	Обърнете внимание, че тук е налице връзка с критерия, посочен в Регламент № 1158/2010, Н2, буква г)
3.1	2.4.1	Без приложение	
3.2	(заличено)	Без приложение	Персоналът, изпълняващ задачи, свързани с безопасността, следва да участва в разработването, поддържането и подобряването на СУБ. Изпълнението на изискване 2.4.1 е поверено на организацията по такъв начин, че съответствието с него да бъде проследимо.
И	7.2.1	10.1 10.2	
Й	2.2.1	5.2	

<i>Регламенти (ЕС) 1158/2010 и (ЕС) 1169/2010 Идент. № на критерий</i>	<i>Регламент (ЕС) 2018/762 № Идент. № на изискване</i>	<i>HLS по ISO Клауза №</i>	<i>Забележка</i>
К.1	3.2.1 3.2.2, буква г)	6.2	
К.2	3.2.2, буква а)	6.2	Целите по отношение на безопасността трябва да съответстват на политиката по отношение на безопасността, която пък трябва да съответства на вида и степента на железопътните операции.
К.3	3.2.4	6.2	Целите по отношение на безопасността не са ограничителни спрямо общите цели по отношение на безопасността, установени на равнище държави членки.
К.4	6.1.1 5.4	9.1 8.1	
К.5	3.2.4 (адаптирано)	9.1	Препратка към стратегията и плана (плановете) за наблюдение в съответствие с ОМБ относно наблюдението.
Л.1	6.1.1 5.4	9.1 8.1	
Л.2	4.2 4.4 4.5 5.2.2, буква а)	Без приложение	Използването на компетентен персонал, процедури, специфични документи и подвижен състав се управлява съответно в областта на управлението на компетентността, информацията, комуникацията, документираната информация и активите.

<i>Регламенти (ЕС) 1158/2010 и (ЕС) 1169/2010 Идент. № на критерий</i>	<i>Регламент (ЕС) 2018/762 № Идент. № на изискване</i>	<i>HLS по ISO Клауза №</i>	<i>Забележка</i>
Л.3	1.1.1, буква д) 6.1.1 6.1.2	4.3 9.2	Съответствието с приложимите изисквания се основава на 3.1.2.2 като цяло (не е специфично за поддръжката). Наблюдението гарантира правилното прилагане на процедурите. Вътрешният одит гарантира съответствието на процедурите с приложимите изисквания.
М.1	3.1.2.1 5.4.1	6.1 8.1	В съответствие с ISO първо се предприема планиране на изменението, включително идентифициране и оценка на риска, а след това изменението се осъществява.
М.2	3.1.2.1	Без приложение	
М.3	5.4.1	8.1	
Н.1	4.2.1 4.2.3	7.2	
Н.2	4.5.1.1, буква а) 2.3.1 2.3.2 2.3.4 6.1.1	Без приложение	
О.1	4.4.1 4.4.2 4.4.3	7.4	
О.2	4.4.3	7.4	
О.3	4.4.1	Без приложение	
П.1	4.4.3	Без приложение	
П.2	4.5.2 4.5.3	7.5.2 7.5.3	
П.3	4.5.3	7.5.3	

<i>Регламенти (ЕС) 1158/2010 и (ЕС) 1169/2010 Идент. № на критерий</i>	<i>Регламент (ЕС) 2018/762 № Идент. № на изискване</i>	<i>HLS по ISO Клауза №</i>	<i>Забележка</i>
P.1	7.1.1	10.1	
P.2	7.1.2	Без приложение	
P.3	7.3.1	10.2	
C.1	5.5.1	Без приложение	
C.2	5.5.2	Без приложение	
C.3	5.5.3	Без приложение	
C.4	5.5.4	Без приложение	
C.5	5.5.5	Без приложение	
C.6	5.5.1	Без приложение	
C.7	5.5.6	Без приложение	
T.1	6.2.1	9.2	
T.2	6.2.1, буква а)	9.2	
T.3	6.2.1, буква б)	9.2	
T.4	6.2.1, букви в)–е)	9.2	
T.5	6.2.1, буква ж) 6.3.1	9.3	
T.6	6.2.1	9.2	

Таблицата по-долу представя успоредно сравнение между предишните критерии за оценка и новите изисквания към СУБ, които се прилагат само към железопътните предприятия.

*Таблица 2: Успоредно сравнение: Критерии/изисквания за оценка, приложими само към железопътните предприятия*

<i>Регламент (ЕС) № 1158/2010 № на критерий</i>	<i>Регламент (ЕС) 2018/762 Приложение I Идент. № на изискване</i>	<i>HLS по ISO Клауза №</i>	<i>Забележка</i>
C.8	5.5.7	Без приложение	
C.9	5.5.8	Без приложение	

Таблицата по-долу представя успоредно сравнение между предишните критерии за оценка и новите изисквания към СУБ, които се прилагат само за управителите на инфраструктура.

*Таблица 3: Успоредно сравнение: Критерии/изисквания за оценка, приложими само към управителите на инфраструктура*

<i>Регламент (ЕС) 1169/2010 Идент. № на критерий</i>	<i>Регламент (ЕС) 2018/762 Приложение II Идент. № на изискване</i>	<i>HLS по ISO Клауза №</i>	<i>Забележка</i>
C.8	5.5.7	Без приложение	
C.9	5.5.8	Без приложение	
У.1	5.2.1	Без приложение	Безопасното проектиране и монтаж на инфраструктурата е част от жизнения цикъл на активите.
У.2	3.1.2 5.4.1	Без приложение	Идентифицирането на техническите изменения в инфраструктурата е разгледано в голяма степен в 3.1.2. Управлението на техническите изменения в инфраструктурата е разгледано в голяма степен в 5.4.1.
У.3	3.1.2	Без приложение	Съответствието с приложимите правила, обхващащи проектирането на инфраструктурата, е разгледано в голяма степен в 3.1.2.
Ф.1	5.1.1 5.1.3	Без приложение	Управлението на безопасността на инфраструктурата е разгледано в голяма степен в 5.1.1.
Ф.2	5.1.1	Без приложение	Управлението на безопасността на физическите и/или оперативните граници на инфраструктурата е разгледано в голяма степен в 5.1.1.

<i>Регламент (ЕС) 1169/2010 Идент. № на критерий</i>	<i>Регламент (ЕС) 2018/762 Приложение II Идент. № на изискване</i>	<i>HLS по ISO Клауза №</i>	<i>Забележка</i>
Ф.3	5.1.3, буква в) 5.5.7	Без приложение	Управлението на експлоатацията в нормални и влошени условия е разгледано в голяма степен в 5.1.3, буква в).
Ф.4	5.1.2 5.2.3	Без приложение	
Х.1	5.2.4 6.1.1	Без приложение	Поддържането на инфраструктурата е разгледано в голяма степен в 5.2.4. Одитите и инспекциите (когато е целесъобразно) са част от дейностите по наблюдението.
Х.2	5.2.4	Без приложение	Поддържането на инфраструктурата е разгледано в голяма степен в 5.2.4.
Х.3	5.2.3	Без приложение	
Ц.1	5.1.3	Без приложение	
Ц.2	5.1.1	Без приложение	Управлението на безопасността на физическите и/или експлоатационните граници на системата за сигнализация и контрол на движението е разгледано в голяма степен в 5.1.1.
Ц.3	5.1.2 5.2.3	Без приложение	



Таблицата по-долу представя успоредно сравнение между HLS по ISO и новите изисквания към СУБ.

*Таблица 4: Успоредно сравнение: Структура на високо равнище по ISO*

<i>HLS по ISO Клауза №</i>	<i>Регламент (ЕС) 2018/762 № на изискване</i>	<i>Забележка</i>
4.1	1.1.1, буква а) 1.1.1, буква б)	
4.2	1.1.1, буква в) 1.1.1, буква г)	
4.3	1.1.1, буква д) 1.1.1, буква е)	
4.4	4.5.1.1, буква а)	
5.1	2.1	
5.2	2.2	
5.3	2.3	
6.1	3.1.1 3.1.2	ОМБ относно определяне и оценка на риска се прилагат, за да се определи дали изменението е свързано с безопасността (или не) и дали то е значително (или не). „Виртуалното“ разделяне, направено от ISO между стратегическото ниво (HLS по ISO, клауза 6) и тактическото ниво (HLS по ISO, клауза 8) на планирането, се преразглежда, като се има предвид регулаторната рамка на ЕС, и по-специално прилагането на горните ОМБ (независимо от естеството на измененията).
6.2	3.2.1 3.2.2, буква а) 3.2.2, буква г) 3.2.4	
7.1	4.1	
7.2	4.2	
7.3	4.3	
7.4	4.4	
7.5.1	4.5.1	
7.5.2	4.5.2	
7.5.3	4.5.3	

<i>HLS по ISO Клауза №</i>	<i>Регламент (ЕС) 2018/762 № на изискване</i>	<i>Забележка</i>
8.1	5.1 5.2 5.3 5.4 5.5	В съответствие с ръководен документ на ISO (№ 360) целта на клауза 8 от HLS по ISO е да уточни изискванията, които трябва да бъдат изпълнени в рамките на операциите на организацията, за да се гарантира, че изискванията за системата за управление са изпълнени и че се работи върху приоритетните рискове и възможности. Освен това се посочва, че могат да бъдат предписани допълнителни изисквания (специфични за дисциплината), свързани с оперативното планиране и контрол. В този смисъл изискванията съгласно 5.X са съгласувани с подхода на ISO. По-специално, изпълнението им не оказва въздействие върху дейността на дружеството, но осигурява достатъчна рамка, за да се контролира как ключовите въпроси на безопасността ще бъдат управлявани в рамките на стопанските процесите на дружеството.
9.1	6.1	Концепцията за „наблюдение“ се отнася до рамката за наблюдение, определена в ОМБ относно наблюдението, и следователно има по-широк смисъл отколкото концепцията за наблюдение, измерване, анализ и оценка, определена в клауза 9.1 от HLS по ISO.
9.2	6.2	Вътрешните одити са инструмент за наблюдение по смисъла на ОМБ относно наблюдението. Въпреки че това е отделно изискване, целта е да се постигнат целите за наблюдение в съответствие с ОМБ относно наблюдението.
9.3	6.3	
10.1	7.1	
10.2	7.2	

## Приложение 2: Взаимно приемане на разрешения, потвърждения или сертификати за продукти или услуги, издадени в съответствие със законодателството на Съюза

Органът, издаващ единен сертификат за безопасност или разрешение за безопасност, може да взема предвид сертификати, издадени от други органи, например органи за оценяване на съответствието с ISO, с цел избягване на дублиране на оценката и допълнителните разходи, които заявителят ще понесе. Окончателното решение винаги се взема от издаващия орган.

Все пак, в съответствие с член 3, параграф 12 от [Регламент \(ЕС\) 2018/763](#) за целите на оценяването на заявления за издаване на единен сертификат за безопасност издаващият орган приема разрешения, потвърждения или сертификати за продукти или услуги, извършвани от железопътни предприятия или от техни изпълнители, партньори или доставчици, които са издадени в съответствие със съответното законодателство на Съюза, като доказателство за способността на железопътните предприятия да изпълняват съответните изисквания към системата за управление на безопасността за съответния вид продукт или услуга. Въпреки, че в законодателството на ЕС не съществува еквивалентна разпоредба за оценка на заявленията за разрешения за безопасност, националните органи по безопасността се насърчават да прилагат същия принцип.

В следната таблица са посочени различните случаи, съществуващи понастоящем в съответствие с регулаторната рамка на ЕС, и са дадени илюстративни примери за видовете продукти или услуги, които могат да бъдат обхванати от всеки отделен случай.

*Таблица 5: Разрешения, потвърждения или сертификати за продукти или услуги, издадени в съответствие със законодателството на Съюза*

<i>Случай</i>	<i>Вид на продуктите или услугите</i>	<i>Приложимо законодателство на Съюза</i>	<i>Регламент (ЕС) 2018/76 2 № на изискване</i>	<i>Забележка</i>
Сертификат на СОП	Поддръжка на возила	Член 14, параграф 4 от Директива (ЕС) 2016/798; Регламент (ЕС) 2019/779	5.2 5.3	В случаите, предвидени в член 14, параграф 4 от Директива (ЕС) 2016/798, сертифицирането на структурите, които отговарят за поддръжката осигурява достатъчно доказателства, че железопътните предприятия и управителите на инфраструктура са в състояние чрез своята система за управление на безопасността да контролират рисковете, свързани с поддръжката на возила, включително при използване на външни изпълнители.

<i>Случай</i>	<i>Вид на продуктите или услугите</i>	<i>Приложимо законодателство на Съюза</i>	<i>Регламент (ЕС) 2018/76 2 № на изискване</i>	<i>Забележка</i>
Признаване	Обучение на машинисти	Директива 2007/59 /ЕО Решение 2011/765/ ЕС	4.2.2	Центровете за обучение следва да бъдат признати от компетентния орган за провеждане на курсове за обучение на машинисти и кандидат машинисти в съответствие с Директива 2007/59/ЕО. Центровете за обучение играят важна роля за гарантиране, че машинистите на влаковете са компетентни да изпълняват възложените им задачи, свързани с безопасността. В това отношение центровете за обучение следва да бъдат компетентни по отношение на обучението, което предлагат, и тяхното признаване от компетентен орган, когато това е целесъобразно, се взема предвид от сертифициращия орган по безопасността и от националния орган по безопасността при извършване на оценка на системата за управление на компетентността.
Свидетелство и сертификат на машинист	Компетентност и годност на машинистите	Директива 2007/59 /ЕО	4.2.1	Свидетелствата и сертификатите, издадени в съответствие с Директива 2007/59/ЕО, предоставят достатъчни доказателства за годност и компетентност на машинистите. Това не изключва възможността организацията да докаже, че условията за компетентност и годност са адекватни.

<i>Случай</i>	<i>Вид на продуктите или услугите</i>	<i>Приложимо законодателство на Съюза</i>	<i>Регламент (ЕС) 2018/76 2 № на изискване</i>	<i>Забележка</i>
Единен сертификат за безопасност	Поддържане и инспектиране на инфраструктурата Маневриране Изпитване на подвижен състав	Член 10 от Директива (ЕС) 2016/798	5.3	<p>Управителите на инфраструктура може да възлагат поддръжката или инспектирането на своята инфраструктура на дружества, които експлоатират специални возила на железния път.</p> <p>По същия начин от операторите, които извършват маневриране или изпитване, може да се изиска да притежават сертификат за безопасност.</p> <p>В горните случаи единният сертификат за безопасност предоставя достатъчно доказателства, че железопътните предприятия и управителите на инфраструктура са в състояние чрез своята система за управление на безопасността да контролират рисковете, свързани с използването на външни изпълнители и доставчици.</p>
Разрешение за пускане на пазара/разрешение за тип возило	Разрешение за (тип) возило	Директива (ЕС) 2016/797	5.2	<p>Разрешението за тип возило гарантира, че въз основа на проектирането, производството, проверката и валидирането съответствието със съществените изисквания на цялото приложимо законодателство (включително относно безопасността) возилото може да се използва безопасно в железопътните мрежи, за които е предназначено за употреба, в съответствие с ограниченията и условията за употреба, посочени в техническото досие за возилото/типа возило.</p>

В определени случаи притежаването на сертификат (или еквивалентен документ), издаден в съответствие със законодателството на Съюза, може да не е достатъчно за контролиране на всички рискове за безопасността, свързани с продуктите или услугите, предоставяни на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура.

Например, железопътните предприятия в партньорство носят пълната отговорност за безопасната експлоатация и следователно за контролирането на рисковете, свързани с техните дейности, включително и с поддръжката на возила. Използването от страна на едно железопътно предприятие на единния сертификат за безопасност на своя партньор като средство за контролиране на рисковете, свързани с извършването на поддръжка, не е достатъчно, ако не се подкрепя от солидни и ефективни договорни споразумения между партньорите. Тези договорни споразумения трябва да бъдат разработени съвместно и наблюдавани при прилагането на процедурите за СУБ от всеки партньор и са също част от всяка СУБ, следователно подлежат на надзор от страна на съответните НОБ.

Следователно единният сертификат за безопасност може да се използва като средство за контролиране на рисковете, свързани с извършването на поддръжка и като средство за съответствие за изпълнение на изискванията относно контрола на рисковете, свързани с поддръжката на возила, когато са изпълнени следните три условия:

1. *да има действащи договорни споразумения между железопътните предприятия партньори, които включват аспекти, свързани с поддръжката на возила, като например:*
  - a) *обмен на информация, както е описано в член 5 от [Регламент \(ЕС\) 2019/779](#);*
  - b) *техническата помощ, когато е целесъобразно, по-специално за заварените системи за контрол и управление;*
  - v) *контрол върху възможността работилниците за поддръжка, с които е сключен договор, да осигуряват поддръжката;*
  - г) *ефективно наблюдение на возилата и обмен на информацията, получена в резултат на това наблюдение.*
2. *тези договорни споразумения са разработени в резултат на оценка на риска и трябва да бъдат редовно наблюдавани от всяко железопътно предприятие съгласно ОМБ относно наблюдението ([Регламент \(ЕС\) № 1078/2012](#)). Резултатите от това наблюдение след това се обменят официално между двете железопътни предприятия партньори;*
3. *СУБ и на двамата партньори съдържа подходящи процеси и процедури за постигане на условия 1 и 2 по-горе.*

В други случаи националното законодателство може да изисква за определен тип продукт или услуга да има издадено национално удостоверение (или еквивалентен документ) от компетентен орган (напр. националния орган по безопасността), което също може да се използва като доказателство за способността на железопътните предприятия или управителите на инфраструктура да изпълнят съответните изисквания съгласно [Регламент \(ЕС\) 2018/762](#). Например, националните сертификати, издадени на СОП и/или работилници за поддръжка на возила, различни от товарни вагони, също могат да предоставят разумна гаранция, подобна на СОП сертификата, че возилата, за чиято поддръжка отговарят, са в безопасно състояние за експлоатация.

## Приложение 3: Операции по странични коловози, договорни споразумения и партньорства

### Операции по странични коловози

В настоящия документ с термина „странични коловози“ се обозначава железопътна инфраструктура, свързана с железопътната мрежа, за която отговорност носи управител на инфраструктура (т.е. инфраструктурната част на железопътната система, попадаща в обхвата на [Директива \(ЕС\) 2016/798](#)). Страничните коловози може да бъдат или да не бъдат част от тази железопътна мрежа в зависимост от транспонирането на горепосочената директива във всяка държава членка.

Дейностите, извършвани по странични коловози, например товарене на вагони, са промишлени дейности, които след това взаимодействат със специфични железопътни дейности, например композирането, подготовката и движението на състави от возила, които могат да бъдат влакове или да бъдат използвани във влакове. Това включва съединяването на различни возила, за да се образуват състави от возила или влакове, и тяхното движение.

Страничните коловози могат да бъдат (но не се ограничават до):

- *инфраструктура, използвана за паркиране на железопътни возила между операциите;*
- *интермодални терминали;*
- *инфраструктура, използвана за услуги в пътнически возила, като почистване или поддръжка на осветление;*
- *инфраструктура, принадлежаща и управлявана от работилница за поддръжка на железопътни возила;*
- *промишлени площи или инсталации, в които се извършват промишлени дейности по товарене/разтоварване на товарни вагони.*

Дейностите, извършвани в страничните коловози, се извършват от „оператор на странични коловози“. Операторът на странични коловози може да бъде железопътно предприятие, управител на инфраструктура, доставчик на услуги (напр. почистване на пътнически возила), промишлена организация (напр. вагони цистерни за товарене/разтоварване в химически заводи) или дори подизпълнител на такава промишлена организация. В първия случай организацията е взела стопанско решение да стане железопътно предприятие или е железопътно предприятие, което планира да управлява страничните коловози в допълнение към настоящите си железопътни дейности. Във втория случай управителят на инфраструктура е управител на инфраструктурата за страничните коловози или действа като железопътно предприятие съгласно разрешението си за безопасност.

„Операторът на странични коловози“ контролира рисковете, свързани със здравето и безопасността при работа, чрез своята система за управление на здравето и безопасността в съответствие с международното и националното законодателство. Когато „операторът на странични коловози“ не е железопътно предприятие, тази система за управление взема предвид задълженията по отношение на здравето и безопасността, свързани с външни работници, и по-специално от железопътни предприятия, например когато машинисти влизат в страничния коловоз. Успоредно с това железопътното предприятие контролира рисковете, свързани със здравето и безопасността при работа, чрез своята система за управление на здравето и безопасността съгласно международното и националното законодателство.

### Случай 1: Операторът на странични коловози е железопътно предприятие „Y“

Това железопътно предприятие контролира чрез своята СУБ рисковете, свързани с неговите железопътни операции в инфраструктурата му от странични коловози и в железопътната мрежа, под отговорността на управител на инфраструктурата. Този контрол върху рисковете включва рискове, свързани с повреди на возила, причинени от дейности, извършвани в страничните коловози, включително композирането, подготовката и движението на влаковете.

На практика понякога е трудно да се определи отговорното железопътно предприятие. Например влак на железопътното предприятие „X“ пристига на страничен коловоз (машинистът и локомотивът са наети), а железопътното предприятие „Y“, което експлоатира страничния коловоз, го поема като нов влак (машинистът и локомотивът са наети) и междувременно трябва да се извършат операции по страничните коловози. В такъв случай се прилага горният принцип на безопасност. Съществуват споделени рискове на взаимодействието, които трябва да се вземат предвид в СУБ на железопътното предприятие „Y“ (напр. нанасяне на повреда на возила, причинена от операции по страничните коловози, например товарене). Освен това трябва да се обмисли и предаването на информация за возилата от железопътното предприятие „X“ на железопътното предприятие „Y“. Това включва уверението, че возилото е в безопасно експлоатационно състояние, когато железопътното предприятие „X“ го предава на оператора на странични коловози и по подобен начин, когато то се предава нататък чрез железопътното предприятие „Y“. Железопътното предприятие „Y“, отговорно за операциите по страничните коловози, носи пълна отговорност за контрола на рисковете, присъщи на извършваните дейности по поддръжка.

### **Случай 2: Операторът на странични коловози не е железопътно предприятие**

Следва да бъдат разгледани четири подслучая:

- **подслучай 2.1**, когато операторът на страничните коловози е управителят на инфраструктура;
- **подслучаи 2.2 и 2.3**, когато операторът на страничните коловози, който не е управител на инфраструктура, извършва дейност само в собствената си инфраструктура, но не и в железопътната мрежа, за която е отговорен управителят на инфраструктурата.
- **подслучай 2.4** включва железопътни операции, извършвани от оператор на странични коловози, който не е управител на инфраструктура, в железопътната мрежа, за която е отговорен управителят на инфраструктурата.

**Подслучай 2.1:** Когато железопътно(и) предприятие(я) и управител на инфраструктура (или друга организация, действаща от негово име) споделят дейностите в страничните коловози, всяко железопътно предприятие трябва да бъде информирано за всички събития, свързани с безопасността, които са се случили по време на дейностите на управителя на инфраструктурата на основание на договорни споразумения. Това включва повреди, произшествия и инциденти, включващи возила.

Тези договорни споразумения се управляват съответно чрез СУБ на всяко железопътно предприятие и СУБ на управителя на инфраструктурата.

Чрез своята СУБ железопътното предприятие контролира рисковете, свързани със собствените му операции във връзка с получената информация.

**Подслучай 2.2:** Композирането и подготовката на влака се извършват от железопътното предприятие (съединяване, подготовка) в инфраструктурата на страничните коловози. Железопътното предприятие трябва да бъде информирано за всички (свързани с безопасността) събития, настъпили по време на дейностите на оператора на страничните коловози (напр. товарене или почистване) на основание на договорни споразумения. Това включва повреди, произшествия и инциденти, включващи возила.

Тези договорни споразумения се управляват чрез СУБ на железопътното предприятие.

Чрез своята СУБ железопътното предприятие контролира рисковете, свързани със собствените му последващи операции във връзка с получената информация.

**Подслучай 2.3:** Композирането на влака се изпълнява изцяло/частично от оператора на страничните коловози или от организация, работеща от името на оператора на страничните коловози.

След като влакът бъде композиран, той се предава на железопътно предприятие.



Подобно на подслучай 2.2 железопътното предприятие трябва да бъде информирано за всички събития, настъпили по време на дейностите на оператора в странични коловози (напр. товарене или почистване) и по време на композирането на влака на основание на договорни споразумения. Събитията включват повреди, произшествия и инциденти, включващи возила.

Тези договорни споразумения се управляват чрез СУБ на железопътното предприятие.

Чрез своята СУБ железопътното предприятие контролира рисковете, свързани със собствените му операции във връзка с получената информация.

**Подслучай 2.4:** Този подслучай допълва подслучай 2.3. Поради това се въвежда само допълнително задължение на железопътното предприятие.

Операторът на странични коловози управлява влакове или премества състави от возила от своята железопътна инфраструктура към железопътната мрежа, за която отговаря управител на инфраструктура.

Например:

- *Премества влака или състави от возила от технически парк към пероните на пътническа гара или към зоната за домуване, намираща се до пътническата гара;*
- *Премества влака или състави от возила от промишлено предприятие до точка за обмен (обменен страничен коловоз), изградена към товарна гара.*

Операторът на странични коловози не е нито железопътно предприятие, нито управител на инфраструктура, но операциите, извършвани в мрежата на управител на инфраструктура, трябва да бъдат обхванати от единен сертификат за безопасност или разрешение за безопасност.

Железопътните операции, извършвани от оператора на странични коловози в железопътната мрежа, която е отговорност на управител на инфраструктура, са обхванати или от единния сертификат за безопасност на железопътно предприятие, или от разрешението за безопасност на управител на инфраструктура. Това означава, че железопътното предприятие или управителят на инфраструктура трябва да контролират рисковете, свързани с операциите, извършвани от оператора на странични коловози, чрез договореностите за управление на подизпълнителите в тяхната СУБ.

Във всички случаи железопътните предприятия и управителят на инфраструктурата трябва точно да описват обхвата на всичките си железопътни операции и на дейностите си, които взаимодействат с други железопътни операции, с цел да осигурят ефективността на надзора на СУБ от страна НОБ. Способността на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура да опишат ясно и пълно своите операции, както и други дейности, свързани с железопътните операции, е от решаващо значение за гарантиране на ефективността на СУБ и на надзора на НОБ.

Договорните споразумения във всички подслучаи по-горе трябва ясно да включват (но без не се ограничават със) следното:

- *какво трябва да прави всяка от договарящите страни;*
- *очакваното качество на продуктите/услугите;*
- *възлагане на роли и отговорности;*
- *каква информация, кога и как ще се обменя между договарящите страни. Информацията включва отчитане на събития, както са описани във всички подслучаи по-горе, и по-специално характеристиките на инфраструктурата на страничните коловози като ограничения на скоростта, граници на теглото или условия на наклона;*
- *изисквания за компетентност;*
- *изисквания за здравето и безопасността (произтичащи от оценката на риска, националните изисквания и т.н.).*

## **Договорни споразумения и партньорства**

Железопътното предприятие отговаря за осигуряването на безопасното движение на влака, като координира и управлява влаковите операции. Договорните споразумения (обикновено се състоят от рамкови споразумения, специални споразумения и приложения) представляват основата за ефективно сътрудничество между различни железопътни предприятия, независимо дали са нови участници или действащи предприятия, и трябва да отговарят на разпоредбите на европейското и националното законодателство и всички други приложими изисквания.

Поради това железопътното предприятие трябва да контролира рисковете на дейността си, включително сътрудничеството с партньорите и използването на външни изпълнители и подизпълнители. След това НОБ контролира дали железопътното предприятие изпълнява своите правни задължения по прозрачен и надлежен начин.

Железопътните предприятия не могат да възлагат на външни лица своята отговорност за безопасността при координиране и управление на безопасното движение на влакове. Това обаче не е в ущърб на съществуването на режими на сътрудничество между железопътните предприятия. Основните принципи по-горе се прилагат и за сътрудничеството между железопътните предприятия. Железопътното предприятие, което отговаря за осигуряването на безопасното движение на влаковете, трябва да бъде ясно идентифицирано във всички споразумения между заинтересованите страни и трябва да притежава единен сертификат за безопасност. Железопътното предприятие може или да управлява директно ресурсите (персонал, возила) чрез своята СУБ, или може да реши да възложи чрез договор (частично или изцяло) използването на ресурси (напр. лизинг на возила, наемане на машинисти) на друга страна. Във втория случай железопътното предприятие отново носи отговорността за контрола на рисковете, свързани с използването на външни изпълнители и подизпълнители, чрез наблюдение чрез своята СУБ на изпълнението на договора в съответствие с [Регламент \(ЕС\) № 1078/2012](#) и следователно трябва да провери дали тези ресурси отговарят на законовите и други приложими изисквания за безопасност (напр. возила в безопасно експлоатационно състояние, съвместимост на маршрута, обучение на персонала, машинисти с валиден лиценз и сертификат за конкретен маршрут).

Единен сертификат за безопасност, издаден от сертифициращ орган по безопасността (и контролиран съответно от национален орган за безопасност) на договарящата страна (т.е. партньор или подизпълнител), може да предостави достатъчна увереност на железопътното предприятие, отговорно за безопасната експлоатация, че мерките на СУБ отговарят на съответните изисквания. Договореностите включват предаване на информация, свързана с безопасността (напр. относно предишното време за почивка на машинистите) между договарящите страни.

Принципите, залегнали в сътрудничеството между железопътните предприятия, остават същите, независимо от режимите за сътрудничество, т.е. партньорски или подизпълнителски (частично или изцяло) железопътни дейности при вътрешни или трансгранични операции. Въпреки това характерът и обхватът на мерките, които трябва да бъдат приложени от железопътните предприятия, и степента, в която НОБ трябва да упражнява надзор върху тези споразумения за сътрудничество, са пропорционални на степента на сътрудничество между железопътните предприятия.

Например трансграничното сътрудничество между железопътните предприятия (т.е. използването на външни возила и/или персонал) вероятно ще изисква по-голям контрол от който и да е друг режим на сътрудничество, тъй като операцията се предава на друго железопътно предприятие с различни езици и правила за експлоатация, които могат да се различават в отделните държави членки. За разлика от това наемането на външни машинисти или возила очевидно ще изисква само по-малко наблюдение и следователно по-малко дейности за надзор от страна на НОБ.

## Приложение 4 — Култура на безопасност

### ***Въведение в културата на безопасност и стратегия за подобряване на културата на безопасност***

Културата произтича от взаимоотношенията на хората в ежедневието им и помага да се дефинират очакванията за поведението и нормите на обществото. Културата е сложна концепция, включваща множество фактори, които се развиват с течение на времето в зависимост от обстоятелствата, средата и опита на дадена нация, държава, общество и/или организация.

Културата на безопасност засяга онези елементи на културата, които се отнасят конкретно до безопасността. Възможно е да се даде описание на някои от участниците, които допринасят за културата на безопасност, но не е възможно да се събере цялата информация, която дефинира културата на безопасност. Няма еднозначно научно обективно мерило за културата на безопасност. Това е така, защото факторите, допринасящи за нея, не само са различни в различните организации, но са различни и вътре в самите организации. Различните отдели имат различни изисквания и потребности за безопасност, например оперативни и финансови, а от тях ще се развива преобладаващата култура на безопасност. Външни фактори като регулаторни изисквания, нива на образование, обществени структури, както и националната култура, също допринасят за формирането на културата на безопасност на организацията.

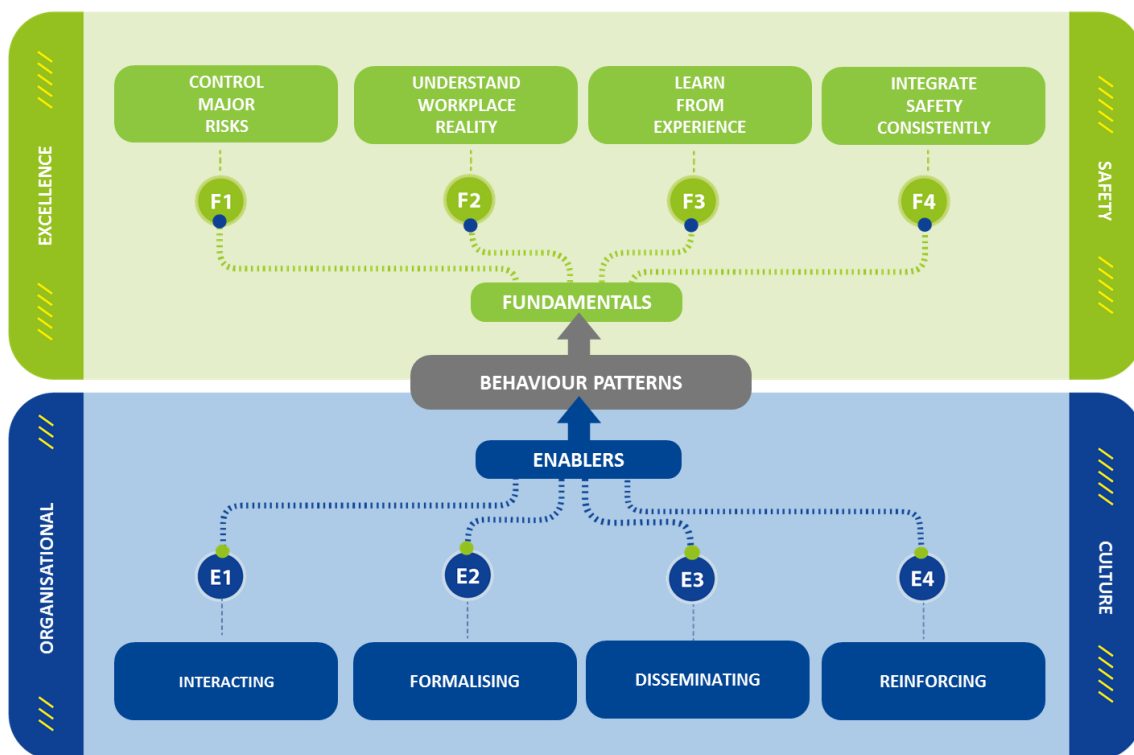
Културата на безопасност е утвърдена концепция. Тя обаче няма съгласувано определение. В този контекст Агенцията, заедно с представители на сектора, са развили следното разбиране, което е приложимо за всяка железопътна организация: *„Културата на безопасност се отнася до взаимодействието между изискванията на системата за управление на безопасността, начина, по който хората разбират техния смисъл въз основа на своите нагласи, ценности и вярвания, и това, което те правят в действителност, видно от решенията и поведението им“.*

Това означава, че един лесен начин за описване на културата на безопасност е да се разгледат факторите, които допринасят за поведението. СУБ предоставя основата, като определя и предписва чрез политики и процедури какво се изисква. Утопично погледнато, СУБ ще бъде перфектна и цялото ръководство и персонал ще я спазват. За съжаление, утопията си е утопия, а това, което се случва, е, че ръководството и персоналът се опитват да разберат съдържанието на СУБ въз основа на техните ценности, нагласи и вярвания, извлечени от личния опит, комбиниран с поведенческите норми на работното място и в обществото. Ако СУБ има смисъл и ако има култура на спазване, ще последва и правилното поведение. Ако няма, ще се правят индивидуални тълкувания и ще бъдат прилагани алтернативни решения. Те ще се основават на индивидуална оценка на риска, която претегля факторите, които оказват влияние върху взетите решения. Оценката на риска не само ще се съсредоточи върху действителния риск, но и ще включва фактори, свързани с удобството, риска от това да ви хванат, думите и действията на ръководството и т.н. Следователно, взаимозависимостта между СУБ, намирането на смисъл и поведението определят културата на безопасност.

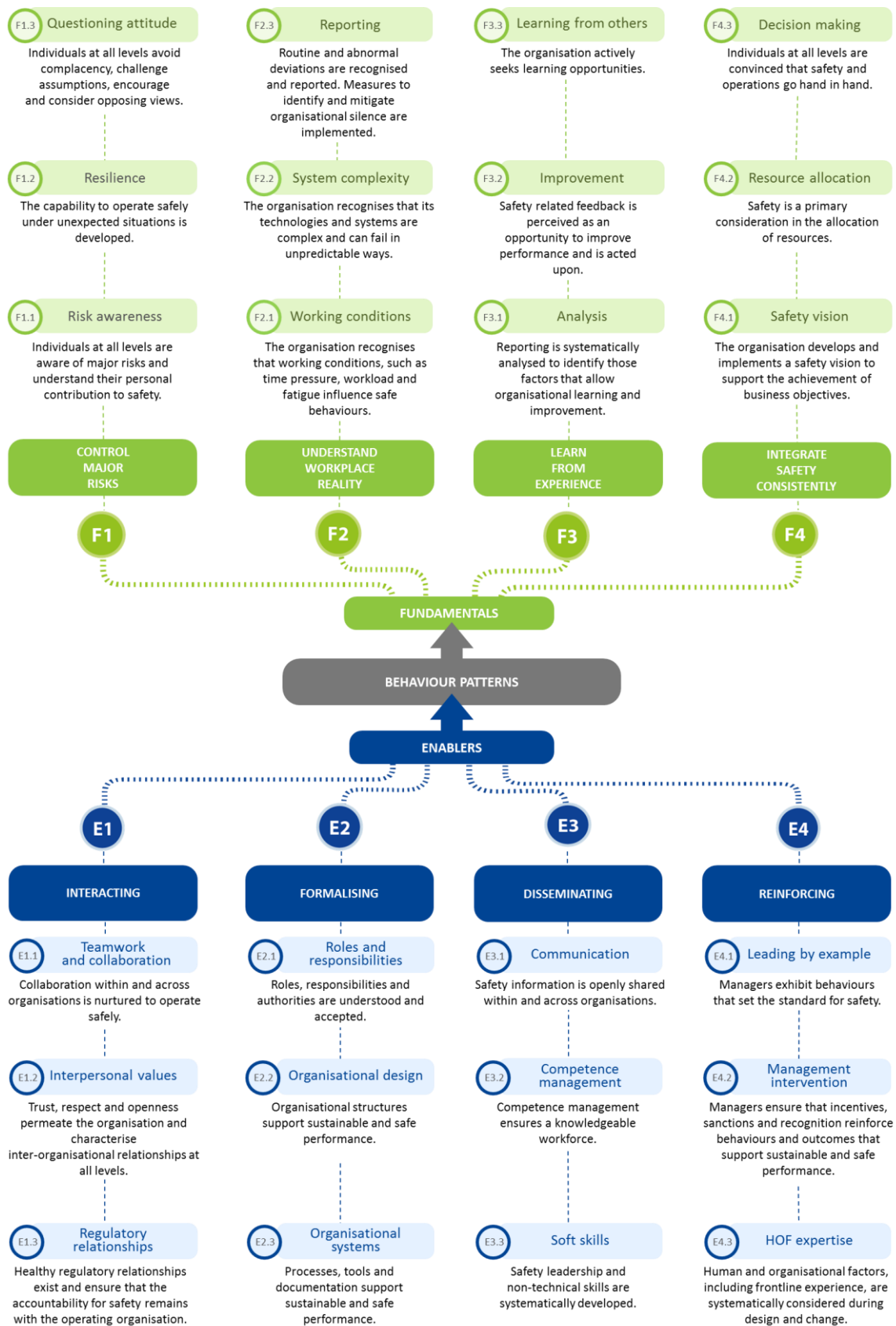
Оценката на културата на безопасност изисква задълбочено разбиране на трите фактора и тяхната взаимозависимост. Както беше посочено по-рано, няма еднозначно научно обективно мерило за културата на безопасност. Вместо това характеристиките, които оказват влияние върху развиването на култура на безопасност могат да бъдат анализирани в светлината на трите фактора.

Например декларация за политиката, гласяща: „Безопасността е на първо място“, може да бъде допълнена с проучване какво означава тази декларация за служителите — те наистина ли вярват в нея, ръководството „въплъщава ли думите си в дела“, как се вземат решения и на какви основания, как реагира организацията при натиск и т.н. Подобни проучвания могат да се направят и за други фактори като непрекъснато учене и критично отношение. Комбинирането на резултатите от анализа ще даде картина на настоящото състояние на културата. С течение на времето може да се изгради по-изчерпателна картина, която да позволи по-солидни изводи.

Европейският модел за култура на безопасност на железопътния транспорт (вж. Фигура 4) беше разработен като концептуална рамка и рамка за оценка, която може да се използва за по-доброто разбиране на понятието за култура на безопасност, както и за оценка и подобряване на културата на безопасност на всяка железопътна организация.



Фигура 4 — Европейски модел за култура на безопасност на железопътния транспорт



Фигура 5: Атрибути на Европейския модел за култура на безопасност на железопътния транспорт

## **Успоредно сравнение между изискванията за СУБ и европейския модел за култура на безопасност на железопътния транспорт**

В таблиците по-долу е представено успоредно сравнение между фундаменталните принципи и инструментите на европейския модел за култура на безопасност и изискванията по отношение на СУБ, определени в [Регламент \(ЕС\) 2018/762](#).

Внимателното използване на таблиците, заедно с [насоките относно европейския модел за култура на безопасност](#), следва да дава възможност на организацията да установи кои от изискванията по отношение на СУБ имат силна връзка с атрибутите на европейския модел за култура на безопасност и по този начин да ѝ позволи да разработи процеси и процедури, които са по-добре съобразени с желаното организационно поведение.

*Таблица 6: Успоредно сравнение — изисквания по отношение на СУБ/европейски модел за култура на безопасност на железопътния транспорт*

<i>Изискване по отношение на СУБ</i>	<i>Връзка с атрибутите на европейския модел за култура на безопасност на железопътния транспорт</i>
1. Описание на организацията	F1.1, F2.2, F3.3 F4.1 E1.1, E2.1, E2.2, E3.1, E4.3
2.1 Лидерство и ангажираност	F1.1, F2.1, F2.2, F4.1 E1.1, E2.1, E3.1
2.2 Политика по отношение на безопасността	F1.1, F2.1, F2.2, F4.1 E1.1, E3.1
2.3 Роли, отговорности, управленска отговорност и органи на организацията	F1.1, F2.1, F2.2, F2.3, F3.1, F 3.2, F4.1, F4.2 E1.1, E2.1, E2.2, E3.1, E3.2, E4.3
2.4 Консултации с персонала и други страни	F1.1, F2.1, F2.2, F2.3, F3.1, F3.2, F4.1, F4.2, E1.1, E2.2, E2.3, E3.1, E4.3
3.1 Действия за справяне с риска	F1.1, F2.1, F2.2, F2.3, F3.1, F3.2 F3.3, F4.1, F4.3 E1.1, E2.1, E2.2, E2.3, E3.1, E3.2, E4.3
3.2 Цели по отношение на безопасността и планиране	F1.1, F2.1, F2.2, F2.3, F3.1, F 3.2, F4.1, F4.2 E1.1, E2.2, E2.3, E3.1, E4.3
4.1 Ресурси	F1.1, F2.1, F2.2, F4.1, F4.2, E1.1, E1.2, E2.1, E2.2, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.3
4.2 Компетентност	F1.1, F1.2, F1.3, F2.1, F2.2, F2.3, F3.1, F3.2, F4.1, F4.2, F4.3 E1.1, E2.1, E2.2, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.1, E4.2, E4.3
4.3 Осведоменост	F1.1, F1.2, F2.2, F2.3, F3.1, F3.2, F4.1, F4.3 E1.1, E1.2, E2.1, E3.1, E3.2, E3.3, E4.1, E4.2
4.4 Информация и комуникация	F1.1, F1.2, F2.2, F2.3, F3.1, F3.2, F4.1, F4.3 E2.1, E3.1, E3.2, E3.3, E4.2
4.5 Документирана информация	F1.1, F1.2, F2.2, F2.3, F3.1, F3.2, F4.1, F4.3 E2.1, E2.2, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.2
4.6 Интегриране на човешкия и организационния фактор	F1.1, F1.2, F2.2, F2.3, F3.1, F3.2, F4.1, F4.3 E2.1, E2.2, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.3
5.1 Оперативно планиране и контрол	F1.1, F2.1, F2.2, F3.1, F3.2, F4.1, F4.2 E2.1, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.3
5.2 Управление на активите	F2.1, F2.2, F4.1, F4.2, F4.3, E1.1, E2.3, E3.1, E3.2, E4.3
5.3 Изпълнители, партньори и доставчици	F1.1, F2.1, F2.2, F4.1, F4.2, F4.3 E1.1, E2.3, E3.1, E3.2, E4.3

<i>Изискване по отношение на СУБ</i>	<i>Връзка с атрибутите на европейския модел за култура на безопасност на железопътния транспорт</i>
5.4 Управление на промените	F1.1, F2.1, F2.2, F4.1, F4.2, F4.3 E1.1, E2.3, E3.1, E3.2, E4.3
5.5 Управление на извънредни ситуации	F1.1, F1.2, F1.3, F2.1, F2.2, F3.1, F3.2, F3.3, F4.1, F4.2, F4.3 E1.1, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.1, E4.2, E4.3
6.1. Наблюдение	F1.1, F1.2, F1.3, F2.1, F2.2, F3.1, F3.2, F4.1, F4.2, F4.3 E1.1, E1.2, E2.1, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.1, E4.2, E4.3
6.2 Вътрешен одит	F1.1, F1.2, F1.3, F2.1, F2.2, F3.1, F3.2, F4.1, F4.2, F4.3 E1.1, E2.1, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.1, E4.2, E4.3
6.3. Преглед от страна на ръководството	F1.1, F1.2, F1.3, F2.1, F2.2, F3.1, F3.2, F4.1, F4.2, F4.3 E1.1, E2.1, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.1, E4.2, E4.3
7.1. Поуки от произшествия и инциденти	F1.1, F1.3, F2.1, F2.2, F2.3, F3.1, F3.2, F4.1, F4.3 E1.3, E2.1, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.2, E4.3
7.2. Непрекъснато подобряване	F1.1, F1.3, F2.1, F2.2, F2.3, F3.1, F3.2, F4.1, F4.3 E2.1, E2.3, E3.1, E3.2, E3.3, E4.2, E4.3

*Таблица 7: Успоредно сравнение — Европейски модел за култура на безопасност на железопътния транспорт/изисквания по отношение на СУБ*

<i>Атрибут на модела за култура на безопасност на европейския железопътен транспорт</i>	<i>Връзка към изискване по отношение на СУБ</i>
F 1.1 Осведоменост относно рисковете	1, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
F1.2 Устойчивост	4.1, 4.2, 4.3, 4.5, 4.6, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3
F1.3 Критично отношение	5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
F2.1 Условия на труд	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
F2.2 Сложност на системата	1, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
F2.3 Докладване	2.3, 2.4, 3.2, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 7.1, 7.2
F3.1 Анализ	2.3, 2.4, 3.2, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.1, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
F3.2 Подобрения	2.3, 2.4, 3.2, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.1, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
F3.3 Извличане на опит от други	3.1, 5.5
F4.1 Визия за безопасността	1, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
F4.2 Разпределение на ресурсите	2.3, 2.4, 3.2, 4.1, 4.2, 5.1, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3
F4.3 Вземане на решения	3.1, 3.2, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2, 7.3
E1.1 Работа в екип и сътрудничество	1, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
E1.2 Междупличностни ценности	4.1, 4.3, 6.1
E1.3 Връзка с нормативни изисквания	7.1

<i>Атрибут на модела за култура на безопасност на европейския железопътен транспорт</i>	<i>Връзка към изискване по отношение на СУБ</i>
E2.1 Роли и отговорности	1, 2.1, 2.3, 3.1, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.1, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
E2.2 Организационно планиране	1, 2.1, 2.3, 2.4, 2.4, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 4.4, 4.5
E2.3 Организационни системи	2.4, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 4.5, 4.6, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
E3.1 Комуникация	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
E3.2 Управление на компетентността	3.1, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
E3.3 Социални умения	4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 5.1, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
E4.1 Ръководене чрез личен пример	4.2, 4.3, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3
E4.2 Намеса на ръководството	4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2
E4.3 Експертен опит в областта на човешкия и организационния фактор	1, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 4.6, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2

Допълнителна информация за културата на безопасност може да бъде намерена на [уебсайта на ERA](#).



## Приложение 5 — Човешки и организационен фактор

### **Въведение в човешкия и организационния фактор**

Човешкият и организационният фактор (ЧОФ) е мултидисциплинарна област, чиято цел е повишаване на безопасността, производителността и удовлетвореността на потребителите. ЧОФ е подход, ориентиран към потребителя, т.е. проектирането се основава на изрично разбиране на потребителите, задачите и средата. Отправната точка винаги са възможностите и ограниченията на потребителя и как те се влияят и си взаимодействат със системите, с които се работи по време на изпълнението на задачите. Целта е да се определи как най-добре да се изпълни задачата по безопасен и ефикасен начин. Акцентът се поставя върху експлоатационната пригодност. ЧОФ се използва както като проактивен подход за осигуряване на качествени процеси на проектиране, така и като средство за реагиране с цел идентифициране на ключовите проблеми, когато нещо се обърка.

Например при проектиране на нови возила не е достатъчно само да се приложат стандартите за проектиране. Машинистите, кондукторите и персоналът по поддръжката трябва да участват в този процес, за да добавят своя опит и разбиране за това как задачите да се изпълняват безопасно и ефикасно. Това може например да е свързано с конкретни проблеми, засягащи отделни гари и линии, достъпност и достъп за работниците по поддръжката, приоритети на задачите в кабината, комуникационни изисквания или поведение на пътниците по гарите.

Отчитането на знанията и опита на различните оператори се постига най-ефективно чрез итеративен процес, при който потребителят оценява непрекъснато проектирането и разработването на влака успоредно с напредването на работата по него. Това помага да се предотврати една често срещана грешка в процеса на проектиране, а именно съсредоточаване върху взаимодействието на човека с отделните системи, вместо цялостно изпълнение на задачите. Например отделните доставчици имат различни идеи за това как да се даде приоритет на отделните сигнали за тревога, поради което без цялостна перспектива потребителят често се претоварва с информация, която има ограничено значение за изпълнението на задачите. Това се случва, защото техническата конструкция предоставя възможност за показване на информацията, но потребителят може да няма нужда от нея. Анализът на ЧОФ помага да се направи разграничение между необходимостта от информация и полезността на нейното наличие.

ЧОФ предполага анализ от системна гледна точка, т.е. човешкият, технологичният и организационният фактори не се разглеждат сами за себе си, а се подчертават и взаимодействията между тези фактори. Например, ако машинистът е участвал в инцидент като задминаване на сигнал за опасност, предложените фактори за разследване (списъкът не е изчерпателен) се отнасят до умора, когнитивно претоварване, компетентност и т.н. (човешки фактор), технологичното влияние върху ефективността на работата като взаимодействия човек-система, разположение на органите за управление, поставяне на сигнала (технологичен фактор), влиянието на организацията върху функционирането като обучение, СУБ, организационни приоритети (организационен фактор), както и взаимодействието между трите области, например влиянието на процедурите за възлагане на поръчки върху проектирането или управлението на измененията при внедряването на нов проект.

Методите се заимстват от много различни области, например експериментална психология, промишлено проектиране, организационна психология, социология, наука за управлението, когнитивен инженеринг, ергономия, компютърни науки и техника на безопасност.

Тъй като акцентът на ЧОФ е върху потребителя, анализът на задачите е често прилаган метод. Анализът на задачите дава на проектанта разбиране за задачите, които трябва да бъдат изпълнени, и как те се отнасят към системите, с които потребителят взаимодейства, и организационните условия, които влияят върху ефективността на работата. Въз основа на анализа на задачите може да се извърши допълнителен анализ, например на взаимодействието човек-система, работното натоварване, човешката надеждност/риск, антропометрични аспекти и биометричен анализ. Важното е да се

гарантира, че потребителят има най-добрата възможна работна ситуация за безопасна и ефективна работа.

Допълнителна информация във връзка с човешкия и организационния фактор може да се намери на [уебсайта на ERA](#).

## **Стратегия за подпомагане на интегрирането на човешкия и организационния фактор в системата за управление на безопасността**

Организацията трябва да осигури стратегия, която да гарантира, че познанията за човешкия фактор, методите и подходът, ориентиран към човека, се прилагат системно и последователно към всички значими процеси в рамките на организацията. Такъв подход означава първо да се разглеждат потребностите, способностите и поведението на хората, а след това да се проектира, за да може да се обезпечат тези нужди, способности и поведение.

Стратегията за човешкия и организационния фактор (ЧОФ) съдържа елементи, които свързват:

### **Ръководство**

- **Лидерство и ангажираност**
  - Ангажиментът на ръководството към ЧОФ е посочен ясно в политиките и целите;
  - Съществува процес/насоки, показващи как ЧОФ трябва да се прилага в проектите;
  - ЧОФ е интегрирана част от процеса на проектиране и управление на проекти.
- **Политика по отношение на безопасността**
  - Политиката по отношение на безопасността ясно заявява, че измерението на ЧОФ трябва да се прилага във всички процеси, свързани с безопасността.
- **Роли, отговорности, управленска отговорност и органи на организацията**
  - Ясно определени роли, отговорности и управленски отговорности на специалистите по ЧОФ;
  - Съществува процес за това как експертите по ЧОФ да участват редовно в проекти и процеси.

### **Планиране**

- **Действия за справяне с риска**
  - Описание на начина, по който се разглеждат аспектите на ЧОФ при анализите на риска;
  - Участие на специалисти по ЧОФ и на работещите с клиентите, включително на тези, с които се осъществява взаимодействие според анализите на риска.

### **Подкрепа**

- **Ресурси и компетентност**
  - Системен подход за използване на компетентност по аспектите на човешкия и организационния фактор, за да се гарантира, че функциите, свързани с безопасността, разполагат с достатъчно ресурси въз основа на оценката на риска.
  - Връзка между оценката на риска, задачите, свързани с безопасността, и системата за управление на компетентността, за да се гарантира, че персоналят постоянно доказва, че притежава определените компетентности;
  - Осигурени са време и ресурси, за да се гарантира, че изискванията по отношение на ЧОФ са изпълнени.
- **Осведоменост**
  - Системно използване в организацията на компетентност по аспектите на човешкия и организационния фактор, за да се гарантира, че персоналят с въпросните функции е запознат с ролята, която има за безопасността.

### **Експлоатация**

- **Оперативно планиране и контрол**
  - ЧОФ се взема предвид в оперативното планиране.

- *Управление на активите*
  - *Организацията има насоки за прилагане на подход, ориентиран към човека, на всеки етап от жизнения цикъл.*
- *Управление на измененията*
  - *ЧОФ винаги се оценява като част от процеса на управление на измененията.*

### **Оценка на функционирането**

- *Наблюдение*
  - *Нивото на безопасност се оценява систематично в светлината на стратегията за ЧОФ.*

### **Подобрение**

- *Поуки от произшествия и инциденти*
  - *В процеса на разследване на произшествия се използват опитът и методите на ЧОФ;*
  - *Съществува методология за провеждане на разследвания въз основа на знанията и методите на ЧОФ;*
  - *Съществува програма за обучение относно произшествия и инциденти, която прилага гледната точка на ЧОФ.*
- *Непрекъснато подобряване*
  - *Процес за непрекъснато подобряване на процесите на организацията за управление на ЧОФ.*

## Приложение 6 — Определения

Употребата в документа на думи или термини като „трябва“ или „следва“ показва, че е налице нормативно изискване, което е задължително да се спази. Определенията, съдържащи се в съответното законодателство относно безопасността на железопътния транспорт като Директива (ЕС) 2016 798 относно безопасността на железопътния транспорт, Директива (ЕС) 402/2013 относно ОМБ за определяне и оценка на риска и съответните технически спецификации за оперативна съвместимост, се прилагат за настоящия документ, но не са включени по-долу.

Произшествие	Нежелано или непредвидено внезапно събитие или поредица от такива събития, които имат вредни последици; произшествията се подразделят на следните категории: сблъскване, дерайлиране, произшествие при железопътни прелези, произшествия с хора, свързани с подвижен състав в движение, пожари и др. (Директива (ЕС) 2016/798).
Област на дейност	Мрежа или мрежи в рамките на една или повече държави членки, в които дадено железопътно предприятие възнамерява да извършва дейността си (Директива (ЕС) 2016/798).
Управление на активите	Подходът, използван от дадена организация, за да гарантира, че физическите активи са безопасни, годни за предназначението си и икономически рентабилни от проектирането и изграждането през целия жизнен цикъл до извеждането им от експлоатацията.
Одит	Систематичен, независим и документиран процес за получаване на одиторски доказателства и обективно оценяване на тези доказателства, за да се определи степента, до която са изпълнени одитните критерии (ISO 9000).
Звено от дейността	Звено от дейността е отдел или функционална единица в рамките на дадена организация. То може да има различни функции и цели, напр. управление на човешките ресурси, производство, превоз на дълги разстояния, логистика, маневриране.
Естество на експлоатацията	Характеристиката на експлоатацията по отношение на нейния обхват, включително проектирането и изграждането на инфраструктурата, поддръжката ѝ, планирането на движението, управлението на движението, както и използването на железопътната инфраструктура, включително на конвенционални и/или високоскоростни линии, превоз на пътници и/или стоки
Компетентност	Способност за прилагане на знания и умения за постигане на очакваните резултати (ISO 9000).
Непрекъснато подобряване	Повтаряща се дейност за подобряване на функционирането (т.е. измерим резултат) (ISO 9000).
Управление на документи	Процесът (или процедурата) за идентифициране, създаване, поддържане, управление, съхранение и запазване на документирана информация.

Обхват на дейност:	<p>По отношение на железопътните операции, извършвани от железопътните предприятия — обхватът, измерван чрез броя пътници и/или обема стоки и прогнозирания размер на железопътното предприятие от гледна точка на броя на персонала, ангажиран в железопътния сектор (а именно като микро-, малко, средно или голямо предприятие) (Директива (ЕС) 2016/798).</p> <p>по отношение на железопътната експлоатация, осъществявана от управителите на инфраструктура, е обхватът, който се характеризира с дължината на железопътната линия и определената големина на управителя на инфраструктура, изразена като брой служители, заети в железопътния сектор (Регламент (ЕС) 2018/ 762).</p>
Опасност	Условие, което може да доведе до произшествие (Регламент (ЕС) № 402/2013).
Човешки и организационен фактор	Всички характеристики и организационни аспекти на човешкото поведение, които трябва да се вземат предвид, за да се гарантира безопасността и ефективността на дадена система или организация през целия ѝ жизнен цикъл.
Подход, ориентиран към човека	Подход, който първо анализира потребностите, способностите и поведението на хората, а след това пристъпва към проектиране, за да бъдат отчетени тези нужди, способности и поведение.
Инцидент	Всяко събитие, с изключение на произшествие или тежко произшествие, което засяга или може да засегне безопасността на железопътните операции (Директива (ЕС) 2016/798). То включва и ситуации, близки до инциденти.
Управител на инфраструктура	Всяка организация или дружество, отговарящи по-специално за изграждането, управлението и поддръжката на железопътна инфраструктура, включително управлението на трафика и контрола на управлението и сигнализацията; функциите на управител на инфраструктурата на дадена мрежа или част от мрежа могат да бъдат поверени на различни организации или дружества (Директива 2012/34/ЕС).
Заинтересована страна	Лице или организация, които могат да засегнат, да бъдат засегнати или да се възприемат като засегнати от решение или дейност (ISO 9000), свързани със системата за управление на безопасността.
Разследване	Процедура, проведена с цел предотвратяване на произшествие или инцидент, която включва събиране и анализиране на информация, правене на изводи, включително определяне на причините и ако е необходимо — даване на препоръки за безопасност (Директива (ЕС) 2016/798).
Система за управление	Набор от взаимно свързани или взаимодействащи си елементи на дадена организация за определяне на политики и цели, и процесите за постигане на тези цели (ISO 9000).
Наблюдение	Мерките, взети от железопътните предприятия, управителите на железопътна инфраструктура или от структурите, които отговарят за поддръжката, с цел да се провери дали тяхната система на управление се прилага правилно и ефективно (Регламент (ЕС) № 1078/2012).

Национално правило	Всички задължителни правила, приети в дадена държава членка, независимо от органа, който ги издава, които съдържат изисквания за безопасност на железопътния транспорт или технически изисквания, различни от определените от Съюза правила или от международните правила и които са приложими в рамките на тази държава членка за железопътните предприятия, управителите на инфраструктура или трети лица (Директива (ЕС) 2016/798).
Процес	Набор от взаимно свързани или взаимодействащи си дейности, които трансформират усилията в резултати (ISO 9000).
Железопътна инфраструктура	Съоръженията, които са необходими, за да може железопътната мрежа да работи, включително: <ul style="list-style-type: none"> <li>• железопътни коловози и свързаните с тях структури;</li> <li>• сервизни пътища, системи за сигнализация, комуникационни системи, подвижен състав;</li> <li>• системи за контрол, системи за контрол на влакове и системи за управление на данни;</li> <li>• табели и знаци;</li> <li>• електрозахранване и електрически задвижващи системи;</li> <li>• помощни сгради, работилници, депа и паркове; и</li> <li>• инсталации, машини и оборудване.</li> </ul>
Железопътно предприятие	<p>Определението за „железопътно предприятие“ е дадено в член 3, точка 1 от Директива 2012/34/ЕС, но железопътно предприятие е и всяко друго публично или частно предприятие, чиято дейност се състои в осигуряване на железопътен превоз на товари и/или пътници, като предприятието осигурява теглителната сила, това включва и предприятия, които осигуряват само теглителна сила (Директива (ЕС) 2016/798).</p> <p>Всяко публично или частно предприятие, лицензирано в съответствие с настоящата директива, основният предмет на дейност на което е предоставянето на услуги за железопътен превоз на товари и/или пътници, с изискване предприятието да осигурява теглителна сила; това включва и предприятия, които предоставят само теглителна сила; (Директива 2012/34/ЕС).</p>
Риск	Честотата на настъпване на произшествия и инциденти, водещи до вреда (причинена от дадена опасност), както и големината на тази вреда (Регламент (ЕС) № 402/2013).
Анализ на риска	Систематично използване на цялата налична информация за идентифициране на опасностите и за изчисление на риска (Регламент (ЕС) № 402/2013).
Оценка на риска	Целият процес, състоящ се от анализ на риска и определяне на риска (Регламент (ЕС) № 402/2013).
Определяне на риска	Процедура, основана на анализа на риска, която има за цел да определи дали е достигнато приемливо ниво на риска (Регламент (ЕС) № 402/2013).
Управление на риска	Систематичното прилагане на управленски политики, процедури и практики за целите на анализа, определянето и контрола на риска (Регламент (ЕС) № 402/2013).

Култура на безопасност	Взаимодействието между изискванията на системата за управление на безопасността, доколко хората намират смисъл в тях въз основа на своите нагласи, ценности и вярвания, и какво правят в действителност, което става видно от решенията и поведението. Позитивната култура на безопасност се характеризира с колективен ангажимент от страна на ръководителите и отделните лица винаги да действат безопасно, особено когато са изправени пред конкурентни цели (Регламент (ЕС) 2018 762).
Цел	Резултат, който трябва да бъде постигнат.  Целите в областта на безопасността трябва да бъдат конкретни, измерими, постижими, реалистични и обвързани с време. Освен това целите трябва да бъдат определяни за подходящи функции и на подходящи нива в рамките на организацията.
Партньор	Търговски субект, с който друг търговски субект има някаква форма на обединение. Това взаимоотношение може да бъде договорна, изключителна връзка, в която и двата субекта се ангажират да не се обединяват с трети страни.
Партньорство	Споразумение, в което страните, наричани партньори, се съгласяват да си сътрудничат, за да развият взаимните си интереси.
Система за управление на безопасността	Организацията, механизмите и процедурите, установени от управител на инфраструктура или железопътно предприятие за гарантиране на безопасното управление на техните дейности (Директива (ЕС) 2016/798).
Висше ръководство	Лице или група хора, които ръководят и контролират организация на най-високо равнище (ISO 9000).
Тип дейност	Видът на дейността, който се характеризира като пътнически транспорт, включващ или изключващ високоскоростни услуги, товарен транспорт, включващ или изключващ превоз на опасни товари и единствено маневрени услуги (Директива (ЕС) 2016/798).