



СЛУЖБЕНИ ГЛАСНИК

ГОДИНА XXXVI БРОЈ 37
8. август 2016.

„ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“ АКЦИОНАРСКО ДРУШТВО

АКЦИОНАРСКО ДРУШТВО ЗА ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗ РОБЕ „СРБИЈА КАРГО“

Одлука Одбора директора
„Србија Карго“ а.д.
(од 8.8.2016. године)
Број: 4/2015-158-68

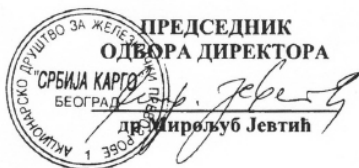
ПОЛИТИКУ БЕЗБЕДНОСТИ
„Србија Карго“ а.д.

I. ОПШТЕ ОДРЕДБЕ

На основу члана 24. Статута Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд („Службени гласник РС“, број 60/15), Одбор директора Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд је на седници одржаној 8.8.2016. године, донео

ОДЛУКУ

1. Усваја се Политика безбедности „Србија Карго“ а.д.
2. Политика безбедности „Србија Карго“ а.д. саставни је део ове Одлуке.
3. Одлука ступа на снагу даном доношења.
4. Одлуку објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије“ и на интернет страници Друштва.



Одлука Одбора директора
„Србија Карго“ а.д.
(од 8.8.2016. године)
Број: 4/2015-158-68

На основу члана 42 Закона о безбедности и интероперабилности железнице („Службени гласник РС“, број 104/2013) и члана 24. Статута Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“ („Службени гласник РС“, бр.60/15), Одбор директора Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд је, на седници одржаној 8.8.2016 године, донео

1. Политиком безбедности изражава се трајна посвећеност Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд (у даљем тексту: Друштво) остваривању високог нивоа безбедности железничког саобраћаја и њеном константном унапређењу. Активности за постизање безбедносних циљева, вредности и начела која су у примени, прописане су општим актима.
2. „Србија Карго“ а.д. одговоран је корисницима превоза, комитентима, запосленима и трећим лицима, за безбедно функционисање железничког саобраћаја, у оквиру своје делатности, укључујући у то снабдевање материјалом и уговарање услуга.
Одговорност је сваког произвођача саставних делова и чинилаца интероперабилности појединих подсистема, лица задужена за одржавање, имаоца возила и даваоца других потребних услуга, да су возила, објекти и постројења, опрема, материјали и услуге усклађени са прописаним захтевима и условима за предвиђену употребу, тако да их „Србија Карго“ а.д. може безбедно користити у железничком систему.
Да би успешно испунио захтеве, за које је он одговоран према другима, и одговорности других према њему, „Србија Карго“ а.д. успоставља и стално унапређује Систем управљања безбедношћу.
3. „Србија Карго“ а.д. спроводи своју Политику безбедности у складу са Заједничким безбедносним циљевима и користећи Заједничке безбедносне методе.
4. У циљу задржавања високог нивоа безбедности, као и њеног развоја и унапређења, „Србија Карго“ а.д. доноси Политику безбедности, у складу са Законом о безбедности и интероперабилности железнице.
Основна тежња „Србија Карго“ а.д. је да се промени однос према безбедности, са досадашњег – post festum концепта, на савремени концепт, који се базира на превенцији и управљању ризицима.

5. Политика безбедности саопштава се свим запосленима у „Србија Карго“ а.д., објављује се у службеном гласилу „Железнице Србије“ а.д. и на интернет страници Друштва.

II. ИЗЈАВА О ПОСВЕЋЕНОСТИ И ОКВИР ЗА У ПОСТАВЉАЊЕ СИСТЕМА УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ (SMS)

1. За редовно обављање својих послова и пружање превозних услуга, „Србија Карго“ а.д. настоји да задржи достигнути ниво безбедности, а затим да исти даље развија и унапређује.
2. Систем управљања безбедношћу мора обезбедити управљање свим ризицима повезаним с обављањем основне делатности, укључујући одржавање, набавку материјала, пројектовање и спољно уговарање (одржавање и остало).
3. Оквир за обезбеђење услова за безбедно одвијање саобраћаја је развој SMS-а којег, поред Политике безбедности, чине и следећи елементи:
 - квалитативни и квантитативни циљеви Друштва за одржавање и побољшање постојећег нивоа безбедности, као и планови и процедуре за постизање тих циљева,
 - процедуре за испуњење постојећих, нових и изменених техничких норми, стандарда или других прописаних услова утврђених у Техничким спецификацијама за интероперабилност (ТСИ), државним безбедносним правилима, другим важећим правилима и одлукама надлежних државних органа,
 - процедуре и методе за процену ризика, као и имплементација мера за контролу ризика у случају промена оперативних услова или примене нових технологија, уређаја, опреме и материјала,
 - програми за поучавање особља и успостављање таквог система, који ће омогућити одржавање и проверу знања и вештина особља потребних за реализацију радних задатака,
 - размена информација унутар Друштва, као и између железничких превозника и управљача инфраструктуре,
 - унапређење и доношење процедура и оквира о томе како информација која се тиче безбедности мора бити документована, као и процедура контроле поузданих безбедносних информација,
 - унапређење и доношење процедура које ће обезбедити да озбиљне несреће, несреће, поремећаји и избегнуте несреће буду документоване, истражене и анализирани, и да буду предузете неопходне превентивне мере,
 - усклађивање планова за деловање, узбуњивање и информирање у случају ванредних ситуација са плановима тела јавне управе,
 - обављање унутрашњих контрола.
4. За спровођење политике безбедности одговорни су сви запослени „Србија Карго“ а.д., првенствено кроз прописно извршавање додељених задатака.

III. ОПШТИ ЦИЉЕВИ СИСТЕМА УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ (SMS)

1. Општи циљеви SMS-а су задржавање безбедности железничког саобраћаја на постигнутом нивоу, уз настојање њеног сталног побољшања, отклањањем уочених неправилности у систему, примењујући савремене методе, у складу са техничко-технолошким напретком.
2. Политиком безбедности дефинишу се квантитативни и квалитативни циљеви Друштва за одржавање и побољшање нивоа безбедности. Циљеви се односе на следеће области:
 - обезбеђивање усклађености и контроле примене прописа и стандарда,
 - техничко-технолошке оспособљености,
 - стручне оспособљености запослених,
 - развоја заједничког приступа безбедности,
 - системе информисања,
 - ванредних догађаја и
 - унутрашње контроле.
3. Систем управљања безбедношћу (SMS) подразумева: доношење планова и циљева за одржавање и побољшање безбедности, примену адекватних метода при процени ризика, развој система информисања, и спровођење унутрашње контроле.
4. Рад у оквиру сектора и секција подразумева прописивање организације рада, анализу неправилности утврђених током непосредног надзора, и покретање мера за њихово отклањање.
5. Непосредни пословни процеси, које реализује извршно особље, односе се на активности везане за безбедно одвијање саобраћаја и подразумевају:
 - уредност и редовитост саобраћаја,
 - примену саобраћајних и техничко-технолошких прописа,
 - стручну оспособљеност,
 - здравствено стање извршног особља,
 - дужину трајања смене.

IV. НОСИОЦИ ПОЛИТИКЕ БЕЗБЕДНОСТИ

Носиоци Политике безбедности „Србија Карго“ а.д. су:

- **Одбор директора** – одговоран за доношење Политике безбедности,
- **Генерални директор** – (одговорни руководилац) има крајњу одговорност за имплементацију и спровођење Политике безбедности, успостављање и унапређење SMS-а, надзор и контролу његове примене,
- **Лице задужено за управљање безбедношћу** – (менадер за SMS) задужено за послове успостављања, развоја и координацију SMS-а на нивоу Друштва,
- **Помоћници генералног директора, директори и помоћници директора сектора** – одговорни су за организацију, координацију, праћење и реализацију пословних процеса из своје надлежности,
- **Директор унутрашње контроле** – одговоран је за свеобухватну контролу безбедног и уредног одвијања

саобраћаја, у складу са одредбама закона, подзаконских и општих аката, као и других прописа, којима се уређује безбедност у железничком саобраћају,

- **Шефови секција** – одговорни су за имплементацију и надзор пословних процеса из свог делокруга рада, за своје подручје,
- **Запослени-извршно особље** – одговорни су за стручно, прописно и квалитетно извршење радних задатака.

V. ВРЕДНОСТИ И НАЧЕЛА ПОЛИТИКЕ БЕЗБЕДНОСТИ „СРБИЈА КАРГО“

1. Пословање „Србија Карго“ а.д., везано са SMS-ом и безбедносном културом, утемељено је на заједничком систему вредности и на начелима којих се при спровођењу и обезбеђењу безбедности железничког система, морају придржавати сви запослени. Кључно је професионално понашање запослених, у циљу омогућавања безбедног одвијања железничког саобраћаја и превоза робе, који се заснива на следећим вредностима и начелима:

- **квалитетно руковођење** – одлучно руковођење, и преданост безбедности на извршним/вишим нивоима управљања,
- **одговорност и овлашћења** – базира се на правној и моралној обавези свих носиоца Политике безбедности (менаџера, свих запослених и посебно извршног особља) за примену, надзор, контролу и извршење пословних процеса унутар SMS-а.
- **стручна оспособљеност** – културом учења долази се до континуираног подизања нивоа знања запослених, што подразумева и одређене корективне акције након ванредних догађаја, односно само поучавање о истима, како би се избегло понављање утврђених неправилности,
- **јасна безбедносна правила** – представљају стандарде очекиваног понашања, или утврђена правила унутар Друштва која указују на то, какво се понашање очекује или вреднује, и које су последице, уколико се исто не поштују,
- **комуникација** – двосмерна комуникација на свим нивоима Друштва (састанци везани за безбедност, форуми о безбедности, брифинзи, менторства), процеси за повећање свести и знања запослених о безбедности (билтени, саопштења, брошуре, обука и сл.),
- **информисање** – прикупљање и анализирање релевантних података и активно ширење информација о безбедности,
- **документованост** – процедура документованости се мора успоставити и одржавати,
- **превентива** – подразумева све поступке који се чине да би се смањила вероватноћа настанка неког ванредног догађаја утицањем на узрок, а пре него се на било какав начин може утврдити да се догађај већ почео догађати,
- **побољшање** – унапређењем SMS-а смањују се људске грешке при свакодневном раду,

- **тимски рад** – искуством и интегрисањем знања запослених, уводи се тимски начин рада у сврху повећања ефикасности целог Друштва,
- **поузданост информација** – представља средство одржавања и побољшања поузданости информација између радника помоћу тачних повратних информација од стручних особа везаних за одређено подручје рада,
- **одговорност** – морална или правна обавеза да се нешто учини или избегне чинити, одговорност према самом себи, другој особи, и на крају одговорност према Друштву.

2. Основна начела Друштва представљају издвојене критеријуме на којима почива пословање, као и образац понашања свих чинилаца од чијег деловања исто зависи, а води се сходно:

- **начелу одговорности** – базира се на одговорности руководства, надређених радника, извршног особља и осталих запослених, надлежних за имплементацију, надзор и извршење пословних процеса унутар SMS-а,
- **начело објективности** – базира се на објективном и непристраном сагледавању стања у SMS-у, што подразумева вредновање свих доступних података и чињеница као основе за доношење одлука у циљу отклањања утврђених неправилности и сталног побољшања,
- **начело оспособљености** – базира се на стручној оспособљености и здравственој способности извршних радника; стручна оспособљеност подразумева положен стручни испит и редовно поучавање и проверу знања извршног особља, као и стручност осталих запослених који својим деловањем утичу на безбедност у железничком систему. Здравствена способност подразумева утврђивање критеријума здравствене способности у односу на врсту посла, њихову редовну и, по потреби, ванредну проверу, као и увођење мера и активности за побољшање и заштиту здравља радника на радном месту,
- **начело праведности** – подразумева праведно понашање свих запослених у „Србија Карго“ а.д. на начин који искључује сваку дискриминацију, злостављање или узнемиравање, као и злоупотребу ауторитета и стављање у први план групних или личних интереса, што може резултирати ситуацијама које могу утицати на објективност расуђивања и професионалног обављања радних задатака,
- **начело свесности** – подразумева свесност сваког запосленог у „Србија Карго“ а.д. о његовом значају и улози у SMS-у, и да својим чињењем или не чињењем може пресудно утицати на безбедност железничког саобраћаја.

Начела су издвојени критеријуми којима се утврђују:

- основна правила деловања железничког безбедносног система,
- понашање носиоца Политике безбедности.

Начела Политике безбедности су :

- Начело безбедног одвијања саобраћаја,
- Начело оспособљености радника,
- Начело информисаности,
- Начело рационалности,
- Начело остваривости,
- Начело јединствености система безбедности у железничком саобраћају,
- Начело усклађености повезаности овлашћења и одговорности,
- Начело организационе дисциплине,
- Начело исправности железничких возила и система.

Начело безбедног одвијања саобраћаја базира се на безбедној, уредној, редовној и неометаној реализацији саобраћаја. Безбедно одвијање саобраћаја базира се на јединственом железничком безбедносном систему, који подразумева повезаност основних елемената железничке инфраструктуре, железничких превозних средстава и човека (успостављање и развој система управљања безбедношћу и управљање и процена ризика). Уредно и редовно одвијање саобраћаја подразумева поштовање планираног реда вожње, технолошких процеса рада и поштовање Пословних редова станица.

Несметано одвијање саобраћаја подразумева стручну организацију и реализацију, надзор и квалит одржавања, техничку исправност и функционалност уређаја и опреме.

Начело оспособљености запослених базира се на стручној и здравственој оспособљености извршног особља. Стручна оспособљеност подразумева редовно поучавање и проверу знања извршног особља. Здравствена оспособљеност подразумева проверу здравствене способности извршног особља. Стручна оспособљеност подразумева стручност и свих других запослених, који својим деловањем утичу на безбедност у железничком саобраћају.

Начело информисаности базира се на јасно дефинисаним субјектима, њиховим међусобним релацијама у сегментима, и подразумева њихову писану и усмену размену информација.

Субјекте, релације и начин информисања, неопходно је дефинисати за систем управљања безбедношћу, контролу безбедног одвијања саобраћаја, и ислеђење ванредних догађаја.

Начело рационалности базира се на тражењу оптималних решења развоја безбедности у складу с временским и финансијским могућностима.

Начело остваривости базира се на постављању циљева, који су реални, како би их носиоци Политике безбедности могли и остварити, али исто тако морају бити и развојни, како би се безбедност у железничком саобраћају умерено и континуирано развијала.

Начело јединствености система безбедности у железничком саобраћају базира се на недељивости основних елемената сваког саобраћајног система: железничке инфраструктуре, железничких вучних и вучених возила, човека и технологије железничког саобраћаја.

Начело усклађености и повезаности овлашћења и одговорности базира се на јасном и повезаном додељивању овлашћења и одговорности носиоца Политике безбедности.

Начело организационе дисциплине базира се на дисциплинованом спровођењу преузетих обавеза железничког превозника унутар његових организационих јединица.

Начело исправности железничких возила и система подразумева захтевани и прописани ниво исправности железничких возила, уграђених уређаја и опреме, и осталих техничких елемената железничке инфраструктуре.

VI. ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Политика безбедности „Србија Карго“ а.д. ступа на снагу даном доношења и биће објављена у Службеном гласнику „Железнице Србије“.

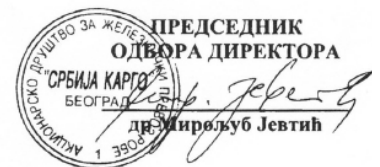


**Одлука Одбора директора
„Србија Карго“ а.д.
(од 8.8.2016. године)
Број: 4/2015-159-68**

На основу члана 24. Статута Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд („Службени гласник РС“, број 60/15), Одбор директора Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд је на седници одржаној 8.8.2016. године, донео

ОДЛУКУ

1. Доноси се Приручник система за управљање безбедношћу у „Србија Карго“ а.д.
2. Приручник из тачке 1. је саставни део ове Одлуке.
3. Одлука ступа на снагу даном доношења.
4. Одлуку објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије“.



**Одлука Одбора директора
„Србија Карго“ а.д.
(од 8.8.2016. године)
Број: 4/2015-159-68**

На основу Одлуке о оснивању Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд („Службени гласник РС“, број 60/15), члана 42. Закона о безбедности и интероперабилности железнице, и члана 24. Статута Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд („Службени гласник РС“, број 60/15), Одбор директора Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд је на седници, одржаној 8.8.2016. године, донео

ПРИРУЧНИК СИСТЕМА ЗА УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ У „СРБИЈА КАРГО“ А.Д.

1. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

Акционарско друштво за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд (у даљем тексту: Друштво) основано је Одлуком о оснивању Акционарског друштва за железнички превоз робе („Службени гласник РС“, број 60/15) и уписано у Регистар привредних субјеката који води Агенција за привредне регистре, под бројем БД 69685/2015 од 10. 08. 2015. године.

Даном почетка рада, Друштво је преузело права, обавезе, опрему, постројења и друга средства за рад, документацију, предмете, као и друге ствари, које су у „Железнице Србије“ акционарско друштво, Београд у функцији обављања делатности за коју је основано Друштво. Оснивач Друштва је Република Србија, као једини акционар, у чије име оснивачка права остварује Влада Републике Србије. Друштво послује под пуним пословним именом Акционарско друштво за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд.

Скраћено пословно име Друштва је: „Србија Карго“ а.д.

Седиште Друштва је у Београду.

Адреса седишта Друштва је: Немањина 6, Београд.

Претежна делатност: 49.20 – железнички превоз терета

На основу члана 24. Закона о раду (“Службени гласник РС”, бр. 24/05, 61/05, 54/09, 32/13 и 75/14) и члана 24. Статута Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд (“Службени гласник РС”, бр. 60/15), Одбор директора „Србија Карго“ а.д. донео је Правилник о организацији и систематизацији послова Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд (“Службени гласник Железнице Србије”, бр.15/15, 20/15, 25/15, 32/15, 03/16) којим се утврђују организациони делови Друштва, назив и опис послова, врста и степен захтеване стручне спреме, односно образовања и други посебни услови за рад на тим пословима, као и потребан број извршилаца.

Организациони делови Друштва утврђени су Правилником о организацији и систематизацији послова. Послови у Друштву обављају се у оквиру организационих делова: кабинет генералног директора, секретаријат органа управљања, центар, сектор, секција и организациона јединица.

Унутар центара и сектора образују се нижи организациони делови, као што су: одељења и службе. У оквиру секција такође се образују нижи организациони делови, као што су: организациона јединица, одељење, служба, станица, радионица и сервис.

У Друштву има укупно 5 центара и 11 сектора, што са Кабинетом генералног директора чини 17 организационих делова, и то:

1. Кабинет генералног директора
2. Центар за унутрашњу контролу
3. Центар за интерну ревизију
4. Центар за реструктурирање
5. Центар за контролу прихода
6. Центар за план, анализу и статистику
7. Сектор за саобраћајно оперативне послове
8. Сектор за вучу возова
9. Сектор за одржавање возних средстава
10. Сектор за развој и инвестиције
11. Сектор за продају
12. Сектор за транспортне послове
13. Сектор за финансијско-рачуноводствене послове
14. Сектор за набавке и централна стоваришта
15. Сектор за информационо комуникационе технологије
16. Сектор за правне послове
17. Сектор за људске ресурсе и корпоративну одговорност

У прилогу Приручника, дата је организациона шема „Србија Карго“ а.д. .

2. СВРХА СИСТЕМА ЗА УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ

Општа сврха система за управљање безбедношћу („SMS“) је да обезбеди да „Србија Карго“ а.д. постигне своје пословне циљеве на безбедан начин. Ти циљеви морају да се испуне у данашњем стално променљивом и комплексном железничком окружењу, обезбеђујући доказе да „Србија Карго“ а.д. задовољава све безбедносне захтеве који се на њега односе.

Поред безбедности, усвајање структуралног начина омогућује идентификацију опасности и непрекидно управљање ризицима повезаним са активностима самих организација, у циљу спречавања несрећа. Адекватном имплементацијом свих релевантних елемената „SMS“-а „Србија Карго“ а.д. може да обезбеди неопходну гаранцију да у свим услови контролише, и да ће наставити да контролише, све идентификоване ризике повезане са његовим активностима.

Адекватна имплементација „SMS“-а од стране „Србија Карго“ а.д. представља кључни елемент за успех целокупног безбедносног регулаторног оквира, како је предвиђено Законом о безбедности и интероперабилности железнице, као и Директивом о безбедности на железници, пошто ствара основу на којој Национални органи за безбедност (Дирекција за железнице) издају сертификат о безбедности.

Ефикасна контрола ризика може да се постигне путем процеса, који спаја три кључне компоненте, и то:

1. Техничку компоненту
 - коришћени алати
 - коришћена опрема
2. Људску компоненту
 - особље са њиховим вештинама
 - особље са њиховом обуком
 - особље са њиховом мотивацијом
3. Организациону компоненту
 - процедуре и метода које дефинишу однос задатака

„SMS“ садржи опис процеса и процедура везаних за безбедност, и сви су способни за процену. Главна сврха „SMS“-а је да осигура безбедно управљање активностима „Србија Карго“ а.д.. Имплементација „SMS“-а је законски прописана обавеза, у складу са чланом 42. Закона о безбедности и интероперабилности железнице („Службени гласник РС“, бр. 104/2013).

3. ПОДРУЧЈЕ ПРИМЕНЕ И САДРЖАЈ СИСТЕМА УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ

Приручник за систем управљања безбедношћу примењује се на целом подручју „Србија Карго“ а.д., и односи се на људске ресурсе и средстава која се користе за обављање основне делатности Друштва. Израда и имплементација адекватног „SMS“-а представља изазовни задатак, и не постоје једноставни одговори.

Садржај система за управљање безбедношћу односи се на испуњење захтева предвиђених Законом о безбедности и интероперабилности железнице („Службени гласник РС“, бр. 104/2013), као и „Правилника о заједничким безбедносним методама (ЗБМ) за оцену усаглашености са захтевима за добијање сертификата о безбедности и о елементима система за управљање безбедношћу“ (Дирекција за железнице, број: 340-247-3/2015 од 10. августа 2015.г.).

Приручник система за управљање безбедношћу у „Србија Карго“ а.д., као базни документ, даје основни преглед безбедности у Друштву, преглед значајних ризика који се појављују, које треба обрадити и документовати.

Важно је напоменути да ће се овај документ, у складу са утврђивањем нових чињеница и проширивањем сазнања, временом допуњавати и прилагођавати новонасталим околностима.

4. ЗАКОНСКА ОСНОВА

Законска основа за успостављање система за управљање безбедношћу, од стране „Србија Карго“ а.д., проистиче из члана 42. Закона о безбедности и интероперабилности железнице („Службени гласник РС“, бр. 104/2013).

Сви битни делови система за управљање безбедношћу морају бити документовани, а посебно мора бити документована расподела одговорности у оквиру „Србија Карго“ а.д., начин обезбеђења контроле од стране руководства на различитим нивоима, укључивање запослених, и њихових представника, на свим нивоима и начин обезбеђења континуираног унапређивања система за управљање безбедношћу.

Основни елементи система за управљање безбедношћу, сходно члану 42. Закона о безбедности и интероперабилности железница, су:

- 1) политика безбедности, коју је одобрио генерални директор „Србија Карго“ а.д., и која је достављена свим запосленима;
- 2) квалитативни и квантитативни циљеви „Србија Карго“ а.д., у погледу одржавања и унапређивања безбедности, као и планови и поступци за остваривање тих циљева;
- 3) поступци за осигуравање поштовања стандарда и других прописаних захтева током читавог века употребе опреме у експлоатацији и поступци за достизање постојећих, нових и измењених техничких и експлоатационих стандарда или других прописаних захтева утврђених у једном од следећих докумената:
 - ЈТП/ТСИ,
 - националним прописима за безбедност,
 - другим релевантним прописима,
 - одлукама надлежних органа;

- 4) поступци и методе за спровођење оцене ризика и примену мера контроле ризика увек када промена, у условима експлоатације или увођење новог производа, доведу до нових ризика за инфраструктуру или експлоатацију;
- 5) обезбеђивање програма обуке запослених и одржавања стручне оспособљености запослених, као и одговарајуће извршавање послова;
- 6) практична решења за обезбеђивање информисаности у оквиру организације и између организација које послују на истој инфраструктури;
- 7) поступци и обрасци за објављивање информација о безбедности и утврђивање поступка за контролу конфигурације кључних информација о безбедности;
- 8) поступци којима се обезбеђује пријављивање, истрага и анализа несрећа, инцидената, избегнутих несрећа и других опасних догађаја и предузимање потребних превентивних мера;
- 9) обезбеђивање планова за деловање, упозоравање и информисање у ванредним ситуацијама, претходно договорених са одговарајућим државним органима;
- 10) одредбе о периодичној интерној контроли система за управљање безбедношћу.

„Србија Карго“ а.д., у оквиру свог система за управљање безбедношћу, доноси интерна акта којима се уређују елементи наведени од редног броја 1) до редног броја 10).

5. СИСТЕМСКИ ПРИСТУП

5.1 Садржај система за управљање безбедношћу

Систем за управљање безбедношћу „Србија Карго“ а.д. базира се на испуњењу захтева дефинисаних у „Правилнику о заједничким безбедносним методама (ЗБМ) за оцену усаглашености са захтевима за добијање сертификата о безбедности и о елементима система за управљање безбедношћу“. SMS „Србија Карго“ а.д., заједно са концептом система за управљање, садржи опис процеса и процедура везаних за безбедност, од којих сви морају да буду способни за процену (на основу ЗБМ-а о усклађености процене са захтевима за добијање железничких сертификата о безбедности).

Елементи, који заједно чине садржај SMS-а су:

1. Мере за контролу свих ризика повезаних са делатношћу железничког превозника,
2. Контрола ризика у вези са одржавањем и набавком материјала,
3. Контрола ризика у вези са извођачима радова и контролом испоручилаца,
4. Контрола ризика који проистичу из делатности осталих учесника изван железничког система,
5. Документација система за управљање безбедношћу,
6. Расподела надлежности,
7. Обезбеђивање контроле на разним нивоима од стране руководства,
8. Укључивање особља и представника особља на свим нивоима,
9. Гарантовање сталних побољшања, која обезбеђују да се систем за управљање безбедношћу стално побољшава тамо где је то оправдано и практично,
10. Политика безбедности,
11. Квалитативни и квантитативни циљеви организације за одржавање и побољшање безбедности као и планови и поступци за постизање тих циљева,
12. Поступци за задовољење захтева постојећих, нових и измењених стандарда или других прописаних услова,
13. Поступци и методе за процене ризика и примену мера за контролу ризика за случај да из измењених услова експлоатације или новог материјала произађу нови ризици за инфраструктуру или експлоатацију,
14. Програми обуке и поступци који обезбеђују да се одржи стручност особља и да се у складу са тим обављају послови,
15. Мере за обезбеђење тока неопходних информација у оквиру организације, и евентуално између организација које обављају делатност на истој инфраструктури,
16. Поступци и облици за документовање информација о безбедности и одређивање поступака за контролу садржине важних информација о безбедности,
17. Поступци који обезбеђују да се несреће, инциденти и остали догађаји који утичу на безбедност железничког саобраћаја пријаве, истраже и анализирају и да се предузму неопходне превентивне мере,
18. Обезбеђивање планова за активности, узбуњивање и информисање у случају ванредних ситуација, у договору са надлежним органима
19. Одредбе о периодичној интерној контроли система за управљање безбедношћу,

5.2 Усвајање системског приступа

Основни циљ система за управљање безбедношћу је да осигура безбедно управљање активностима „Србија Карго“ а.д., како би испунио опште захтеве безбедности, дефинисане Законом о безбедности и интероперабилности железнице.

Приступ базиран на систему, познат као приступ базиран на процесу у домену инжењеринга система за управљање, састоји се од:

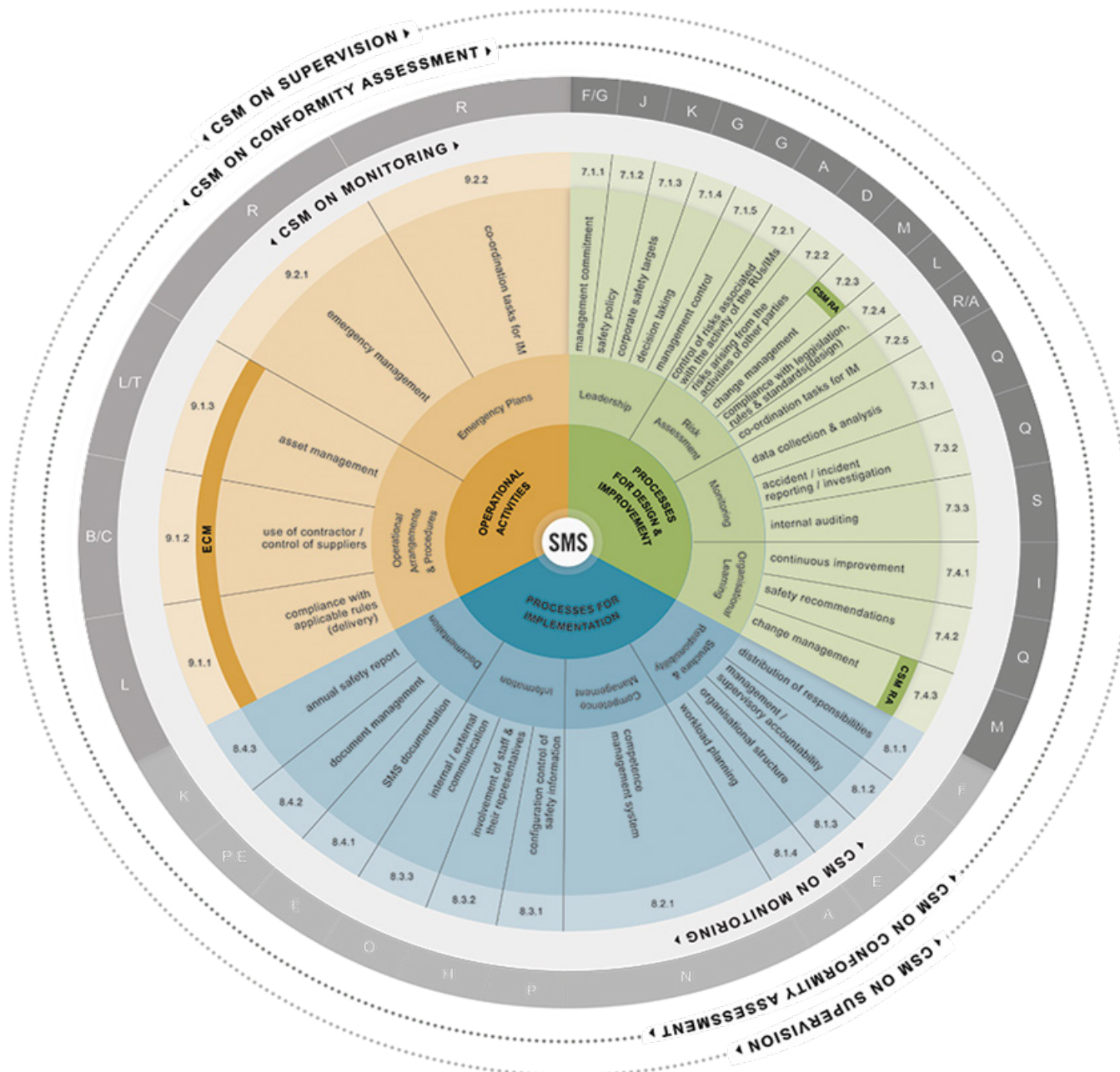
- процеса, као међусобно повезаних активности, које трансформишу улазне податке у излазне,
- мале процеса, заједно са интеракцијама, и
- детаљног описа процеса и потпроцеса.

Систем за управљање безбедношћу у „Србија Карго“ а.д. може се идентификовати као збир процеса који доприносе изради, планирању, испоруци и контроли активности пружања превозне услуге, као делу пословања Друштва. Системски приступ система управљања безбедношћу обухвата све елементе система, који су међусобно повезани процесима, и груписани према функцијама.

6. ЕЛЕМЕНТИ СИСТЕМА УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ

Елементи система управљања безбедношћу груписани су, у складу са својим функцијама, у три групације, и то:

- процеси за израду и побољшање, који су обрађени у Поглављу 7. овог Приручника,
- процеси за имплементацију, који су обрађени у Поглављу 8. овог Приручника,
- оперативне активности, које су обрађене у Поглављу 9. овог Приручника.



Слика бр.1: Графички приказ елемената система управљања безбедношћу (SMS Wheel)

7. ПРОЦЕСИ ЗА ИЗРАДУ И ПОБОЉШАЊЕ

Процеси за израду и побољшање намењени су обезбеђењу испуњења жељених циљева, спречавању свих проблема или понављању тих проблема, и прилагођавању или побољшању, у складу са променљивим екстерним и интерним захтевима. Такође, дефинишу начин испуњавања задатака и њихово процењивање и прилагођавање на променљиво окружење, додељивањем адекватних ресурса.

„Србија Карго“ а.д. мора да обезбеди контролу дела железничког система, за који је одговоран, углавном успостављањем договора у својим мањим организационим јединицама, у циљу да:

- буду усклађени са безбедносним захтевима, који се примењују на железнички систем као целину (ТСИ, национални захтеви, итд.),
- идентификују специфичне ризике повезане са њиховим активностима,
- идентификују и управљају неким будућим и локалним ризицима.

Управљање таквим организационим јединицама, требало би да се састоји од непроменљивих договора, усвајања ад-хок политика, структуриране имплементације и оперативних процеса и расподелом одговорности по областима активности.

7.1 Руковођење

Улога руководства је кључна у систему управљања безбедношћу „Србија Карго“ а.д.. Ефикасно руковођење Друштвом омогућује да се планирају и постављају адекватни безбедносни циљеви, да се постављени циљеви у пракси ефикасно имплементирају, уз испуњење безбедносних циљева, да се ефикасност система стално проверава, и да се спроведе корективне мере, у циљу побољшања ефикасности система.

Процес ефикасног руковођења дефинисан је у складу са стандардним процесним моделом (Демингов циклус), и састоји се од четири фазе, које омогућују да:

- безбедносни циљеви буду постављени и приоритизовани (**Планирај**),
- безбедносни циљеви буду имплементирани (**Уради**),
- се системска ефикасност стално проверава (**Провери**)
- се спроведе корективне и/или проактивне мере (**Делуј**).



Слика бр.2: Графички приказ фаза система руковођења (Демингов циклус)

7.1.1 Посвећеност руководства

Руководство „Србија Карго“ а.д. прогласило је континуирану обавезу безбедности као један од својих примарних пословних циљева. Такође, руководство изражава спремност да у потпуности спроведе систем управљања безбедношћу за све запослене, како оне који су директно, тако и оне који су индиректно укључени у реализацији пословних процеса.

Руководство „Србија Карго“ а.д. дефинисало је политику безбедности и безбедносне циљеве у оквиру система за управљање безбедношћу. Највише руководство директно учествује у свим важним безбедносним аспектима и програмима Друштва.

Посвећеност руководства током успостављања система управљања безбедношћу се реализује кроз покретање одговарајућих активности и обезбеђења адекватних ресурса за његово дефинисање и имплементирање. Највиши менаџмент Друштва је дао снажну подршку овом процесу, и активно учествовао у њему.

Посвећеност руководства током спровођења система управљања безбедношћу се реализује кроз различите аспекте овог система, на следеће начине:

- показивање посвећености и интересовања према безбедности,
- формулисање и успостављање политике безбедности и безбедносних циљева,
- постављање циљева за побољшање или одржавање безбедности и мерење перформанси у односу на остале у железничком сектору или другим индустријама,
- обезбеђење ресурса и обуке,
- обезбеђење да сви запослени, укључујући и одбор директора, буде довољно обучено и компетентно у својим одговорностима везаним за безбедност,
- обезбеђење контроле на свим нивоима Друштва,
- редовни пријем информација о безбедности, нпр. података о перформансама (несреће, незгоде, опасне појаве), и процена и преглед „SMS“-а у светлу добијених резултата,
- свест о ономе шта се догађа, и које ревизије или процене су предузете, пријем резултата у вези са интерно спроведеним активностима или од стране извођача,
- обезбеђење одговарајућег прегледа „SMS“-а на нивоу одбора директора,
- обезбеђење да сви нивои Друштва, укључујући и одбор директора, добију релевантне безбедносне информације,
- имање поверења да су запослени правилно консултовани, и да питања безбедности и њихов интерес достижу одговарајући ниво, и да су адекватне контролне мере успостављене и одржане,
- креирање окружења са непрекидним побољшањем,
- изношење пред одбор директора промене у радним аранжманима који имају значајан утицај на безбедност,
- промовисање културе безбедности,
- успостављање ефикасних система комуникације „на доле“ и „на горе“,
- успостављање ефикасних структура управљања,
- интеграција управљања безбедношћу са пословним одлукама.

7.1.2 Политика безбедности

Политика безбедности показује и одражава посвећеност, обавезу (мисију) и стратешки поглед (визију) „Србија Карго“ а.д., везан за безбедност на железници. Она представља конкретан доказ о посвећености руководства Друштва питању безбедности, обезбеђујући запосленима јасне смернице за консолидовање културе и свести о безбедности унутар „Србија Карго“ а.д. . Политика безбедности:

- је развијена од стране руководства и запослених, и потписана од стране највишег руководства Друштва – генералног директора,
- одговара захтеваном нивоу безбедности железничког система у Републици Србији,
- одговара природи Друштва, и доприноси аспектима пословања компаније као део посвећености сталном напретку,
- дефинише оквир за одређивање сопствених безбедносних циљева,
- наглашава принципе и основне вредности, у складу са којима Друштво, и запослени у њему, послују,
- ради на развоју и побољшању пословне етике,
- ужива посвећеност и ангажованост свих запослених у Друштву,
- наглашава одговорност и обавезе директора, руководиоца и запослених.

Политика безбедности „Србија Карго“ а.д., изражена је као посебан акт Друштва, усваја се од стране Одбора директора „Србија Карго“ а.д., и објављује у „Службеном гласнику ЖС“.

Са Политиком безбедности упознати су сви запослени „Србија Карго“ а.д.. Овај документ је јавно објављен, и налази се на званичној веб-страници друштва: <http://www.srbcargo.rs/zakoni.html>.

Политика безбедности ће се, у складу са потребама, периодично преиспитивати, и сходно томе, мењати и допуњавати, како би увек била ажурна и адекватна.

Активности за спровођење Политике безбедности се дефинишу у *Годишњем оперативном плану спровођења активности у оквиру система управљања безбедношћу*. Овај план се утврђује у оквиру процеса праћења (→ тачка 7.3. Приручника за СУБ).

7.1.3 Безбедносни циљеви

Циљеви безбедности дефинишу ниво безбедности који мора бити постигнут у оквиру свих активности „Србија Карго“ а.д. Њихово постизање је један од најважнијих задатака у пословању на свим нивоима друштва. Циљеви безбедности релевантни за „Србија Карго“ а.д. у складу са *Законом о безбедности и интероперабилности железнице* (Чланови 40., 41., 42.) су подељени у три групе:

- 1) заједнички циљеви безбедности (ЗБЦ), дефинисани на националном нивоу у складу са заједничким безбедносним циљевима ЕУ;
- 2) национални циљеви безбедности (НБЦ), дефинисани на националном нивоу;
- 3) сопствени циљеви безбедности (СБЦ), дефинисани на нивоу друштва у оквиру СУБ-а;

Главна сврха заједничких циљева безбедности је дефинисање минималног нивоа безбедности на европском нивоу неопходног за постизање интероперабилности и узајамну прихватљивост дозвола, правила и процедура.

Национални циљеви безбедности треба да дефинишу минимални ниво безбедности на националном нивоу у области у којој су ризици подељени између управљача инфраструктуре и различитих железничких превозника и/или трећих страна (ако тај ниво није већ дефинисани заједничким безбедносним циљевима). Већина најзначајних ризика у железничком саобраћају у Републици Србији спада у ову категорију.

Сопствени циљеви безбедности се дефинишу са намером да се одржи и унапреди ниво безбедности друштва. Ови циљеви су везани за активности или системе и подсистеме специфичне за „Србија Карго“ а.д., а нису, или нису довољно детаљно, обухваћени заједничким и националним циљевима.

Дефинисани циљеви безбедности треба да буду веродостојни, остварљиви и, кад год је могуће, мерљиви. С обзиром на начин мерљивости, циљеви безбедности „Србија Карго“ а.д. су подељени на квантитативне и квалитативне. Да би се могла пратити и мерити њихова остварљивост за сваки циљ безбедности се дефинише одговарајући показатељ, мерна јединица и референтна вредност а где је то потребно и пратећи индикатори.

За СБЦ и њихове показатеље „Србија Карго“ а.д. дефинише референтне вредности.

Сопствени циљеви безбедности „Србија Карго“ а.д. морају бити усклађени са:

- заједничким и националним циљевима безбедности;
- донесеном Политиком безбедности;
- законским и подзаконским актима, осталим нормама, стандардима и захтевима;
- корпоративним циљевима безбедности управљача инфраструктуре и других железничких превозника у областима где је то потребно.

Циљеви безбедности и начин за њихово остваривање у друштву „Србија Карго“ а.д. се утврђују на основу следећег поступка:

1. Анализа постојећег нивоа безбедности, захтева и планираних промена;
2. Дефинисање и усвајање релевантних циљева безбедности на основу ове анализе (општих и појединачних);
3. Дефинисање и усвајање планова за постизање ових циљева;
4. Праћење и анализа достигнутог нивоа безбедности и остваривања циљева безбедности;
5. Процена ефикасности планова за њихово постизање;
6. Дефинисање и усвајање неопходних промена и побољшања циљева безбедности и планова за њихово постизање.

У складу са Заједничком безбедносном методом за праћење поступци 4), 5) и 6) представљају део целовитог процеса праћења (→ тачка 7.3 Приручника за СУБ).

Процес утврђивања, праћења и увођења неопходних побољшања циљева безбедности у друштву „Србија Карго“ а.д., приказан је у посебном прилогу.

На основу анализа а складу са Политиком безбедности у „Србија Карго“ а.д. дефинисани су следећи општи циљеви у области безбедности железничког саобраћаја:

- 1) достићи онај ниво безбедности железничког саобраћаја који је планиран заједничким и националним циљевима безбедности узимајући у обзир, при томе, законска и друга релевантна правила и ограничења;
- 2) одржати постојећи ниво безбедности достигнут у „Србија Карго“ а.д. у претходном периоду мерено бројем и тежином ванредних догађаја за које је одговорно друштво као и унапређење тог нивоа где је то реално могуће;
- 3) остваривање, плановима пословања и другим плановима, свих предвиђених активности на унапређењу знања и обуци запослених у области безбедности и увођења нових технологија релевантних за ову област.

На основу општих циљева дефинисашу се појединачни квантитативни и квалитативни циљеви за одржавање и унапређење безбедности и њихови показатељи. При дефинисању СБЦ „Србија Карго“ а.д. посебну пажњу посвећује иницијалним догађајима који претходе несрећама.

У Републици Србији још увек нису дефинисани заједнички нити национални циљеви безбедности. Зато ће „Србија Карго“ а.д. своје циљеве безбедности и показатеље који су везани за подељене ризике дефинисати у сарадњи са управљачем инфраструктуре, другим превозницима и релевантним државним институцијама јер они захтевају хармонизован приступ различитих актера.

Сопствени циљеви „Србија Карго“ а.д., показатељи безбедности, помоћни показатељи, њихове мерне јединице, референтне вредности и начин њиховог приказивања, приказани су у посебном прилогу.

7.1.4 Доношење одлука

Поступак доношења одлука у оквиру предузећа „Србија Карго“ а.д. обезбеђује:

- интеграцију СУБ-а са осталим управљачким функцијама друштва и његовим пословним окружењем;
- координацију активности у оквиру СУБ-а;
- да се одлуке које се односе на безбедност доносе на основу правилних и законски заснованих поступака у одлучивању.

Доносиоци одлука, односно њихове појединачне надлежности и начин доношења одлука су дефинисане општим актима друштва.

Надлежност за доношење одлука у вези безбедности саобраћаја је јасно дефинисана и разграничена. Не постоји преклапање надлежности нити недефинисаност надлежности за све безбедносно релевантне одлуке.

Поглавље VIII, Чланови 14-31 Статута „Србија Карго“ а.д. и Члан 3 Правилника о организацији и систематизацији радних места дефинишу да су надлежности и одговорности за доношење одлука у Друштву дистрибуирани кроз седам нивоа управљања:

- 1) ниво Скупштине друштва;
- 2) ниво Одбора директора и генералног директора;
- 3) ниво извршних директора;
- 4) ниво помоћника Генералног директора;
- 5) ниво директора сектора и центара;
- 6) ниво шефова секција;
- 7) ниво руководиоца организационих јединица.

При доношењу одлука у домену безбедности саобраћаја у Друштву, руководици морају да:

- поштују дефинисане приоритете;
- правилно оцене утицај других пословних одлука на безбедност саобраћаја и обрнуто;
- разумеју ниво одговорности, како међу руководиоцима, тако и међу запосленима;
- користе проверене методе за подршку одлучивању (посебно аналитичке);
- врше консултације: међусобно, са окружењем и струком, и увек када је то неопходно, укључују релевантне стручњаке;
- правилно разумеју све показатеље потребне за доношење одлуке;
- реално планирају и одређују рокове за спровођење одлука.

Континуирано унапређење процеса и ефикасности одлучивања је стратешко опредељење руководства „Србија Карго“ а.д.

референтни документи:

- *Статут Акционарског друштва за железнички превоз робе "Србија Карго", Београд (Службени гл. РС 60/15);*
- *Правилник о организацији и систематизацији радних места Акционарског друштва за железнички превоз робе "Србија Карго", Београд (Службени гл. ЖС 15/15, 20/15, 25/15, 28/15, 31/15, 32/15, 3/16, 10/16) и измене и допуне од 02.09.15. и Одлука 4/2016-64-26;*
- *Пословник о раду Одбора директора (Службени гл. ЖС 15/15);*
- *Пословник о раду Скупштине „Србија Карго“ а.д.;*
- *Овлашћење Одбора директора број 4/2015-14-6 од 07.09.2015. за одлучивање о правима, обавезама и одговорностима из радног односа.*

7.1.5. Контрола управљања

Контрола управљања је средство за усмеравање, праћење и мерење ресурса „Србија Карго“ а.д.. Њен циљ је да помогне Друштву да постигне, у специфичној области безбедности, своје посебне циљеве или сврхе.

Контрола на свим нивоима Друштва, пропорционално стављена изнад делегираних функција особља, омогућава идентификацију недостатака у процесима „SMS“-а и стога и могућност имплементирања превентивних или корективних поступака.

Безбедност се разматра на свим нивоима Друштва, и свака појава неправилности у раду, настоји се правовремено открити и решити.

За руководство „Србија Карго“ а.д. је од највећег значаја, не само да омогући безбедност, него и да испуни своју обавезу и законске одговорности у побољшању безбедности на железници, да има у виду резултате праћења и ревизије, и да преузме целокупну одговорност за имплементацију промена и мере за контролу ризика и релевантне процесе „SMS“-а.

Контрола управљања „SMS“-ом има следећи приступ:

Израда, имплементација и праћење извршења активности „SMS“-а, укључујући неопходну процену ризика и управљање променама:

1. План

Идентификује, анализира и оцењује тренутни процес везане за управљање безбедношћу. Утврђују се циљеви, планира се шта се реализује и на који начин у односу на расположивост ресурса, на који начин ће се вршити мерење и оцењивање ризика, дефинисање плана.

2. Израда

Израда решења, реализација и имплементација плана.

3. Провера

Праћење и мерење процеса, анализа и поређење са политиком, циљевима и захтевима и извештавање о резултатима.

4. Деловање

Предузимање акције за стално побољшање, унапређење процедура и побољшање перформанси процеса управљања.

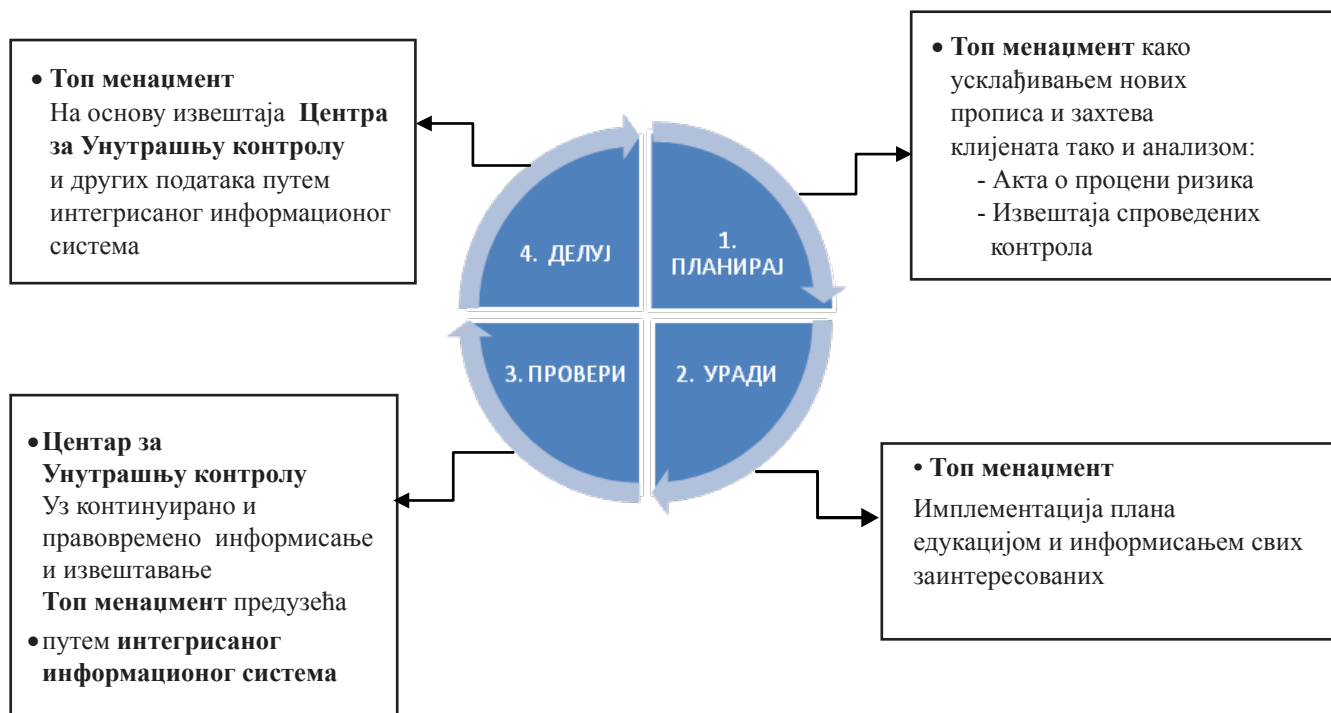
Како не би дишло до проблема на контролно-управљачком нивоу истиче се потреба за интегрисаним информационом системом који би омогућио ефективно управљање процесима у свим фазама буџетског процеса, а самим тим и јединственог, релативно задовољавајућег квантитативног и свеобухватног система мерења индикатора перформанси а самим тим и оцене ризика везаних за безбедност.

Следеће активности представљају начин на које ће се контрола управљања спровести у пракси:



Горе наведене активности показују како су процеси за израду и побољшање уско повезани: посвећеност руководства, праћење и контрола обезбеђују непрекидну карику за улазне податке и безбедно извршење поступака.

Контролу управљања „SMS“-ом врше следећи субјекти и то по фазама:



Интегрисање људских фактора у процесу управљања „SMS“ контролом

Следећа табела приказује факторе повезане са људским бављањем који ће се узети у обзир од стране Предузећа „Србија Карго“ а.д. приликом креирања и спровођења своје контроле управљања „SMS“-ом:

Фактори који се односе на појединце	Фактори везани за обављање посла	Фактори повезани са организацијом
Оператер(превозник) зна и разуме шта треба да се контролише; - Контролор зна значај за безбедност оног што проверава; - Контролор је упознат са механизмима који могу да поремете рад оператера; - Контролор је у стању да предвиди утицај његових запажања у раду оператера;	- Учесталост провере је прилагођена да на време укаже на пропусте везане за безбедност током процеса рада - Контроле су организоване тако да не ометају рад, - Контролор мора имати алате који га усмеравају према ономе што посматра.	- Надлежности контролора, пренос података између разних нивоа управљања (континуитет између контролора који раде у истој области, као и принцип "нови пар очију") - Запажања контролора ће се узети у обзир од стране руководиоца задужених за питање ризика и безбедност. - Извршиоци који контролишу морају да знају и разумеју како њихови менаџери виде њихов рад праћењем њихових контрола.

Руководство „Србија Карго“ а.д., контролом управљања, спроводи своју редовну обавезу да омогући безбедно одвијање саобраћаја, али и законску обавезу да се конкретним чињењем стварају предуслови за побољшање постојећег нивоа безбедности. Следеће активности представљају примере, којима је контрола управљања предочена у пракси:

- израда, имплементација и праћење извршења активности SMS-а, укључујући и неопходну процену ризика и управљање променама, базира се на „Акту о процени ризика“ за јавно предузеће „Железнице србије“ – фебруар 2009.г.

- израда организационе структуре, како би била усклађена са регулаторним оквиром и свим важећим прописима, као и расподела ресурса,
- додељивање одговорности, функција и задатака на одговарајућем нивоу Друштва,
- додељивање контролних задатака на одговарајућем нивоу Друштва,
- развој и праћење политике безбедности,
- развој и праћење безбедносних мера и пројеката који омогућују непрекидно побољшање (узимајући у обзир трошкове),
- промовисање непрекидног образовања и обуке на свим нивоима организације ради подстицања ставова запослених, уверења руководства, и система вредности,
- употреба алата за управљање у вези са решавањем питања безбедности,
- мерење резултата и процеса перформанси,
- равнотежа између захтева о безбедности и доступних ресурса,
- побољшање руководствених и техничких процеса,
- интегрисање очекивања клијената и добављача,
- стално спровођење унутрашњих ревизија и контрола.
- сарадња са другим лицима (управљачем инфраструктуре и другим железничким превозницима) у питањима код којих постоје интерфејси и код којих она могу да утичу на увођење одговарајућих мера за контролу ризика.

7.2. Процена и контрола ризика

Процена и контрола ризика су једни од кључних елемената у Систему управљања безбедношћу. Сваки железнички превозник је дужан да контролише све ризике повезане са његовом делатношћу. Железнички превоз је повезан са веома великим бројем ризика и њихова успешна процена и контрола могућа је само системским приступом.

Систематска процена и контрола свих ризика повезаних са делатношћу управљача инфраструктуре подразумева следеће кораке:

- 1) дефинисање делатности за које се анализирају ризици;
- 2) идентификацију, анализу и оцену ризика повезаних са разматраним активностима;
- 3) дефинисање свих актера и њихових улога;
- 4) дефинисање мера за смањење и контролу ризика;
- 5) дефинисање процедура за праћење тих мера.

7.2.1. Контрола ризика повезана са делатношћу „Србија Карго“ а.д.

1. Дефинисање пословне делатности компаније „Србија Карго“ а.д.

Пословна делатност „Србија Карго“ а.д. се разврстава у две велике групе:

- Железнички превоз робе
- Текуће одржавање шинског возног парка (теретних кола и локомотива) и виталних подсклопова

Ове групе делатности се могу класификовати у процесе који се састоје из појединачних активности.

2. идентификација, анализа и процена ризика повезаних са послом које „Србија Карго“ а.д. обавља;

У складу са релевантним упутствима ЕРА, и искуствима других железница, поступци за идентификацију ризика могу бити:

- 1) искуство дугогодишњег рада предузећа (кодекс праксе);
- 2) резултати истрага и анализа ванредних догађаја;
- 3) сугестије и мишљења особља;
- 4) резултати надзора и контрола;
- 5) стручна (експертска) анализа;
- 6) примена метода за анализу ризика.

Идентификација ризика код традиционалних железничких предузећа у које спада и „Србија Карго“ а.д. је увек заснована на дугогодишњем искуству тј. на кодексу праксе који је дефинисан постојећим релевантним правилницима и упутствима. Као допуну кодексу праксе „Србија Карго“ а.д. примењује и поступке 2) - 5). Примена метода за анализу ризика се примењује при променама које значајно утичу на безбедност саобраћаја (→тачка 7.2.3. Приручника СУБ).

Главни ризици повезани са делатношћу „Србија Карго“ а.д. приказани су у следећој табели:

Ред. број	Област		Ризици везани за
Железнички превоз робе			
1.	Саобраћај и вуча возова	1.1.	техничко стање возила
		1.2.	руковање и употреба возних средстаа
		1.3.	исправност терета
		1.4.	регулисање саобраћаја
2.	Процеси у службеним местима	2.1.	припрема и пријем возова
		2.2.	маневрисање
		2.3.	утовар и истовар
3.	Извршно особље	3.1.	здравствена способност
		3.2.	обученост
		3.3.	безбедносна култура
Одржавање возног парка			
4.	Одржавање возила	4.1.	квалитет поступка одржавања
		4.2.	квалитет делова и материјала
		4.3.	технички пријем возила

7.2.1.1. Ризици повезани искључиво са активностима „Србија Карго“ а.д

Контрола ризика повезаних искључиво са активностима друштва се заснива на спровођењу одговарајућих процеса. Ови процеси су у складу са свим релевантним правилницима, упутствима, наређењима, упутствима за употребу, стандардима и сличним документима. У прилогу IV приказани су главни процеси значајни за безбедност саобраћаја у «Србија Карго» а.д. и са њима повезане опасности.

7.2.1.2. Заједнички ризици

Ризици везани за регулисања саобраћаја, процесе у службеним местима и одржавање возних средстава су повезани са другим актерима у железничком саобраћају. То су Управљач инфраструктуре, власници индустријских железница и колосека, страни железничким превозници и предузећа за оправку возних средстава.

Приликом анализе и процене таквих ризика неопходно је дефинисати следеће елементе:

- тачке повезивање између страна,
- који посао обавља која страна и начин на који то дефинисано (уговором и/или важећим прописима);

- идентификација, анализа и процена ризика повезаних са повезаним активностима;
- компетенције особља
- размену информација о безбедности
- размену евиденција и података.
- начине имплементације система за праћење како би се обезбедило постизање жељених перформанси.

Контрола заједничких ризика се заснива на примени релевантних закона, правилника, упутстава, пословних редова, редова вожње и сличних докумената и на основу уговора са осталим актерима.

Референтни документи:

- Закон о безбедности и инетроперабилности («Службени гласник Републике Србије», бр. 104/2013, 66/2015 - др. закон и 92/2015);
- Додатак Ц Конвенције о међународним железничким превозима (COTIF) од 03.06.1999. године. Правилник RID
- Правилник о одржавању железничких возила („Службени гласник РС“, бр.101/15);
- Сигнални правилник;
- Саобраћајни правилник;
- Правилник о превозу нарочитих пошљака (20);
- Правилник о јединственој организацији и раду оперативне службе на ЈЖ (3)
- ПР-3 Правилник о јединственој организацији и раду оперативне службе на југословенским железницама („Службени гласник Заједнице ЈЖ“, бр. 5/90);
- Упутство за употребу кола и товарног прибора (90);
- Саобраћајно упутство (40)
- Упутство о кочењу возова (233)
- Упутство о техничким нормативима и подацима за израду и извршење реда вожње (52)
- УП-221 Упутство о раду контролно-пријемних органа ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ“, бр. 1/03)
- УП-227а Приручник за примену мера безбедности од електричне струје на контактної мрежи монофазног система 25 kV, 50Hz ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ“, број 5/79)
- Пословни редови станица
- Ред вожње
- СТУ део Б

7.2.2. Ризици који потичу од активности других страна

Опасности ван железничког система доносе ризике у железничку компанију (нпр: путни прелаз у нивоу, пешачки и бициклически прелази, мрежа путева, не железничке конструкције, итд.)

Возови „Србија Карго“ а.д., који саобраћају на путном прелазу у нивоу, морају поштовати прописе који су усклађени са важећим националном прописима. У току експлоатације могу да се појаве неочекивани догађаји које треба анализирати како би се обезбедило одржавање или побољшање безбедности.

Инфраструктура Железнице Србије, као управљач инфраструктуре и тачка контакта са спољним системима и другим превозиоцима разматра безбедносни утицај активности на повезивању са другим транспортним начинима (друмски, водени саобраћај) приликом експлоатације, пројектовања или надградње инфраструктуре.

Поред тога, радне локације (привремене или сталне) које се спајају са контролисаним инфраструктурама могу да утичу на операције и захтевају имплементацију специфичних мера како би се обезбедила неумањена безбедност. У тим случајевима, приликом анализе интерфејса са таквим спољним странама, треба размотрити следеће елементе:

- јасно разумевање активности које ће обављати та страна и како оне могу да утичу на функционисање железнице,
- идентификација, анализа и процена ризика повезаних са тим активностима,
- идентификација начина сарадње са релевантним заинтересованим странама како би се елиминисали, ублажили или контролисали ти ризици (на пример, одређивање специфичних раздвајања или успостављање безбедних радних процедура за раднике и заштита корисника),
- одређивање/одобрење спецификација у којима су детаљно изнесени услови које друга страна мора да обезбеди, укључујући компетенције особља, размену информација о безбедности (конфигурација, доступност у сваком тренутку), евиденција података, ...
- употреба система за праћење како би се обезбедило постизање жељене перформансе.

Главни ризици коју потичу од активности других страна су:

Ред. број	Област	Ризици везани за
5.	Окружење	5.1. путни прелази
		5.2. неовлашћене особе на железничком подручју
		5.3. активности у окружењу (грађевински радови, пољопривредни и шумски радови, домаће животиње, саобраћај поред пруге, пожари, ...)
		5.4. елементарне непогоде
		5.5. вандализам
		5.6. криминални и терористички акти

Поштовање релевантних законских одредби и процедура обезбеђује задовољавајући ниво контроле и умањује ове ризике. Главни проблем је непоштовање ових прописа од стране трећих лица, често ван подручја које железнички превозник или управљач инфраструктуре директно контролише. За процену и контролу ових ризика зато је јако важна добра сарадња са надлежним државним органима.

Главне мере контроле ризика који потичу од других страна су:

- примена постојећих законских прописа и процедура;
- сарадња са надлежним државним органима;
- акције на упознавању јавности са опасностима небезбедног понашања лица у вези са железничком саобраћајем и возним средствима и начинима избегавања таквих активности.

7.2.3. Процедуре и методе за процену ризика и имплементацију мера за контролу ризика при променама

Усклађеност са захтевима не обезбеђује трајно безбедно пословање: „Србија Карго“ а.д. мора да има успостављен систем за контролу промена/нових пројеката и управљање повезаним ризицима, узевши у обзир и оне који се односе на безбедност на раду. Промене могу да се односе на:

- Технику/технологију,
- Оперативне процедуре/прописе/стандарде (било интерне или оне које укључују повезивања са осталим компанијама),
- Организациону структуру.

За успешну процену и контролу ризика при променама неопходно је дефинисање и спровођење одговарајућих процедура за. „Србија Карго“ а.д. своје процедуре заснива на заједничкој безбедносној методи (ЗБМ) за оцену ризика. Примена ове методе, као и ближе уређење поступка процене ризика, је дефинисана Процесом оцене ризика при променама у посебном прилогу овог Приручника.

7.2.4. Усклађеност са законима, прописима и стандардима

Усклађеност са законима је стална обавеза „Србија Карго“ а.д. Неопходна је идентификација и разумевање важећих закона и свих осталих релевантних стандарда, прописа и услова и да се сви они примене у систему контроле за постизање усклађености.

Све процедуре и процеси, који се успостављају у оквиру СУБ «Србија Карго» а.д., су потпуно усаглашени са:

- важећим законима;
- важећим подзаконским актима (ТСИ и повезаним стандардима, правилницима донетим од стране Дирекције за железнице и другим релевантним подзаконским прописима);
- упутствима и осталим општим правним актима друштва.

„СУБ“ има успостављени процес/процедуру за тренутно идентификовање, сакупљање и навођење релевантних захтева назначених у националним безбедносним и техничким прописима и интерним прописима/процедурама за:

- сваку појединачну категорију особља,
- сваку врсту возних средстава,
- безбедносну опрему (личну заштитну опрему - РРЕ и колективну заштитну опрему - СРЕ),
- осталу опрему (у возилу, на земљи, уређаји за одржавање возних средстава).

Та процедура је саставни део процеса Непрекидног унапређења (→ тачка 7.4.1. Приручника СУБ)

За процесе одржавања, организације морају да буду усклађене са свим законским захтевима и релевантним спецификацијама, стандардима и захтевима кроз цео животни циклус опреме и операција.

7.2.5. Усклађеност са Управљачима Инфраструктуре (Инфраструктура Железнице Србије)

Управљач инфраструктуре према закону је дужан да обавља координацију оперативних активности свих превозника на својој мрежи. Такође и да прати и координише њихове мере за контролу ризика са својим оперативним активностима и мерама контроле ризика. Управљач инфраструктуре координира ове активности и са суседним управљачима железничке инфраструктуре и прикључним индустријским железницама. У основи је контрола ових ризика заснована на поштовању постојећих законских и подзаконских прописа и уговора. Ипак, постоје интерфејси код којих је неопходно у оквиру СУБ детаљније усагласити процедуре и правила везана за заједничке активности Управљача инфраструктуре и свих превозника који обављају делатност на тој мрежи пруга.

То су следеће области:

- обављање саобраћаја приликом радова на одржавању и реконструкцији инфраструктуре;
- регулисање и управљање саобраћајем у деградираном режиму саобраћаја;
- маневарске операције у службеним местима;
- регулисање саобраћаја у граничним станицама;
- приступ индустријским железницама;
- размена оперативних и безбедносних информација;
- поступци при дефекту возила;
- ванредне ситуације.

7.3 Праћење

7.3.1. Прикупљање и анализа података о безбедности

Заједнички показатељи безбедности према којима управљач инфраструктуре и железнички превозник састављају годишњи извештај о безбедности, као и заједничке методе за израчунавање економских последица несрећа у железничком саобраћају, прописане су Законом о безбедности и инетроперабилности («Службени гласник Републике Србије», бр. 104/2013, 66/2015 - др. закон и 92/2015) „Правилником о заједничким показатељима безбедности у железничком саобраћају („Сл. гласник РС“, бр. 60/2015).

Сакупљање безбедносних података у „Србија Карго“ а.д. засновано је на праћењу и узимању у обзир следећих елемената:

- Структурирано извештавање о несрећама / незгодама / непосредним опасностима / опасним догађајима а путем „Статистичких извештаја о несрећама и незгодама“ као и путем Извештаја о „Последицама несрећа и незгода“.
- Ове извештаје израђује и доставља истражна комисија за несреће и незгоде („Правилник о истраживању евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама („Сл. гласнику РС“, број 4/16 од 22. јануара 2016)).
- налазе инспекција (могу да буду везани за откривање неусаглашености са оперативним споразумима и/или да се односе на стање инфраструктуре или опреме),
- Извештајима Центра за унутрашњу контролу и интерне ревизије,
- Путем оперативних и других сазнања

Да би се остварило овакво прикупљање података, организација мора да обезбеди доступност или могућност успостављања информација или јединицу мере за одређени индикатор. Поред тога, неопходна је периодична процена делокруга и способности развоја индикатора и нивоа толеранције.

Делокруг анализе података треба да открије, укаже на следеће:

- свако одступања од очекиваних резултата (уз помоћ „тромих“ индикатора),
- процесне аномалије (уз помоћ „водећих“ индикатора).

„Троми“ индикатори мере финалне резултате који проистичу из неке активности. Троми индикатори, попут броја незгода и несрећа, показују да ли је изнесен „безбедан“ резултат. У систему за мерење перформанси, омогућују поређење са историјским подацима, показујући у исто време квалитет резултата (нпр: побољшање или погоршање) и могућност коришћења у предвидљивом смислу (нпр: растући број пролазака кроз црвено светло може да претходи судару).

Као основ за анализу података о безбедности узимају се следећи показатељи:

1) Показатељи који се односе на несреће:

- Укупан и релативни број (у односу на број возних километара) озбиљних несрећа приказан по врстама несрећа
- Укупан и релативни број (у односу на број возних километара) тешко повређених и погинулих лица по врстама несрећа, подељених по категоријама

Свака озбиљна несрећа се пријављује по врсти несреће која се прва догодила, чак иако су последице несреће која се касније догодила озбиљније, нпр. пожар после исклизнућа.

2) Показатељи које се односе на опасну робу:

Показатељи који се односе на опасну робу су укупан и релативни број (у односу на број возних километара) несрећа везаних за превоз опасне робе подељених у следеће категорије:

- несреће у којима учествује најмање једно железничко возило које превози опасну робу
- број несрећа у којима је дошло до ослобађања опасне робе.

3) Показатељи који се односе на самоубиства

4) Показатељи који се односе на инциденте (догађаје који претходе несрећама) су укупан и релативни број (у односу на број возних километара)

5) Показатељи за израчунавање економских последица несрећа

Користе се заједничке методе за израчунавање економских последица несрећа у железничком саобраћају и то за:

- Вредност превенције жртава и
- Трошкови кашњења услед несреће

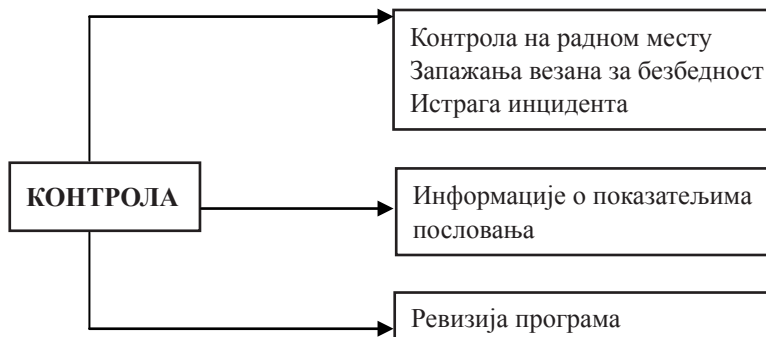
6) Показатељи који се односе на техничку безбедност инфраструктуре и њено спровођење тамо где радници „Србија Карго“ а.д. непосредно користе и одговарају за коришћење инфраструктурних објеката.

Међутим, да би се имала целокупна слика ефикасности мера за контролу ризика, такође мора да се упореди и селекција водећих индикатора са подешеним нивоима толеранције. Ти водећи индикатори су углавном засновани **на проактивном праћењу критичних елемената мера за контролу ризика** (нпр. оних поступака или процеса који морају исправно да функционишу да би се добио жељени резултат), али део тих критичних елемената може да садржи и елементе окружења и/или претпоставке настале приликом осмишљавања мера за контролу ризика (углавном током процена ризика).

„Водећи“ индикатори се користе за праћење ефикасности система контроле и дају ранија упозорења о било каквој развојној слабости пре него што се проблеми појаве.

Неки од примера водећих индикатора су следеди:

- инспекције које се спроводе по плану, контролом надлежног руководства као и Центра за унутрашњу контролу
- одржавања за која је утврђено од стране инспекције да су или не извршена по распореду,
- особље које извршава задатке са или без захтеване стручности,
- контрола процеса везаних за безбедност према критеријуму важности/већег ризика.



Шема бр.1/ Приказује контролу здравствених и безбедоносних индикатора који утичу на радни учинак запосленог

7.3.2. Истраживање / анализа / извештавање о несрећама и незгодама, превентивне и корективне мере

Начин на који управљач инфраструктуре и „Србија Карго“ а.д. истражују, евидентирају, статистички прате и објављују податке о несрећама и незгодама прописано је „Правилником о истраживању евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама(„Сл. гласнику РС“, број 4/16 од 22. јануара 2016).

Сваку несрећу или незгоду у железничком саобраћају управљач и/или превозник („Србија Карго“ а.д.) пажљиво и детаљно истражују, како би се утврдили сви узроци и околности под којима су настали. Управљач и превозник предузимају мере да елиминирају узроке због којих је настала несрећа или незгода.

Истраживање несрећа и незгода у оквиру „Србија Карго“ а.д., обезбеђује организацији реактивни поглед на перформансе мера за контролу ризика и повезаних процеса SMS-а (троји индикатори). Због тога морају систематски да се испитају не само непосредни, него и основни узроци.

При истраживању несрећа и незгода примењују се следеће процедуре:

- процедуре за обавештења и извештавање о интерним и екстерним несрећама и незгодама,
- процедуре, и приступе (нпр. протокол са локације) за истраживања, евентуално уз неке разлике због природе несреће (нпр. окружење, повреде запослених, превоз опасне робе),
- процедуре за налазе, закључке и препоруке из извештаја и документације,

- процедуре за преглед мера за контролу ризика након несреће или незгоде, и за обезбеђење имплементације препорука и превентивних или корективних мера како би се спречило понављање истих.

У оквиру „Србија Карго“ а.д. задатак је да се подстакне извештавање о незгодама и опасним појавама и да се установи узрок и одговорност током истрага. Делокруг истражених незгода садржи и процесне аномалије (водећи индикатори) и одступања од очекиваних резултата (трои индикатори) када је то могуће.

„Трои“ индикатори мере финалне резултате који проистичу из неке активности.

„Водачи“ индикатори се користе за праћење ефикасности система контроле и дају ранија упозорења о било каквој развојној слабости пре него што се проблеми појаве.

Железничка компанија „Србија Карго“ а.д. обезбедила је да особље које је именовано за интерна истраживања буде стручно и прописно обучено за делокруг истраживања који треба да се изврши.

Железничке компаније могу да сарађују уколико истраживање обухвата више од једне организације.

Правилником о истраживању евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама дефинисано је када и у којим случајевима (несрећама и незгодама) се врши истрага.

Истражна комисија за несреће и незгоде обавља задатке везане за истраживање, анализу и извештавање о несрећама и незгодама као и доношење превентивних и корективних мера.

Прописано је ко може бити члан комисије за истраживање несрећа и незгода и ко именује чланове комисије.

Чланове истражне комисије за несреће и незгоде, у којима су учествовали особље и/или средства управљача и превозника, **именује управљач**.

Ако је у несрећи или незгоди укључено само особље и/или имовина превозника, истрагу **спроводи сам превозник** у овом случају „Србија Карго“ а.д.

Дужности **истражне комисије за несреће и незгоде** састоје се из следећих сегмената рада:

- Прикупљање података
- Израда извештаја о несрећи/незгоди
- Управљач и превозник воде евиденцију о несрећама и незгодама у Књизи евиденције несрећа и незгода, на обрасцу који је дат у Прилогу 2 Правилника о истраживању евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама.
- Податке о несрећама и незгодама управљач и превозник воде на обрасцу Статистички извештај о несрећама и незгодама, датом у Прилогу 3 овог Правилника о истраживању евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама.
- Управљач и превозник објављују извештај о несрећама и незгодама за претходну годину на својој интернет страници најкасније до 30. јуна текуће године
- Управљач и превозник предузимају мере да елиминишу узроке због којих је настала несрећа или незгода.

7.3.3. Интерна ревизија система за управљање безбедношћу

Систематско праћење треба свим руководиоцима и заинтересованим странама да обезбеди осигурање да су сви идентификовани ризици ефикасно контролисани и доказ да су испуњени захтеви за SMS. Оно пружа основу за дефинисање било које мере потребне за побољшање или одржавање циљаног нивоа безбедности.

Како би се обезбедили примена контроле ризика и рад у пракси, организација мора да измери ниво примене тих контрола и њихове резултате. Сакупљање безбедносних података и наредна анализа омогуђују организацији да мери своје целокупне перформансе, разумевајући где се налазе недостаци у свим договорима о SMS-у.

Сакупљање безбедносних података засновано је на праћењу и требало би да узме у обзир следеће елементе:

- структурирано извештавање о несрећама / незгодама / непосредним опасностима / опасним догађајима,
- налазе инспекција (могу да буду везани за откривање неусаглашености са оперативним споразумима и/или да се односе на стање инфраструктуре или опреме),
- резултате ревизија (углавном на нивоу пројектовања или процеса имплементације).

Начин на који превозник „Србија Карго“ а.д. врши унутрашњу контролу у оквиру свог друштва дефинисано је:

- „Закон о безбедности и интероперабилности железнице“ („Сл. гласник РС“, бр. 104/3013, 66/2015-др. закон и 92/2015). Овим законом уређују се услови којима се омогућава да железница у Републици Србији буде безбедна и интероперабилна у циљу несметаног одвијања железничког саобраћаја.
- „Правилник о организацији и систематизацији послова Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд, („Сл. гласник ЖС“, бр. 15/2015)
- „Правилник о начину вршења унутрашње контроле и овлашћењима радника за вршење унутрашње контроле на ЈЖ“ („Сл. гласник Заједнице ЈЖ“, бр. 6/89); преузето „Одлука о преузимању прописа у оквиру система за управљање безбедношћу железничког саобраћаја“ („Сл. гласник ЖС“, бр. 28/2015).

Правилник о начину вршења унутрашње контроле и овлашћењима радника за вршење унутрашње контроле уређују се питања рационалног и ефикасног обављања делатности послова Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“ (у даљем тексту Друштво), обављање унутрашње стручне контроле-надзора, контроле безбедности и интероперабилности, примене саобраћајних и техничких прописа, обављање послова од заједничког интереса који се организују на нивоу Друштва, ради што успешнијег остваривања задатака у области безбедности железничког саобраћаја, привредног и финансијског пословања, права и дужности запослених, у складу са законом, општим актима и другим прописима којима се уређују радни односи.

Правилником се уређује организација, овлашћења и начин обављања послова унутрашње контроле који обавља Центар за унутрашњу контролу.

Обављање послова Унутрашње контроле не ослобађа дужности непосредне руководиоце и остале одговорне запослене, предвиђене техничким, технолошким и другим прописима, да редовно контролишу правилну примену прописа, контролу запослених и стања уређаја који су од значаја за безбедно и уредно одвијање железничког саобраћаја.

ЗАДАЦИ УНУТРАШЊЕ КОНТРОЛЕ

Унутрашња контрола је независна у обављању својих послова и за свој рад одговара генералном директору Друштва.

Директор и инспектори Центра за унутрашњу контролу су независни у свом раду и имају право слободног и неограниченог приступа свој расположивој документацији, евиденцији и другим подацима, поштујући њихов одобрени ниво поверљивости као и приступ свим расположивим документима и документима у електронском облику, потребним за спровођење контроле.

Запослени у Центра за унутрашњу контролу су одговорни за употребу информација до којих су дошли током поступка контроле, и обавезни су да чувају тајност података и информација која су им стављена на увид и располагање у поступку контроле, осим када за то постоје законски или професионални разлози.

Запослени у Центра за унутрашњу контролу су дужни да своје послове и радне задатке обављају по налогу директора Унутрашње контроле у примереним роковима, при чему су за одбијање поступања по датом налогу одговорни у складу са одредбама Закона о раду и других законских прописа.

Запослени у Центра за унутрашњу контролу трајно контролишу примену одредби Закона о железници, Закона о безбедности и интероперабилности железнице, других закона и прописа који се односе на безбедност железничког саобраћаја, примену законских прописа у свим деловима Друштва и организационим облицима.

Контрола примене и спровођења прописа обавезно се обавља у:

- 1) области послова експлоатације (саобраћајни послови, послови превоза робе, послови превоза путника, послови вуче, техничко-колски послови, грађевински послови, електротехнички послови и послови одржавања возних средстава);
- 2) области послова маркетинга и комерцијале (послови маркетинга и транспортно-комерцијални послови);
- 3) области економских послова (послови плана и анализе, финансијско-рачуноводствени послови, набавни и стоваришни послови);
- 4) области послова развоја и инвестиција (развој технологија и извођење инвестиција);
- 5) области правних, кадровских и општих послова (правни и општи послови, кадровски послови);
- 6) области управљања некретностима и стамбених послова;
- 7) области информационих система;
- 8) области послова безбедности и здравља на раду.

Запослени у Унутрашњој контроли обављају следеће послове:

- 1) контролу безбедности и уредности одвијања железничког саобраћаја;
- 2) контролу примене саобраћајних, транспортних и техничких прописа;
- 3) контролу исправности и правилне употребе за предвиђену намену железничких возила, као и поступак са неисправним железничким возилима;
- 4) контролу примене прописа о кочењу возила;
- 5) контролу примене прописа о превозу поштиљака под посебним условима;
- 6) контролу опремљености воза потребним средствима и прибором;
- 7) контролу примене прописа из области сигнализације;
- 8) контролу примене Закона и других општих аката о организацији, регулисању и обављању железничког саобраћаја;
- 9) контролу испуњавања услова од стране железничких радника у погледу прописане стручне и здравствене способности за самостално обављање послова на одређеним пословима;
- 10) контролу употребе службене одеће и заштитних средстава;

- 11) контролу правилности примене прописа о радном времену железничких радника;
- 12) контролу спровођења међународних уговора и споразума који се односе на безбедност железничког саобраћаја;
- 13) контролу примене општих и интерних прописа, одлука и других нормативних аката којима се регулише материјално-финансијско пословање или уређују економски односи у Друштву;
- 14) контролу коришћења материјалних и новчаних средстава Друштва са гледишта њихове наменске и целисходне употребе у контролисаним друштвима;
- 15) контролу примене Закона, општих аката, одлука и закључака органа Друштва.

НАЧИН ДЕЛОВАЊА УНУТРАШЊЕ КОНТРОЛЕ

Задаци Унутрашње контроле извршавају се искључиво по налогу генералног директора Друштва или директора Унутрашње контроле.

Унутрашња контрола делује превентивно и инструктивно са задатком спречавања неправилности у пословању које могу да угрозе безбедност и уредност железничког саобраћаја.

Запослени у Унутрашњој контроли обављају контролу непосредним увидом у рад у свим подручјима делатности Друштва.

Инспектор Унутрашње контроле приликом обиласка врши преглед пословних књига, дневника, документације, која се води по саобраћајним и техничким прописима, утврђује техничку исправност, правилну употребу за предвиђену намену и поступке са неисправним железничким возилима, телекомуникационих уређаја, сигнално-сигурносних постројења, прописане евиденције, књига и документација из области транспортно-комерцијалних и колских послова, транспортног рачуноводства и благајничког пословања.

Контрола се обавља комплексно, делимично, редовно или ванредно.

Комплексна контрола подразумева контролу целокупног пословања појединих организационих делова у Друштву.

Делимична контрола обухвата контролисање појединих радних места, или појединих делова процеса рада, односно појединих уређаја или постројења. Делимична контрола може се вршити и у случајевима ванредних догађаја или учесталих неправилних радњи у вези са непоштовањем прописа, угрожавањем саобраћаја, лошим радом уређаја од којих зависи безбедност саобраћаја.

Редовна контрола подразумева контролу којом се обезбеђује континуирано праћење стања безбедности у железничком саобраћају и пословања у осталим подручјима рада Друштва.

Ванредна контрола врши се у одређеним случајевима, по налогу или захтеву директора Унутрашње контроле или генералног директора Друштва.

Начин контролисања рада или уређаја је јаван, да би се указало на неправилности у раду које су уочене и да би се отклонили потенцијални или постојећи недостаци.

Код планираних контрола неопходно је да буду присутни непосредни руководиоци.

ОВЛАШЋЕЊА И ДУЖНОСТИ ИНСПЕКТОРА И КОНТРОЛОРА ЦЕНТРА ЗА УНУТРАШЊУ КОНТРОЛУ

Лица овлашћена за обављање контроле имају право да у оквиру организационих облика контролишу: дирекцију, сектор, центар, чворну секцију, секцију, организациону целину, организациону јединицу, техничко-организациону јединицу, одељење, службу, станицу, деоницу, радионицу, лабораторију Друштва чиме се обезбеђује континуирано праћење стања безбедности у железничком саобраћају као и пословање Друштва, његових организационих облика и делова.

Инспектор Унутрашње контроле врши контролу непосредним увидом у рад Друштва и његових делова.

Директори дирекција, сектора/центра, шефови чворних секција, руководиоци организационих целина, јединица, техничко-организационих јединица, одељења, служби, станица, деоница, радионица и лабораторија, дужни су да овлашћеном инспектору Унутрашње контроле омогуће несметан преглед из области која се контролише, преглед одвијања процеса рада, преглед железничких возила, преглед пословних књига и друге документације неопходне за послове обављања контроле.

Инспектор Унутрашње контроле не сме за време контроле својим деловањем да угрожава безбедност железничког саобраћаја.

Инспектори Унутрашње контроле приликом контроле морају да буду објективни, непристрасни и правични.

О утврђеном чињеничном стању након обављене контроле саставља се записник или извештај.

Ако се у поступку контроле утврде неправилности и незаконитости у раду, инспектор Унутрашње контроле ће у записнику или извештају јасно изнети у чему се оне састоје, које су одредбе повређене и из ког општег акта или законског прописа, узрок и последице утврђених неправилности, незаконитости и недостатака.

На основу утврђених неправилности, незаконитости и недостатака констатованих у записнику или извештају, доноси се решење за отклањање недостатака, незаконитости и неправилности као и предлог мера против запослених, са тачном

назнаком којих мера и у чијој је надлежности предузимање истих, са одређеним роковима за извршење наложених мера.

Извршење мера из претходног става налаже се и упућује оном одговорном лицу у чијој је надлежности отклањање констатованих недостатака и неправилности.

Директори дирекција и сектора обавезни су да прате извршење свих наложених мера које се односе на њихову дирекцију или сектор и дужни су да предузимају потребне радње, ради њихове благовремене реализације.

Записник или извештај о утврђеном чињеничном стању, односно решење за отклањање неправилности, доставља се директору Унутрашње контроле, генералном директору Друштва, извршним директорима Друштва, директорима дирекција, директору сектора и руководиоцима радних јединица у којој је контрола обављена.

О извршењу наложених мера, одговорно лице у чијој је надлежности отклањање неправилности из решења о наложеним мерама дужно је да поднесе писани извештај Унутрашњој контроли у року од 8 дана од истека рока из решења о наложеним мерама.

Ако одговорно лице у чијој је надлежности отклањање неправилности из решења о наложеним мерама, не изврши, или непотпуно изврши наложене мере, Унутрашња контрола обавештава директора одговарајућег сектора, а генералног директора Друштва само у случајевима угрожавања безбедности саобраћаја или настанка веће материјалне штете.

У случају када инспектор Унутрашње контроле утврди неправилност у регулисању саобраћаја, техничку и функционалну неисправност железничких возила, неправилну употребу и поступке са неисправним железничким возилима, пруга, уређаја и постројења, а такве су природе да доводе у питање безбедност и уредност саобраћаја, као и животе запослених, овлашћен је и дужан да предузме одговарајуће мере.

Запосленом који је подвргнут алко тесту није дозвољено присуство алкохола у крви.

Инспектор Унутрашње контроле је у обавези да приликом удаљења запосленог са послова-радних задатака о томе обавести непосредног руководиоца, који је обавезан да обезбеди адекватну замену и сачека њен долазак.

Инспектор Унутрашње контроле дужан је да обавезно удаљи запосленог који непосредно учествује у регулисању железничког саобраћаја, ако су том приликом настале или могле настати теже последице по уредност и безбедност железничког саобраћаја.

Инспектор Унутрашње контроле може удаљити запосленог са послова и у случају када оцени да је у толикој мери уморан, болестан или у таквом психичком стању да није у могућности да правилно обавља послове и задатке који су од значаја за безбедност саобраћаја.

Инспектори Унутрашње контроле који обављају контролу обавезни су да прате извршење мера које су наложили и да о томе воде евиденцију.

Унутрашња контрола подноси генералном директору Друштва годишњи извештај о извршењу задатака.

7.4. Организационо учење

Ефикасан систем управљања безбедношћу заснива се на сталаном и документованом разматрању, на основу праксе, кроз праћење перформанси, анализу података и резултата, и успостављање повратног система за непрекидно побољшање свих безбедносних показатеља. Овим концептом се ствара модел организационих промена који треба достићи да би се помоћу њих остварио развој, а самим тим и стекла предност на тржишту.

Фазе овог концепта су:

- стварање знања кроз прикупљање информација,
- ширење знања које постаје доступно свим запосленима,
- чување стеченог знања и његово меморисање, као и
- коришћење знања за модификацију понашања у организацији.

Два основна облика учења су:

- 1) учење пре деловања (за проширивање знања)
- 2) учење током деловања (из сопственог искуства)

Највише пажње посвећује се организационој структури и култури. Организациона структура предузећа, између осталог, подразумева:

- 1) ужу специјализацију послова
- 2) разноврсност процеса и метода рада
- 3) децентрализацију и др.

Организациона култура садржи следеће вредности:

- 1) отвореност према окружењу
- 2) тржишну оријентацију
- 3) прихватање ризика
- 4) толеранцију грешака и учења из њих

- 5) отвореност у комуникацији
- 6) позитиван став према променама.

Усклађеност са специфичним захтевима мреже за стручност особља је дефинисана кроз документацију Правилника о стручној спреми радника који непосредно учествују у вршењу железничког саобраћаја (Правилник 646) којим се потврђује да систем за управљање безбедношћу садржи део који се односи на стручност особља:

- утврђују се категорије запосленог који учествује у пружању услуга;
- обезбеђује стручно оспособљавање за предметну мрежу (машиновођа обучен за део железничке мреже који опслужује).

Дневне активности везане за стручно оспособљавање, школовање радника ради извршавања задатака везаних за безбедност дефинисане су Правилником 646.

Школовање врши особље које гарантује да ће документи бити прецизни, ажурни и састављени језиком и терминологијом коју разуме особље које мора да их примењује. Школовање запослених обавља лице са уверењем о положеном испиту из допунског педагошко – андрагошког образовања.

7.4.1. Непрекидно унапређење

Континуирано, непрекидно побољшање у „Србија Карго“ а.д. у оквиру система управљања безбедношћу, је углавном повезано са активностима у којима су предложене и усвојене идеје ради побољшања, нпр:

- резултати контроле/ревизије,
- излазни подаци од инспекција, истраживања,
- излазни подаци из извештаја о несрећама,
- ад хок идеје од особља,
- нови законски прописи, итд

Како би непрекидно унапређење било ефикасно и подржавало процес доношења одлука, оно мора да покрива и да обухвата све релевантне фазе SMS-а организације, нпр:

- планирање превентивних/корективних поступака,
- њихова имплементација на адекватној скали,
- процена/праћење/провера њихове ефикасности,
- спровођење, преглед и ревизија планова и договора за контролу ризика.

У комбинацији са одговарајућим статистичким алатима за анализу података, обезбеђено је да сви процеси буду периодично систематски преиспитани. Активности побољшавања могу да се протежу од сталног побољшавања у малим корацима на радном месту до значајног побољшавања у целој организацији. Анализом својих података организација треба да дефинише циљеве за побољшање својих производа, процеса, организационе структуре и свог система менаџмента. Најопштије представљање ове цикличне активности је круг управљања „Планирај – Уради – Провери – Поступај“, или Демингов циклус:



Треба проценити напредак, како би се обезбедило да је његово спровођење разумно. Та процена треба да узме у обзир шире оперативне и пословне користи.

Организација у оквиру „Србија Карго“ а.д., обезбедиће да стално побољшавање постане установљено као део организационе културе тиме што ће:

- пружити могућност људима у организацији да учествују у активностима побољшавања повећавањем њихове способности,
- обезбедити неопходне ресурсе,
- успоставити системе за признавање и награђивање побољшавања и
- стално побољшавати ефективност и ефикасност самог процеса побољшавања.

У „Србија Карго“ а.д. примениће се, по препоруци, стандард ISO 9004:2009 којим су дата „Упутства за самооцењивање“. Самооцењивање је пажљиво разматрано вредновање, чији је резултат мишљење или суд о ефективности и ефикасности организације и зрелости система менаџмента квалитетом.

Самооцењивање обавља само руководство организације. Циљ самооцењивања је да се добије, за организацију, упутство засновано на чињеницама о томе где да се уложе ресурси ради њеног побољшавања.

Специфичне карактеристике приступа самооцењивању су стандардизоване и такве су:

- да се оно може примењивати на целокупан систем менаџмента квалитетом или на део система менаџмента квалитетом или на било који процес (Систем управљања безбедношћу – „SMS“)
- да се оно може примењивати на целу организацију или на део организације (организациони део менаџмента који врши управљањем безбедношћу);
- да се оно може извршити брзо и са интерним ресурсима;
- да их може завршити мултидисциплинарни тим или једна особа из организације, коју подржава највише руководство;
- да оно пружа улазне елементе за сложенији процес самооцењивања система менаџмент контроле управљања безбедношћу;
- да оно може идентификовати и олакшати одређивање приоритета могућности побољшавања
- да оно може олакшати сазревање система менаџмента квалитетом у правцу светске класе перформанси.

Приступ самооцењивању је такав да вреднује зрелост система менаџмента квалитетом за сваку већу тачку стандарда, почев од 1 (нема званичног система) до 5 (перформансе најбоље у класи).

Друга предност овог приступа јесте у томе, што се резултати, који се прате у времену, могу користити ради оцене зрелости организације. Овај приступ самооцењивању не замењује интерне провере нити се користи уместо постојећих модела награда за квалитет.

Нивои зрелости перформанси, који се користе у приступу самооцењивању, дати су у табели:

Ниво зрелости	Ниво перформанси	Упутство
1	Нема званичног приступа	Нема доказа о систематском приступу; нема резултата; слаби резултати или непредвидиви резултати
2	Реактивни приступ	Систематични приступ заснован на ученим проблемима или на корекцији; расположиви су минимални подаци о резултатима побољшавања
3	Стабилан званични системски приступ	Систематски приступ, заснован на процесима у раној фази систематских побољшавања; расположиви су подаци о усаглашености са циљевима и о постојању трендова побољшавања
4	Наглашена стална побољшавања	Процес побољшавања у примени; добри резултати и постојани трендови побољшавања
5	Перформансе најбоље у класи	Веома интегрисан процес побољшавања; показани резултати поређења са конкуренцијом као најбољи у класи

Учење обезбеђује основу за ефективно и ефикасно побољшавање и иновације.

Побољшавање, иновације и учење могу да се примене на:

- производе,
- процесе и њихове интерфејсе,
- организационе структуре,
- системе менаџмента,
- људске аспекте и културу,
- инфраструктуру, радну средину и технологију и
- везе са одговарајућим заинтересованим странама.

Основ за ефективно и ефикасно побољшавање, иновације и учење представљају способност и могућност људи у организацији да донесу закључке на основу анализе података и применом научених лекција.

7.4.2. Безбедоносне препоруке

Развој организационог учења је уско повезан са анализама несрећа / незгода / опасних појава заснованих на екстерном и интерном извештавању, као и на резултатима интерних ревизија. Те анализе су од крајње важности за преглед небезбедних услова и прекида процеса, и представљају део основних елемената за извођење планирања реактивних или проактивних мера.

Стим у вези менаџмент „Србија Карго“ а.д. дефинише појам систем квалитета као „ менаџмент систем којим се са становишта квалитета води организација и њоме управља“. Више се не говори о моделу система за обезбеђење квалитета, већ о систему менаџмента квалитетом (препука примене стандарда ISO 9001:2008).

Резултати мониторинга (мерење безбедносних перформанси, ревизије, несреће / инцидента / опасних појава) садрже препоруке за имплементацију и унапређење.

Безбедносна препорука је предлог органа за истраживање незгода/несрећа за побољшање безбедности на железници, на основу резултата истраживања једне или више несрећа или незгода.

Препоруке су у оквиру извештаја:

- Националних органа
- Интерних комисија (власника или корисника инфраструктуре) за ванредне догађаје
- Центра за унутрашњу контролу
- Центра за интерну ревизију
- И свих других релевантних фактора везаних за безбедност

Извештаји се шаљу свим заинтересованим секторима.

7.4.3. Управљање променама

Управљање променама је процес за контролу промена у постојећим и новим пројектима путем идентификације потенцијалних опасности и дефинисања одговарајућих мера контроле пре спровођења промене.

Овај процес се врши током узастопних корака пројекта:

- идентификације потребе за променом (нпр: након анализе безбедносних података, оптимизације ресурса, застарелости опреме, итд.),
- утврђивања изводљивости,
- осмишљавање,
- планирања.

Горе наведени елементи процеса подржавају спровођење промена: идентификацију потребе за променом, утврђивање изводљивости и осмишљавање промене су углавном активности које покреће руководство, док је планирање више процес за спровођење.

Крајњи циљ је доказивање да те промене не смањују ниво безбедности у систему и да омогућују следљивост спроведених промена.

Организација као целина треба да се ослони на процес управљања промена у циљу идентификовања промена у оквиру организације које могу да утичу на успостављене безбедносне процесе и услуге:

- за описивање договора у циљу обезбеђивања безбедносних перформанси пре спровођења промена,
- за уклањање или измену безбедносних контрола ризика које више нису потребне или на снази због промена у оперативном окружењу.

Када треба да се спроведу додатне мере за контролу ризика, релевантни међукораци треба да буду идентификовани и треба да се измери ниво потреба за имплементацијом.

У сваком случају, управљање променама мора да се изврши узевши у обзир заједничке методе безбедности за процену ризика.

Управљање променама, посебно оних који се односе на безбедност, је сложен и изазован задатак који подразумева управљање ресурсима, ревизију процеса, али уз осврт на осећања и емоције код радника, које те промене доносе. **Управљање променама омогућава конкурентну предност, тако што брзо и ефикасно примењују промену како би задовољили потребе тржишта, т.ј. планирани ниво безбедности**

8. ПРОЦЕСИ ЗА ИМПЛЕМЕНТАЦИЈУ

Да би се обезбедила ефикасност веома комплексних пројеката, као и сложених оперативних процеса, неопходан је низ процеса за имплементацију. Они треба да послуже за имплементацију планираних активности превозника који се бави превозом терета, и да обезбеде да су те активности ефикасно спроведене, као и да су резултати добијени у складу са постављеним циљевима.

У том контексту, током реализације својих радних задатака, запослени морају тачно да знају која је њихова улога у систему и за шта су одговорни. Због тога, структура мора да садржи идентификацију одговорности и задатака, када је то могуће, те функције и активности људи.

Поред тога, запослени морају да поседују знање и вештине да би знали како да поступе у свакој прилици и у сваком тренутку морају да имају све релевантне информације доступне у адекватном облику.

Процеси за имплементацију подупиру и обезбеђују документацију свих оперативних процеса и процеса за израду и унапређење, пошто морају ефикасно да се имплементирају, а тиме и да управљају послом.

8.1 Структура и одговорност

Систем за управљање безбедношћу („SMS“) заснива се на подели одговорности адекватних људских и техничких ресурса, како би се на поуздан начин обезбедило безбедно функционисање целог система. Тренутно, Центар за унутрашњу контролу „Србија Карго“ а.д., који је под директном надлежношћу генералног директора, у складу са актуелном систематизацијом радних места и организацијом рада, овлашћен је да обављање послова – контроле, свих радних задатака и пословних процеса који директно или индиректно утичу на безбедност.

8.1.1 Расподела одговорности

Сваки железнички превозник треба јасно да идентификује и дефинише области одговорности у вези са безбедношћу, како би их распоредио на одговарајући ниво у оквиру њихове организационе структуре, и да повеже запослене и/или специфичне функције.

Расподела одговорности и задатака, везаних за безбедност, формална је и одобрена од стране највишег руководства „Србија Карго“ а.д.. У складу са функцијама које обављају у Друштву, сваки запослени има одређена овлашћења, али и одговорност за обављање послова који су му додељени. Јасна и недвосмислена овлашћења, задаци и циљеви су јако важни у процесу имплементације система управљања безбедношћу у „Србија Карго“ а.д.. Тиме се омогућује да запослени на свим нивоима у Друштву преузимају део сопствене одговорности.

- Одбор директора „Србија Карго“ а.д. води послове Друштва, и одговоран је за благовремено доношење Политике безбедности „Србија Карго“ а.д.,
- Генерални директор „Србија Карго“ а.д. има крајњу одговорност за имплементацију и спровођење Политике безбедности, успостављање и унапређење система за управљање безбедношћу („SMS“), надзор и контролу његове примене,
- Представник руководства, који би морао да има овлашћење, стручност, компетентност и одговарајуће ресурсе у циљу успостављања, развоја и координације система за управљање безбедношћу („SMS“), на свим нивоима у „Србија Карго“ а.д.. Политиком безбедности „Србија Карго“ а.д. предвиђено је да један од главних носиоца те политике буде Лице задужено за управљање безбедношћу (Менаџер за SMS). (Напомена: тренутно, у „Србија Карго“ а.д. не постоји систематизовано ово радно место),
- Помоћници генералног директора који су задужени да организују реализацију прописаних мера управљања безбедношћу у областима из домена њихове надлежности,
- Директори сектора/центра имају одговорност за спровођење система за управљање безбедношћу из домена надлежности свог сектора/центра,
- Шефови секција/OJ имају одговорност за спровођење система за управљање безбедношћу из домена надлежности своје секције/OJ,

Одговорност и овлашћења запослених у „Србија Карго“ а.д., у области реализације безбедног превоза робе, дефинисани су:

- Законом о безбедности и интероперабилности железнице,
- Статутом Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд,
- Важећим актима – правилницима и упутствима на железници,
- Правилником о организацији и систематизацији послова Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд,
- Овлашћењем за одлучивање о правима, обавезама и одговорностима из радног односа у „Србија Карго“ а.д.,
- Уговорима о раду, појединачно за сваког запосленог у „Србија Карго“ а.д.,
- Анексима уговора о раду у „Србија Карго“ а.д.,

8.1.2 Одговорност руководства

Руководство „Србија Карго“ а.д. је успоставило, и одржава, висок ниво посвећености успостављања и одржавања система управљања безбедношћу, са свим запосленима у Друштву, којима су додељени конкретни задаци и циљеви за реализацију у систему за управљање безбедношћу. Адекватан надзор, усклађен са механизмима за праћење, допуњује пружање информација, упутстава, инструкције и обуке, како би се обезбедила ефикасна примена и развој политике безбедности Друштва.

Систем за управљање безбедношћу садржи изјаву о политици безбедности, као и остале регулаторне садржаје. У складу са могућностима и овлашћењима, руководство обезбеђује средства и ресурсе који су неопходни за успостављање, имплементацију, и континуирано побољшање система управљања безбедношћу. Као ресурси сматрају се, људски ресурси, финансијски ресурси, техничко-технолошки и други ресурси.

Руководство „Србија Карго“ а.д., Центар за унутрашњу контролу, који је директно подређен Одбору директора „Србија Карго“ а.д., одговорни су за надгледање система управљања безбедношћу, брину се за обезбеђење информација, упутстава и обуке. Са ангажовањем Центра за унутрашњу контролу, обезбеђује се ефикасно спровођење и развој политике безбедности. Нивои одлучивања и међусобна повезаност одговарајућих организационих целина „Србија Карго“ а.д., одређена је и приказана у организационој шеми Друштва, која је дата у Прилогу овог Приручника.

Референтни документи:

- Одлука о оснивању Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд,
- Статут Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд,
- Пословник о раду Одбора директора Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд,
- Правилник о организацији и систематизацији послова Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд,

8.1.3 Организациона структура

Организациона структура дефинисана је Правилником о организацији и систематизацији послова Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд. Организациона структура „Србија Карго“ а.д. је прикладна за извршење политике безбедности и за безбедносни приступ Друштва, тако да:

- контрола свих ризика у Друштву буде уклопљена у управну структуру,
- су одговорност за пословне циљеве, и њихово безбедно извршење, транспарентни и ефикасно се носе са заједничким ризиком (интерфејсима),
- ресурси су ефикасно расподељени и додељени,
- информације везане за безбедност, доступне су највишем руководству „Србија Карго“ а.д., тако да могу да се разматрају приликом доношења одлука,
- сва одговорна и овлашћена лица, која прате систем за управљање безбедношћу, дужна су да прослеђују све информације, везане за безбедност, руководству, да би се могле узети у обзир приликом доношења одлука о будућој политици безбедности,
- контрола свих ризика се базира на одговорним лицима у Друштву. Унутрашња контрола и стручно оспособљено особље извршних служби, спречиће, или пак умањити, ризик који настаје из њихових радних обавеза.

Референтни документи:

- Правилник о организацији и систематизацији послова Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд,
- Правилник о начину вршења унутрашње контроле и овлашћењима радника за вршење унутрашње контроле на ЈЖ,
- Акт о процени ризика на радном месту,
- Уговори о раду запослених.

8.1.4 Планирање радног оптерећења

Применом адекватних поступака планирања, може се у великој мери побољшати начин на који се управља безбедношћу. Најважније је, у довољној мери, обезбедити одговарајуће људске и техничке ресурсе, како би се омогућило извршење планираних задатака.

Процедуре за утврђивање неопходних ресурса, који ће бити потребни Друштву, су:

- вођење и одржавање свог пословања Друштва,
- имплементација, управљање и одржавање система за управљање безбедношћу, као целине,
- израда планова како би се обезбедила адекватна расподела послова и радног оптерећења.

Процеси су саставни део нормалног циклуса пословног планирања. За реализацију тих процеса, неопходно је обезбедити правилно управљање ресурсима. Резултат је ефикасна контрола ризика и ефикасно пословање.

Када посао, који треба да се додели запосленима, садржи извршење задатака критичних по безбедност, мора се имати у виду следеће:

- да током реализације кључних безбедносних задатака, обим послова није превелики,
- да када се комбинују задаци критични по безбедност, Друштво буде у стању да покаже да нема погоршања безбедности,
- не постоји антагонизам између спровођења безбедносних задатака и осталих циљева који су додељени особљу (на пример: систематски конфликт између безбедности и производње, недостатак ресурса, итд).“

Референтни документи:

- Уговор о раду запослених;
- Технолошки процеси рада;
- Пословници о раду служби.

8.2 Управљање компетенцијама

„Србија Карго“ а.д. својим деловањем обезбеђује да сви запослени, укључујући и запослене других извођача, који непосредно учествују у вршењу железничког саобраћаја и имају одговорност у систему за управљање безбедношћу, буду обучени и компетентни, како би се омогућило ефикасно, ефективно и безбедно извршење постављених циљева. Актуелним прописима се утврђује:

- потребна стручна спрема за обављање послова непосредно везаних за уредност и безбедност железничког саобраћаја,
- услови и могући начини за стицање одговарајуће стручне спреме,
- једнообразност стручног оспособљавања запослених,
- провера знања и стручне оспособљености путем стручних испита,
- обавеза и начин перманентног поучавања и периодичног проверавања знања запослених.

Референтни документи:

- Правилник о стручној спреми радника који непосредно учествују у вршењу железничког саобраћаја (Правилник 646);
- Уверење о положеном стручном испиту;

8.2.1 Програми за оспособљавање запослених – систем за управљање компетенцијама

Оспособљавање запослених и стручно усавршавање је системски приступ усвајања знања, вештина и понашања, које морају поседовати запослени, како би могли да обављају послове и радне задатке у извршним службама. Систем за управљање компетенцијама садржи:

- Идентификацију места која имају одговорност за вршење оперативних процеса, процеса за имплементацију, процеса планирања и побољшања система за управљање безбедношћу
- Идентификацију знања, вештина и искуства неопходних за вршење тих процеса или задатака. Стручни испит се састоји из теоријског и практичног дела, и њиме се утврђује знање запослених за самостално обављање послова и задатака одређеног занимања,
- Принцип селекције (неопходни основни ниво образовања, став, психолошко добростање и физичка спремност),
- Почетну обуку, што подразумева да после завршеног образовања за занимање одговарајућег степена стручне спреме, запослени имају обуку, која се реализује у одговарајућим организационим јединицама, у којима постоје адекватни услови;
- Потврду о стеченој стручности и вештинама,
- Запослени чији је рад непосредно везан за безбедност железничког саобраћаја, дужни су да перманентно усавршавају, обнављају и допуњују своје стручно знање.
- Сталну обуку и периодично ажурирање постоједих знања и вештина, како би се обезбедила стална стручност особља за вршење додељених задатака. Редовно поучавање се изводи у складу са одредбама Правилника о стручној спреми радника који непосредно учествују у вршењу железничког саобраћаја. Одлуку о томе доноси послодавац,
- По потреби, организују се и ванредне периодичне провере знања (на пример: приликом доношења нових прописа, увођења нових средстава, уређаја и технологија, код већих пропуста запослених),
- У случају дужег одсуства са посла, спроводи се ванредни периодични испит. Ванредни периодични испит спроводи се на начин и по програму за редован периодични испит.

Такође, циљ система за управљање компетенцијама је да обезбеди да сви запослени буду свесни значаја и важности својих активности и начину доприношења у постизању постављених безбедносних циљева „Србија Карго“ а.д. .

Запослени на највишим руководећим нивоима и носиоци контролних функција, требају бити компетентни, како би могли у потпуности да разумеју своју одговорност у систему за управљање безбедношћу.

Референтни документи:

- Правилник о стручној спреми радника који непосредно учествују у вршењу железничког саобраћаја (Правилник – 646);
- Пријава за полагање стручног испита;
- Решење о одобравању полагања стручног испита и именовању комисије;
- Записник о обављеном стручном испиту;
- Извештај о обављеном стручном испиту;
- Уверење о положеном стручном испиту;
- Записник о периодичном испиту;
- Бележник;
- Дневник рада приправника за послове на којима запослени непосредно учествују у вршењу железничког саобраћаја – ЕВ-80;
- Решење о одређивању ментора за правилно спровођење програма обуке приправника и припреме за полагање стручног испита;
- Правилник о здравственим условима које морају испуњавати железнички радници (Правилник – 655);
- Акт о процени ризика;

8.3 Информације

„Србија Карго“ а.д. на основу актуелног система за управљање безбедношћу утврђује процедуре за надзор информација. Информације о безбедности су доступне за консултације или проверу. Потребан проток унутрашњих и спољашњих информација је успостављен у складу са унутрашњим процедурама Друштва.

Информисање унутар „Србија Карго“ а.д обавља се путем информационог система ЖС, Интернет странице „Србија Карго“ а.д., телеграма и обавештења путем електронске поште (Упутство за пријем и упућивање телеграма „Србија Карго“ а.д.).

8.3.1 Контрола конфигурације безбедносних информација

Мере за надзор кључних безбедносних информација су важне за одржавање и побољшавање система безбедности у Друштву. Стална расположивост тачних информација омогућава континуирано обавештавање, и благовремено предузимање ефикасних корективних мера.

Постоји неколико врста информација којима треба да се управља, са различитим степеном критичности по операције:

Оперативне хитне информације – до заинтересованих се достављају:

- телеграмима, редовним или ванредним, којима се врше измене и допуне у саобраћају и отказивање или заказивање возова,
- наређењима извршном особљу, у писаном или усменом облику, а у вези одступања од планираних и уобичајених процедура,
- телеграмима којима се информишу сви заинтересовани, а превасходно извршна служба, о изменама у саобраћају услед ангажовања УИ или дејстава природних непогода.

Оперативне безбедоносне информације – до заинтересованих се достављају:

- техничко технолошком документацијом везаном за експлоатационе карактеристике вучних и вучених средстава,
- техничко технолошком документацијом везаном за УИ, како објеката тако и организацију саобраћаја,
- наредбама сталног карактера којима се заинтересовани а нарочито радници извршне службе информишу на доказан начин о изменама техничко технолошке документације ЖП и УИ.

Документација са оперативним перманентним информацијама – до заинтересованих се доставља:

- наредбама трајног карактера за планирани ред вожње,
- иновираним пратећом документацијом везаном за планирани ред вожње намењеном заинтересованима, а превасходно радницима извршне службе,
- ажурираним правилницима актуелним за планирани ред вожње,
- путем огласних табли, а везано за информисање о тренутном стању и евентуалним изменама и допунама које треба спровести у наведеним роковима а везано за организацију посла.

Додатне опште информације – до заинтересованих се достављају:

- рапортима, писаним извештајима извршног особља, запослених у ЖП којима се менаџмент ЖП упознаје са стањем на терену,
- кроз анализе свих врста записа које дефинишу кретање воза са акцентом на одступање од предвиђених активности и карактеристика.

Контрола конфигурације безбедносних информација је од велике важности ради одржавања и побољшања безбедносних перформанси у „Србија Карго“ а.д., и стога се настоји да кључне информације буду:

- одговарајуће и исправне,
- тачне,
- потпуне,
- прикладно ажуриране,
- проверене,
- доследне и разумљиве,
- да су запослени упознати са тим информацијама пре него што се оне почну примењивати,
- лако доступне запосленима, у писаној или електронској форми.

Контрола наведених информација дефинисана је посебним активностима, и спроводи се непосредним сагледавањем претпостављених преко процедура и средстава којима се информације достављају заинтересованима.

8.3.2 Ангажованост запослених и представника запослених

Укључивање свих запослених у имплементацији система управљања безбедношћу је од суштинског значаја за развој, очување и унапређење одговорности према управљању безбедности у „Србија Карго“ а.д.. Ангажованост особља и представника особља се остварује на следеће начине, како би информисање имало двосмерност у функционисању, од менаџмента ка директним извршиоцима и обрнуто:

- редовним и ванредним школовањем поготову директних извршиоца радних обавеза које у себи садрже аспект безбедности,
- одржавањем радних састанака где се од стране менаџмента потенцирају теме које у себи садрже аспекте безбедности а везане су за свакодневне активности и процедуре у којима учествују директни извршиоци. Подстицањем заједничких анализа и доношења закључака остварује се пролазност информација у оба смера по вертикали,
- учешћем менаџмента у раду организација директних извршиоца а посебно ангажованих у извршним службама, директним контактима са легално изабраним представницима тих организација на веома брз и егзактан начин се долази до потребних повратних информација а директним извршиоцима се омогућава да кроз овакав вид комуникације остваре допринос управљању ЖП,
- одржавањем безбедносних конференција, уз максималну посећеност истих од стране заинтересованих нарочито ангажованих у извршним службама, на којим би се анализирали сви аспекти негативних појава по безбедност имајући у виду конкретне примере из претходног периода. Менаџмент ЖП на истима презентује примере ванредних догађаја и хаварија из ближе прошлости, даје смернице за даљи рад али и преузима мишљење и искуства директних извршиоца како би се остварила узрочно последична веза.

8.3.3 Интерна/екстерна комуникација

Интерна/екстерна комуникација је активност која представља предуслов за остваривање „SMS“-а и то на следећи начин:

- разговором између свих нивоа менаџмента и запослених ангажованих нарочито на пословима који су везани директно за спровођење и организовање безбедносних процедура,
- писаним обавештењима, наредбама трајног и привременог карактера се на доказани начин врши информисање директних извршиоца и омогућава свим заинтересованим да се упознају са активностима везаним за остварење пословне политике ЖП-а,
- рапортима, писаним извештајима и дописима сви запослени могу на доказан начин да остваре интерну комуникацију у оквиру ЖП чиме поспешују двосмерност информисања, а самим тим и безбедоносне активности подижу на виши ниво,
- разговором, дописима(поштом, телеграфом, телефаксом, преко друштвених мрежа) се остварује екстерна комуникација са УИ, ЖП, извођачима радова, добављачима, клијентима и другим заинтересованим странама у циљу свакодневног информисања и поспешивања одређених аспеката безбедности.

Начин пријема/отпреме телеграма у унутрашњем и међународном саобраћају, прописан је «УПУТСТВОМ за пријем и упућивање телеграма „Србија Карго“ а.д. – Бр.: 17/2016-126 од 15.01.2016.г.».

8.4 Документација

Процеси и процедуре, који описују активности које директно или индиректно утичу на безбедност железничког саобраћаја, важан су део система управљања безбедношћу, како на организационом, тако и на оперативном нивоу, и треба да буду адекватно документовани, како би се обезбедило њихово праћење.

8.4.1 „SMS“ документација

Приручник система управљања безбедношћу је кровни документ, који садржи опште циљеве система управљања безбедношћу, и носиоце Политике безбедности у „Србија Карго“ а.д.. Приручник је документ у коме се даје преглед и наглашавају основни елементи система за управљање безбедношћу Друштва. Он даје детаље и пратеће информације и доказе о различитим поступцима или стандардима и прописима предузећа, који су имплементирани, или су у фази имплементације, повезујући их са елементима система за управљање безбедношћу.

У складу са „Правилником о обрасцима сертификата о безбедности за превоз“ („Службени гласник РС“, бр. 84/2015), „Србија Карго“ а.д. мора, приликом подношења захтева за издавање сертификата о безбедности за превоз – део А, да поднесе и „Сажетак приручника о систему за управљање безбедношћу“.

Конкретни циљеви и индикатори дефинисани су посебним пословним процесима, Информатором о раду „Србија Карго“ а.д. и другим интерним актима Друштва. Документовање информација о безбедности се спроводи путем општих аката, којима се уређује питање безбедног одвијања саобраћаја, у које се убраја Политика безбедности „Србија Карго“ а.д., као и овај акт. Документација о „SMS“-у је константно актуелна, и мора садржати особину тренутне применљивости, што се постиже на следеће начине:

- свакодневним комплетирањем и усклађивањем са актуелним трендовима развоја „SMS“-а, а у циљу са заједничким спровођењем безбедносних процедура важећим у ЖП, осталим ЖП и УИ,
- преиспитивањем важеће документације у одређеним временским интервалима, уз избацивање неодговарајућих одредби и додавање новоусаглашених, које су прихваћене од осталих учесника у реализацији „SMS“-а,
- ажурирањем одговарајућих правилника, чиме се омогућава правовремено и квалитетно школовање особља извршне службе и усклађивање активности на терену,
- ажурирањем наредби, трајног и привременог карактера, како би се дошло до заједничког начина посматрања безбедоносних појава између учесника у саобраћају (ЖП и УИ) а у циљу усклађивања безбедоносних процедура, што доводи до избегавања штетних појава у саобраћају,
- анализом и евентуалним прихватањем предлога организација (УИ, осталих ЖП и других) које имају импугне на свакодневне активности у ЖП по питању безбедносне политике, а у циљу остваривања актуелности заједничког „SMS“-а.

8.4.2 Управљање документима

Процеси и процедуре којима се описују активности, и које имају директне и индиректне утицаје на безбедност саобраћаја, сматрају се важним делом система управљања безбедношћу на организационом и оперативном нивоу. Управљање документима подразумева остваривање доступности и актуелности процедура које дефинишу политику „SMS“-а и усклађивање истих са смерницама добијеним од креатора безбедносне технологије, на свим нивоима, што се остварује на следећи начин:

- именовањем лица на разним организационим нивоима, по вертикали и хоризонтално, која имају обавезу да стриктно воде рачуна о постојању документације везане за „SMS“ и начину доставе исте заинтересованим,
- сталном анализом постојеће документације уз сагледавање утицаја од стране постојећих инпута и интерфејса који су присутни у свакодневним активностима ЖП уз усклађивање исте са евентуално постојећим изменама и допунама,
- перманентним праћењем безбедносних индикатора и усклађивањем докумената којима се дефинише постојећа „SMS“ политика,
- одређивањем структура и нивоа праћења техничко технолошких услова експлоатације опреме и алата уз периодичну процену безбедносних аспеката исте.

Документи о запосленима у извршним службама, који морају да испуњавају одговарајуће безбедносне услове, сходно националним прописима, „Србија Карго“ а.д. води у посебним организационим целинама Друштва – Сектора за људске ресурсе, и чува у посебним досијейима тих запослених.

8.4.3 Годишњи извештај о безбедности

Годишњи извештај о безбедности је службени материјал који је „Србија Карго“ а.д. дужан да достави Дирекцији за железнице, на основу Закона о безбедности и интероперабилности железнице – Члан 38. Извешта се доставља сваке године, најкасније до 30. јуна, за претходну календарску годину.

Годишњи извештај о безбедности обухвата:

- информације о остваривању безбедносних циљева и резултатима безбедносних планова,
- праћење и анализу заједничких показатеља безбедности (ЗПБ), у мери у којој је то релевантно за подносиоца извештаја,
- резултате интерне контроле безбедности,
- примедбе о недостацима и кваровима у одвијању железничког саобраћаја,

Годишњи извештај о безбедности приказује степен ефикасности процедура „SMS“-а и указује на одређени ниво потребе регулисања постојећих процедура и то на следећи начин:

- континуираном, свакодневном анализом безбедности у ЖП чиме се стварају услови за дефинисање свеобухватних периодичних извештаја,
- сагледавањем остварења безбедносних планова ЖП на годишњем нивоу се стварају услови за тачно и благовремено информисање државног органа задуженог за безбедност (Дирекције за железнице),
- комплетирањем показатеља заједничких безбедносних индикатора (сагледавањем броја и структуре удеса, штета, неправилности у раду...) уз статистичку анализу истих стварају се предуслови за измену „SMS“-а,
- систематизованим примедбама ЖП на пословање УИ, стварају се услови за оптимизацију заједничких безбедносних процедура спровођењем годишњих извештаја о безбедности у делу донесених закључака и наложених мера,
- увођењем по потреби строжијих безбедносних процедура у односу на предлог законодавца (на пример учесталији и обимнији здравствени преглед особља, већа нетолеранција према конзумирању алкохола и опојних дрога...) што се може потенцирати као потреба у наложеним мерама годишњег извештаја о безбедности које би биле последица резултата анализе негативних појава у безбедности саобраћаја,
- прикупљањем и систематизовањем различитих информација о безбедносним аспектима на годишњем нивоу из различитих области деловања уз коментаре истих,

„Србија Карго“ а.д. , као учесник у транспорту опасног терета са седиштем у Републици Србији, дужан је да достави министарству надлежном за саобраћај, годишњи извештај Саветника за безбедност у транспорту опасног терета, најкасније до 01. фебруара текуће године. Министарство надлежно за саобраћај, на основу Члана 19 закона о транспорту опасног терета, прописује облик обрасца годишњег извештаја са свим наведеним подацима, активностима, поступањима и табелама.

Носилац активности у „Србија Карго“ а.д. , за припрему и израду годишњег извештаја о безбедности, и извештаја о транспорту опасног терета је Сектор за саобраћајно-оперативне послове.

9. ОПЕРАТИВНЕ АКТИВНОСТИ

Оперативне активности „Србија Карго“ а.д. формирају језгро Друштва креирањем, производњом и испоруком производа и услуга, које корисници желе – узевши у обзир примарне пословне циљеве као што су безбедност, од почетног планирања због усаглашавања са важећим захтевом до одржавања и функционисања. Безбедност је један од примарних циљева, па безбедност и безбедносне мере треба да буду уврштене у оперативне процесе.

Мере за контролу ризика – техничке, људске, организационе или друга комбинација истих – чине саставни део оперативних активности. Уграђене су у систем како би он могао нормално да функционише и адекватно да одговара на редовне и нередовне поремећаје и сметње, нпр. подешавањем његовог функционисања да буде боље усклађен са новим условима, ублажавањем последица нежељеног ефекта, спречавањем даљег пропадања или ширења догађаја, обнављањем стања које је постојало пре догађаја, итд.

Оперативне активности „Србија Карго“ а.д. обезбеђују да услуга буде извршена у складу са важећим прописима. Типични оперативни процеси односе се на:

- планирање саобраћаја,
- управљање саобраћајем у нормалним ситуацијама и ситуацијама са смањеним капацитетом (у то спада контролно-командни систем и опрема),
- припрема возова,
- управљање возовима у нормалним ситуацијама и ситуацијама са смањеним капацитетом,
- одржавање инфраструктуре (колосека и сигнализације),
- прикладност возних средстава за рад

Носилац оперативних активности у „Србија Карго“ а.д. је „Одељење комерцијалне оператике“, Сектора за саобраћајно оперативне послове.

9.1 Оперативни аранжмани / процедуре

9.1.1 Процедуре за испуњавање важећих прописа – Процедуре за обезбеђивање усклађености кроз животни циклус опреме/активности (фаза испоруке) у „Србија Карго“ а.д.

„Србија Карго“ а.д. приступа безбедном вршењу операција, у погледу усклађености са важећим прописима, прикладности возних средстава и професионалне стручности особља.

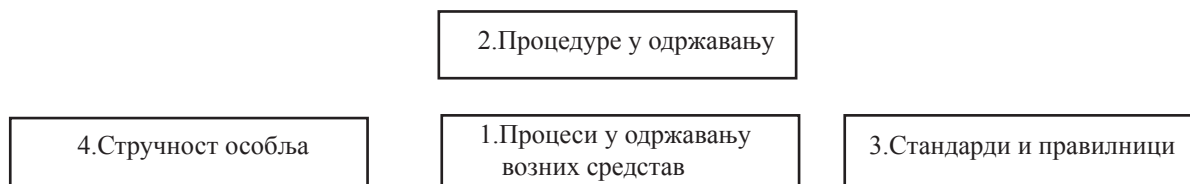
У следећем списку дати су неки функционални процеси који се обављају у „Србија Карго“ а.д.:

- процеси који се односе на кретање возова,
- процеси који се односе на рад безбедносних инсталација и опреме,
- оперативни послови,
- додељивање и употреба возних средстава и опреме,
- одржавање возних средстава и опреме (редовни прегледи и ванпланске оправке локомотива, теретних кола, агрегата, опреме, постројења и уређаја)
- размена информација са „ЕСМ“-ом,
- контрола .

Особље које се бави задацима везаним за безбедност у „Србија Карго“ а.д. добија инструкције са следећим карактеристикама:

- **Исцрпност:** Сви прописи и захтеви у вези са безбедносним задацима везаним за функционисање Србија карга а.д. морају бити идентификовани.
- **Прецизност:** Сваки пропис и захтев мора бити тачно дефинисан,
- **Доследност:** Захтеви који се достављају из различитих извора су компатибилни и доследни. Нису у сукобу.

Одржавање возних средстава и опреме у „Србија Карго“ а.д.



1. Листа пословних процеса Сектора за одржавање возних средстава – „Србија Карго“ а.д.

Производни процеси који се обављају у Сектору за одржавање возних средстава:

1. Процес израде планова одржавања возних средстава, агрегата, опреме, постројења и уређаја;
2. Процес организације одржавања возних средстава, агрегата, опреме, постројења и уређаја;
3. Процес извршења редовног контролног прегледа возног средства;
4. Процес извршења ванпланске оправке возног средства;
5. Процес извршења инвестиционе оправке возног средства;
6. Процес отклањања последице ванредног догађаја ангажовањем помоћног воза;
7. Процес регенерације агрегата, уређаја и опреме;
8. Процес испитивања и атестације агрегата, уређаја и опреме;
9. Процес извршења планског одржавања постројења и уређаја;
10. Процес извршења ванпланског одржавања постројења и уређаја;

11. Процес израде резервних делова;
12. Процес адаптације возних средстава;
13. Процес материјалног обезбеђења процеса одржавања возних средстава, уређај и опреме;
14. Процес пружања стручних техничких услуга – консалтинг;
15. Процес обуке и периодичне провере знања;

2. Процедуре у одржавању – „Србија Карго“ а.д.

Процедуре у одржавању су дефинисане радионичком документацијом. Радионичка документација је скуп података и информација неопходних за извођење поступка одржавања. Основну радионичку документацију код одржавања сачињавају:

1. Радни налог
2. Технолошки поступак
3. Конструктивна документација
4. Листе прегледа
5. Мерне листе
6. Примопредајни записници
7. Потребне резервних делова и материјала
8. Повратнице резервних делова и материјала
9. Извештај о извршеном поступку одржавања

3. Стандарди и правилници – „Србија Карго“ а.д.

За правилно, квалитетно и безбедно одржавање возних средстава, стручно особље у “Србија Каргу” а.д. врши процесе и процедуре по одређеним стандардима и правилницима.

- а) СПИСАК ЗАКОНА, ПРОПИСА, ОБЈАВА И СТАНДАРДА КОЈИМА СЕ УРЕЂУЈЕ ТЕХНИЧКА ИСПРАВНОСТ ВУЧНИХ ВОЗИЛА – дати у референтним документима
- б) СПИСАК ЗАКОНА, ПРОПИСА, ОБЈАВА И СТАНДАРДА КОЈИМА СЕ УРЕЂУЈЕ ТЕХНИЧКА ИСПРАВНОСТ ВУЧЕНИХ ВОЗИЛА – дати у референтним документима

Референтни документи:

- а)
 - О - 500 Стандардизација возних средстава и њихових делова - Принципи, поступак, резултати
 - О - 510-5 Техничка дозвола за моноблок точкове
 - О - 515-5 Вучена и вучна возила - обртна постоља - трчећи строј - испитивање лежишта осовинског склопа
 - ОР - 541-03 Кочница - прописи за израду различитих делова кочнице - кочник
 - ОР - 541-05 Кочница - прописи за израду различитих делова кочнице - противклизни уређаји
 - ОР - 541-1 Кочница - прописи за израду различитих делова кочнице - стандардизација
 - О - 545 Кочница - ознаке, натписи и знаци
 - ОР - 615-0 Вучна возила - обртна постоља и трчећи строј - опште одредбе
 - ОР - 615-1 Вучна возила - обртна постоља и трчећи строј - опште одредбе за саставне делове
 - ОР - 615-4 Вучна возила - обртна постоља и трчећи строј - испитивање чврстоће рама обтног постоља
 - ОР - 616 Прописи за уређаје електричне вуче
 - ОР - 617-3 Прописи за смештај, тип и начин управљања главним управљачким уређајима електричних возила
 - ОР - 617-4 Монтажа чеоних, бочних и осталих прозора у електричним вучним возилима
 - ОР - 617-5 Посебни прописи за заштиту особља у управљачницама електричних возила
 - ОР - 617-6 Прописи за конструкцију управљачница вучних возила
 - ОР - 618 Прописи за вучне трансформаторе и пригушнице
 - ОР - 619 Прописи за обртне електричне машине железничких и друмских возила
 - ЈЖС АЗ.710 Општи захтеви за електроуређаје на возним средствима ЈЖ и ВН испитивања и критеријуми за одређивање нивоа изолације. Технички услови за испитивање
 - ЈЖС ВЗ. 002 Технички прописи за уграђивање и одржавање прахохрана и заптивних трака у колским осовинским лежиштима по ЈУС П Ф7.020 и ЈУС П Ф7.950
 - ЈЖС ВЗ. 005 Завојни гибњеви за железничка возила. Технички прописи за оправку
 - ЈЖС ВЗ. 006 Железничка возила. Испитивање осовина ултразвуком
 - ЈЖС ВЗ. 034 Технички прописи о извођењу тачне обраде профила обруча на осовинским склоповима нормалног колосека
 - UIC 505 Кинематички габарит за вучна возила у међународном саобраћају
 - UIC 540 Ваздушне кочнице за путничке и теретне возове

- UIC 541-03 Кочници
- UIC 541-05 Противклизна заштита
- UIC 542 Делови кочнице, заменљивост
- UIC 544-1 Снага кочнице
- UIC 544-2 Динамичка кочница локомотиве и моторних возова чија кочна снага је урачуната у кочну масу
- UIC 545 Кочнице – натписи и ознаке
- UIC 547 Кочнице са збијеним ваздухом – Програм испитивања
- UIC 608 Услови које треба да испуне пантографи за вучу у међународном саобраћају
- UIC 616 Правила за електровучну опрему
- UIC 618 Правила за вучне трансформаторе и пригушнице
- UIC 619 Правила за обртне машине за железничка и друмска возила
- UIC 641 Услови које треба да испуњавају аутоматски уређаји будности у међународном саобраћају
- UIC 649 Правила за отпорнике који се користе у енергетским струјним колима електричних возила
- UIC 651 Распоред опреме у управљачници локомотива
- UIC 895 Услови за изолацију електричних каблова
- UIC 812-1; 812-2; 812-3 Моноблок точкови
- UIC 825 Технички услови за испоруку кука тегљеника са номиналним оптерећењем од 250 kN, 600 kN или 1000 kN
- UIC 826 Технички услови за испоруку квачила
- UIC 827-1 Технички услови за испоруку челичних прстенова за одбојничке гибљеве
- UIC 828 Технички услови за испоруку одбојника израђених варењем
- UIC 832 Технички услови за испоруку уметака кочне папуче од фосфорног лива
- IEC 60077 Електрична опрема за возна средства
- IEC 60310 Вучни трансформатор и пригушница
- IEC 60322 Правила за отпорнике који се користе у енергетским струјним колима електричних возила
- IEC 60349 Правила за обртне машине за железничка и друмска возила
- IEC 60494 Прописи за пантографе за електрична возна средства
- IEC 60571 Електронска опрема која се користи на железничким возилима
- IEC 60850 Напони напајања система вуче
- IEC 61133 Испитивање возних средстава по комплетирању конструкције и пре пуштања у рад
- IEC 61287 Претварачи енергетске електронике намењени за возна средства
- EN 50121 Електромагнетна компатибилност
- EN 50126 Поузданост, расположивост, погодност за одржавање и безбедност
- 207 Правилник о техничким условима за примену уља у уређајима вучних возила
- 208 Правилник о опремању железничких шинских возила апаратима за гашење пожара
- 211 Правилник о заваривачким радовима на железничким возилима
- 277 Упутство о мерама безбедности од електричне струје на електрифицираним пругама ЈЖ
- 230 Упутство о руковању брзиномерним уређајима на вучним и другим возилима и обради траке за регистровање
- 231 Правилник о кочницама железничких возила
- 233 Упутство о кочењу возова
- 233/01 Упутство о кочењу воова који у свом саставу садрже теретна кола СЖД
- 238 Упутство за одржавање клизних лежишта шинских возила
- 239 Упутство о гаранцији квалитета извршених оправака железничких возила
- 241 Правилник о одржавању железничких возила
- 244 Упутство за мерење омског отпора на осовинском слогу железничких возла
- 245 Упутство за одржавање кочница железничких шинских возила
- 265 Упутство за вагање железничких возила
- 266 Упутство за пробну вожњу железничких возила после извршене оправке
- 271 Упутство о чувању техничке документације на ЈЖ

b)

Правилници и упутства:

- Упутство за одржавање теретних кола
- Правилник заваривачким радовима на железничким возилима
- Упутство о раду контролно-пријемних органа
- Упутство за мерење омског отпора на осовинском слогу железничких возила

- Упутство за експлоатацију и одржавање обртних постоља типа Y-25 и Y-27
- Упутство за оправку осовинских склопова и осовинских лежишта за кола
- Прилог 10, ОУК
- Упутство за редовне оправке тегљеничких и одбојних уређаја

Стандарди и норме:

- SRPS EN15313 (Примене на железници — Захтеви за осовинске склопове у експлоатацији — Одржавање осовинских склопова у експлоатацији са демонтажом и без демонтаже)
- SRPS EN12080 (Примене на железници — Улежиштење осовинског склопа — Котрљајни лежаји).
- SRPS EN13715 (Примене на железници — Осовински склопови и обртна постоља — Точкови — Површина котрљања) и прилогом VII Упутства 250.
- SRPS EN 15566 (Примене на железници – Шинска возила – Вучни уређај и завојно квачило)
- SRPS EN 15551 (Примене на железници – Шинска возила - Одбојници)
- SRPS EN15827 (Примене на железници - Захтеви за обртна постоља и трчећи склоп)
- SRPS EN 13298 (Примене на железници — Компоненте еластичног ослањања — Челичне завојне опруге, челик)
- SRPS EN 13260 (Примене на железници — Осовински склопови и обртна постоља — Осовински склопови — Захтеви за израду и испоруку производа)
- SRPS EN 13261 (Примене на железници — Осовински склопови и обртна постоља — Осовине — Захтеви за израду и испоруку производа)
- SRPS EN 13262 (Примене на железници — Осовински склопови и обртна постоља — Точкови — Захтеви за израду и испоруку производа)
- SRPS EN 15313 (Примене на железници — Захтеви за осовинске склопове у експлоатацији — Одржавање осовинских склопова у експлоатацији са демонтажом и без демонтаже)
- SRPS EN13715 (Примене на железници — Осовински склопови и обртна постоља — Точкови — Површина котрљања) и прилогом VII Упутства 250.
- SRPS EN 15085 (1-5) (Примене на железници – Заваривање конструкција железничких возила и њихових компонената)
- (Европски каталог визуелног прегледа за осовински склоп)

4. Стручност особља – „Србија Карго“ а.д.

Особље које учествује у процесима одржавања је одговарајуће професионалне квалификације која је дефинисана у систематизацији радних места и другим актима Србија Карга ад.

9.1.2 Коришћење извођача и контрола добављача у „Србија Карго“ а.д.

Када су добављачи, партнери и подизвођачи одговорни да врше активности у вези са оперативном безбедношћу, „Србија Карго“ а.д. контролише вршење безбедне испоруке и услуга које обезбеђују ти добављачи, партнери и подизвођачи.

То посебно значи да:

- У „Србија Карго“ а.д. постоје критеријуми за избор и акредитацију добављача, партнера и подизвођача добављачи, партнери и подизвођачи морају да задовоље захтеве које је и „Србија Карго“ а.д. у обавези да испуни: одговарајући уговори морају да покрију све релевантне захтеве, укључујући најмање: одговорности и задатке у вези са железничким безбедносним питањима, обавезе у вези са преносом релевантних информација између оба партнера и следљивост докумената који се односе на безбедност,
- „Србија Карго“ а.д. обезбеђује, кроз одговарајуће праћење, да понуђени предмети снабдевања и услуге стално испуњавају безбедносне захтеве,
- „Србија Карго“ а.д. обезбеђује да његови добављачи, партнери и подизвођачи прихвате контроле, инспекције и ревизије које су захтеване по прописима,
- „Србија Карго“ а.д. обезбеђује да су превентивне или корективне мере спроведене након контрола, инспекција и ревизија.
- Подједнако је важно да добављачи и/или извођачи јасно разумеју железничке ризике под којима се налазе, као и ризике које уносе у функционисање железница.

На основу Правилника о оцењивању усаглашености чинилаца интероперабилности и елемената структурних под система, верификација структурних подсистема и издавању дозвола за коришћење структурних подсистема у „Србија Карго“ а.д. (Службени гласник РС број 5/16) дефинисана је процедура добијања Дозволе за коришћење подсистема коју издаје Дирекција за железнице.

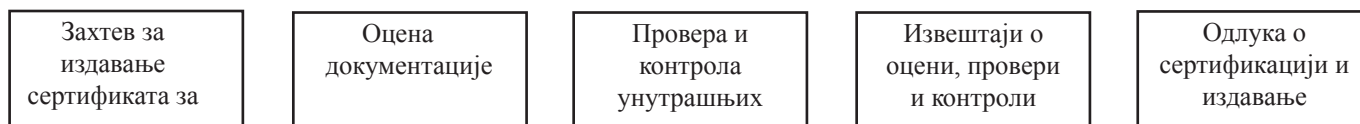
**Процедура издавања Сертификата о верификацији структурног подсистема
у „Србија Карго“ а.д.**



„Србија Карго” а.д. контролише квалитет структурног подсистема током експлоатације на железничком возилу. У случају да дође до пада квалитета примењују се контролне мере, проналази се разлог пада квалитета који као крајњу меру може довести до престанка важења верификације подсистема.

**Процедура издавања Сертификата за лице задужено за одржавање (ЕСМ) у
„Србија Карго“ а.д.**

Лице задужено за одржавање (ЕСМ) у Србија каргу ад гарантује да возила чије одржавање му је поверено могу потпуно безбедно да саобраћају. У том циљу ЕСМ обезбеђује да се кола одржавају према плану одржавања, који је састављен за важећа кола и према важећим регулативама.



9.1.3 Управљање имовином у “Србија Карго” а.д.

Управљање имовином представља систематске и координисане активности и праксе које врши компанија „Србија Карго“ а.д. у циљу управљања имовином која је кључни или критични фактор за постизање ефикасног оптималног извршења услуга и ризика повезаних са истим како би постигла своје стратешке и регулаторне циљеве.

Успешно управљање имовином обухвата идентификацију имовине коју „Србија Карго“ ад поседује или управља. У принципу, идентификоване су следеће врсте имовине:

- физичка имовина: возна средства, објекти, опрема,
- људска имовина: људске вештине, каријере, обука, извештавање, менторство, компетенције,
- финансијска имовина: готовина, инвестиције, дуговања, финансијски токови, потраживања, итд.,
- нематеријална имовина: интелектуална имовина и имовина у односима, као што је углед код клијената, добављача, пословних јединица, регулатора, конкуренције, каналских партнера и брендова,
- имовина у информацијама: дигитализовани подаци, информације и знање о клијентима, перформансе процеса, финансије, информациони системи, итд.

Управљање имовином у „Србија Каргу“ ад се односи на политике, стратегије, информације, планове и ресурсе, који се интегришу да би функционисање било ефикасно, и спровођење горе наведених активности и пракси како би обезбедиле да имовина остане у стању да омогући безбедно, ефективно и ефикасно испуњење пословних циљева током њеног целог животног века.

Резултат компетентног управљања имовином у „Србија Каргу“ а.д. је интегритет имовине, односно имовине која је спремна за своју сврху и чијим се ризиком од неуспеха управља тако да испуњава одређене стандарде перформанси. Међутим, управљање имовином може да планира и безбедносне ризике који су донети у организацију током обнављања и одлагања имовине.

Управљање имовином може стога да подржава процедуре како би се обезбедила усклађеност током животног циклуса опреме.

Управљање горе наведеном имовином „Србија Карго“ а.д. највише зависи од редовног одржавања возних средстава, објеката и опреме што изискује правовремену набавку потребних резервних делова и материјала. Животни циклус возних средстава је у директној вези са стањем инфраструктуре на којој се обавља експлоатација. Подизањем квалитета инфраструктуре и њеним правилним управљањем продужава се животни циклус возних средстава.

На објектима и опреми са специјалним функцијама морају годишње да се врше потребне атестације како би се проверила исправност која директно утиче на безбедност.

Остала горе поменута имовина мора се ставити у функцију подизања квалитета и угледа „Србија Карго“ а.д.

9.2 Планови за ванредне ситуације

9.2.1 Управљање ванредним ситуацијама

Управљање ванредним ситуацијама је активност која ЖП доводи у позицију припремљености за безбедан рад у ситуацијама појаве нередовних, ванредних услова за рад и то на начин препознавања ванредних околности и припрему активности за превазилажење истих на следећи начин:

- дефинисањем шта се подразумева под појмом „ванредне ситуације“ имајући у виду ратна дејства, елементарне непогоде, инфраструктурне хаварије, хаварије и неправилности које су везане за инпуте и интерфејсе ЖП,
- сагледавањем начина комуникације, остваривања везе са државним органима чија је улога учешће у превазилажењу новонасталих непожељних ситуација, УИ и другим ЖП и осталим потенцијално спремним организацијама за ангажовање уз дефинисање нивоа угрожености ЖП и предлагање мера за превазилажење истих,
- дефинисањем одговорних лица задужених за комуникацију са надлежним државним органима, пружање благовремених и тачних информација о евентуалном хаваријском пословању ЖП, предузимање мера на што хитнијем отклањању безбедносних ризика насталих као последица настанка ванредних ситуација,
- дефинисањем техничких средстава и запослених који се континуално припремају (редовно и ванредно школовање, провера знања, упознавање са техничко технолошким мерама, одабир средстава и техничка припрема истих) за вршење активности на спровођењу активности ЖП у условима ванредних мера,
- сагледавањем техничких капацитета пре свега УИ али и осталих потенцијалних учесника у мерама за минимизирање последица ванредних ситуација,
- поштовањем обавезе учесника у транспорту опасног терета у ванредним догађајима да поступају у складу са чланом 5 Правилника о начину транспорта и обавезном оперативном праћењу опасног терета у железничком саобраћају, као и обавезама учесника у транспорту опасног терета у железничком саобраћају и у ванредним догађајима кроз изразу:

- 1) Планова за хитне интервенције у случају ванредних догађаја у ранжирној станици и прописаним поступцима у случају ванредних догађаја у железничком саобраћају и
- 2) Безбедносних планова и осталих прописа везаних за настанак ванредних догађаја у железничком саобраћају, ако су у питању ванредни догађаји са опасним теретом високе потенцијалне опасности у складу са поглављем 1.10 RID-а.

- изработом и спровођењем плана безбедности на основу члана 29 Закона о транспорту опасног терета високе потенцијалне опасности чија је садржина наведена одредбама тачке 1.10.3.2. RID-а. Интерним планом за хитне интервенције у ранжирним станицама су наведени носиоци одговорности и то: републички, покрајински и органи локалне самоуправе; специјализоване јединице за хитне интервенције на отклањању последица ванредних догађаја (ватрогасне јединице, јединице цивилне заштите, јединице хитне помоћи...) и УИ и ЖП (а на основу правилника о садржини интерног плана за интервенције у ранжирним станицама Члан 3),
- обавезним оперативним праћењем опасног терета у железничком саобраћају и њиме обухваћеним информацијама о: саставу воза, позицији појединих кола у возу, UN броју опасног терета који се транспортује.

На овај начин превозник обезбеђује УИ да у сваком тренутку у току превоза може брзо и неограничено да располаже потребним подацима, сходно одредбама тачке 1.4.2.2.5 RID-а, као и члана 3 Правилника о начину транспорта и обавезном оперативном праћењу опасног терета у железничком саобраћају, као и обавезама учесника у транспорту опасног терета у железничком саобраћају и у ванредним догађајима.

Процеси и процедуре које треба успоставити у складу са врстом ванредне ситуације одређени су тачком 1.8.5 RID-а.

9.2.2 Задаци за усклађивање са УИ

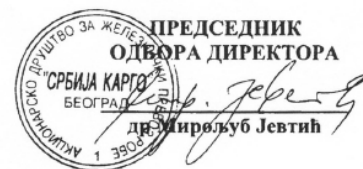
Задаци за усклађивање са УИ су значајни за активност превазилажења ванредних ситуација имајући у виду водећу улогу УИ -а у координирању истих на следећи начин:

- упознавањем са својим ангажовањем и конкретним задатцима у оквиру штабова које предводе представници УИ -а,
- ангажовањем на едукацији и благовременим припремама за конкретне задатке запослених ЖП-а у заједничким активностима и на начин договорен (дефинисан) са УИ -ом,
- припремом и редовном контролом техничких средстава, власништва ЖП-а, предвиђених од стране УИ -а, а кроз заједничка документа о обавезама при учешћу у отклањању последица ванредних ситуација уз упознавање запослених ЖП са техничким карактеристикама опреме и алата власништва УИ предвиђеног за ангажовање на отклањању последица ванредних ситуација

- применом одредаба тачке 1.4.3.6 RID-а УИ је у обавези да изради Правилник о садржини интерног плана за хитне интервенције који садржи: садржину интерног плана, носиоце одговорности, управљање ризиком (идентификација ризика на подручју ранжирне станице, превентивне мере, одговорна лица-запослени на железници, опрему, мере за заштиту животне средине), хитне интервенције код ванредних догађаја, анализа и корекција интерног плана, документација.

10. ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

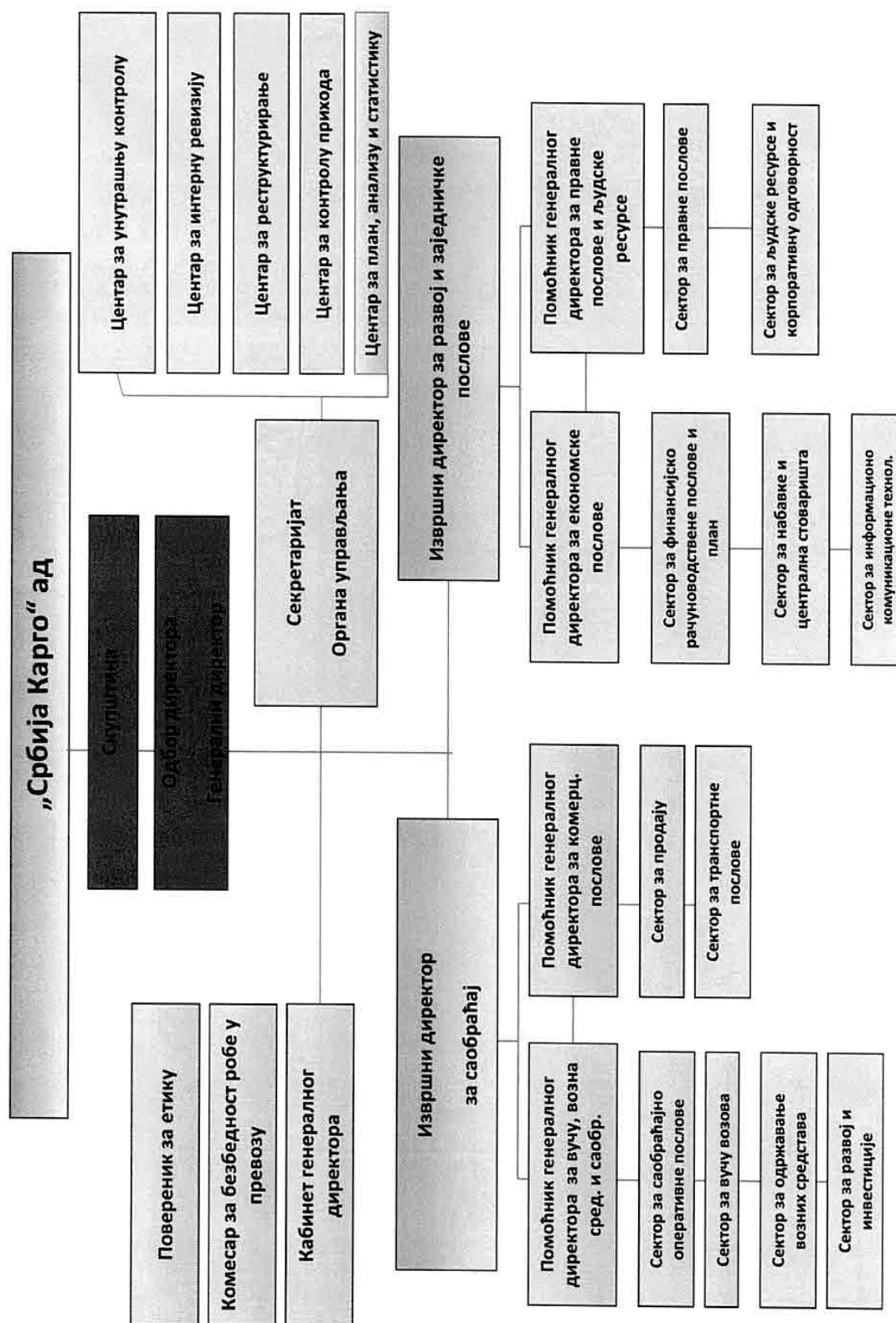
Овај Приручник ступа на снагу даном доношења и објавиће се у Службеном гласнику “Железнице Србије”.



11. ПРИЛОЗИ

Прилог 1:

Организациона шема „Србија Карго“ а.д.



12. ПРЕГЛЕД СКРАЋЕНИЦА:

ДЖ	Дирекција за железнице
ЕРА	Европска агенција за железнице
ЕС	Европска спецификација
ЕУ	Европска унија
ИЖС	Инфраструктура „Железнице Србије“ а.д.
RID	Правилник о превозу опасних материја железницом саобраћају
РС	Република Србија
СУБ	Систем управљања безбедношћу
ЗБЦ	Заједнички безбедносни циљеви
ЗБМ	Заједничке безбедносне методе
ЗПБ	Заједнички показатељи безбедности
ТСИ	Техничке спецификације интероперабилности
ЈТП	Јединствени технички прописи
ЗЖ	Закон о железници
ЗБИЖ	Закон о безбедности и интероперабилности железнице
ЖП	Железничко предузеће
УИ	Управљач инфраструктуре

С а д р ж а ј

Акционарско друштво за железнички превоз робе “Србија Карго”

Политика безбедности „Србија Карго“ а.д.	1
Приручник система за управљање безбедношћу у „Србија Карго“ а.д.	5

СЛУЖБЕНИ ГЛАСНИК

Издаје: “Железнице Србије” акционарско друштво
Уредник службених гласила: Весна Гојић Вучићевић
Уредништво: Медија центар “Железнице Србије”, Немањина 6, Београд
Телефон: 011/3618-344, ЖАТ: 369 и 13-69

Штампа: д.о.о. “КОМАЗЕЦ”, Инђија