



УКРАЇНА  
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135  
тел.: (044) 351-40-96, 351-49-54, 351-40-01, факс: (044) 351-48-45  
E-mail: miy@mtu.gov.ua, сайт: www.mtu.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба України

Міністерство інфраструктури України направляє на розгляд та надання рішення відповідно до норм Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Положення про систему управління безпекою руху на залізничному транспорті» (далі – проект наказу).

- Додатки:
1. Копія проекту наказу на 43 арк. в 1 прим.
  2. Аналіз регуляторного впливу проекту наказу на 19 арк. в 1 прим.
  3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проекту наказу на 1 арк. в 1 прим.

Міністр

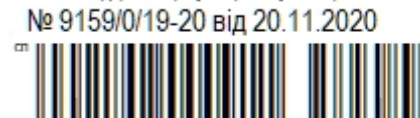
  
Владислав КРИКЛІЙ

414018 \*

Микола Панчишин 351 48 22



№3899/39/14-20 від 18.11.2020



## Повідомлення про оприлюднення проекту наказу Міністерства інфраструктури України

«Про затвердження Положення про систему управління безпекою руху на залізничному транспорті»  
17 листопада 2020, 16:19

Оголошення

Регуляторна діяльність

Повідомлення про оприлюднення

Проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Положення про систему управління безпекою руху на залізничному транспорті» (далі – проект наказу) розроблено Міністерство інфраструктури України з метою підвищення рівня безпеки руху поїздів та маневрової роботи на підприємствах залізничного транспорту України та наближення законодавства України з питань безпеки на залізничному транспорті до законодавства ЄС.

Наказом передбачено:

- впровадження системи управління безпекою руху на залізничному транспорті європейського взірця;
- затвердження методичних рекомендацій щодо побудови системи управління безпекою руху на підприємстві;
- запровадження обов'язкових процедур ідентифікації небезпеки, оцінювання ризиків, визначення заходів з безпеки руху на залізничному транспорті;
- запровадження обов'язкових програм навчання персоналу (працівників та керівників) у сфері безпеки руху;
- запровадження обов'язкових процедур документального фіксування інформації щодо безпеки руху;
- запровадження обов'язкових процедур звітності, обліку та службового розслідування транспортних подій на підприємствах залізничного транспорту;
- запровадження обов'язкових процедур внутрішнього аудиту безпеки руху.

Зауваження та пропозиції до проекту акта від фізичних та юридичних осіб слід надсилати на адресу: Директорат з безпеки на транспорті Мінінфраструктури, 01135, м. Київ, проспект Перемоги, 14, або на електронну адресу [rapstus@mti.gov.ua](mailto:rapstus@mti.gov.ua).

ВСІ ОГЛОШЕННЯ

EN

Поділитись сторінкою

За галузями

Автомобільний та міський транспорт

Дорожнє господарство

Залізничний транспорт

Водний транспорт

Авіатранспорт

Поштовий зв'язок

За темами

Безпека на транспорті

Аналітика

Відкриті дані

Громадська рада

Дозволи

Дорадчі органи

Євроінтеграція

Регуляторна діяльність

Закупівлі

Інформаційні технології

Міжнародні зв'язки

Інфраструктурні проекти

Послуги

Запобігання корупції

Публічна інформація



# МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

## НАКАЗ

м. Київ

№ \_\_\_\_\_

### Про затвердження Положення про систему управління безпекою руху на залізничному транспорті

Відповідно до статті 16 Закону України «Про транспорт», статті 11 Закону України «Про залізничний транспорт», підпункту 31 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460, **н а к а з у ю:**

1. Затвердити Положення про систему управління безпекою руху на залізничному транспорті, що додається.
2. Директорату з безпеки на транспорті (А. Щелкунов) забезпечити подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України в установленому порядку.
3. Відділу зовнішніх комунікацій забезпечити оприлюднення цього наказу на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України.
4. Визнати таким, що втратив чинність, наказ Міністерства інфраструктури України від 01 квітня 2011 року № 27 «Про затвердження Положення про систему управління безпекою руху поїздів у Державній адміністрації залізничного транспорту України», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 17 червня 2011 року за № 729/19467.
5. Цей наказ набирає чинності через шість місяців з дня його офіційного опублікування.
6. Контроль за виконанням цього наказу покласти на першого заступника Міністра Абрамовича Д.

Міністр

Владислав КРИКЛІЙ

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства

інфраструктури України

\_\_\_\_\_ 2020 року № \_\_\_\_\_

**ПОЛОЖЕННЯ**  
**про систему управління безпекою руху на залізничному транспорті**

**I. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ**

1. Це Положення визначає структуру і функціонування систем управління безпекою руху (далі – СУБР) на залізничному транспорті України.
2. Дія цього Положення поширюється на підприємства залізничного транспорту України (далі – підприємства).
3. Вимоги цього Положення є обов'язковими для підприємств під час здійснення господарської діяльності з перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом.
4. У цьому Положенні терміни вживаються в такому значенні:
  - безпека руху поїздів та маневрової роботи (безпека руху) – комплекс організаційних і технічних заходів, спрямованих на забезпечення безаварійної роботи та утримання в постійній справності залізничних споруд, колій, рухомого складу, обладнання, механізмів і пристроїв;
  - вимоги безпеки руху – установлені нормативними документами та нормативно-правовими актами вимоги, виконання яких забезпечує прийнятний рівень безпеки руху;
  - внутрішній аудит – безперервний процес здійснення моніторингу за дотриманням СУБР;
  - граничний ризик – максимально прийнятне значення рівня ризику виникнення транспортних пригод та їх шкідливих наслідків для життя й здоров'я людей, майна, довкілля і пов'язаного з ними збитку;
  - документування інформації – збирання, зберігання та аналіз даних щодо стану безпеки руху на підприємстві з метою забезпечення безпеки руху;
  - загальні показники безпеки руху – показники, за допомогою яких вимірюють ефективність процесів та заходів щодо підвищення рівня безпеки руху на підприємстві, а також ефективність впровадження та функціонування СУБР;

навчання персоналу з питань безпеки руху – форма підвищення професійного рівня працівників і керівників підприємств, поглиблення їх професійних знань і вмінь, освоєння нових технологій з метою підвищення ефективності та якості їх роботи, а також забезпечення безпеки руху;

небезпечний фактор або загроза – будь-яка умова, обставина або діяльність, що потенційно можуть стати причиною травмування або смерті людей, пошкодження рухомого складу, обладнання, будівель та конструкцій пристроїв електропостачання, сигналізації та зв'язку, елементів верхньої будови колії, призвести до матеріальних втрат чи погіршення спроможності виконувати задані функції, завдати шкоди навколишньому природному середовищу;

обмін інформацією щодо безпеки руху – сукупність неперервних та невід'ємних заходів на підприємстві, які встановлюють та забезпечують взаємозв'язки між структурними підрозділами підприємства, його персоналом, у разі необхідності – з іншими підприємствами, а також з органами державної влади з метою належного функціонування СУБР та забезпечення безпеки руху;

персонал підприємства – сукупність працівників та керівників, які здійснюють трудові функції на підприємстві;

політика безпеки руху – основні принципи та підходи, якими керується підприємство для забезпечення та підвищення безпеки руху з урахуванням типу, характеру та видів діяльності підприємства, а також ризиків у сфері безпеки руху;

ризик – кількісна міра небезпеки, що враховує ймовірність виникнення негативних наслідків від здійснення господарської діяльності та можливий розмір втрат від них;

СУБР – документально зафіксована та затверджена керівництвом підприємства сукупність методів, підходів до організації та заходів, які підприємство застосовує для забезпечення безпеки руху;

служба з безпеки руху – підрозділ або ревізор з безпеки руху, що здійснює розроблення, впровадження та забезпечує функціонування СУБР на підприємстві;

службове розслідування – процес або комплекс заходів, спрямованих на запобігання виникненню транспортних подій, який включає збирання та аналіз інформації, підготовку висновків, встановлення передумов, обставин, причин та наслідків транспортної події, та розроблення рекомендацій щодо забезпечення безпеки руху.

Інші терміни вживаються у значеннях, наведених у Законі України «Про залізничний транспорт», інших галузевих нормативно-правових актах.

5. На підставі цього Положення підприємства розробляють та впроваджують власні СУБР.

Підприємства можуть впроваджувати складові СУБР поетапно.

6. Відповідальність за забезпечення та покращення безпеки руху покладається на керівника, а також на службу з безпеки руху.

## II. СКЛАДОВІ СУБР І ЗАГАЛЬНІ ПРИНЦИПИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ

1. Підприємство утворює службу з безпеки руху, яка безпосередньо підпорядковується керівнику підприємства або його заступнику, відповідального за безпеку руху (далі – керівник з безпеки руху) та не може перебувати в підпорядкуванні керівників філій, відділень чи структурних підрозділів підприємства.

Служба з безпеки руху виконує такі завдання:

розроблення, впровадження та забезпечення функціонування СУБР на підприємстві;

визначення порядку базової підготовки з навчання безпеки руху персоналу підприємства;

документування інформації;

складання звітності з питань безпеки руху;

здійснення превентивних заходів щодо запобігання виникненню транспортних подій на підприємстві;

обмін інформацією щодо безпеки руху між підрозділами підприємства;

розроблення та контроль заходів щодо досягнення загальних показників безпеки для підтримання та покращення рівня безпеки, а також виконання планів та процедур щодо їх досягнення;

здійснення внутрішнього аудиту з питань безпеки руху.

2. Головними завданнями СУБР є своєчасне виявлення небезпечних факторів або загроз, оцінювання ступеня ризику та здійснення заходів щодо зниження ризику завдання шкоди здоров'ю людей, навколишньому природному середовищу та матеріальних збитків.

4. СУБР на підприємстві складається зокрема з таких складових:

політики безпеки руху;

процедур ідентифікації небезпечних факторів або загроз, оцінювання ризиків, управління ризиками;

загальних показників безпеки руху;

процедур щодо виконання чинних, нових і змінених технічних та операційних норм законодавства або стандартів;

програм та порядку навчання персоналу підприємства з питань безпеки руху для забезпечення компетентності персоналу підприємства;

заходів щодо обміну інформацією щодо безпеки руху;

порядку документування інформації;

процедури обов'язкової звітності та розслідування транспортних подій;

процедур внутрішнього аудиту.

5. У СУБР зазначається чіткий розподіл функцій та відповідальності за безпеку руху на підприємстві.

6. Виконання функцій служби з безпеки руху за рішенням керівника підприємства може бути покладено на договірних засадах на службу з безпеки руху іншого підприємства, інфраструктуру якого використовує чи з якими взаємодіє підприємство.

7. Підприємство надає на вимогу центральному органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту (далі – Мінінфраструктури), центральному органу виконавчої влади, що реалізує державну політику на залізничному транспорті (далі – Укртрансбезпека), та підприємству, інфраструктуру чи рухомий склад якого використовує, завірену керівником підприємства копію всіх складових СУБР, які були впроваджені, а також інформує про зміни СУБР. Копія СУБР може надаватися в електронному вигляді у форматі PDF із накладенням на них електронного цифрового підпису з урахуванням вимог законодавства з питань документування управлінської діяльності.

8. Підприємство узгоджує СУБР у частині процедури взаємодії з іншими підприємствами та з підприємством, інфраструктуру чи рухомий склад якого використовує.

9. Безпека на транспорті забезпечується за такими принципами:

- пріоритетності безпеки руху над господарськими та відомчими інтересами;
- першочерговості фінансування заходів, спрямованих на забезпечення безпеки руху;
- належності технічного стану рухомого складу та технічних засобів об'єктів інфраструктури;
- упровадження технічних засобів і технологій, спрямованих на підвищення рівня безпеки руху, на підставі позитивного міжнародного досвіду організації перевезень пасажирів та вантажів з безумовним забезпеченням безпеки руху;
- відповідальності персоналу підприємства за виконання вимог безпеки руху, широке застосування заохочення персоналу підприємства за безаварійну роботу і вжиття заходів з підвищення рівня безпеки руху;
- виконання вимог чинного законодавства з безпеки руху;
- постійного удосконалення СУБР на підприємстві.

10. Керівники підприємств мають здійснювати заходи щодо забезпечення безпеки руху.

Персонал підприємства, залучений до організації безпеки руху на підприємстві, має володіти знаннями, повноваженнями, а також ресурсами, необхідними для здійснення своїх обов'язків.

Обов'язки персоналу підприємства визначаються Положенням (статутом) підприємства, трудовими договорами (контрактами), їх посадовими (робочими) інструкціями.

11. Підтримання та покращення рівня безпеки руху на підприємствах безпосередньо пов'язане з формуванням культури безпеки руху. Персонал підприємства має бути ознайомлений із концепцією, політикою безпеки руху, процедурами та практикою організації забезпечення безпеки руху, а також зі своїми функціями та обов'язками згідно СУБР.

12. Під час побудови складових СУБР підприємство повинно керуватися Методичними рекомендаціями щодо побудови СУБР (додаток 1) або методичними рекомендаціями, вимогами та стандартами, затвердженими Європейським Союзом чи його компетентними органами, а також Угодою про міжнародне залізничне вантажне сполучення.

### III. ПОЛІТИКА БЕЗПЕКИ РУХУ

1. Служба з безпеки руху розробляє політику безпеки руху з метою визначення основних принципів та підходів, якими підприємство керуватиметься для забезпечення та підвищення безпеки руху, з урахуванням типу, характеру та видів діяльності підприємства, а також ризиків у сфері безпеки руху.

Політика безпеки руху ґрунтується на результатах процедур ідентифікації небезпечних факторів або загроз, оцінки ризиків, управління ризиками.

2. Політика безпеки руху затверджується керівником підприємства.

3. Політика безпеки руху на підприємстві має:  
 відповідати цьому Положенню та законодавству;  
 реалізовуватися та підтримуватися на всіх рівнях управління підприємства;  
 засновуватися на результатах ідентифікації небезпеки, оцінювання ризиків, визначеннях заходів безпеки руху;

періодично аналізуватися на предмет її актуальності та придатності й за потреби оновлюватися.

4. З політикою безпеки руху ознайомлюють весь персонал підприємства, а також забезпечують її доступність для інших заінтересованих сторін.

5. Політика безпеки руху на підприємстві обов'язково повинна містити:

1) заяву про політику безпеки руху підприємства, приклад якої наведено в додатку 2;

2) вступ, в якому зазначаються:

назва підприємства;

вид діяльності та короткий опис діяльності підприємства;

пропозиції та обмеження, які застосовуються до підприємства;

3) мету і завдання щодо забезпечення безпеки руху, які повинні узгоджуватися із загальними стратегічними цілями та завданнями підприємства;



- 4) принципи забезпечення безпеки руху, якими керується та які використовує у своїй діяльності підприємство;
- 5) загальні вимоги до комплексу організаційно-технічних заходів для забезпечення безпеки руху на підприємстві;
- 6) порядок перегляду (актуалізації) політики безпеки руху із зазначенням підстав, виконавців, порядку узгодження змін до політики безпеки руху.

6. Політика безпеки руху повинна оновлюватися в разі появи чи зміни будь-яких факторів, які впливають на складові політики безпеки руху, наведені в підпунктах 1–5 пункту 5 цього розділу.

Підставами для перегляду політики безпеки руху можуть бути:  
 поява нових засобів підвищення безпеки руху на підприємстві;  
 зміна структури чи виду діяльності підприємства;  
 недосягнення задовільного рівня безпеки руху на підприємстві.

7. Політика безпеки руху на підприємстві підглядає перегляду не рідше ніж один раз на 2 роки.

#### **IV. ЗАГАЛЬНІ ПОКАЗНИКИ БЕЗПЕКИ РУХУ**

1. Загальні показники безпеки руху поділяють на якісні та кількісні.
2. Якісні показники безпеки руху визначає служба з безпеки руху та затверджує керівник підприємства.  
 Служба з безпеки руху підприємства щорічно переглядає процедури підтримання якісних та кількісних показників безпеки руху підприємства.
3. Кількісні показники безпеки руху щорічно визначає та оновлює Укртрансбезпека.
4. Кількісні показники безпеки руху встановлюються відповідно до об'єкта, якому може бути завдано шкоди внаслідок транспортної події, а саме:  
 пасажирів;  
 персоналу підприємства;  
 користувачів залізничних переїздів;  
 сторонніх осіб на залізницях;  
 інших осіб;  
 суспільства загалом.
5. Якісні та кількісні показники безпеки руху мають відповідати виду та обсягам господарської діяльності підприємства.
6. Підприємство самостійно розробляє процедури оцінювання рівня досягнення якісних та кількісних показників безпеки руху.

7. Підприємство вказує в СУБР періодичність проведення оцінювання рівня досягнення якісних та кількісних показників безпеки руху. Поточне оцінювання проводиться не рідше ніж один раз на квартал.

8. Підприємство вказує джерела інформації для оцінювання рівня досягнення якісних та кількісних показників безпеки руху.

9. Під час розроблення якісних показників безпеки руху підприємство керується Методичними рекомендаціями, затвердженими Мінінфраструктури, та може керуватися методичними рекомендаціями і стандартами, затвердженими Європейським Союзом чи його компетентними органами.

## **V. ПРОЦЕДУРИ ЩОДО ВИКОНАННЯ ЧИННИХ, НОВИХ І ЗМІНЕНИХ ТЕХНІЧНИХ ТА ОПЕРАЦІЙНИХ НОРМ ЗАКОНОДАВСТВА АБО СТАНДАРТІВ**

1. Підприємство має дотримуватися вимог законодавства з питань безпеки руху. Дотримання цих вимог враховується під час розроблення, запровадження та підтримання функціонування СУБР, а саме:

- формування та перегляду політики у сфері безпеки руху;
- установлення цілей у сфері безпеки руху;
- ідентифікації небезпеки та оцінювання ризиків;
- навчання персоналу підприємства та проведення інструктажу з безпеки руху;
- оцінювання рівня дотримання нормативних вимог.

2. Для забезпечення вимог законодавства служба з безпеки руху: організовує ведення переліку законів, інших нормативно-правових актів та нормативних документів у сфері безпеки руху, що застосовуються під час діяльності підприємства;

забезпечує інформування персоналу підприємства про чинні, змінені та скасовані нормативно-правові акти та нормативні документи;

забезпечує персонал підприємства необхідною кількістю примірників чинних нормативно-правових актів та нормативних документів;

забезпечує вилучення з робочих місць нормативно-правових актів та нормативних документів, що втратили чинність;

забезпечує здійснення внутрішнього аудиту з питань дотримання нормативних вимог безпеки руху.

## **VI. ПРОГРАМИ ТА ПОРЯДОК НАВЧАННЯ ПЕРСОНАЛУ ПІДПРИЄМСТВА З ПИТАНЬ БЕЗПЕКИ РУХУ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПІДТРИМАННЯ КОМПЕТЕНТНОСТІ ПЕРСОНАЛУ**

1. Керівники підприємств забезпечують навчання та періодичну підготовку персоналу підприємства у сфері безпеки руху.

2. Навчання з питань безпеки руху проводиться з метою забезпечення належної підготовки та компетентності персоналу підприємства у сфері безпеки руху для виконання службових обов'язків.

У процесі навчання персонал підприємства має оволодіти необхідними знаннями, вміннями та навичками для забезпечення безпеки руху.

3. Керівники підприємств під час організації процесу навчання персоналу підприємства у сфері безпеки руху мають визначити обсяг потреб підприємства у навчанні.

4. Навчання персоналу підприємства у сфері безпеки руху складається з таких елементів:

- первинна перевірка рівня знань;
- оцінювання поточної ефективності підготовки персоналу;
- ознайомчий курс та базова підготовка, які включають основні відомості про безпеку руху, у тому числі вплив людського та організаційних факторів;
- перевірка рівня знань після проходження курсу підготовки.

5. Залежно від обов'язків персоналу підприємства виділяють базове та періодичне навчання.

Навчання має гарантувати підготовку та належний рівень кваліфікації персоналу підприємства для виконання службових обов'язків у сфері безпеки руху.

6. Базове навчання персоналу підприємства залежно від характеру виконуваної роботи та рівня необхідних знань для забезпечення безпеки руху проводиться для керівників підприємств, служби з безпеки руху та всього персоналу підприємства. Базове навчання здійснюється без відриву від виробництва.

7. Базове навчання проводиться відповідно до програм, які затверджує керівник підприємства.

8. Програма базового навчання для керівників підприємства обов'язково включає такі теми:

- вимоги національного та європейського законодавства з питань безпеки руху;
- основи процедур ідентифікації небезпеки, оцінювання ризиків, визначення заходів безпеки;
- основи аналізу показників безпеки руху;
- розподіл функцій та обов'язків персоналу підприємства у сфері безпеки руху;
- порядок розслідування транспортних подій та внутрішнього аудиту безпеки руху;

повноваження Мінінфраструктури та Укртрансбезпеки.

Навчання керівників у сфері безпеки руху починається з ознайомлення їх з обов'язками керівника у сфері управління безпекою руху.

Навчання має гарантувати розуміння керівником політики безпеки руху та принципів роботи підприємства, а також відповідальності керівника у сфері безпеки руху. Обсяг підготовки керівника у сфері безпеки руху має відповідати індивідуальним обов'язкам та ступеню залучення до організації безпеки руху на підприємстві.

9. Програма базового навчання для персоналу служби з безпеки руху обов'язково включає такі теми:

ознайомлення з національним та європейським законодавством з питань безпеки руху;

процедури ідентифікації небезпеки, оцінювання ризиків, визначення заходів безпеки та приклади їх практичного застосування;

детальні знання процесу забезпечення безпеки руху на підприємстві;

аналіз показників безпеки руху;

розподіл функцій та обов'язків у сфері безпеки руху;

порядок розслідування транспортних подій та аудиту безпеки руху, а також здійснення державного нагляду (контролю) на залізничному транспорті;

основи політики безпеки руху на підприємстві.

Навчання служби з безпеки руху має гарантувати розуміння політики та принципів діяльності підприємства, а також відповідальність підприємства у сфері забезпечення безпеки руху.

10. Програма базового навчання для персоналу підприємства незалежно від його рівня, за винятком керівників та служби з безпеки руху підприємства, обов'язково включає такі теми:

основні принципи управління безпекою руху;

важливість дотримання політики безпеки руху;

організація роботи, функції та обов'язки персоналу підприємства із забезпечення безпеки руху;

цілі та завдання у сфері безпеки руху;

звітування про транспортні події та можливі загрози;

складові елементи СУБР підприємства;

виоги національного та європейського законодавства з питань безпеки руху;

основи здійснення аналізу стану безпеки руху.

11. Керівники підприємств регулярно, але не рідше ніж один раз на 5 років, організовують періодичне навчання персоналу підприємства у сфері безпеки руху.

Порядок проведення періодичного навчання встановлює керівник підприємства.

12. Підприємство організовує ведення та зберігання документації, яка стосується навчання персоналу підприємства. Строк зберігання документації встановлює керівник підприємства.

## **VII. ЗАХОДИ ЩОДО ОБМІНУ ІНФОРМАЦІЇ**

1. Обмін інформацією щодо безпеки руху здійснюється з метою:  
 забезпечення ефективного функціонування СУБР, забезпечення безпеки руху на підприємстві;  
 доведення до відома інших підприємств та органів державної влади інформації щодо безпеки руху на підприємстві;  
 доведення до відома персоналу підприємства інформації щодо їх ролі, функцій, повноважень та відповідальності стосовно дотримання безпеки руху;  
 забезпечення взаємозв'язків у межах СУБР та організації безпеки руху між усіма структурними підрозділами підприємства;  
 демонстрація впроваджених елементів СУБР та заходів щодо дотримання та підвищення безпеки руху.

2. Обмін інформацією відбувається з дотриманням таких принципів:  
 легкість розуміння – інформація повинна бути викладена доступною мовою, ясно та лаконічно;  
 достовірність – інформація повинна відповідати фактам, підтверджуватися відповідними документами та легко перевірятися;  
 доступність – інформація повинна бути доступною для всіх заінтересованих сторін;  
 достатність – інформація повинна доводитися в такому обсязі, який відповідає суті питання.

3. Служба з безпеки руху встановлює порядок та забезпечує контроль за обміном інформацією між структурними підрозділами підприємства та персоналом підприємства, а також у разі потреби з іншими підприємствами та органами державної влади.

4. Обмін інформацією може відбуватися поштовим зв'язком, засобами телекомунікації, через інтернет та іншими доступними засобами.

## **VIII. ПОРЯДОК ДОКУМЕНТУВАННЯ ІНФОРМАЦІЇ**

1. Документуванню підлягає інформація зокрема:  
 щодо технічних інструкцій (нормативних та нормативно-правових актів);  
 що регулює питання безпеки руху;  
 щодо затримок у русі поїздів, тимчасових обмежень швидкості, небезпечних вантажів;  
 що стосується безпеки руху на підприємстві.

2. Інформація, що документується, має бути достовірною, відповідати фактам, які документуються, вичерпною та доступною для розуміння.

3. Інформація, що документується, має бути доступною для персоналу підприємства та оновлюватися за потреби.

4. Документ, у якому задокументовано інформацію, повинен мати унікальний номер, містити відомості щодо дати документування, а також відомості про особу, що його створила.

## **ІХ. ПРОЦЕДУРИ ОBOB'ЯЗКОВОЇ ЗВІТНОСТІ ТА РОЗСЛІДУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОДІЙ**

1. Підприємство у визначені законодавством строки готує та надає оперативну інформацію про транспортні події, що сталися з його рухомим складом та/або на об'єктах інфраструктури, що йому належать, Укртрансбезпеці, а також власникам рухомого складу, з яким сталася транспортна подія.

2. Оперативна інформація про транспортну подію має містити:  
 точну дату (день, місяць, рік, а також годину і хвилину настання транспортної події);  
 відомості про точне місце транспортної події;  
 відомості про рухомий склад та інфраструктуру, на яких сталася транспортна подія;  
 детальний опис транспортної події, а також інформацію щодо ліквідації наслідків та відновлювальних дій;  
 відомості про травмованих або загиблих осіб;  
 класифікацію транспортної події.

3. Підприємства надають Укртрансбезпеці оперативну інформацію та довідку про дорожньо-транспортні пригоди на залізничних переїздах і коліях поза переїздами підприємств (додаток 3), оперативну інформацію про стан безпеки на залізничному транспорті підприємств (додаток 4), оперативну інформацію про результати внутрішнього аудиту на підприємстві щодо безпеки руху (додаток 5), інформацію про випадки незаконного втручання в діяльність залізничного транспорту (додаток 6), довідку про матеріальні збитки від транспортних подій на підприємствах (додаток 7).

Форми звітності, наведені в додатках, є типовими та не є вичерпними. За рішенням керівника підприємства можуть установлюватися додаткові вимоги до форм звітності.

4. Підприємство здійснює службове розслідування транспортних подій, що сталися з його рухомим складом та/або на об'єктах інфраструктури, що йому належать.

5. Службове розслідування проводить комісія, яка утворюється наказом керівника підприємства об'єкта інфраструктури із залученням представників підприємства, яке експлуатує рухомий склад (за згодою керівника підприємства).

6. За результатами службового розслідування транспортних подій (катастроф (аварій із серйозними наслідками), аварій та інцидентів) не пізніше ніж протягом 10 робочих днів від дати скоєння транспортної події складається акт службового розслідування (додаток 8). Під час складання акта обов'язково підраховуються та включаються до акта такі витрати: збитки від пошкодження елементів інфраструктури (колії, контактної мережі, стрілочних переводів, засобів зв'язку тощо); вартість ліквідації наслідків події, включаючи нейтралізацію небезпечного вантажу та завдання шкоди навколишньому природному середовищу; втрати через порушення в графіку руху та зміни маршрутів, що призвело до затримки поїздів, включаючи додаткову вартість роботи персоналу підприємства та втрату майбутнього прибутку. Акт службового розслідування підписують усі члени комісії. Копія акта службового розслідування на вимогу надається Укртрансбезпеці.

Форма акта службового розслідування є типовою та не є вичерпною. За рішенням керівника підприємства в акті службового розслідування можуть установлюватися додаткові вимоги.

7. Технічне розслідування катастроф (аварій із серйозними наслідками), аварій, інцидентів здійснює Укртрансбезпека.

8. Методичні рекомендації щодо проведення службового розслідування на підприємстві затверджує Мінінфраструктури.

Порядок проведення службових розслідувань на підприємстві розробляється з урахуванням вимог чинного законодавства та/або методичних рекомендацій Європейського Союзу чи його компетентних органів та затверджується керівником підприємства.

9. Служба з безпеки руху та Укртрансбезпека ведуть облік транспортних подій на залізничному транспорті.

10. Служба з безпеки руху веде облік транспортних подій у журналі в паперовій або електронній формі.

Допускається ведення електронного обліку транспортних подій за встановленою формою (додаток 9). При цьому повинно бути забезпечено збереження даних та можливість їх відновлення в разі збоїв у роботі електронного обладнання.

11. Класифікація транспортних подій на залізничному транспорті здійснюється відповідно до законодавства.

## X. ВНУТРІШНІЙ АУДИТ БЕЗПЕКИ РУХУ

1. Підприємство має здійснювати внутрішній аудит безпеки руху.

2. Внутрішній аудит включає такі процеси:

1) визначення стратегії, плану та пріоритетів здійснення аудиту, під час яких керуються даними щодо можливих найбільш потенційно небезпечних загроз безпеці руху, а також результатами попередніх аудитів. Стратегія та план здійснення внутрішнього аудиту повинні визначати кількісні та якісні показники (стандарти) безпеки руху, які надалі допоможуть визначити загрози безпеці руху та можливі ризики;

2) аналіз даних щодо безпеки руху, під час якого враховують:  
оцінку процесів, процедур та організації безпеки руху;  
технічний та експлуатаційний стан рухомого складу та інфраструктури;  
оцінку стану впровадження СУБР;

3) розроблення плану дій щодо усунення виявлених під час аудиту порушень безпеки руху, який містить:

опис заходів та засобів щодо усунення порушень;

очікувані результати;

превентивні та корегувальні заходи;

осіб, відповідальних за здійснення заходів;

розрахунок тривалості часу, необхідного для реалізації плану дій;

осіб, відповідальних за оцінювання стану виконання плану дій;

4) оцінювання ефективності плану дій у разі його виконання, яке включає:  
оцінювання ступеня виконання плану;  
оцінювання рівня досягнення мети плану дій;  
оцінювання стану усунення передумов та ризиків, які стали підставою для здійснення внутрішнього аудиту;  
оцінювання необхідності перегляду оцінювання ризиків.

3. Внутрішній аудит безпеки руху на підприємстві здійснюється відповідно до річного плану, затвердженого керівником підприємства, а також позапланово у разі настання транспортних подій чи виявлення порушень СУБР.

Внутрішній аудит забезпечується шляхом здійснення перевірок та моніторингу за дотриманням СУБР, реалізації управлінських рішень щодо здійснення організаційних, технічних заходів, спрямованих на підтримання прийняттого рівня безпеки руху.

4. Підприємство має обмінюватися відомостями про результати внутрішнього аудиту, а також про виявлення загрози безпеці руху з підприємствами, з якими воно взаємодіє.



5. Процес здійснення внутрішнього аудиту підлягає документуванню.

6. Методичні рекомендації щодо здійснення внутрішнього аудиту на підприємствах затверджує Мінінфраструктури.

Генеральний директор  
Директорату з безпеки на транспорті



Антон ЩЕЛКУНОВ

Додаток 1  
до Положення про систему  
управління безпекою руху на  
залізничному транспорті  
(пункт 12 розділу II)

## **МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ щодо побудови СУБР**

### **I. Розподіл функцій та відповідальності за забезпечення безпеки руху на підприємстві**

#### **1. Загальні положення про розподіл функцій та відповідальності за забезпечення безпеки руху на підприємстві**

1. Функціональні обов'язки та відповідальність за забезпечення безпеки руху передбачається у посадових інструкціях персоналу підприємства.

2. Ключовою складовою для побудови СУБР на підприємстві є служба з безпеки руху.

Чисельність служби з безпеки руху встановлюється з урахуванням масштабів, специфіки та складності господарської діяльності підприємства, а також обсягу людських, технічних, фінансових та будь-яких інших ресурсів.

3. На підприємстві може утворюватися наглядова рада з безпеки руху (далі – наглядова рада) як орган найвищого рівня з питань безпеки руху, яку зазвичай очолює вища посадова особа підприємства. До складу наглядової ради може входити керівництво підприємства, у тому числі керівник з безпеки руху. Організаційною формою роботи наглядової ради є засідання, які можуть проводитися як на регулярній, так і нерегулярній основі.

4. Завданнями наглядової ради є:

установлення стратегічного напрямку розвитку підприємства у сфері безпеки руху:

контроль ефективності реалізації СУБР;

контроль ефективності реалізації заходів з підтримання безпеки руху та їх відповідності політиці та цілям підприємства у сфері безпеки руху;

моніторинг дотримання вимог безпеки руху підприємствами, з якими взаємодіє підприємство;

забезпечення виділення необхідних ресурсів для підтримання та підвищення рівня безпеки руху на підприємстві.

6. До складу комісії з безпеки руху можуть входити керівники структурних підрозділів підприємства та інші представники персоналу підприємства. Комісію з безпеки руху очолює керівник з безпеки руху.

7. Завданнями комісії з безпеки руху є:  
здійснення контролю за забезпеченням безпеки руху за напрямками діяльності структурних підрозділів підприємства;  
координація вжиття заходів зі зниження наслідків небезпечних факторів;  
забезпечення належної організації збору даних з безпеки руху і зворотного зв'язку з персоналом підприємства;  
координація реалізації планів корегувальних заходів;  
здійснення аналізу ефективності реалізації рекомендацій щодо забезпечення безпеки руху.

8. Якщо комісію з безпеки руху не утворено або не може бути утворено, її функції виконує керівник з безпеки руху.

## **2. Керівник з безпеки руху**

1. Функції керівника з безпеки руху виконує керівник підприємства або його заступник, відповідальний за безпеку руху.

2. До повноважень керівника з безпеки руху належать:  
управління персоналом підприємства;  
видання обов'язкових для структурних підрозділів підприємства вказівок з питань безпеки руху;  
прийняття рішень щодо фінансування заходів з забезпечення безпеки руху;  
сертифікація, стандартизація, ліцензування на підприємстві.

3. До обов'язків керівника з безпеки руху належать:  
організація виявлення небезпечних факторів або загроз, оцінювання ризиків та інформування про них наглядової ради;  
організація дотримання ліцензійних вимог у сфері перевезень;  
організація формування та поширення культури безпеки руху серед персоналу підприємства;  
організація необхідної підготовки персоналу підприємства з питань безпеки руху, дій у разі виникнення транспортних подій, у технічних сферах на прийнятному рівні;  
організація здійснення службового розслідування транспортних подій та внутрішнього аудиту;  
контроль за розробленням та реалізацією СУБР на підприємстві;  
інформування про стан безпеки руху керівництва підприємства та персоналу підприємства;

інформування про стан безпеки руху керівництва підприємства та персоналу підприємства;

представлення підприємства в державних органах виконавчої влади, органах місцевого самоврядування, міжнародних організаціях, на підприємствах, в організаціях з питань безпеки руху.

4. Під час побудови СУБР керівник з безпеки руху враховує її відповідність масштабам, специфіці та складності господарської діяльності підприємства, а також обсяг людських, технічних, фінансових та будь-яких інших ресурсів, необхідних для ефективного функціонування СУБР.

### **3. Служба з безпеки руху**

1. Однією зі складових ефективної організації діяльності підприємства у сфері безпеки руху є утворення служби з безпеки руху. Кожне підприємство самостійно визначає назву такої служби.

Служба з безпеки руху зазвичай є працівником, що працює повний робочий день, проте залежно від масштабів, специфіки та складності господарської діяльності підприємства може виконувати інші посадові обов'язки за сумісництвом.

2. Служба з безпеки руху підпорядковується керівнику з безпеки руху.

3. Кваліфікація працівників служби безпеки руху має відповідати Довіднику кваліфікаційних характеристик професій працівників, Випуск 66 «Залізничний транспорт і метрополітен».

## **II. План реалізації СУБР**

### **1. Етапи реалізації СУБР**

1. Реалізація СУБР здійснюється чотирма етапами. Підприємство може самостійно визначати кількість та строки виконання етапів.

2. План реалізації СУБР за потреби передбачає чітку координацію дій між СУБР підприємства та СУБР інших підприємств, з якими взаємодіє підприємство. План реалізації СУБР затверджує керівник з безпеки руху.

3. Під час першого етапу реалізації СУБР підприємство зазвичай досягає таких цілей:

визначає керівника з безпеки руху, відповідальних за безпеки руху на підприємстві, а також порядок їх взаємодії;

утворює наглядову раду та комісію з безпеки руху (за необхідності);

утворює службу з безпеки руху;

розробляє та впроваджує процедури обміну інформацією;  
розробляє та впроваджує порядок документування інформації;  
складає проєкт бюджету, необхідного для реалізації СУБР підприємства;  
розробляє засоби пропаганди безпеки руху на підприємстві (листівки, стінгазети, розсилка електронною поштою, створення окремого розділу на вебсайті підприємства тощо).

Перший етап залежно від масштабів, специфіки та складності господарської діяльності підприємства триває до 3 місяців.

4. Під час другого етапу реалізації СУБР підприємство зазвичай досягає таких цілей:

здійснює процедури ідентифікації небезпечних факторів або загроз, оцінювання ризиків, управління ризиками та їх документування;

проводить підготовку персоналу підприємства з питань виконання плану реалізації СУБР та процедур ідентифікації небезпечних факторів або загроз, оцінювання ризиків, управління ризиками, визначення заходів безпеки руху та їх документування;

визначає внутрішні та зовнішні джерела ідентифікації небезпечних факторів або загроз;

розробляє матрицю прийнятності ризиків.

Другий етап залежно від масштабів, специфіки та складності господарської діяльності підприємства триває до 6 місяців.

5. Під час третього етапу реалізації СУБР підприємство зазвичай досягає таких цілей:

затверджує матрицю прийнятності ризику відповідно до масштабів підприємства та ознайомлює з нею персонал підприємства;

завершує підготовку персоналу підприємства з питань безпеки руху;

розробляє та впроваджує показники підприємства для підтримання та покращення безпеки руху, а також плани та процедури щодо їх досягнення.

Третій етап залежно від масштабів, специфіки та складності господарської діяльності підприємства триває до 6 місяців.

6. Під час четвертого етапу реалізації СУБР підприємство зазвичай досягає таких цілей:

здійснює аналіз ефективності впровадження планів та процедур щодо досягнення показників підприємства для підтримання та покращення безпеки руху;

розробляє внутрішній механізм оцінювання ефективності СУБР підприємства;

впроваджує процедури службового розслідування транспортних подій;

впроваджує процедури внутрішнього аудиту.

Четвертий етап залежно від масштабів, специфіки та складності господарської діяльності підприємства триває до 6 місяців.

## **2. Удосконалення СУБР**

1. Удосконалення СУБР – ключовий елемент забезпечення безпеки руху.
2. Удосконалення СУБР досягається шляхом:
  - внутрішнього аудиту – безперервного процесу здійснення моніторингу за дотриманням СУБР, безпеки руху;
  - внутрішніх перевірок – перевірок, що проводяться за вказівкою керівника з безпеки руху або керівників структурних підрозділів підприємства з метою визначення відповідності процесу управління безпекою руху на підприємстві поставленій меті та ефективності заходів щодо його підтримання і підвищення;
  - зовнішніх перевірок – перевірок, які проводять відповідні органи державної влади, міжнародні організації, інші підприємства.
3. Процес постійного вдосконалення СУБР спрямований на виявлення безпосередніх причин невідповідного функціонування СУБР підприємства та їх наслідків для безпеки руху.

## **III. Процедури ідентифікації небезпечних факторів або загроз, оцінювання ризиків, управління ризиками**

### **1. Ідентифікація небезпечних факторів або загроз**

1. Ідентифікація небезпечних факторів або загроз та управління ризиками є базовими процесами управління безпекою руху на підприємстві.
2. Під час ідентифікації небезпечних факторів або загроз необхідно звертати увагу на наступні фактори:
  - зміни в законах України або інших нормативно-правових актах у сфері безпеки руху;
  - новий чи змінений технологічний процес, нове чи модифіковане устаткування;
  - нові або змінені виробничі процеси, які виконуються як на території підприємства, так і поза його межами в безпосередній близькості;
  - суттєві зміни в організаційній структурі підприємства;
  - залучення нових підрядників;
  - модифікація захисних пристроїв, обладнання чи заходів безпеки у сфері безпеки руху.
3. Ідентифікація небезпечних факторів або загроз здійснюється як до, так і після настання транспортної події. Для ідентифікації небезпечних факторів або загроз використовують як внутрішні, так і зовнішні джерела інформації.
4. До внутрішніх джерел інформації належать:
  - аналіз даних залізничного руху;

аналіз стану безпеки руху на залізничному транспорті загалом та тенденцій;

результати внутрішнього аудиту підприємства;

інформація, отримана в ході підготовки персоналу підприємства;

результати службового розслідування транспортних подій.

5. До зовнішніх джерел інформації належать:

звіти за результатами технічного розслідування транспортних подій;

звіти за результатами заходів державного нагляду та контролю.

6. Ідентифікація небезпечних факторів або загроз та повідомлення про небезпеку – компетенція всього персоналу підприємства. Кожний працівник у разі необхідності має вміти виявляти небезпечні фактори або загрози та повідомляти про них. Важливо, щоб керівництво підприємства заохочувало персонал підприємства повідомляти про небезпечні фактори або загрози.

7. Підприємство має документувати процес ідентифікації небезпечних факторів або загроз.

8. Ідентифікація небезпечних факторів або загроз є постійним, безперервним та повсякденним процесом, який ніколи не припиняється та не призупиняється.

Особливу увагу виявленню небезпечних факторів або загроз потрібно приділяти в таких випадках:

коли на підприємстві відбувається незрозуміле збільшення кількості транспортних подій;

коли плануються заміна персоналу підприємства, основного обладнання, систем, типів рухомого складу;

до та під час значних організаційних змін (збільшення чи скорочення чисельності персоналу підприємства, зміна організаційно-правової форми підприємства).

9. Під час ідентифікації небезпечних факторів або загроз слід враховувати всі можливості їх виникнення від малоімовірних до дуже імовірних (неминучих). Ідентифікація небезпечних факторів або загроз виявляє можливість виникнення найгірших умов. Важливо встановити межу між імовірно найгіршими умовами і такими умовами, які настільки залежать від збігу обставин, що їх не потрібно брати до уваги.

## **2. Оцінювання та зниження ризиків**

1. Після виявлення небезпечних факторів або загроз здійснюється оцінювання ризиків потенційних наслідків, до яких можуть призвести небезпечні фактори або загрози. Оцінювання ризиків здійснюється у формі аналізу потенційних небезпечних факторів або загроз, які становлять загрозу

діяльності підприємства. Оцінювання ризиків здійснюється за двома критеріями: імовірність настання події чи умов, які завдають шкоди, та серйозність наслідків події чи умови, якщо вони настануть.

Під час прийняття рішення стосовно ризику та його прийнятності може застосовуватися матриця прийнятності ризику. Підприємство формує матрицю та визначає її остаточну структуру.

2. Після оцінювання ризиків підприємство вживає заходів стосовно усунення ризиків чи зниження їх до найменшого прийняттого рівня.

Підприємство може розробляти та застосовувати засоби контролю ризиків у формі розроблення нових процедур, методів управління, внесення змін до порядку підготовки персоналу підприємства, модернізації та заміни рухомого складу.

3. Управління ризиками – етап процесу управління безпекою руху на підприємстві, який здійснюється після оцінювання ризиків з метою зниження наслідків небезпечних факторів та загроз для безпеки руху на підприємстві. Приклад процесу управління ризиками зображено на рисунку 1.

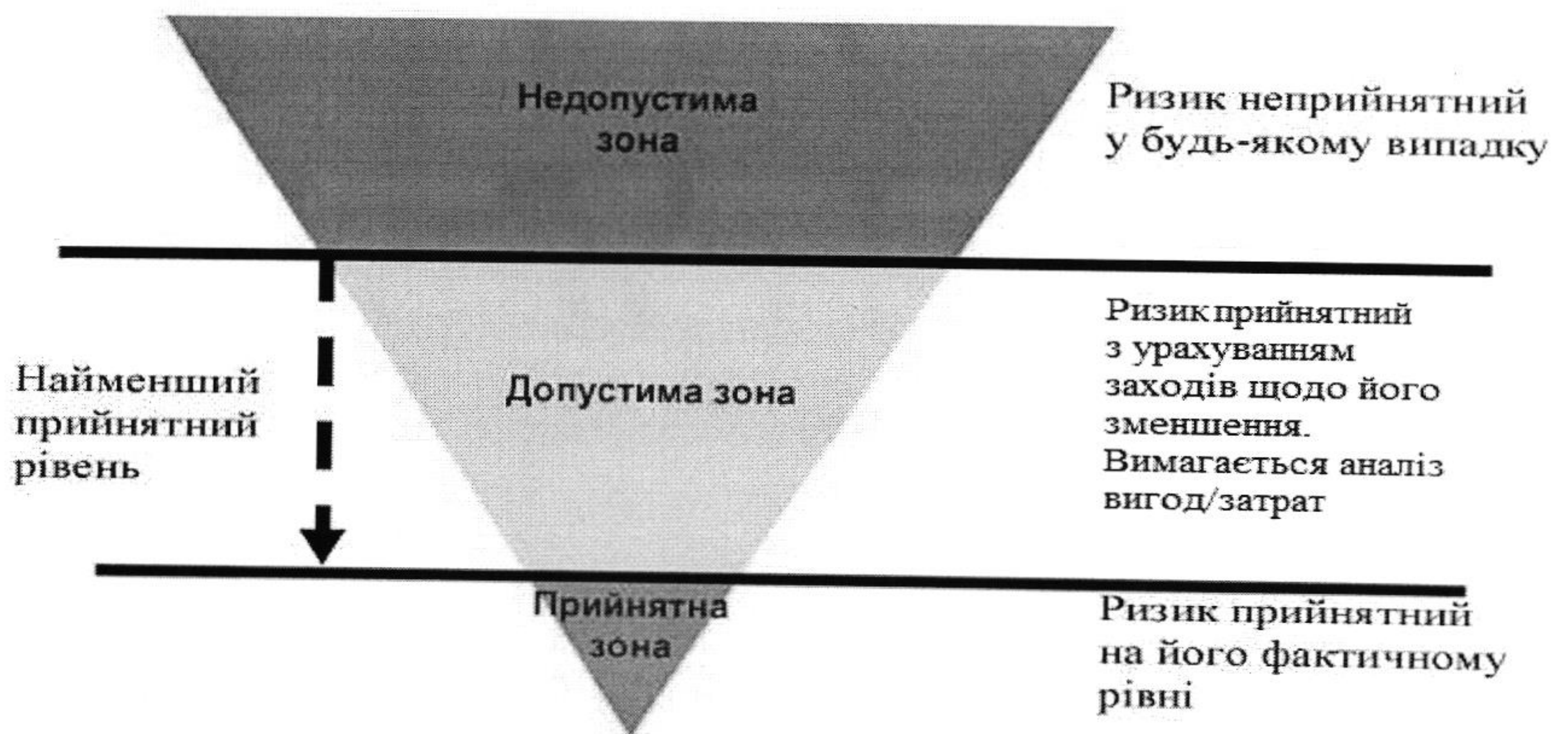


Рис. 1

4. Ризики, які за результатами оцінювання потрапляють до неприйнятної зони, є недопустимими за будь-яких обставин. Підприємство може знизити недопустимий ризик до прийнятної зони шляхом виділення ресурсів для зниження потенціалу наслідків подій за умови, якщо вони настануть, або припинення виду діяльності, яка становить ризик.



### 3. Управління ризиками

1. Ризики, які за результатами оцінювання потрапляють до прийнятної зони, вважаються прийнятними за умови, що вжиті заходи щодо їх зниження гарантують, що прогнозована імовірність та серйозність наслідків небезпечних факторів або загроз перебуває під контролем підприємства.

2. Під час визначення того, що є прийнятним у системі управління ризиками, слід враховувати як технічну можливість подальшого зменшення ризику, так і відповідність затрат.

3. Імовірність ризику визначається як можливість виникнення небезпечної події чи умов.

4. Якщо на підприємстві немає власної бази даних з безпеки руху, підприємство може здійснити оцінювання імовірності ризику на підставі загальнодоступних джерел.

5. Категорії, що характеризують імовірність виникнення небезпечних факторів або загроз, заносяться до таблиці імовірності ризику. Кожній категорії присвоюється відповідний ступінь (величина) ризику. Підприємство може визначити категорії імовірності з урахуванням специфіки діяльності. Приклад таблиці імовірності ризику наведено нижче.

Таблиця імовірності ризику

Імовірність виникнення події чи умов	Значення	Ступінь (величина) ризику
Часто	Трапляється дуже часто	5
Періодично	Трапляється інколи	4
Рідко	Імовірність виникнення мала	3
Малоймовірно	Імовірність виникнення дуже мала	2
Майже неможливо	Імовірність виникнення майже неможлива	1

6. Після оцінювання імовірності виникнення небезпечних факторів або загроз оцінюється серйозність їх наслідків (серйозність ризику).

7. Серйозність ризику оцінюється як тяжкість наслідків небезпечних факторів або загроз. При цьому враховують імовірність найгірших наслідків, що можуть настати внаслідок дії небезпечного фактора.

Оцінювання серйозності ризику здійснюється за такими критеріями:  
імовірна кількість загиблих і травмованих унаслідок транспортної події;  
імовірний рівень завданих майнових збитків;

імовірність впливу на навколишнє природне середовище.

8. Категорії, що характеризують серйозність наслідків небезпечних факторів або загроз, можуть заноситися до таблиці серйозності ризику. Кожній категорії присвоюється відповідний рівень, який позначається буквами латинського алфавіту. Приклад таблиці серйозності ризику наведено нижче.

Таблиця серйозності ризику

Серйозність ризику	Імовірні наслідки	Рівень ризику
Катастрофічна	- значні людські жертви; - знищення обладнання, майна	A
Небезпечна	- серйозні тілесні ушкодження; - значне пошкодження обладнання, майна; - серйозне зниження рівня безпеки руху, настання фізичного стресу чи такого робочого навантаження, коли немає впевненості в правильному і повному виконанні завдань персоналом підприємства	B
Значна	- аварія; - незначні тілесні ушкодження; - суттєве зниження рівня безпеки руху, зниження можливостей персоналу підприємства справлятися з несприятливими експлуатаційними умовами внаслідок збільшення робочого навантаження чи виникнення умов, що знижують ефективність їхньої роботи	C
Незначна	- інцидент; - пошкодження; - виробничі обмеження	D
Несуттєва	несуттєві наслідки	E

9. Після оцінювання ризику з погляду імовірності та серйозності оцінюють прийнятність ризику.

10. Процес оцінювання прийнятності ризику складається з двох етапів. На першому етапі здійснюється загальне оцінювання ризику, що досягається шляхом застосування матриці оцінювання ризику. Матриця оцінювання ризику є комбінованим поєднанням таблиць імовірності та серйозності ризику, у результаті якого визначається індекс ризику. Приклад матриці оцінювання ризику наведено нижче.

## Матриця оцінювання ризику

Імовірність ризику	Серйозність ризику				
	катастрофічна А	небезпечна В	значна С	незначна D	несуттєва E
часто 5	5A	5B	5C	5D	5E
періодично 4	4A	4B	4C	4D	4E
рідко 3	3A	3B	3C	3D	3E
малоймовірно 2	2A	2B	2C	2D	2E
майже неможливо 1	1A	1B	1C	1D	1E

11. На другому етапі визначається індекс ризику, який переноситься до матриці прийнятності ризику. Матриця прийнятності ризику характеризує критерії прийнятності ризику. Якщо ризик потрапляє до неприйнятної зони, він є неприйнятним для безпеки руху. Приклад матриці прийнятності ризику наведено на рисунку 2.

## Матриця прийнятності ризику

Рекомендовані критерії	Індекс ризику	Рекомендовані критерії
Недопустима	5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	Неприйнятний за даних умов
Допустима зона	5D, 5E, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 3E, 2A, 2B, 2C	Прийнятний з урахуванням заходів щодо зменшення
Прийнятна зона	3E, 2D, 2E, 1A, 1B, 1C, 1D, 1E	Прийнятний

Рис. 2

12. На підставі даних, отриманих у результаті оцінювання ризику, керівник з безпеки руху приймає рішення про необхідність контролю оціненого ризику.

Контроль ризику здійснюється шляхом прийняття рішення щодо уникнення ризику, виділення додаткових засобів для його уникнення, вдосконалення чинних процедур зменшення ризиків або розроблення та впровадження нових процедур зменшення ризиків.

---

Додаток 2  
до Положення про систему  
управління безпекою руху на  
залізничному транспорті  
(пункт 5. розділу III)

### **Заява про політику безпеки руху підприємства**

Безпека руху є одним із основних завдань підприємства. Керівники підприємства спрямовують необхідні ресурси для забезпечення безпеки руху на підприємстві та побудови СУБР.

Персонал підприємства усвідомлює необхідність досягнення та підтримання рівня безпеки руху на підприємстві.

Керівники підприємства зобов'язуються:

здійснювати управління безпекою руху на підприємстві шляхом виділення необхідних ресурсів та сприяти розвитку культури безпеки руху;

забезпечувати своєчасне інформування органів державної влади про стан безпеки руху та транспортні події;

приділяти безпеці руху на підприємстві таку саму увагу, як й іншій діяльності підприємства;

передбачати в посадових інструкціях керівників підприємства відповідальність за забезпечення безпеки руху;

чітко визначити сферу відповідальності та обов'язки кожного працівника стосовно забезпечення безпеки руху та ефективного функціонування СУБР;

розробити та запровадити процедури ідентифікації небезпеки, оцінювання та управління ризиками, визначення заходів безпеки руху;

заохочувати персонал до повідомлення про стан безпеки руху на підприємстві, транспортні події, ризики їх виникнення та небезпеки;

дотримуватися чинних, нових та змінених технічних та операційних норм законодавства або стандартів у сфері безпеки руху;

забезпечувати підготовку та навчання персоналу у сфері безпеки руху;

здійснювати постійний моніторинг стану безпеки руху на підприємстві та стану реалізації СУБР, а також стану безпеки руху та СУБР інших підприємств, з якими підприємство провадить господарську діяльність;

здійснювати заходи щодо підвищення безпеки руху на підприємстві.

Додаток 3  
до Положення про систему управління  
безпекою руху на залізничному  
транспорті  
(пункт 3 розділу IX)

Кому подається: Державна служба України з безпеки на транспорті

Хто подає: назва підприємства залізничного транспорту

Поштова адреса: \_\_\_\_\_

Телефон: \_\_\_\_\_

Електронна адреса: \_\_\_\_\_

Оперативна інформація  
про дорожньо-транспортні пригоди на залізничних переїздах і коліях поза переїздами підприємства залізничного транспорту  
за \_\_\_\_\_ 20\_\_ р./20\_\_ р.  
(наростаючим підсумком)

№ з/п	Дорожньо-транспортні пригоди	Разом	Переїзди				Поза переїздами	Питомі показники безпеки руху за звітний період		
			із черговим, обладнані сигналізацією	із черговим, не обладнані сигналізацією	без чергового, обладнані сигналізацією	без чергового, не обладнані сигналізацією		кількість ДТП на 100 залізничних переїздів	кількість загиблих на 100 ДТП	кількість травмованих на 100 ДТП
1	Усього	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
2	Автомобільний транспорт, збитий поїздом	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
	- з вини підприємства залізничного транспорту	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
3	Автомобільний транспорт, який в'їхав у бік поїзда	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
4	Кількість загиблих	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
	- з вини підприємства залізничного транспорту	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
5	Кількість травмованих	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
	- з вини підприємства залізничного транспорту	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
6	Загальна кількість залізничних переїздів	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0

Керівник \_\_\_\_\_  
(підпис)

**ДОВІДКА**  
**про дорожньо-транспортні пригоди на залізничних переїздах**  
**і коліях поза переїздами**

Дата \_\_\_\_\_

№ з/п	Відомості про ДТП	Заповнюється в разі надходження відомостей про ДТП
1	Дата і час	
2	Регіональна філія, філія, дирекція залізничних перевезень	
3	Область	
4	Перегін, станція	
5	З черговим або без чергового працівника	
6	Категорія переїзду	
7	Обладнано сигналізацією або не обладнано	
8	Як працювала сигналізація	
9	Обладнано освітленням або не обладнано	
10	Як працювало освітлення	
11	Номер поїзда, сполучення, локомотив, МВРС, ССРС, прізвище машиніста, назва виробничого підрозділу, у якому працює машиніст	
12	Транспорт збито поїздом або він в'їхав у бік поїзда	
13	Транспорт особистий (службовий), П. І. Б. власника (повна назва об'єкта господарювання), тип транспорту, державний номер	
14	Водій (П. І. Б.), рік народження, місце проживання, номер посвідчення водія	
15	Збиток, завданий регіональній філії, філії	
15	Пошкодження автотранспорту	
15.1	Пошкодження інфраструктури філії (із зазначенням об'єктів)	
16	Наслідки ДТП: загинуло (осіб)/травмовано (осіб)	
17	Відомості про постраждалих, кого направлено до лікарні та куди	
18	П. І. Б. і посада працівників підприємств, які розслідували ДТП	
19	Посада, звання, прізвище, ініціали працівників поліції, які розслідували ДТП	
20	Наявність вини підприємства залізничного транспорту	

Додаток 4  
до Положення про систему управління  
безпекою руху на залізничному  
транспорті  
(пункт 3 розділу IX)

Кому подається: Державна служба України з безпеки на транспорті  
Хто подає: назва підприємства залізничного транспорту  
Поштова адреса: \_\_\_\_\_  
Телефон: \_\_\_\_\_  
Електронна адреса: \_\_\_\_\_

Оперативна інформація  
про стан безпеки руху на залізничному транспорті підприємств залізничного транспорту  
за \_\_\_\_\_ 20\_\_ р./20\_\_ р.  
(наростаючим підсумком)

№ з/п	Показники	За відповідний період поточного року			За відповідний період минулого року			% до показників минулого року			Питомі показники безпеки руху за звітний період		
		кількість подій	загинуло	серйозно травмовані	кількість подій	загинуло	серйозно травмовані	кількість подій	загинуло	серйозно травмовані	кількість подій на 1 млн приведених поїздо-км	кількість загиблих на 100 подій	кількість серйозно травмованих на 100 подій
1	Катастрофи	0	0	0	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,00000	0	0
2	Аварії	0	0	0	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,00000	0	0
2.1	у т. ч. травмування рухомим складом залізничного транспорту, що переміщався	0	0	0	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,00000	0	0
2.2	у т. ч. з вини працівників підприємств залізничного транспорту	0	0	0	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,00000	0	0
3	Інциденти	0	-	-	0	-	-	0,0%	-	-	0,00000	-	-
	Усього	0	0	0	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,00000	0	0

Керівник \_\_\_\_\_  
(підпис)



Додаток 5  
до Положення про систему  
управління безпекою руху на  
залізничному транспорті  
(пункт 3 розділу IX)

Кому подається: Державна служба України з безпеки на транспорті  
Хто подає: назва підприємства залізничного транспорту  
Поштова адреса: \_\_\_\_\_  
Телефон: \_\_\_\_\_  
Електронна адреса: \_\_\_\_\_

**Оперативна інформація  
про результати внутрішнього аудиту на підприємстві  
щодо стану безпеки руху  
за \_\_\_\_\_ 20\_\_/20\_\_ роки**

№ з/п	Показники	Кількість за звітний період	Кількість за відповідний період минулого року
1	Загальна кількість транспортних подій, які сталися на підприємствах, що підлягають внутрішньому аудиту (у чисельнику – усього, у знаменнику – з вини підприємства)	0/0	0/0
2	Кількість загиблих у транспортних подіях (у чисельнику – усього, у знаменнику – з вини підприємства)	0/0	0/0
3	Кількість травмованих у транспортних подіях (у чисельнику – усього, у знаменнику – з вини підприємства)	0/0	0/0
4	Чисельність персоналу, що здійснює внутрішній аудит (у чисельнику – за штатом, у знаменнику – фактично)	0/0	0/0
5	Кількість заходів внутрішнього аудиту, які здійснила служба безпеки руху, структурні підрозділи (у чисельнику), кількість виявлених порушень або недоліків (у знаменнику)	0/0	0/0
6	Кількість проведених перевірок виконання вимог безпеки під час перевезення небезпечних вантажів (у чисельнику), кількість виявлених порушень або недоліків (у знаменнику)	0/0	0/0
7	Кількість проведених перевірок виконання керівниками всіх рівнів управління посадових обов'язків щодо виконання вимог та норм безпеки (у чисельнику), кількість виявлених		

	під час таких перевірок порушень або недоліків (у знаменнику)	0/0	0/0
8	Кількість виданих приписів (у чисельнику), кількість запропонованих у приписах заходів з усунення порушень або недоліків (у знаменнику)	0/0	0/0
9	Кількість осіб, яких було запропоновано відсторонити від роботи через порушення вимог безпеки руху	0	0
10	Кількість осіб, щодо яких було направлено подання про невідповідність займаній посаді через порушення вимог безпеки руху	0	0
11	Кількість працівників, притягнутих до відповідальності за порушення вимог нормативних документів з питань безпеки руху (у чисельнику – усього, у знаменнику – керівників)	0/0	0/0
11.1	Кількість працівників, яким оголошено догани за порушення вимог нормативних документів з питань безпеки руху (у чисельнику – усього, у знаменнику – керівників)	0/0	0/0
11.2	Кількість працівників, звільнених з роботи за порушення вимог нормативних документів з питань безпеки руху (у чисельнику – усього, у знаменнику – посадових осіб)	0/0	0/0
11.3	Кількість працівників, притягнутих до адміністративної відповідальності за порушення вимог нормативних документів з питань безпеки руху (у чисельнику – усього, у знаменнику – керівників)	0/0	0/0
11.4	Кількість працівників, притягнутих до кримінальної відповідальності за порушення вимог нормативних документів з питань безпеки руху (у чисельнику – усього, у знаменнику – керівників)	0/0	0/0
12	Кількість транспортних засобів, експлуатація яких була заборонена через їх невідповідність вимогам нормативних документів з питань безпеки руху	0	0

Керівник \_\_\_\_\_  
(підпис)

Додаток 6  
до Положення про систему  
управління безпекою руху на  
залізничному транспорті  
(пункт 3 розділу IX)

Кому подається: Державна служба України з безпеки на транспорті

Хто подає: назва підприємства залізничного транспорту

Поштова адреса: \_\_\_\_\_

Телефон: \_\_\_\_\_

Електронна адреса: \_\_\_\_\_

### ІНФОРМАЦІЯ

про випадки незаконного втручання в діяльність залізничного транспорту за  
\_\_\_\_\_ рік та наростаючим підсумком порівняно з аналогічним періодом  
минулого року

Акти незаконного втручання	Період	Місяць	З початку	З початку
		20__ року	20__ року	20__ роі
1. Повідомлення про встановлення вибухових пристроїв у вокзалах та на інших об'єктах інфраструктури				
2. Повідомлення про встановлення вибухових пристроїв у рухомому складі залізничного транспорту				
3. Виявлення вибухових пристроїв у рухомому складі чи на об'єктах інфраструктури				
4. Насильство щодо персоналу залізничного транспорту чи учасників залізничного руху				
5. Кидання предметів у поїзди під час руху або в інший рухомий склад залізничного транспорту, що призвело до: загибелі чи травмування людей; відчеплення рухомого складу від поїздів на шляху прямування внаслідок пошкодження; перерви в русі поїздів понад 30 хв				
6. Крадіжки чи пошкодження елементів рухомого складу та інфраструктури, що призвели до перерви в русі поїздів понад 30 хв чи відчеплення рухомого складу від поїздів на шляху прямування				
7. Накладення сторонніх предметів на колію, що призвело до наїзду на них рухомого складу залізничного транспорту чи перерви в русі поїздів понад 30 хв				
8. Перекриття руху поїздів сторонніми особами				
9. Розкрадання вантажів із вагонів, що призвело до перерви в русі поїздів понад 30 хв, пошкодження рухомого складу залізничного транспорту чи відчеплення рухомого складу від поїздів на шляху прямування				
10. Затримано в русі поїздів (кількість)/(годин)				
11. Завдано збитків (тис. грн)				
<b>Усього втручань:</b>				

Керівник \_\_\_\_\_

(підпис)

Додаток 7  
до Положення про систему управління  
безпекою руху на залізничному  
транспорті  
(пункт 3 розділу IX)

Кому подається: Державна служба України з безпеки на транспорті

Хто подає: назва підприємства залізничного транспорту

Поштова адреса: \_\_\_\_\_

Телефон: \_\_\_\_\_

Електронна адреса: \_\_\_\_\_

**Довідка про матеріальні збитки від транспортних подій на підприємстві залізничного транспорту**

Структурний підрозділ підприємства	Звітний період	Збитки	
		завдані, млн грн	відшкодовані, млн грн

Керівник \_\_\_\_\_  
(підпис)

Додаток 8  
до Положення про Систему  
управління безпекою руху  
на залізничному транспорті  
(пункт 6 розділу IX)

**АКТ**  
**службового розслідування транспортної події на підприємстві**  
**залізничного транспорту**

Складений « \_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

\_\_\_\_\_ (посади, прізвища та ініціали осіб, що провели службове розслідування),  
що прибули на місце події о \_\_\_ год \_\_\_ хв, за результатами службового  
розслідування причин транспортної події установили:

1. Обставини транспортної події

1.1. Дата і час \_\_\_\_\_

1.2. Місце \_\_\_\_\_

1.3. Обставини події  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

2. Контрольні відомості про поїзди, з якими сталася транспортна подія

№ поїзда	Вид поїзда	Локомотив, МВРС, ССР		Склад поїзда (маневровий склад)										
		серія	№	вага	кількість осей	довжина, в умовних одиницях	кількість вагонів							
							4- вісн.	6- вісн.	8- вісн.	інших	реф., пас.	завантаж.	порожн.	

3. Наслідки транспортної події

Людські жертви (осіб), у т. ч. (знаменник) через вплив небезпечного вантажу	Рухомий склад (одиниць)	Зійшло з рейок	Пошкоджено до ступеня вилучення з інвентарю	Пошкоджено в обсязі ремонту		
				капітального	деповського	поточного, ТО з відчепленням

Загинуло ___/___	Локомотиви _____					
	Вагонів вантажних (усього) _____					
Травмовано ___/___	У т. ч. рефрижераторних _____					
	У т. ч. пасажирського парку _____					

3.1. Характеристика місця події (заповнити, зайве закреслити): кількість головних колій – \_\_\_\_\_; підйом, спуск – \_\_\_\_\_‰; горизонтальна ділянка довжиною \_\_\_\_\_ м; крива радіусом \_\_\_\_\_ м; пряма довжиною \_\_\_\_\_ м; виїмка глибиною \_\_\_\_\_ м; насип висотою \_\_\_\_\_ м; засоби сигналізації та зв'язку

(тип блокування ЕЦ, АБ, НАБ, ДЦ)

3.2. Погодні умови (заповнити, зайве закреслити): світло, темно, ясно, хмарно, туман, снігопад, хуртовина, дощ, ожеледь, видимість – \_\_\_\_\_ м, вітер – \_\_\_\_\_ м/с, температура повітря – \_\_\_\_\_ °С.

3.3. Розташування рухомого складу на місці події (докладна схема та фотографії додаються)

3.4. Конструкція верхньої будови колії: рейки типу \_\_\_\_\_; скріплення – \_\_\_\_\_; число шпал на кілометр – \_\_\_\_\_; баласт – \_\_\_\_\_; тип шпал: дерев'яні, залізобетонні

3.5. Результат огляду колії (указати технічний стан колії та виявлені відхилення від норм)

3.5.1. Результати натурального обміру технічного стану колії за 100 м до місця сходження рухомого складу з рейок

3.5.2. Виписки з книг ПУ-28 і ПУ-29

---

---

---

3.5.3. Оригінал (ксерокопія) стрічки колієвимірювального вагона останнього проходження та довідка про її розшифрування

---

---

---

3.5.4. Аналіз та виписки з технічної документації колії

---

---

---

---

3.6. Результати огляду рухомого складу (указати стан і виявлені відхилення від нормативного утримання)

---

---

---

---

3.6.1. Технічний стан ходових частин (рами візків, колісних пар та буксових вузлів, ресорного підвішування з гасниками коливань, гальмового устаткування)

---

---

---

---

3.6.2. Технічний стан рами та кузова вагона (контейнера, контейнера-цистерни), опорних поверхонь (п'ятники, підп'ятники, ковзуни)

---

---

---

---

3.6.3. Технічний стан зливних пристроїв (у разі перевезення небезпечних вантажів у вагонах-цистернах)

---

---

---

3.7. Результат огляду зчіпних та ударних приладів (указати стан і виявлені відхилення від нормативних розмірів та допусків)

---

---

---

3.8. Положення, видимість і стан колійних та поїзних сигналів

---

---

---

3.9. Чи потрібно було видавати попередження машиністу поїзда, яке саме і чи було воно видане

---

---

---

---

---

---

3.10. Установлена та фактична швидкість руху поїзда (указати, яким чином визначено фактичну швидкість)

---

---

---

3.11. Чи правильно сформовано склад поїзда (зазначити, які допущено порушення, якщо такі є)

---

---

---

---

3.12. Схема розташування діючих гальмових осей у складі або окремо в кожній складовій частині, якщо вони розчепилися:

---

---

---

3.12.1. Забезпеченість автоматичними гальмами (в осях і тоннах):

3.12.1.1. Розрахункове натискання

3.12.1.2. Фактичне натискання

---

---

3.12.2. Забезпеченість ручними гальмами (в осях і башмаках):

3.12.2.1. Розрахункова

3.12.2.2. Фактична

---

---



3.13. Тиск повітря в гальмовій магістралі \_\_\_\_\_ кг/см<sup>2</sup>

3.14. Чи проводилося випробування гальм, яке, коли, де і хто проводив

---

---

---

3.15. Які виявлено несправності гальм

---

---

---

---

3.15.1. Стан колодок локомотива і гальмових вагонів, матеріал колодок

---

---

---

---

---

(тип гальмових колодок (чавунні, композиційні))

3.15.2. Розташування і стан стоп-кранів у складі поїзда, задіяні крани, якщо такі є \_\_\_\_\_

---

---

---

3.15.3. Стан рукавів автогальм і кінцевих кранів, чи немає перекриття кінцевих кранів

---

---

---

---

---

3.15.4. Інші несправності

---

3.16. Положення на локомотиві регулятора (контролера), реверса, крана машиніста та крана допоміжного гальма локомотива

---

---

---

---

3.17. Чи вживав машиніст заходів до зупинення поїзда, яким чином (послідовність дій), на якій відстані від місця події розпочато гальмування

---

---

---




4.1. Використано робочої сили: основного штату поїзда \_\_\_\_\_ осіб, додатково залучалося \_\_\_\_\_ осіб, у т. ч. спецформувань \_\_\_\_\_ осіб.

4.2. Дата повного прибирання рухомого складу \_\_\_\_\_

4.3. Дата повного прибирання вантажу \_\_\_\_\_

4.4. Дата і час відновлення руху по одній колії: дата \_\_\_\_\_ о год \_\_\_\_\_ хв \_\_\_\_\_

Повне відновлення руху: дата \_\_\_\_\_ о год \_\_\_\_\_ хв \_\_\_\_\_

4.5. Зауваження до організації ліквідації наслідків події

---



---



---



---

4.6. Відомості про повторюваність подій на території підприємства залізничного транспорту (протягом трьох років до моменту події)

---



---



---

5. Залучення до проведення аварійно-відбудовних робіт аварійних бригад вантажовідправника, вантажоодержувача, провідників

---



---

6. Технічний висновок про причини транспортної події і допущені порушення Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20.12.1996 № 411, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 25.02.1997 за № 50/1854, та Правил перевезення небезпечних вантажів, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 21.11.2000 № 644, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 24.11.2000 за № 861/5082

---



---



---



---

6.1. Відомості про причетних працівників підприємства залізничного транспорту, що виконували службові обов'язки в момент події

№ з/п	Прізвище, ім'я, по батькові	Посада	Рік народження	Стаж роботи на залізничному транспорті	Стаж роботи на займаній посаді	Тривалість робочого дня (годин)	Кількість відпрацьованих годин під час зміни	Відпочинок перед роботою (годин)

6.1.1. Відомості щодо проведення медичного огляду працівника підприємства та особи, що його проводила (кваліфікаційна категорія, номер посвідчення про присвоєння кваліфікаційної категорії та термін його дії)

---



---



---

6.2. Перелік вилучених предметів і документів, що є речовими доказами

---



---



---

6.3. Список матеріалів розслідування і додатків до акта

---



---



---

Комісія:

---



---



---

**Примітка:** пункти, які не стосуються транспортної події, не заповнюються. У пунктах, що не підлягають заповненню, вчиняється запис «Не вимагається», у графах таблиць заповнюється прочерками «-».

Додаток 9  
до Положення про Систему  
управління безпекою руху на  
залізничному транспорті  
(пункт 10 розділу IX)

**КНИГА ОБЛІКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОДІЙ НА ТЕРИТОРІЇ  
ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

**КНИГА  
обліку транспортних подій**

на \_\_\_\_\_  
(найменування підприємства залізничного транспорту)

Розпочато " \_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ року

Закінчено " \_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ року

Сторінка 1

№ з/п	Дата, час	Вид транспортної події	Місце події (станція, перегін, км, пк)	№ поїзда, серія лок., МВРС, ССРС, (вага, осі)	Обставини події	Структурний підрозділ підприємства залізничного транспорту

Сторінка 2

Особи, що проводили службове розслідування	Дата складення акта службового розслідування	Інші особи, залучені до службового розслідування	Порушені вимоги нормативних документів (пункт, підпункт тощо), назва нормативного документа, вимоги якого порушено	Розмір збитків та відшкодування