

Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите

► **V** ДИРЕКТИВА 2004/49/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА
от 29 април 2004 година

относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност

(Директива относно безопасността на железопътния транспорт)

(ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44)

Изменена със:

		Официален вестник		
		№	страница	дата
► <u>M1</u>	Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 година	L 191	1	18.7.2008 г.
► <u>M2</u>	Директива 2008/110/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 2008 година	L 345	62	23.12.2008 г.
► <u>M3</u>	Директива 2009/149/ЕО на Комисията от 27 ноември 2009 година	L 313	65	28.11.2009 г.
► <u>M4</u>	Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година	L 343	32	14.12.2012 г.
► <u>M5</u>	Директива 2014/88/ЕС на Комисията от 9 юли 2014 година	L 201	9	10.7.2014 г.

Поправена със:

- **C1** Поправка, ОВ L 201, 26.7.2013 г., стр. 75 (2004/49/ЕО)



**ДИРЕКТИВА 2004/49/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ
И НА СЪВЕТА**

от 29 април 2004 година

относно безопасността на железопътния транспорт в
Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета
относно лицензирането на железопътните предприятия и
Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне на капацитета на
железопътната инфраструктура и събиране на такси за
ползване на железопътната инфраструктура и за
сертифициране за безопасност

(Директива относно безопасността на железопътния транспорт)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ
СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност
и по-специално член 71, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията ⁽¹⁾,

като взеха предвид становището на Европейския икономическия и
социален комитет ⁽²⁾,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите ⁽³⁾,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Догово-
ра ⁽⁴⁾, предвид съвместния текст, одобрен на 23 март 2004 г. от
Помирителния комитет,

като имат предвид, че:

- (1) За да се продължат усилията по установяване на единен пазар за железопътни транспортни услуги, иницирани от Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железниците на Общността ⁽⁵⁾, е необходимо да се създаде обща регулаторна рамка за безопасност на железопътния транспорт. Държавите-членки досега са разработвали свои правила и стандарти за безопасност главно в национален мащаб, базиращи се на национални технически и работни концепции. Едновременно с това, разликите в прилаганите принципи, подходи и културни особености затрудняваха преодоляването на техническите бариери и установяването на международни транспортни операции.
- (2) Директива 91/440/ЕИО, Директива 95/18/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно лицензирането на железопътни предприятия ⁽⁶⁾ и Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на

⁽¹⁾ ОВ С 126 Е, 28.5.2002 г., стр. 332.

⁽²⁾ ОВ С 61, 14.3.2003 г., стр. 131.

⁽³⁾ ОВ С 66, 19.3.2003 г., стр. 5.

⁽⁴⁾ Становище на Европейския парламент от 14 януари 2003 г. (ОВ С 38 Е, 12.2.2004 г., стр. 92), Обща позиция на Съвета от 26 юни 2003 г. (ОВ С 270 Е, 11.11.2003 г., стр. 25) и Позиция на Европейския парламент от 23 октомври 2003 г. (все още непубликувана в *Официален вестник*). Законодателна резолюция на Европейския парламент от 22 април 2004 г. и Решение на Съвета от 26 април 2004 г.

⁽⁵⁾ ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 25. Директива, изменена с Директива 2001/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 1).

⁽⁶⁾ ОВ L 143, 27.6.1995 г., стр. 70. Директива, изменена с Директива 2001/13/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 26).

▼B

такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност ⁽¹⁾ са първите стъпки към регулиране на европейския пазар на железопътни транспортни услуги чрез отварянето на пазара за международни железопътни товарни услуги. Въпреки това, разпоредбите за безопасност се оказаха недостатъчни и различията по отношение на изискванията за безопасност остават, което оказва влияние върху оптималното функциониране на железопътния транспорт в Общността. От особено значение е да се хармонизират правилата за безопасност, издаването на сертификати за безопасност на железопътните предприятия, функцията и ролите на органите по безопасността, както и разследването на произшествия.

- (3) Метрото, трамваите и другите теснолинейни железопътни системи в много държави-членки са подчинени на местните и регионалните правила за безопасност и често се контролират от местни и регионални органи и поради това не отговарят на изискванията на Общността за оперативна съвместимост или лицензиране. Освен това, трамваите често са предмет на разпоредбите за безопасност на стандартния пътен транспорт и следователно не трябва да бъдат изцяло обхванати от правилата за безопасност на железопътния транспорт. Поради тези причини и в съответствие с принципа на субсидиарността, предвиден в член 5 от Договора, на държавите-членки трябва да се разреши да изключат такива местни железопътни мрежи от обхвата на настоящата Директива.
- (4) Нивата на безопасност в железопътната система на Общността по принцип са високи, особено в сравнение със стандартния транспорт по шосе. Важно е обстоятелството, че безопасността се поддържа на минимално ниво по време на текущата фаза на реструктуриране, която ще доведе до отделяне на функциите на вече интегрираните железопътни предприятия и до постепенното преминаване на железопътния сектор от състояние на саморегулиране към обществено регулиране. Безопасността би трябвало да се подобри в съответствие с научно-техническия прогрес, в реално осъществими граници, като се отчита конкурентоспособността на железопътния транспорт.
- (5) Всички оператори на железопътни системи, оператори на инфраструктури и железопътни предприятия би трябвало да носят пълна отговорност за безопасността на системата в съответната ѝ част. Когато е целесъобразно, те трябва да си сътрудничат при въвеждането на мерки за контролиране на риска. Държавите-членки би трябвало да правят ясно разграничение между тази непосредствена отговорност за безопасността и функцията на органите по безопасността относно осигуряването на национална регулаторна рамка и упражняването на надзор върху дейността на операторите.
- (6) Отговорността на операторите на инфраструктури и на железопътни предприятия за експлоатиране на железопътната система не освобождава други участници, като например производителите, персонала по поддръжка, собствениците на вагони, доставчиците на услуги и фирмите снабдителите от поемането на отговорност за техните продукти или услуги в съответствие с разпоредбите на Директива 96/48/ЕО на

⁽¹⁾ ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29. Директива, изменена с Решение 2002/844/ЕО на Комисията (ОВ L 289, 26.10.2002 г., стр. 30).

▼B

Съвета от 23 юли 1996 г. относно оперативната съвместимост на трансевропейската високоскоростна железопътна система ⁽¹⁾ и на Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2001 г. относно оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система ⁽²⁾ или на други съответни законодателни разпоредби на Общността.

- (7) Изискванията за безопасност на подсистемите от трансевропейските железопътни мрежи са формулирани в Директива 96/48/ЕО и Директива 2001/16/ЕО. Въпреки това, тези Директиви не определят общите изисквания на ниво система и не третират подробно регулирането, управлението и контролирането на безопасността. Когато се определят минимални нива на безопасност на подсистемите чрез технически изисквания за оперативна съвместимост (ТИОС), ще се наложи да се определят и целите на безопасността на ниво система.
- (8) Общите критерии за безопасност (ОКБ) и Общите методи за безопасност (ОМБ) трябва да се въвеждат постепенно, за да се гарантира поддържането на високо ниво на безопасност и когато е целесъобразно и възможно, това ниво да се подобрява. Те трябва да осигурят инструментариума за оценка на нивото на безопасност и на работата на операторите на ниво Общност, както и в отделните държави-членки.
- (9) Информацията за безопасността на железопътната система е оскъдна и по принцип не е обществено достъпна. Поради това е необходимо да се въведат Общи показатели за безопасност (ОПБ), с цел да се установи, че системата отговаря на Общите критерии за безопасност и да се улесни мониторингът върху ефекта от мерките за безопасност на железопътния транспорт. Въпреки това, националните определения относно ОКБ могат да се прилагат през преходния период и следователно трябва да се вземе предвид степента на разработване на общите определения на ОПБ при съставянето на първия комплект ОКБ.
- (10) Националните правила за безопасност, които често се основават на национални технически стандарти, трябва постепенно да се заменят с правила, основани на общи стандарти, определени чрез ТИОС. Би трябвало да се сведе до минимум въвеждането на нови специфични национални правила, които не са основани на такива общи стандарти. Новите национални правила би трябвало да са в съответствие със законодателството на Общността и да улесняват възприемането на общ подход към безопасността в железопътния транспорт. Следователно е необходимо да се провеждат консултации с всички заинтересовани участници в процеса, преди дадена държава-членка да приеме национален правилник за безопасност, който изисква по-високо ниво на безопасност от ОКБ. В такива случаи новият проектоправилник би следвало да се предостави на Комисията за оценка, която следва да приеме Решение, ако има признаци, че проектоправилникът не съответства на разпоредбите на Общността или представлява средство за произволна дискриминация или прикрито ограничаване на железопътните транспортни връзки между държавите-членки.
- (11) Текущата ситуация, в която националните правила за безопасност продължават да са валидни, трябва да се счита за преходен период, водещ в крайна сметка до ситуация, в която ще бъдат прилагани европейските правила.

⁽¹⁾ ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 6.

⁽²⁾ ОВ L 110, 20.4.2001 г., стр. 1.

▼B

- (12) Разработването на ОКБ, ОМБ и ОПБ, както и необходимостта от улесняване на прехода към общ подход по отношение на безопасността на железопътния транспорт, изискват техническа подкрепа на ниво Общност. Европейската агенция за железопътен транспорт, създадена чрез Регламент (ЕО) № 881/2004 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾, има за задача да издава препоръки относно ОКБ, ОМБ и ОПБ и относно по-нататъшните мерки за хармонизиране, както и да упражнява контрол върху разработването на мерки за безопасност на железопътния транспорт в Общността.
- (13) При изпълнение на своите функции и отговорности, операторите на железопътните инфраструктури и предприятия би трябвало да прилагат система за управление на безопасността, която отговаря на изискванията на Общността и съдържа общи елементи. На органите по безопасността в съответните държави-членки трябва да се предоставя информация за състоянието на безопасността и прилагането на системата за управление на безопасността.
- (14) Системата за управление на безопасността би трябвало да вземе предвид факта, че Директива 89/391/ЕО на Съвета от 12 юни 1989 г. относно въвеждането на мерки за насърчаване на подобренията в областта на безопасните и здравословни условия на труд на работниците ⁽²⁾ и съответните отделни директиви са напълно приложими за опазване на здравето и осигуряване на безопасността на работещите в сферата на железопътния транспорт. Системата за управление на безопасността би трябвало да вземе предвид и Директива 96/49/ЕО на Съвета от 23 юли 1996 г. относно уеднаквяването на законодателството на държавите-членки по отношение на железопътния превоз на опасни товари ⁽³⁾.
- (15) За да се гарантира високо ниво на безопасност в областта на железопътния транспорт и равни условия за всички железопътни предприятия, те би трябвало да спазват еднакви изисквания за безопасност. Сертификатът за безопасност би следвало да служи за доказателство, че железопътното предприятие е създадо система за управление на безопасността и може да спазва съответните стандарти и правила за безопасност. За международните транспортни услуги би било достатъчно да се одобри системата за управление на безопасността в една държава-членка и одобрението да получи юридическа сила в рамките на Общността. Спазването, обаче, на националните правила, би трябвало да се удостовери с допълнителен сертификат за всяка държава-членка. Крайната цел би трябвало да бъде създаване на общ сертификат, валиден в Общността.
- (16) Исвен изискванията за безопасност, изложени в сертификата за безопасност, лицензираните железопътни предприятия трябва да се съобразяват с националните изисквания, които са съвместими със законодателството на Общността и се прилагат по недискриминационен начин, по отношение на здравето, безопасността и социалните условия, включително законовите разпоредби относно продължителността на смените на машинистите и правата на работниците и потребителите, предвидени в членове 6 и 12 от Директива 95/18/ЕО.

⁽¹⁾ Виж стр. 3 от настоящия брой на *Официален вестник*.

⁽²⁾ ОВ L 183, 29.6.1989 г., стр. 1.

⁽³⁾ ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 25. Директива, последно изменена с Директива 2003/29/ЕО на Комисията (ОВ L 90, 8.4.2003 г., стр. 47).

▼B

- (17) Всеки оператор на инфраструктура поема основна отговорност за безопасното проектиране, поддръжка и работа на неговата железопътна мрежа. Наред с издаването на сертификат за безопасност на железопътните предприятия, на оператора на инфраструктура се издава разрешително от органа по безопасността по отношение на системата за управление на безопасността и други разпоредби, за да се удовлетворят изискванията за безопасност.
- (18) Държавите-членки би трябвало да положат усилия за подпомагане на кандидати, които желаят да участват на пазара като железопътни предприятия. По-специално, те би трябвало да предоставят информация и да действат своевременно при подаването на молби за издаване на сертификат. За железопътни предприятия – оператори на международни транспортни услуги – е важно процедурите да са подобни в различните държави-членки. Независимо че сертификатът за безопасност ще съдържа национални елементи и в обзримо бъдеще, би трябвало да има възможност за хармонизиране на неговите общи части и за създаване на общ модел.
- (19) Издаването на сертификат на влаков персонал и разрешително за въвеждане в експлоатация на годния за употреба подвижен състав за различните национални мрежи често са непреодолими бариери за нови железопътни предприятия. Държавите-членки трябва да гарантират, че са създадени условия за обучение и издаване на сертификати на влаковия персонал, необходими за удовлетворяване на изискванията според националните правила, на железопътни предприятия, които кандидатстват за сертификат за безопасност. Трябва да се определи обща процедура за издаване на разрешително за въвеждане в експлоатация на годния за употреба подвижен състав.
- (20) Продължителността на смените и периодите на почивка на машинистите и влаковия персонал, който изпълнява задачи, свързани с безопасността, имат съществено значение за нивото на безопасност в железопътната система. Тези аспекти се разглеждат в членове 137-139 на Договора и вече са предмет на преговори между социалните партньори в Комитета за диалог в отделните сектори, създаден в съответствие с Решение 98/500/ЕО на Комисията ⁽¹⁾.
- (21) Развитието на безопасен железопътен транспорт в Общността изисква създаването на хармонизирани условия за издаване на подходящи разрешителни на влакови машинисти и придружаващ влаков персонал, който изпълнява функции по безопасността, за които Комисията е обявила своето намерение в близко бъдеще да предложи по-нататъшни законодателни разпоредби. Що се отнася до други служители от железопътната система, които изпълняват функции, свързани с критични ситуации по отношение на безопасността, тяхната квалификация вече е уточнена съгласно Директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО.
- (22) Като част от общата регулаторна рамка за безопасността на железопътния транспорт, във всички държави-членки би трябвало да се създадат национални органи за регулиране и упражняване на надзор върху безопасността на железопътния транспорт. За да се улесни сътрудничеството между тях на ниво Общност, би трябвало да им се възложат същите минимални

⁽¹⁾ Решение 98/500/ЕО на Комисията от 20 май 1998 г. относно създаването на Комитети за диалог в отделните сектори, за насърчаване на диалога между социалните партньори на европейско ниво (ОВ L 225, 12.8.1998 г., стр. 27).

▼B

функции и отговорности. На националните органи по безопасността би следвало да се даде висока степен на независимост. Те би трябвало да изпълняват функциите си по един открит и недискриминационен начин, за да спомогнат за създаването на единна железопътна система в Общността и за осъществяването на сътрудничество при координирането на критериите при вземане на решения, и по-специално във връзка с издаването на сертификат за безопасност на железопътни предприятия – оператори на международни транспортни услуги.

- (23) В железопътния транспорт сериозните произшествия са рядкост. Въпреки това, те могат да имат катастрофални последици и да предизвикат загриженост от страна на обществеността относно безопасното функциониране на железопътната система. Следователно, всички подобни произшествия би трябвало да бъдат разследвани от гледна точка на безопасността, с цел да се избегне повторното им възникване, а резултатите от разследванията трябва да се направят публично достояние. Други злополуки и инциденти биха могли да се окажат предвестници на сериозни произшествия, поради което също трябва да бъдат предмет на разследвания, когато това е необходимо.
- (24) Техническото разследване на транспортно произшествие би трябвало да бъде ясно разграничено от съдебното следствие на същото произшествие и да се даде възможност за достъп до доказателства и свидетели. То би трябвало да се извършва от постоянен орган, който е независим от служителите в железопътния сектор. Органът би трябвало да функционира по начин, по който се избягва какъвто и да било конфликт на интереси и участие в причините и обстоятелствата, довели до разследваното произшествие; по-специално неговата функционална независимост не трябва да бъде засегната, ако той е тясно свързан с националния орган по безопасността или регулаторния орган на железниците поради организационни и правни структурни причини. Разследванията на този орган би следвало да се извършват при възможно най-голяма откритост. При всяко произшествие разследващият орган би трябвало да сформира съответната разследваща група, която притежава необходимата квалификация и умения за разкриване на непосредствените и по-дълбоки причини за инцидента.
- (25) Докладите за разследването и всички други резултати и препоръки предоставят важна информация за по-нататъшното подобряване на безопасността на железопътния транспорт и би трябвало да станат обществено достъпни на ниво Общност. Препоръките за безопасност трябва да се реализират от адресатите и предприетите мерки трябва да се докладват на разследващия орган.
- (26) Тъй като целите на предложената мярка, а именно, координиране на действията в държавите-членки за регулиране и упражняване на надзор върху безопасността и разследване на произшествията, както и за определяне на ниво Общност на общи критерии за безопасност, общи методи за безопасност, общи показатели за безопасност и общи изисквания за издаване на сертификати за безопасност, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от отделните държави-членки, и поради мащаба на мярката е по-добре да се постигат на ниво Общност, Общността може да предприеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарността, предвиден в член 5 на Договора. В съответствие с принципа на пропорционалността, формулиран в този член, настоящата директива не предвижда повече от необходимото за постигане на тези цели.

▼B

- (27) Мерките, необходими за прилагането на настоящата директива, би трябвало да се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно установяването на процедури за упражняване на изпълнителските правомощия, предоставени на Комисията ⁽¹⁾.
- (28) Настоящата директива има за цел да реорганизира и уеднакви съответното законодателство на Общността по отношение на безопасността на железопътния транспорт. Следователно, разпоредбите за издаване на сертификат за безопасност на железопътни предприятия, формулирани преди това в Директива 2001/14/ЕО, би следвало, наред с всички позовавания на процедурата по издаване на такъв сертификат, да бъдат отменени. Директива 95/18/ЕО включваше изисквания за квалификацията на оперативния персонал и за безопасността на подвижния състав, които се обхващат от изискванията за издаване на сертификат за безопасност на настоящата директива и следователно не би трябвало повече да бъдат част от изискванията за лицензиране. За да получи достъп до железопътната инфраструктура, дадено лицензирано железопътно предприятие би трябвало да притежава сертификат за безопасност.
- (29) Държавите-членки трябва да формулират правила за налагане на санкции, приложими при нарушаване на разпоредбите на настоящата директива, и да гарантират, че тези правила се прилагат. Санкциите трябва да бъдат ефективни, съразмерни и възпиращи,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

ГЛАВА 1

ПРЕДВАРИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

*Член 1***Цел**

Целта на настоящата директива е да гарантира развитието и усъвършенстването на безопасността на железопътния транспорт в Общността, както и подобрения достъп до пазара на железопътни услуги чрез:

- а) хармонизиране на регулаторната структура в държавите-членки;
- б) определяне на отговорностите между участниците в процеса;
- в) разработване на общи критерии за безопасност и общи методи за безопасност с оглед на хармонизирането на националните правила;
- г) изискване за създаване във всяка държава-членка на орган по безопасността и орган за разследване на произшествия и инциденти;
- д) определяне на общи принципи за управление, регулиране и контрол върху безопасността в железопътния транспорт.

⁽¹⁾ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

▼ B*Член 2***Обхват**

1. Настоящата директива се отнася до железопътната система в държавите-членки, която може да се раздели на подсистеми за структурни и оперативни райони. Тя обхваща изискванията за безопасност на системата като цяло, включително безопасното управление на инфраструктурата и на трафика, както и взаимодействието между железопътните предприятия и операторите на железопътни инфраструктури.
2. Държавите-членки могат да изключат от мерките, които приемат за прилагане на настоящата директива:
 - а) метро, трамваи и други теснолинейни железопътни системи;
 - б) мрежи, които са функционално отделени от останалата железопътна система и са предвидени единствено за извършването на местни, градски и извънградски пътнически услуги, както и железопътни предприятия, които оперират единствено по тези мрежи;
 - в) частна инфраструктура, която съществува единствено за използване от нейния собственик за собствени товарни операции;

▼ M2

- г) превозни средства, представляващи културно-историческо наследство, които се движат по националните мрежи, при условие че те съответстват на националните правила и разпоредби за безопасност, с оглед осигуряване на безопасното движение на такива превозни средства;
- д) железници, представляващи културно-историческо наследство, музейни и туристически железници, които използват собствени мрежи, включително работилници, превозни средства и персонал.

▼ B*Член 3***Определения**

По смисъла на настоящата Директива се прилагат следните определения:

- а) „железопътна система“ означава сборът от подсистемите за структурни и оперативни райони, по смисъла на Директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО, както и управлението и функционирането на системата като цяло;
- б) „оператор на инфраструктура“ означава всяка организация или предприятие, която/което отговаря специално за създаването и поддържането на железопътна инфраструктура или част от нея, по смисъла на член 3 от Директива 91/440/ЕИО, която може да включва управлението на контрола върху инфраструктурата и системите за безопасност. Функциите на оператора на инфраструктура по отношение на дадена железопътна мрежа или част от мрежа могат да се разпределят между различни органи или предприятия;
- в) „железопътно предприятие“ означава железопътно предприятие по смисъла на Директива 2001/14/ЕО, както и всяко друго публично или частно предприятие, чиято дейност се състои в осигуряване на превоз на товари и/или пътници с влак, като предприятието осигурява теглителната сила; това включва и предприятия, които осигуряват само теглителна сила;

▼B

- г) „технически изисквания за оперативна съвместимост“ (ТИОС) означава изискванията, на които отговаря всяка подсистема или част от подсистема с цел удовлетворяване на основните изисквания и гарантиране на оперативна съвместимост на трансевропейската високоскоростна и конвенционалната железопътна система по смисъла на Директива 96/48/ЕО и Директива 2001/16/ЕО;
- д) „общи критерии за безопасност“ (ОКБ) означава минималните нива на безопасност, които трябва да бъдат достигнати от различните части на железопътната система (като например конвенционалната железопътна система, високоскоростната железопътна система или железопътните линии, използвани единствено за товарен транспорт), както и от системата като цяло, изразени като критерии за приемлив риск;
- е) „общи методи за безопасност“ (ОМБ) означава методите за разработване, които описват как се оценяват нивата на безопасност и постигането на критерии за безопасност, както и съответствието с други изисквания за безопасност;
- ж) „орган по безопасността“ означава национален орган, на когото са възложени задачи във връзка с безопасността на железопътния транспорт в съответствие с настоящата директива или някакъв двунационален орган, на когото са възложени задачи от държавите-членки да гарантира режим на безопасност за специализирани трансгранични железопътни инфраструктури.
- з) „национални правила за безопасност“ означава изисквания за безопасност на железопътния транспорт, наложени на ниво държави-членки и приложими за повече от едно железопътно предприятие, независимо от органа, който ги издава;
- и) „система за управление на безопасността“ означава организацията и мерките, предприети от железопътното предприятие за гарантиране на безопасно управление на неговите дейности;
- й) „отговорен следовател“ означава лицето, което отговаря за организацията, провеждането и контрола по разследването;
- к) „произшествие“ означава нежелано или непредвидено внезапно събитие или поредица от такива събития, които имат вредни последици. Произшествията се подразделят на следните категории: сблъскване, дерайлиране, произшествие при железопътни прелези, произшествия с хора, причинени от подвижен състав в движение, пожари и др.
- л) „тежко произшествие“ означава всяко сблъскване на влакове или дерайлиране на влакове, водещо до смърт на минимум един човек или сериозни травми на пет или шест души, или големи щети на подвижния състав, инфраструктурата или околната среда, или всяко друго подобно произшествие с явно въздействие върху регулирането на безопасността в железопътния транспорт или управлението на безопасността. „Големи щети“ означава щети, които по непосредствена преценка на разследващия орган възлизат минимум на 2 милиона евро;
- м) „инцидент“ означава всяко събитие, с изключение на произшествие или тежко произшествие, свързано с експлоатацията на влакове и оказващо влияние върху безопасността на експлоатацията;

▼B

- н) „разследване“ означава процедура, проведена с цел предотвратяване на произшествие и инцидент, която включва събиране и анализиране на информация, правене на изводи, включително определяне на причините и, ако е необходимо, даване на препоръки за безопасност;
- о) „причини“ означава действия, пропуски, събития или условия, или комбинация от тях, които са довели до произшествието или инцидента;
- п) „Агенция“ означава Европейската железопътна агенция, орган на Общността за безопасност и оперативна съвместимост на железопътния транспорт;
- р) „уведомени органи“ означава органите, които отговарят за преценката на съответствието или годността за използване на компонентите на оперативната съвместимост или за оценка на процедурата на ЕО за проверка на подсистемите по смисъла на Директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО;
- с) „компоненти на оперативната съвместимост“ означава всеки елементарен компонент, група компоненти, предварителен монтаж или пълен монтаж на оборудване, включено или предвидено за включване в подсистема, от която оперативната съвместимост на високоскоростната или конвенционална железопътна система зависи пряко или косвено, по смисъла на Директива 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО. Понятието „компонент“ обхваща както материални обекти, така и нематериални обекти, като например софтуер;

▼M2

- т) „ползвател“ означава лице или образувание, което като собственик или с право на ползване на превозно средство, го експлоатира като средство за транспорт и е регистрирано като такъв в Националния регистър на превозните средства (НРПС), предвиден в член 33 от Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в Общността (преработена версия) ⁽¹⁾, (наричана по-нататък „Директива за оперативната съвместимост на железопътната система“);
- у) „структура, която отговаря за поддръжката“ означава структура, която отговаря за поддръжката на превозно средство и е регистрирана като такава в НРПС;
- ф) „превозно средство“ означава железопътно превозно средство, което може да се движи на собствени колела по железопътни релси, със или без помощта на теглителна сила. Превозното средство се състои от една или повече структурни и функционални подсистеми или части от такива подсистеми.

▼B

ГЛАВА II

РАЗВИТИЕ И УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА

Член 4

Развитие и подобряване на безопасността на железопътния транспорт

1. Държавите-членки гарантират, че безопасността на железопътния транспорт се поддържа по принцип и при възможност

⁽¹⁾ ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1;

▼B

и необходимост се подобрява непрекъснато, като се имат предвид развитието на законодателството в Общността и научно-техническият прогрес, както и даването на приоритет на предотвратяването на тежки произшествия.

Държавите-членки гарантират, че правилата за безопасност са формулирани и се прилагат и привеждат в сила по един открит и недискриминационен начин, като насърчават развитието на единна европейска железопътна транспортна система.

2. Държавите-членки гарантират, че мерките за развитие и подобряване на безопасността на железопътния транспорт отчитат необходимостта от системен подход.

3. Държавите-членки гарантират, че отговорността за безопасната експлоатация на железопътната система и контролът на рисковете, свързани с нея, се поемат от операторите на железопътни инфраструктури и предприятия, което ги задължава да въвеждат необходимите мерки за контрол на риска, при възможност в сътрудничество помежду си, да прилагат националните правила и норми на безопасност и да създават системи за управление на безопасността в съответствие с настоящата директива.

Без да се засяга гражданската отговорност в съответствие със законните изисквания на държавите-членки, всеки оператор на железопътна инфраструктура и предприятие поема отговорност за своята част от системата и нейната безопасна експлоатация, включително доставката на материали и договарянето на услуги, спрямо потребители, клиенти, съответни служители и трети страни.

4. Това става, без да се засяга отговорността на всеки производител, персонал по поддръжка, ► **M2** ползвател ◀, доставчик на услуги и фирма снабдител, всеки от тях да гарантира, че подвижният състав, инсталациите, спомагателните съоръжения и оборудването, както и доставяните от тях услуги съответстват на изискванията и определените условия за използване, така че да могат да бъдат въведени в безопасна експлоатация от железопътното предприятие и/или инфраструктура.

*Член 5***Общи показатели за безопасност**

1. За да се улесни оценката за постигнатите общи критерии за безопасност и да се осигури мониторингът върху общото развитие на безопасността на железопътния транспорт, държавите-членки събират информация за общите показатели за безопасност (ОПБ) чрез годишни доклади на органите по безопасността, посочени в член 18.

Първата базова година за отчитане на ОПБ е 2006-а; те се докладват в годишния доклад следващата година.

ОПБ се определят съгласно приложение I.

▼M2

2. До 30 април 2009 г. приложение I трябва да бъде преразгледано, по-специално с оглед на включването в него на общи определения за CSIs и на общи методи за изчисляване на разходите при произшествие. Тази мярка, предназначена да изменени несъществени елементи на настоящата директива, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 27, параграф 2а.

▼B*Член 6***Общи методи за безопасност****▼M2**

1. Първоначална поредица от CSMs, обхващащи най-малко методите, описани в параграф 3, буква а), се приема от Комисията преди 30 април 2008 г. Те се публикуват в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Втора поредица CSMs, обхващаща останалите методи, описани в параграф 3, се приема от Комисията преди 30 април 2010 г. Те се публикуват в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива чрез допълването ѝ, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 27, параграф 2а.

▼B

2. Проектни ОМБ и проектни ревизирани ОМБ се изготвят от Агенцията съгласно правомощията, които се приемат в съответствие с процедурата, посочена в член 27, параграф 2.

Проектните ОМБ се основават на изпитване на съществуващите методи в държавите-членки.

3. ОМБ описват как нивото на безопасност и постигането на критериите за безопасност и съответствие с други изисквания за безопасност се оценяват чрез разработване и определяне на:

а) методи за определяне и оценка на риска,

▼C1

б) методи за оценка на съответствието с изискванията в сертификатите и разрешителните за безопасност, издадени в съответствие с членове 10 и 11,

▼B

и

▼M2

в) доколкото не са обхванати от ТСОС, методи за проверка дали структурните подсистеми от железопътната система се експлоатират и поддържат съгласно съответните основни изисквания.

4. CSMs се преразглеждат редовно, като се вземат предвид придобитият при прилагането им опит, цялостното развитие на безопасността на железопътния транспорт и задълженията на държавите-членки, определени в член 4, параграф 1. Тази мярка, предназначена да измени несъществени елементи на настоящата директива, включително чрез допълването ѝ, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 27, параграф 2а.

▼B

5. Държавите-членки правят необходимите изменения в националните правила за безопасност в светлината на приемането на ОМБ и техните ревизии.

*Член 7***Общи критерии за безопасност**

1. ОКБ се разработват, приемат и ревизират според процедурите, формулирани в настоящия член.

2. Проектни ОКБ и проектни ревизирани ОКБ се изготвят от Агенцията съгласно правомощията, които се приемат в съответствие с процедурата, посочена в член 27, параграф 2.

▼ M2

3. Първият комплект от проектни CSTs се основава на преглед на съществуващите критерии и на нивото на безопасност в държавите-членки и гарантира, че текущото ниво на безопасност на железопътната система няма да се понижи в нито една държава-членка. Той се приема от Комисията преди 30 април 2009 г. и се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*. Тази мярка, предназначена да измени несъществени елементи на настоящата директива, включително чрез допълването ѝ, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 27, параграф 2а.

Вторият комплект от проектни CSTs се основава на опита, придобит от първия комплект CSTs и тяхното прилагане. Той отразява всички приоритетни области, в които е необходимо по-нататъшно повишаване на безопасността. Той се приема от Комисията преди 30 април 2011 г. и се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*. Тази мярка, предназначена да измени несъществени елементи на настоящата директива, включително чрез допълването ѝ, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 27, параграф 2а.

▼ B

Всички предложения за проектни и ревизирани ОКБ отразяват задълженията на държавите-членки, формулирани в член 4, параграф 1. Такива предложения се придружават от оценка на изчислените разходи и печалби, като се посочва евентуалното им въздействие върху операторите и участващите икономически агенти, както и въздействието им върху обществената приемливост на риска. Те съдържат график за постепенно въвеждане, в случаите, когато това е необходимо, като по-специално се взимат под внимание характерът и размерът на инвестициите, необходими за тяхното прилагане. В тях се анализира евентуалното въздействие върху ТИОС за подсистемите и се съдържат, когато е целесъобразно, последващи предложения за изменения в ТИОС.

4. ОКБ определят минималните нива на безопасност, които трябва да бъдат достигнати от различните части на железопътната система и от системата като цяло във всяка отделна държава-членка, изразени като критерии за приемлив риск за:

а) индивидуални рискове, свързани с пътници, персонал, включително персонала на изпълнителите, ползватели на железопътни прелези и др., и без нарушаване на съществуващите национални и международни правила за отговорност, индивидуални рискове, свързани с неупълномощени лица на железопътни обекти;

б) обществени рискове.

▼ M2

5. CSTs се преразглеждат редовно, като се отчита цялостното развитие на безопасността на железопътния транспорт. Тази мярка, предназначена да измени несъществени елементи от настоящата директива, включително чрез допълването ѝ, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 27, параграф 2а.

▼ B

6. Държавите-членки правят необходимите изменения в националните правила за безопасност, за да постигнат минимум ОКБ, както и всички ревизирани ОКБ, в съответствие с графици за въвеждане, които ги придружават. Те уведомяват Комисията за промените в тези правила съгласно член 8, параграф 3.

*Член 8***Национални правила за безопасност**

1. При прилагането на настоящата директива държавите-членки определят задължителни правила за безопасност и гарантират тяхното публикуване и предоставяне на всички оператори на железопътни инфраструктури и предприятия, кандидати за сертификат за безопасност и кандидати за разрешително за безопасност, на ясен език, който може да бъде разбран от всички заинтересовани страни.

2. Преди 30 април 2005 г. държавите-членки уведомяват Комисията за съответните национални правила за безопасност, които са в сила, съгласно приложение II, и посочват тяхното поле на приложение.

В съобщението се дава допълнителна информация за основното съдържание на правилата с позоваване на законови текстове по отношение на формата на разпоредбите и органа или организацията, отговарящи за тяхното публикуване.

3. Не по-късно от четири години след влизане в сила на настоящата директива Агенцията дава оценка на начина, по който са публикувани националните правила за безопасност и достъпът до тях е осигурен в съответствие с параграф 1. Тя дава и подходящи препоръки на Комисията за публикуването на такива правила с цел важната информация да стане по-лесно достъпна.

4. Държавите-членки незабавно уведомяват Комисията за всички изменения в обявените национални правила за безопасност и за всяко ново такова правило, което би могло да се приеме, освен ако правилото не е изцяло свързано с въвеждането на ТИОС.

5. За да се сведе до минимум въвеждането на нови специфични национални правила и да се предотврати създаването на нови такива, с оглед на постепенното хармонизиране на правилата за безопасност, Комисията контролира въвеждането на нови национални правила от държавите-членки.

6. Ако след приемането на ОКБ държава-членка възнамерява да въведе ново правило за национална безопасност, което изисква по-високо ниво на безопасност от ОКБ, или ако държава-членка възнамерява да въведе ново правило за национална безопасност, което може да окаже влияние върху дейностите на железопътни предприятия от други държави-членки на територията на съответната държава-членка, държавата-членка се консултира своевременно с всички заинтересовани страни и се прилага параграф 7.

7. Държавата-членка изпраща проекта на правилото за безопасност на Комисията за проучване, като посочва причините за неговото въвеждане.

Ако Комисията установи, че проектът на правилото за безопасност е несъвместим с ОМБ или с постигането на минимум ОКБ, или че той представлява средство за дискриминация или прикрито ограничаване на дейностите на железопътния транспорт между държави-членки, се приема решение, адресирано до съответната държава-членка, в съответствие с процедурата, посочена в член 27, параграф 2.

Ако Комисията има сериозни съмнения относно съвместимостта на проектоправилото с ОМБ или счита, че то представлява средство за произволна дискриминация или прикрито ограничаване на дейностите на железопътния транспорт между държави-членки, Комисията незабавно информира съответната държава-членка, която отлага приемането, влизането в сила или прилагането на правилото до приемането на решение, в срок от шест месеца, в съответствие с процедурата, посочена в член 27, параграф 2.

*Член 9***Системи за управление на безопасността**

1. Операторите на железопътни инфраструктури и железопътните предприятия изграждат свои системи за управление на безопасността, за да гарантират, че железопътната система може да постигне минимум ОКБ и че съответства на националните правила за безопасност, описани в член 8 и приложение II, и на изискванията за безопасност, формулирани в ТИОС, както и че се прилагат съответните части на ОМБ.

2. Системата за управление на безопасността отговаря на изискванията и съдържа елементите, формулирани в приложение III, адаптирани към характера, размера и други условия на извършваната дейност. Тя гарантира контрол на всички рискове, свързани с дейността на оператора на железопътна инфраструктура или предприятие, включително осигуряването на поддръжка и материали, както и използването на изпълнители. Без да нарушава съществуващите национални и международни правила за отговорност, системата за управление на безопасността отчита, когато е целесъобразно, рисковете, произтичащи в резултат от дейностите на други страни.

3. Системата за управление на безопасността на всеки оператор на инфраструктура отчита ефекта от дейностите на различни железопътни предприятия върху мрежата и предвижда възможност за всички железопътни предприятия да оперират в съответствие с ТИОС и националните правила за безопасност, както и с условията, формулирани в техния сертификат за безопасност. Тя се разработва допълнително с цел координиране на процедурите при извънредни обстоятелства на оператора на инфраструктура с всички железопътни предприятия, които експлоатират неговата инфраструктура.

4. Всяка година всички оператори на инфраструктура и железопътни предприятия представят на органа по безопасността преди 30 юни годишен доклад за безопасността за предшестващата календарна година. Докладът за безопасността съдържа:

- а) информация относно това, как се изпълняват корпоративните критерии за безопасност и относно резултатите от изпълнението на плановете за безопасност.
- б) разработването на национални показатели за безопасност, както и на ОПБ, формулирани в приложение I, доколкото това е пряко свързано с докладващата организация.
- в) резултатите от вътрешната проверка на безопасността;
- г) наблюдения относно недостатъци и неправилно извършване на железопътни операции и управление на инфраструктурата, които биха били от значение за органа по безопасността.

ГЛАВА III

СЕРТИФИКАТ И РАЗРЕШИТЕЛНО ЗА БЕЗОПАСНОСТ*Член 10***Сертификати за безопасност**

1. За да получи достъп до железопътна инфраструктура, дадено железопътно предприятие трябва да притежава сертификат за безопасност, както е предвидено в настоящата глава. Сертификатът за безопасност може да включва цялата железопътна мрежа на държава-членка или само определена част от нея.

▼ M2

Предназначението на сертификата за безопасност е да служи като доказателство, че железопътното предприятие е изградило система за управление на безопасността и може да изпълни изискванията, установени в ТСОС и други съответни законодателни актове на Общността и в националните правила за безопасност, за да контролира рисковете и да осигурява безопасни транспортни услуги по мрежата.

▼ B

2. Сертификатът за безопасност обхваща:

а) сертификат, потвърждаващ приемането на системата за управление на безопасността на железопътното предприятие, описана в член 9 и приложение III,

и

▼ M2

б) сертификат, потвърждаващ приемането на разпоредбите, въведени от железопътното предприятие за изпълнение на специфични изисквания, необходими за безопасното предоставяне на услуги в съответната мрежа. Изискванията може да включват прилагането на ТСОС и национални правила за безопасност, включително правила за експлоатиране на мрежата, приемане на сертификатите на персонала и разрешително за експлоатация на превозни средства, използвани от железопътни предприятия. Сертификатът се основава на документи, предоставени от железопътното предприятие, описани в приложение IV.

▼ B

3. Органът по безопасността в държавата-членка, в която железопътното предприятие започва своята дейност, издава сертификат в съответствие с параграф 2.

Издаденият сертификат в съответствие с параграф 2 трябва да уточнява вида и размера на дейностите, извършвани от предприятието. Издаденият сертификат съгласно параграф 2, буква а) е валиден на територията на цялата Общност за еквивалентни транспортни операции.

4. Органът по безопасността в държавата-членка, в която железопътното предприятие планира да предлага допълнителни транспортни услуги, издава допълнителен национален сертификат, необходим съгласно параграф 2, буква б).

5. Сертификатът за безопасност се подновява при подаване на молба от железопътното предприятие на интервали, не по-дълги от пет години. Той се подновява изцяло или частично при съществена промяна на вида и размера на дейността.

Притежателят на сертификат за безопасност незабавно уведомява компетентния орган по безопасността за всички промени в условията на съответната част от сертификата за безопасност. Той допълнително уведомява компетентния орган по безопасността в случаите, когато се въвежда нов персонал или нови видове подвижен състав.

Органът по безопасността може да изисква съответната част от сертификата за безопасност да бъде ревизирана след съществените промени в регулаторната рамка на безопасността.

Ако органът по безопасността установи, че притежателят на сертификата за безопасност повече не удовлетворява условията за издадения от него сертификат, той отменя част А и/или Б от сертификата, като привежда доводи за своето решение. Органът по безопасността, който е отменил допълнителния национален сертификат, издаден съгласно параграф 4, незабавно уведомява органа по безопасността, който е издал сертификата съгласно параграф 2, буква а), за своето решение.

▼B

По същия начин органът по безопасността трябва да отмени сертификата за безопасност, ако се установи, че притежателят на сертификата за безопасност не го е използвал по предназначение в годината след неговото издаване.

6. Органът по безопасността уведомява Агенцията в срок от един месец за сертификатите за безопасност, посочени в параграф 2, буква а), които са издадени, подновени, изменени или отменени. Той посочва наименованието и адреса на железопътното предприятие, датата на издаване, обхвата и валидността на сертификата за безопасност и, в случай на отмяна, доводите за своето решение.

7. Преди 30 април 2009 г. Агенцията трябва да оцени развитието на процедурата за издаване на сертификат за безопасност и да представи доклад на Комисията с препоръки за стратегия по отношение на преминаването към единен сертификат за безопасност в Общността. Комисията предприема подходящите мерки в съответствие с препоръката.

*Член 11***Разрешително за безопасност на оператори на инфраструктура**

1. За да получи разрешение да управлява и експлоатира железопътна инфраструктура, операторът на такава инфраструктура трябва да получи разрешително за безопасност от органа по безопасността в държавата-членка, в която той е регистриран.

Разрешителното за безопасност обхваща:

а) разрешително, потвърждаващо приемането на системата за управление на безопасността на оператора на инфраструктурата, описана в член 9 и приложение III,

и

б) разрешително, потвърждаващо приемането на разпоредбите на оператора на инфраструктурата за удовлетворяване на специфични изисквания, необходими за безопасно проектиране, поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура, включително при целесъобразност и поддържането и управлението на контрола на движението и системата за сигнализация.

2. Разрешителното за безопасност се подновява при подаване на молба от оператора на железопътната инфраструктура на интервали, не по-дълги от пет години. То се подновява изцяло или частично при съществена промяна на инфраструктурата, сигнализацията или енергоснабдяването или на принципите на управление и поддръжка. Притежателят на разрешителното за безопасност незабавно уведомява органа за безопасност относно всички такива промени.

Органът по безопасността може да изисква ревизиране на разрешителното за безопасност вследствие на съществените помени в регулаторната рамка на безопасността.

Ако органът по безопасността установи, че лицензираният оператор на инфраструктура повече не удовлетворява условията на издаденото от него разрешително за безопасност, той отменя разрешителното, като привежда доводи за своето решение.

3. Органът по безопасността уведомява Агенцията в срок от един месец за разрешителните за безопасност, които са издадени, подновени, изменени или отменени. Той посочва наименованието и адреса на оператора на железопътната инфраструктура, датата на издаване, обхвата и валидността на разрешителното за безопасност и, в случай на отмяна, доводите за своето решение.



Член 12

Изисквания за кандидатстване за сертификат и разрешително за безопасност

1. Органът по безопасността взема решение относно молбата за сертификат или разрешително за безопасност незабавно или във всички случаи не по-късно от четири месеца след предоставянето на цялата необходима информация или всякаква допълнителна информация, изисквана от органа по безопасността. Ако от кандидата се изисква да предостави допълнителна информация, тя се предоставя незабавно.

2. За да се улесни създаването на нови железопътни предприятия и подаването на молби от железопътни предприятия от други държави-членки, органът по безопасността дава подробни инструкции за начина на получаване на сертификата за безопасност. Той представя списък с всички изисквания, които са формулирани съгласно член 10, параграф 2, и осигурява на кандидата всички необходими документи.

Специални инструкции се дават на железопътни предприятия, които кандидатстват за сертификат за безопасност относно услуги, извършвани върху определена ограничена част от инфраструктурата, и по-специално относно определяне на правилата, които са валидни за въпросната част.

3. Документът с инструкции за кандидатстване, в който се описват и обясняват изискванията за сертификати за безопасност и се дава списък на документите за подаване, се предоставя на кандидатите безплатно. Всички молби за сертификати за безопасност се подават на езика, определен от органа по безопасност.

Член 13

Достъп до съоръжения за подготовка

1. Държавите-членки осигуряват на железопътните предприятия, кандидатстващи за сертификат за безопасност, справедлив и недискриминационен достъп до съоръжения за подготовка на влакови машинисти и друг влаков персонал, когато такава подготовка е необходима за изпълнение на изискванията за получаване на сертификат за безопасност.

Предлаганите услуги трябва да включват подготовка за запознаване с маршрутите, правилата и процедурите за експлоатация, сигнализацията и системата от команди за управление, както и процедурите при аварийни ситуации, прилагани по експлоатираните маршрути.

Държавите-членки гарантират също, че операторите на инфраструктури и техният персонал, изпълняващ жизненонеобходими функции по безопасността, имат справедлив и недискриминационен достъп до съоръженията за подготовка.

Ако обучението не включва изпити и издаване на сертификати, държавите-членки гарантират, че железопътните предприятия имат достъп до такова сертифициране, при положение че това е изискване за издаване на сертификат за безопасност.

Органът по безопасност гарантира, че предлагането на услуги за обучение или, при възможност, издаването на сертификати, отговаря на изискванията, формулирани в ТИОС или националните правила за безопасност, описани в член 8 и приложение II.

▼ B

2. Ако съоръженията за подготовка са достъпни само чрез услугите на едно-единствено железопътно предприятие или оператор на инфраструктура, държавите-членки гарантират, че тези услуги са достъпни за други железопътни предприятия на разумна и недискриминационна цена, която е свързана с разходите и може да включва коефициент на печалба.

3. При набиране на нови влакови машинисти, влаков персонал и персонал, изпълняващ жизненоважни функции по безопасността, железопътните представители трябва да могат да отчитат всякаква подготовка, квалификация и опит, придобити преди това от други железопътни предприятия. За тази цел, такива членове на персонала имат право на достъп до всички документи, удостоверяващи тяхната подготовка, квалификация и опит, както и да получат тези документи и да ги предоставят където е необходимо.

4. Във всички случаи, всяко железопътно предприятие и оператор на железопътна инфраструктура са отговорни за нивото на подготовка и квалификация на своя персонал, изпълняващ функции по безопасността, съгласно член 9 и приложение III.

▼ M1**▼ M2***Член 14a***Поддръжка на превозните средства**

1. За всяко превозно средство, преди да бъде въведено в експлоатация, се определя структура, която отговаря за неговата поддръжка и се регистрира в Националния регистър на превозните средства съгласно член 33 от Директивата за оперативната съвместимост на железопътната система.

2. Железопътно предприятие, оператор на инфраструктура или ползвател може да изпълнява функцията на структура, която отговаря за поддръжката.

3. Без да се засяга задължението на железопътните предприятия и операторите на инфраструктура за безопасната експлоатация на влак, предвидено в член 4, структурата осигурява, посредством система за поддръжка, безопасното експлоатационно състояние на превозните средства, за чиято поддръжка отговаря. За тази цел, структурата, която отговаря за поддръжката, гарантира, че превозните средства се поддържат в съответствие с:

- a) досието относно поддръжката на всяко превозно средство
- b) действащите разпоредби, включително правилата за поддръжка и разпоредбите на TCOC.

Всяка структура, която отговаря за поддръжката, извършва поддръжката сама, или посредством работилници за поддръжка въз основа на сключен договор.

4. В случая на товарните вагони, всяка структура, която отговаря за поддръжката, се сертифицира от орган, който следва да бъде акредитиран или признат в съответствие с параграф 5, или от национален орган по безопасност. Процесът на акредитиране се основава на критерии за независимост, компетентност и безпристрастност, като съответните Европейски стандарти серия EN 45000. Процесът на признаване също се основава на критерии за независимост, компетентност и безпристрастност.

Когато структурата, която отговаря за поддръжката, е железопътно предприятие или оператор на инфраструктура, спазването на изискванията, които следва да се приемат съобразно параграф 5, се проверява от националния орган по безопасността, в контекста на процедурите, посочени в член 10 или член 11, и се потвърждава в сертификатите, посочени в тези процедури.

▼ M2

5. Въз основа на препоръка от Агенцията, до 24 декември 2010 г.. Комисията приема мярка за установяване на система за сертифициране на структурата, която отговаря за поддръжката на товарни вагони. Сертификати, предоставени в съответствие с тази система, потвърждават спазването на изискванията, посочени в параграф 3.

Мярката включва изискванията относно:

- а) установената от структурата система за поддръжка;
- б) формата и валидността на издания на структурата сертификат;
- в) критериите за акредитация или признаване на орган или органи, отговорни за издаването на сертификати и осигуряването на проверките, необходими за функционирането на системата за сертифициране;
- г) деня на прилагане на системата за сертифициране, включително преходен период от една година за съществуващите структури, които отговарят за поддръжката.

Тази мярка, предназначена да измени несъществени елементи от настоящата директива чрез допълването ѝ, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 27, параграф 2а.

Въз основа на препоръка от Агенцията, до 24 декември 2018 г.. Комисията прави преглед на тази мярка, за да включи всички превозни средства и да актуализира, при необходимост, системата за сертифициране, приложима по отношение на товарните вагони.

6. Сертификатите, издадени в съответствие с параграф 5, са валидни в рамките на цялата Общност.

7. Агенцията прави оценка на процедурата на сертифициране, прилагана в съответствие с параграф 5, като представя доклад на Комисията най-късно три години след влизането в сила на съответната мярка.

8. Държавите-членки може да решат да изпълнят задълженията за определяне на структура, отговорна за поддръжката, и за нейното сертифициране чрез алтернативни мерки в следните случаи:

- а) превозни средства, регистрирани в трета държава и поддържани в съответствие с правото на тази държава;
- б) превозни средства, използвани в мрежи или по линии, при които ширината на междурелсието се различава от тази на главната железопътна мрежа в рамките на Общността и за които изпълнението на изискванията, посочени в параграф 3, се обезпечават от международни споразумения с трети държави;
- в) превозни средства, определени в член 2, параграф 2, и военно оборудване и специален транспорт, който изисква предоставянето на ad hoc разрешение от страна на националния орган по безопасността преди въвеждането в експлоатация. В този случай дерогации се предоставят за срокове, които не надвишават 5 години.

Такива алтернативни мерки се прилагат посредством дерогации, които се предоставят от съответния национален орган по безопасността:

- а) при регистриране на превозни средства в съответствие с член 33 от Директивата за оперативната съвместимост на железопътната система - по отношение на определянето на структура, отговорна за поддръжката;

▼ M2

- б) при издаване на сертификати и разрешителни за безопасност на железопътни предприятия или оператори на инфраструктура в съответствие с членове 10 и 11 от настоящата директива - по отношение на определянето и сертифицирането на структурата, която отговаря за поддръжката.

Такива дерогации се определят и обосновават в годишния доклад за безопасността, посочен в член 18 от настоящата директива. В случаите, в които изглежда, че железопътната система на Общността е изложена на прекомерни рискове, свързани с безопасността, Агенцията незабавно информира Комисията. Комисията установява контакт със заинтересованите страни и, по целесъобразност, отправя искане към съответната държава-членка да оттегли решението си за дерогация.

▼ B*Член 15***Хармонизиране на сертификатите за безопасност**

1. Преди 30 април 2009 г. се приемат решения относно общите изисквания за хармонизиране в съответствие с член 10, параграф 2, буква б) и приложение IV и общ формат за документите с указания за кандидатстване в съответствие с процедурата, посочена в член 27, параграф 2.
2. Агенцията препоръчва общи хармонизирани изисквания и общ формат за документите с указания за кандидатстване съгласно мандат, който се приема в съответствие с процедурата, посочена в член 27, параграф 2.

ГЛАВА IV

ОРГАН ПО БЕЗОПАСНОСТТА*Член 16***Функции**

1. Всяка държава-членка създава орган по безопасността. Този орган може да бъде министерството, отговарящо за транспорта, и е независим по отношение на своята организация, законова структура и вземането на решения от всякакво железопътно предприятие, оператор на инфраструктура, кандидат за такъв и доставчик.
2. На органа по безопасността се възлагат най-малко следните функции:

▼ M2

- а) Издаване на разрешително за въвеждане в експлоатация на структурните подсистеми, изграждащи железопътната система, в съответствие с член 15 от Директивата за оперативната съвместимост на железопътната система, и проверка дали те се експлоатират и поддържат съгласно съответните основни изисквания;

▼ B

- в) упражняване на надзор върху съответствието на компонентите на оперативната съвместимост с основните изисквания съгласно член 12 от Директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО;
- г) издаване на разрешително за въвеждане в експлоатация на нов и съществено променен подвижен състав, все още неподлежащ на ТИОС;

▼B

- д) издаване, подновяване, изменяне или отмяна на съответни части от сертификати за безопасност и на разрешителни за безопасност, дадени в съответствие с членове 10 и 11, и проверка дали формулираните в тях условия и изисквания са спазени и дали операторите на инфраструктури и железопътни предприятия оперират според изискванията на Общността или националното законодателство;
- е) непрекъснато контролиране, подкрепяне и при необходимост налагане и развиване на регулаторната рамка за безопасност, включително системата от национални правила за безопасност;

▼M2

- ж) гарантиране на надлежното регистриране на превозните средства в НРПС и на точността и осъвременяването на отразената в регистъра информация;

▼B

3. Функциите, посочени в параграф 2, не могат да се прехвърлят директно или чрез допълнително договаряне на оператор на инфраструктура, железопътно предприятие или доставчик.

*Член 17***Принципи на вземане на решения**

1. Органът по безопасността изпълнява функциите си по открит, недискриминационен и прозрачен начин. По-специално, той позволява на всички страни да бъдат чути и да аргументират своите решения.

Той отговаря своевременно на запитвания и молби и изисква информация незабавно, като приема всички свои решения в рамките на четири месеца след предоставянето на цялата изисквана информация. По всяко време той може да отправи молба за техническа помощ към операторите на инфраструктури и железопътни предприятия или други квалифицирани органи по време на изпълнението на функциите си, посочени в член 16.

В процеса на разработване на националната регулаторна рамка органът по безопасността се консултира с всички заинтересовани лица и страни, включително оператори на инфраструктура, железопътни предприятия, производители и доставчици на услуги по поддръжката, потребители и представители на персонала.

2. Органът по безопасността има право да извършва проверки и разследвания, които са необходими за изпълнението на неговите функции, и да получи достъп до всички необходими документи и помещения, инсталации и съоръжения на операторите на инфраструктури и железопътни предприятия.

3. Държавите-членки вземат мерки, гарантиращи, че решенията, взети от органа по безопасността, са предмет на съдебен контрол.

4. Органите по безопасността провеждат активен обмен на мнения и опит с цел хармонизиране на техните критерии за вземане на решения в цялата Общност. Тяхното сътрудничество има за цел, по-специално, да улесни и координира издаването на сертификати за безопасност на железопътни предприятия, които са получили международни влакови пътеки в съответствие с процедурата, изложена в член 15 от Директива 2001/14/ЕО.

Агенцията подкрепя органите по безопасността при изпълнението на тези функции.

▼B*Член 18***Годишен доклад**

Всяка година органът по безопасността публикува годишен доклад относно дейността си за предходната година и го изпраща на Агенцията най-късно до 30 септември. Докладът съдържа информация за:

- а) развитието на безопасността в железопътния транспорт, включително съвкупност от ОПБ на ниво държави-членки, изложени в приложение I;
- б) важни промени в законодателството и регулирането по отношение на безопасността в железопътния транспорт;
- в) разработването на сертификати и разрешителни за безопасност;
- г) резултати и натрупан опит от упражняването на надзор върху операторите на инфраструктури и железопътни предприятия;

▼M2

- д) дерогациите, за които е взето решение съгласно член 14а, параграф 8.

▼B

ГЛАВА V

РАЗСЛЕДВАНЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ И ИНЦИДЕНТИ*Член 19***Задължение за разследване**

1. Държавите-членки гарантират, че след тежки произшествия в железопътната система се извършва разследване от разследващия орган, посочен в член 21, целта на което е възможно подобрене на безопасността в железопътния транспорт и предотвратяване на произшествия.

2. Освен тежки произшествия, разследващият орган, посочен в член 21, може да разследва тези произшествия и инциденти, които при малко по-различни обстоятелства биха могли да доведат до тежки произшествия, включително технически повреди в структурните подсистеми или в компонентите на оперативната съвместимост на трансевропейските високоскоростни или конвенционални железопътни системи.

Разследващият орган, по негова преценка, решава дали да се предприеме разследване на такова произшествие или инцидент. В своето решение той взема предвид:

- а) сериозността на произшествието или инцидента;
 - б) дали произшествието е част от серия произшествия и инциденти по отношение на системата като цяло;
 - в) отражението му върху безопасността в железопътния транспорт на ниво Общност,
- и
- г) молби от оператори на инфраструктури, железопътни предприятия, органа по безопасността или държави-членки.

3. Обхватът на разследванията и процедурата, която трябва да се следва при провеждане на такива разследвания, се определят от разследващия орган, като се отчитат принципите и целите на членове 20 и 22 и в зависимост от поуките, които са очаква да се извлекат от произшествието или инцидента за подобряване на безопасността.

▼B

4. Разследването в никакъв случай не включва определянето на вина или отговорност.

*Член 20***Статут на разследването**

1. Държавите-членки определят, в рамките на съответната им правна система, правния статут на разследването, който ще позволи на отговарящите за разследването да изпълнят своята функция по най-ефективния начин и за най-кратко време.

2. В съответствие със законодателството, което е в сила в държавите-членки, и когато е целесъобразно, в сътрудничество с органите, отговарящи за съдебното следствие, на разследващите лица се предоставя при първа възможност:

- а) достъп до мястото на произшествието или инцидента, както и до участващи в произшествието подвижен състав, съответната инфраструктура и контрол на движението и уредбите за сигнализация;
- б) право на непосредствено описване на доказателствата и контролирано преместване на останките от катастрофата, инсталациите или компонентите на инфраструктурата за проучване и анализ;
- в) достъп до и използване на съдържанието на записващите устройства на превозното средство и апаратурата за записване на устни съобщения и регистриране на действието на сигнализацията и системата за регулиране на движението;
- г) достъп до резултатите от експертизата на телата на жертвите;
- д) достъп до резултатите от експертизата на влаковия персонал и друг железопътен персонал, участвал в произшествието или инцидента;
- е) възможност за разпит на железопътния персонал, участвал в произшествието и други свидетели;
- ж) достъп до всякаква важна информация или записи, притежавани от оператора на инфраструктурата, железопътните предприятия и органа по безопасността.

3. Разследването се извършва независимо от всякакво съдебно следствие.

*Член 21***Разследващ орган**

1. Всяка държава-членка гарантира, че разследванията на злополуки и инциденти, посочени в член 19, се провеждат от постоянен орган, който се състои от най-малко един следовател, квалифициран да изпълнява функцията на главен разследващ в случай на произшествие или инцидент. Този орган е независим в своята организация, законова структура и вземане на решения от всякакви оператори на инфраструктури, железопътни предприятия, от органите, налагащи такси, разпределящи инфраструктурен капацитет и организациите, уведомявани за взетите мерки, както и от всяка страна, чиито интереси биха могли да са в противоречие с функциите, възложени на разследващия орган. Освен това, той е независим и от органа по безопасността, както и от всякакъв регулатор на железопътни мрежи.

2. Разследващият орган изпълнява своите функции независимо от организациите, посочени в параграф 1, и получава необходимите ресурси за това. Неговите разследвания придобиват статут, който им дава необходимите гаранции за независимост.

▼B

3. Държавите-членки задължават железопътните предприятия, операторите на инфраструктури и, когато е целесъобразно, органа по безопасността, незабавно да докладват на разследващия орган за произшествия и инциденти, посочени в член 19. Разследващият орган трябва да може да реагира на такива доклади и да предприеме необходимите действия за започване на разследване не по-късно от една седмица след получаването на доклада за произшествието или инцидента.

4. Разследващият орган може да комбинира своите функции съгласно настоящата директива с работата по разследване на събития, различни от железопътните произшествия и инциденти, при положение че тези разследвания не застрашават неговата независимост.

5. Ако е необходимо, разследващият орган може да поиска помощ от разследващи органи от други държави-членки или от Агенцията за експертно мнение или за извършване на технически прегледи, анализи или оценки.

6. Държавите-членки може да възложат на разследващия орган задачата да проведе разследвания на железопътни произшествия и инциденти, различни от посочените в член 19.

7. Разследващият орган извършва активен обмен на мнения и опит с цел разработване на общи методи за разследване, формулиране на общи принципи за прилагане на препоръките за безопасност и адаптиране към развитието на научно-техническия прогрес.

В тази му функция разследващият орган получава подкрепата на Агенцията.

*Член 22***Процедура по разследване**

1. Произшествие или инцидент, посочени в член 19, се разследват от разследващия орган на държавата-членка, в която се е случило събитието. Ако е невъзможно да се установи в коя държава-членка то се случило или ако се е случило на или близо до гранично съоръжение между две държави-членки, съответните органи се споразумяват кой от тях ще поеме разследването или то да бъде извършено съвместно. В първия случай другият орган има право да участва в разследването и напълно да се възползва от неговите резултати.

Разследващите органи от друга държава-членка получават покана да участват в разследване, винаги когато дадено железопътно предприятие, регистрирано и лицензирано в тази държава-членка, има някакво отношение към произшествието или инцидента.

Този параграф не изключва възможността държавите-членки да се споразумяват за провеждането на съвместни разследвания от съответните органи при други обстоятелства.

2. За всяко произшествие или инцидент органът, отговарящ за разследването, осигурява подходящите средства, включително необходимата експлоатационна и техническа експертиза за провеждане на разследването. Експертизата може да бъде получена вътре или извън органа, в зависимост от характера на разследването произшествие или инцидент.

▼B

3. Разследването се извършва с максимална откритост, така че да могат да бъдат изслушани всички засегнати страни и да се обменят мнения и резултати. Съответните оператори на инфраструктури и железопътни предприятия, участващите аварийни служби и представителите на персонала и потребителите се информират редовно за разследването и неговото развитие и, доколкото е целесъобразно, им се дава възможност да споделят своите становища и виждания за разследването и да коментират информацията в предварителни доклади.

4. Разследващият орган завършва своите проучвания на мястото на инцидента в най-краткия възможен срок, така че операторът на инфраструктура да може да я възстанови и открие за железопътни транспортни услуги колкото е възможно по-скоро.

*Член 23***Доклади**

1. Разследването на произшествие или инцидент, посочени в член 19, е предмет на доклади под форма, подходяща за вида и сериозността на произшествието или инцидента и значимостта на резултатите от разследването. В докладите се формулират целите на разследванията, упоменати в член 19, параграф 1, и съдържат, когато е целесъобразно, препоръки за безопасност.

2. Разследващият орган прави окончателния доклад публично достояние в най-кратки срокове, но не по-късно от 12 месеца след датата на произшествието. Докладът следва възможно най-точно структурата за докладване, изложена в приложение V. Докладът, включително препоръките за безопасност, се предоставят на съответните страни, посочени в член 22, параграф 3, и на органите и заинтересованите участници в други държави-членки.

3. Всяка година разследващият орган публикува до 30 септември минимум годишен доклад, в който се описват разследванията, извършени през предходната година, препоръките за безопасност, които са били издадени, и предприетите действия в съответствие с издадените преди това препоръки.

*Член 24***Информация за изпращане в Агенцията**

1. В рамките на една седмица след решението за предприемане на разследване, разследващият орган информира Агенцията за това. В информацията се посочват датата, времето и мястото на произшествието, както и видът и последствията по отношение на смъртните случаи, травмите и материалните щети.

2. Разследващият орган изпраща на Агенцията копие от окончателния доклад, посочен в член 23, параграф 2, и от годишния доклад, посочен в член 23, параграф 3.

*Член 25***Препоръки за безопасност**

1. Препоръка за безопасност, издадена от разследващия орган, по никакъв начин не създава презумпцията за вина или отговорност за произшествие или инцидент.

▼ B

2. Препоръките се адресират до органа по безопасността, и ако е необходимо поради характера на препоръката, до други органи или агенции в държавата-членка или други държави-членки. Държавите-членки и техните агенции за безопасност вземат необходимите мерки, за да гарантират, че препоръките, издадени от разследващия орган, се вземат своевременно под внимание и, когато е целесъобразно, се предприемат съответните действия.

3. Агенцията за безопасност и другите агенции и органи по безопасността, или при необходимост другите държави-членки, към които са адресирани препоръки, докладват поне веднъж годишно на органа по безопасността за взетите или планирани мерки като следствие от препоръката.

ГЛАВА VI

ПЪЛНОМОЩИЯ ЗА ПРИЛАГАНЕ

▼ M2*Член 26***Адаптиране на приложенията**

Приложенията се адаптират към научно-техническия прогрес. Тази мярка, предназначена да изменени несъществени елементи на настоящата директива, се приема съгласно процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 27, параграф 2а.

▼ B*Член 27***Комитология**

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден съгласно член 21 от Директива 96/48/ЕО.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Срокът, посочен в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се определя на три месеца.

▼ M2

2а. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

▼ B

3. При позоваване на настоящия параграф се прилагат членове 3 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

▼ M2

▼ B*Член 28***Изпълнителни мерки**

1. Държавите-членки могат да предложат на вниманието на Комисията всякакви мерки относно изпълнението на настоящата директива. Съответните решения се прилагат в съответствие с процедурата, посочена в член 27, параграф 2.

▼B

2. По искане на държава-членка или по своя собствена инициатива Комисията, при специфичен случай, разглежда приложението и изпълнението на разпоредбите относно издаването на сертификат и разрешително за безопасност и в рамките на два месеца от получаването на такова искане, решава съгласно процедурата, посочена в член 27, параграф 2, дали съответната мярка може да продължи да се прилага. Комисията уведомява за своето решение Европейския парламент, Съвета и държавите-членки.

ГЛАВА VII

ОБЩИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ**▼M4**

▼B*Член 31***Доклад и по-нататъшно действие на Общността**

Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета преди 30 април 2007 г. и след това на всеки пет години доклад за приложението на настоящата директива.

Докладът се придружава, при необходимост, от предложения за по-нататъшно действие на Общността.

*Член 32***Санкции**

Държавите-членки формулират правилата за санкции, приложими при нарушаване на националните разпоредби, приети съгласно настоящата директива, и вземат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното приложение. Предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, съразмерни, недискриминационни и разубеждаващи.

Държавите-членки уведомяват Комисията за тези правила до датата, уточнена в член 33, и незабавно я известяват за всякакви последващи изменения, които ги засягат.

*Член 33***Изпълнение**

Държавите-членки въвеждат в действие необходимите закони, подзаконови и административни разпоредби, за да се съобразят с настоящата директива преди 30 април 2006 г. Те незабавно информират Комисията за това.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

▼B

Член 34

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила в деня на нейното публикуване в *Официален вестник на Европейските общности*.

Член 35

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

▼ **M5***ПРИЛОЖЕНИЕ I***ОБЩИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ**

Общите показатели за безопасност (ОПБ) се докладват ежегодно от органите по безопасността, дефинирани в член 3, буква ж).

Показателите, свързани с дейностите, посочени в член 2, параграф 2, букви а) и б), следва да се разглеждат отделно, в случай че са предоставени.

Ако след представянето на доклада бъдат открити нови факти или грешки, показателите за съответната година се изменят или коригират от органа по безопасност при първа възможност и най-късно в следващия годишен доклад.

Общите определения за ОПБ и методите за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията са дадени в допълнението.

1. Показатели, свързани с произшествия

1.1. Общ и относителен (спрямо влак-километрите) брой значителни произшествия и разбивка по следните видове произшествия:

- сблъсък на влак с железопътно возило,
- сблъсък на влак с препятствие в рамките на строителния габарит,
- дерайлиране на влак,
- произшествие на прелез, включително произшествие с пешеходци на прелез, и допълнителна разбивка за петте вида прелези, дефинирани в точка 6.2,
- произшествие с лица, с участието на движещ се подвижен състав, с изключение на самоубийствата и опитите за самоубийство,
- пожар на подвижен състав,
- други.

Всяко значително произшествие се докладва по вида на първичното произшествие, дори когато последствията от вторичното произшествие са по-тежки, (напр. дерайлиране, последвано от пожар).

1.2. Общ и относителен (спрямо влак-километрите) брой лица, тежко ранени или загинали по вид произшествия, разпределен в следните категории:

- пътник (също така и относителна стойност спрямо общия брой пътник-километри и пътнически влак-километри),
- служител или изпълнител,
- ползвател на прелез,
- нарушител,
- друго лице, намиращо се на перон,
- друго лице, ненамиращо се на перон.

▼ **M5****2. Показатели, свързани с опасни товари**

Общ и относителен (спрямо влак-километрите) брой произшествия, свързани с железопътния превоз на опасни товари, разделени в следните категории:

- произшествие с участието на най-малко едно железопътно возило, превозващо опасни товари, както са дефинирани в допълнението,
- брой произшествия, при които са изпуснати опасни товари.

3. Показатели, свързани със самоубийствата

Общ и относителен (спрямо влак-километри) брой на самоубийствата и опитите за самоубийство.

4. Показатели, свързани с предпоставки за произшествия

Общ и относителен (спрямо влак-километри) брой на предпоставки за произшествия и разбивка по следните видове предпоставки:

- счупена релса,
- изкривяване на коловоза и други деформации на коловоза,
- неправилно показание на сигнализацията, което води до опасна ситуация,
- подминаване на сигнал за опасност, когато се преминава през опасна точка,
- подминаване на сигнал за опасност, когато не се преминава през опасна точка,
- счупено колело на подвижен състав в експлоатация,
- счупена ос на подвижен състав в експлоатация.

Всички предпоставки трябва да бъдат докладвани, както довелите, така и недовелите до произшествие. (Предпоставка, която е довела до значително произшествие, се докладва също така по показателите, свързани с предпоставки; предпоставка, която не е довела до значително произшествие, се докладва само по показателите, свързани с предпоставките).

5. Показатели за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията

Общо в евро и относително (спрямо влак-километрите):

- брой на смъртните случаи и на тежко ранените лица, умножен по стойността за предотвратяване на пострадал (СПП),
- разходи за щети, нанесени на околната среда,
- разходи за материални щети по подвижния състав или инфраструктурата,
- разходи, за закъснения вследствие на произшествия.

Органите по безопасността докладват за икономическото въздействие на значителните произшествия.

СПП представлява стойността, която обществото определя за предотвратяването на пострадал, и като такава тя не може да представлява референтна стойност за обезщетението между страни, участвали в произшествие.

▼ M5

6. **Показатели, свързани с техническата безопасност на инфраструктурата и нейното прилагане**
- 6.1. Процент коловози с действащи системи за влакова защита (СВЗ) и процент влак-километри с използването на бордови СВЗ, когато тези системи осигуряват:
- предупреждение,
 - предупреждение и автоматично спиране,
 - предупреждение и автоматично спиране и точков надзор на скоростта,
 - предупреждение и автоматично спиране и непрекъснат надзор на скоростта.
- 6.2. Брой прелези (общ, на линеен километър и на километър релсов път) по следните пет вида:
- а) прелез с пасивна охрана
 - б) прелез с активна охрана:
 - i) ръчна,
 - ii) автоматична, с предупреждение от страната на ползвателя,
 - iii) автоматична, със защита от страната на ползвателя,
 - iv) със защита от страната на железния път.

▼ M5

Допълнение

Общи определения за ОПБ и методи за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията**1. Показатели, свързани с произшествия**

- 1.1. „значително произшествие“ означава всяко произшествие с участието на най-малко едно движещо се железопътно возило, с резултат най-малко едно загинало или тежко ранено лице, или значителни щети по подвижния състав, коловоза, други съоръжения или околната среда, или значително нарушаване на движението, с изключение на произшествия в ремонтните заводи, складовете и депата;
- 1.2. „значителни щети по подвижния състав, коловоза, други съоръжения, или околната среда“ означава щети, които са еквивалентни на 150 000 EUR или повече;
- 1.3. „значително нарушаване на движението“ означава, че движението на влаковете по главна железопътна линия е прекъснато за шест часа или повече;
- 1.4. „vlak“ означава едно или повече железопътни возила, задвижвани от един или повече локомотиви или моторни вагони, или един моторен вагон, пътуващ самостоятелно, движещ се под определен номер или специфично обозначение от начална фиксирана точка до крайна фиксирана точка, включително лека машина, т.е. локомотив, пътуващ самостоятелно.
- 1.5. „сблъсък на влак с железопътно возило“ означава сблъсък чело в чело, чело в край или странично сблъскване между част от влак и част от друг влак или железопътно возило, или с маневриращ подвижен състав;
- 1.6. „сблъсък на влак с препятствие в строителния габарит“ означава сблъсък между част от влак и предмети, закрепени или временно намиращи се на или в близост до коловоза (с изключение на предмети на прелез, ако са загубени от пресичащо превозно средство или ползвател), включително сблъсък с надземна контактна мрежа.
- 1.7. „дерайлиране на влак“ означава всеки случай, при който най-малко едно колело на влака напусне железния път.
- 1.8. „произшествие на прелез“ означава всяко произшествие на прелез с участието на най-малко едно железопътно возило и едно или повече пресичащи превозни средства, други пресичащи ползватели, като пешеходци, или други предмети, намиращи се временно на или в близост до коловоза, ако са загубени от пресичащо превозно средство или ползвател;
- 1.9. „произшествие с хора, с участието на движещ се подвижен състав“ означава произшествия с едно или повече лица, които са ударени от железопътно возило или от предмет, който е закрепен към возилото или който се е отделил от него, това включва лица, които падат от железопътни возила, както и лица, които падат или са ударени от незакрепени предмети, докато пътуват на борда на железопътни возила;
- 1.10. „пожар на подвижен състав“ означава пожар или взрив, настъпил на железопътно возило (включително на товара му), докато се движи между гарата на заминаване и гарата на местоназначение, включително докато е спряло на гарата на заминаване, на гарата на местоназначение или на междинни спирки, както и по време на дейности по прекомпозиране.

▼ **M5**

- 1.11. „друго (произшествие)“ означава всяко произшествие, различно от сблъсък на влак с железопътно возило, сблъсък на влак с препятствия в рамките на строителния габарит, дерайлиране на влак, произшествие на прелез, произшествие с човек, с участието на движещ се подвижен състав или пожар на подвижен състав;
- 1.12. „пътник“ означава всяко лице, с изключение на членовете на влаковата бригада, което извършва пътуване по железен път, включително пътник, който се опитва да се качи или да слезе от движещ се влак, само за целите на статистиката на произшествията;
- 1.13. „служител или изпълнител“ означава всяко лица, чиято трудова дейност е свързана с железница и се намира на работа по време на произшествието, включително персонала на изпълнителите, самостоятелно заетите лица, наети като изпълнители, влаковата бригада и лицата, работещи с подвижния състав и инфраструктурните съоръжения;
- 1.14. „ползвател на прелез“ означава всяко лице, което използва прелез, за да пресече железопътната линия с някакво превозно средство или пеша;
- 1.15. „нарушител“ означава всяко лице, намиращо се в железопътни обекти, в които такова присъствие е забранено, с изключение на ползвател на прелез;
- 1.16. „друго лице, намиращо се на перон“ означава всяко лице, което се намира на перон, което не попада в определенията за „пътник“, „служител или изпълнител“, „ползвател на прелез“, „друго лице, намиращо се на перон“ или „нарушител“;
- 1.17. „друго лице, намиращо се на перон“ означава всяко лице, което не се намира на перон, което не попада в определенията за „пътник“, „служител или изпълнител“, „ползвател на прелез“, „друго лице, намиращо се на перон“ или „нарушител“;
- 1.18. „смъртен случай (загинало лице)“ означава лице, което е загинало на място или е починало в рамките на 30 дни в резултат на произшествие, с изключение на самоубийство;
- 1.19. „тежко раняване (тежко ранено лице)“ означава всяко ранено лице, което е прието за болнично лечение за повече от 24 часа в резултат на произшествие, с изключение на опитите за самоубийство.

2. Показатели, свързани с опасни товари

- 2.1. „произшествие, свързано с превоза на опасни товари“ означава произшествие или инцидент, подлежащ/о на докладване в съответствие с RID ⁽¹⁾/ADR, раздел 1.8.5.
- 2.2. „опасни товари“ означава вещества и предмети, превозът на които е забранен съгласно RID или е разрешен само при предписаните в него условия.

3. Показатели, свързани със самоубийствата

- 3.1. „самоубийство“ означава акт на умишлено самонараняване, довел до смърт, както е регистриран и класифициран от компетентния национален орган;
- 3.2. „опит за самоубийство“ означава акт на умишлено самонараняване, довел до тежко раняване.

⁽¹⁾ RID — „Правилник за международен железопътен транспорт на опасни товари“, приет с Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно вътрешния превоз на опасни товари (ОВ L 260, 30.9.2008 г., стр. 13).

▼ **M5****4. Показатели, свързани с предпоставки за произшествия**

- 4.1. „счупена релса“ означава релса, която се е начупила на две или повече парчета или от която се е отделило парче метал, причиняващо празнина с дължина над 50 mm и дълбочина над 10 mm на повърхността, по която се търкалят колелата.
- 4.2. „изкривяване на коловоза и други деформации на коловоза“ означава всяка неизправност, свързана с непрекъснатостта и геометрията на коловоза, която изисква коловоза да бъде спрял от експлоатация, или незабавното ограничаване на разрешена скорост;
- 4.3. „неправилно показание на сигнализацията, което води до опасна ситуация“ означава всяка техническа неизправност на системата за сигнализация (на инфраструктурата или на подвижния състав), вследствие на която сигнализираната информация е по-малко ограничителна, отколкото е необходимо;
- 4.4. „подминаване на сигнал за опасност, когато се преминава през опасна точка“ означава всеки случай, при който която и да е част на влака извършва движение извън разрешеното, и преминава оттатък опасната точка;
- 4.5. „подминаване на сигнал за опасност, когато не се преминава през опасна точка“ означава всеки случай, при който която и да е част на влака извършва движение извън разрешеното, но не преминава оттатък опасната точка;

Неразрешено движение, както е посочено в точки 4.4 и 4.5 по-горе, означава преминаване покрай:

- подаден встрани от коловоза цветен светлинен сигнал или затворен семафор, или нареждане „СПРИ“, когато няма действаща система за влакова защита (СВЗ),
- крайната точка на движението, свързано с безопасността, разрешено от СВЗ,
- точка, съобщена чрез устно или писмено указание съгласно правилниците,
- стоп-табла (отбивачните съоръжения не се включват) или ръчни сигнали.

Не се включват случаите, при които возила без прикачена тягова единица или влак без присъствието на персонал на борда преминават покрай затворен сигнал. Не се включват случаите, при които по някаква причина сигналът не се е затворил навреме, за да даде възможност на машиниста да спре влака пред сигнала.

Органите за безопасност могат да докладват поотделно за четирите признака на неразрешено движение, посочени в тиретата в настоящата точка, но трябва да докладват най-малкото един събирателен показател, съдържащ данни за всичките четири признака.

- 4.6. „счупено колело на подвижен състав в експлоатация“ означава счупване, засягащо колелото и пораждащо риск от произшествие (дерайлиране или сблъсък);
- 4.7. „счупена ос на подвижен състав в експлоатация“ означава счупване, засягащо оста и пораждащо риск от произшествие (дерайлиране или сблъсък).

▼ **M5****5. Общи методи за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията**

5.1. Стойност за предотвратяване на пострадал (СПП) се състои от:

- 1) стойността за безопасността сама по себе си: стойностите на готовността за плащане (ГП) въз основа на проучванията за заявените предпочитания, осъществени в държавата членка, в която се прилагат такива стойности.
- 2) преки и косвени икономически разходи: стойностите на разходите, оценени в държавите членки, състоящи се от:
 - медицински и рехабилитационни разходи,
 - съдебни разходи, полицейски разходи, разходи за частни разследвания на произшествието, разходи за службата за извънредни ситуации и административни разходи по застраховането,
 - производствени загуби: стойност за обществото на стоките и услугите, които би могло да произведе лицето, ако произшествието не се беше случило.

При изчисляването на разходите за жертвите, смъртните случаи и тежките ранявания се разглеждат поотделно (различна СПП за смъртен случай и тежко раняване).

5.2. Общи принципи за определяне на стойността на безопасността сама по себе си и за оценяване на преките и косвените икономически разходи:

За стойността на безопасността сама по себе си определянето на уместността на наличните оценки трябва да се основава на следните съображения:

- оценките да са свързани със система за оценяване на намаляването на риска от смъртни случаи в транспортния сектор и да следват подход на готовност за плащане (ГП) съгласно методи за проучване на заявените предпочитания,
- използваната за стойностите извадка респонденти трябва да е представителна за съответното целева група. По-специално извадката трябва да отразява разпределението по възраст и доходи заедно с други важни социално-икономически и демографски характеристики на целевата група,
- метод за определяне на стойностите за ГП: изследването да е замислено така, че въпросите да са ясни и понятни за респондентите.

Преките и косвените икономически разходи се оценяват въз основа на действителните разходи, понесени от обществото.

5.3. Дефиниции

5.3.1. „разходи във връзка с щети, нанесени на околната среда“ означава разходи, които трябва да се поемат от железопътните предприятия и операторите на инфраструктурата, като се преценяват въз основа на техния опит, за да се възстанови увреденият район в състоянието му преди железопътното произшествие;

5.3.2. „разходи за материални щети по подвижния състав или инфраструктурата“ означава разходите за осигуряване на нов подвижен състав или инфраструктура със същите функционални възможности и технически параметри като тези определени като тотална щета, и разходите по възстановяването на подаващите се на ремонт подвижен състав или инфраструктура в състоянието им преди произшествието; оценяват се от железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата въз основа на техния опит, включително всички разходи, свързани с вземането под наем на подвижен състав, вследствие на недостига, породен от повредените возила;

▼ M5

- 5.3.3. „разходи, причинени от закъснения вследствие на произшествия“ означава паричната стойност на закъсненията, понесена от ползвателите на железопътния транспорт (пътници и клиенти на товарните превози) вследствие на произшествия, изчислени по следния модел:

VT = парична стойност на спестеното време за пътуване

Стойност на времето за влаков пътник (за час)

$$VT_p = [VT \text{ на пътуващите по работа}] * [\text{среден процент на пътуващите по работа годишно}] + [VT \text{ на непътуващите по работа}] * [\text{среден процент на непътуващите по работа годишно}]$$

VT_p се измерва в евро на пътник на час

„Пътник по работа“ означава пътник, който пътува във връзка с професионалната си дейност, с изключение на пътуването до местоработата.

Стойност на времето за товарен влак (за час)

$$VT_f = [VT \text{ на товарни влакове}] * [(\text{тон-км})/(\text{влак-км})]$$

VT_f се измерва в евро за тон товар за час

Средният тонаж на товари, превозени с един влак за една година = (тон-км)/(влак-км)

CM = стойност на 1 минута закъснение на влак

Пътнически влак

$$CM_p = K1 * (VT_p/60) * [(\text{пътник-км})/(\text{влак-км})]$$

Среден брой пътници за влак за една година = (пътник-км)/(влак-км)

Товарен влак

$$CM_f = K2 * (VT_f/60)$$

Коефициентите K1 и K2 по стойност са между стойността на времето и стойността на закъснението, както е определена при проучванията на заявените предпочитания, за да се отрази, че загубеното в резултат на закъснения време се възприема значително по-отрицателно от нормалното време за пътуване.

Разходи, причинени от закъснения вследствие на произшествие = CM_p * (минути закъснение на пътнически влакове) + CM_f * (минути закъснение на товарни влакове)

Обхват на модела

Разходите, причинени от закъснения, трябва да се изчисляват за значителни произшествия, както следва:

— действителни закъснения по железопътните линии, на които са се случили произшествия, измерени в крайната гара.

— действителни закъснения или, ако не е възможно, преценка за закъсненията по други засегнати линии.

▼ **M5****6. Показатели, свързани с техническата безопасност на инфраструктурата и нейното прилагане**

- 6.1. „система за влакова защита (СВЗ)“ означава система, която подпомага да се наложи спазване на сигналите и ограниченията на скоростта;
- 6.2. „бордови системи“ означава системи, подпомагащи машиниста да наблюдава сигнализацията по железопътната линия и сигнализацията в кабината, като по този начин предоставят защита по отношение на опасните точки и спазването на ограниченията на скоростта. Бордовите СВЗ се описват както следва:
- а) Предупреждение, което осигурява автоматично предупреждение на машиниста.
 - б) Предупреждение и автоматично спиране, които осигуряват автоматично предупреждение на машиниста и автоматично спиране при преминаване на затворен сигнал.
 - в) Предупреждение и автоматично спиране и точков надзор на скоростта, които осигуряват защита по отношение на опасните точки, където „точков надзор на скоростта“ означава надзор на скоростта на определени места (скоростни контроли) при подхода към сигнала.
 - г) Предупреждение и автоматично спиране и непрекъснат надзор на скоростта, които осигуряват защита по отношение на опасни точки и непрекъснат надзор на ограниченията на скоростта по линията, където „непрекъснат надзор на скоростта“ означава непрекъснатото указване и прилагане на максимално допустимата целева скорост във всички участъци на линията.

Тип г) се счита за система за автоматична влакова защита (АВЗ).

- 6.3. „прелез“ означава всяко пресичане на едно ниво на път или на преминаване с железопътна линия, както е признато от управителя на инфраструктурата и отворено за публично или частно ползване. Изключват се преминавания между перони в рамките на гарите, както и преминавания на коловозите, които са предназначени за ползване само от служители;
- 6.4. „път“ означава за целите на статистиката на железопътните произшествия, всеки обществен или частен път, улица или магистрала, включително прилежащите пешеходни пътеки и велосипедни алеи;
- 6.5. „преминаване“ означава всеки маршрут, различен от път, предназначен за преминаване на хора, животни, превозни средства или машини;
- 6.6. „прелез с пасивна охрана“ означава прелез без каквато и да е форма на предупредителна система или защита, която да се задейства, когато за ползвателя не е безопасно да пресече прелеза;
- 6.7. „прелез с активна охрана“ означава прелез, при който пресичащите ползватели са защитени или предупредени за приближаващия се влак чрез устройства, задействащи се, когато за ползвателя не е безопасно да пресече прелеза;

— Защитата чрез използване на физически устройства включва:

— полубариери или цели бариери,

— заграждения.

▼ M5

- Предупреждение чрез използване на оборудване, монтирано на прелезите:
 - визуални устройства: светлини,
 - звукови устройства: звънци, сирени, клаксони и др.

Прелезите с активна охрана се класират както следва:

- а) ръчни: прелези, при които защитата или предупреждението от страната на ползвателя се задейства ръчно от служител на железницата.
- б) автоматични, с предупреждение от страната на ползвателя: прелези, при които предупреждението от страната на ползвателя се задейства от приближаващия влак.
- в) автоматични, със защита от страната на ползвателя: прелези, при които защитата от страната на ползвателя се задейства от приближаващия влак. Това включва прелези, които имат както защита, така и предупреждение от страната на ползвателя.
- г) защитени от страната на железния път: прелез, при който сигнал или друга система за влакова защита разрешава на влака да продължи щом прелезът е напълно защитен от страната на ползвателя и на него няма препятствия.

7. Определения на мерните единици

- 7.1. „влак-километър“ означава единица мярка, изразяваща движението на влак на разстояние един километър. Използва се действително изминатото разстояние, ако то е известно, в противен случай се използва стандартното разстояние по мрежата между началната точка и местоназначението. Взема се предвид само разстоянието на националната територия на докладващата държава;
- 7.2. „пътник-километър“ означава единица мярка, изразяваща превоза на един пътник с железопътен транспорт на разстояние от един километър. Взема се предвид само разстоянието на националната територия на докладващата държава;
- 7.3. „линеен километър“ означава дължината, измерена в километри, на железопътната мрежа в държавите членки, чийто обхват е определен в член 2; За многоколовозни железопътни линии се взема предвид само разстоянието между началната точка и местоназначението.
- 7.4. „километър релсов път“ означава дължината, измерена в километри, на железопътната мрежа в държавите членки, чийто обхват е посочен в член 2. За многоколовозните железопътни линии се взема предвид общата дължина на всички коловози.

▼ B*ПРИЛОЖЕНИЕ II***УВЕДОМЯВАНЕ ЗА НАЦИОНАЛНИТЕ ПРАВИЛА ЗА БЕЗОПАСНОСТ**

Националните правила за безопасност, за които Комисията трябва да бъде уведомена според процедурата, описана в член 8, включват:

1. правила относно съществуващите национални критерии и методи за безопасност;
2. правила относно изискванията във връзка със системите за управление на безопасността и издаването на сертификати за безопасност на железопътни предприятия;

▼ M2**▼ B**

4. общи правила за експлоатиране на железопътната мрежа, все още необхванати от ТИОС, включително правила относно сигнализацията и системата за управление на движението;
5. правила, формулиращи изисквания относно допълнителни вътрешни правила за експлоатация (фирмени правила), които трябва да бъдат създадени от операторите на инфраструктури и железопътни предприятия;
6. правила относно изискванията спрямо персонала, изпълняващ функции при критични ситуации за безопасността, включително подбор на критерии, добро здравословно състояние и професионално обучение и сертифициране, доколкото те не са обхванати от ТИОС;
7. правила относно разследването на произшествия и инциденти.



ПРИЛОЖЕНИЕ III

СИСТЕМИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА

1. Изисквания към системата за управление на безопасността

Системата за управление на безопасността трябва да бъде документирана във всички по-важни части и по-специално да описва разпределянето на отговорности в рамките на организацията на оператора на инфраструктурата или железопътното предприятие. Тя показва как се осигурява контролът на ръководството върху различните нива, как се включват персоналът и техните представители на всички нива и как се гарантира непрекъснато подобряване на системата за управление на безопасността.

2. Основни елементи на системата за управление на безопасността

Основните елементи на системата за управление на безопасността са:

- а) стратегия за безопасност, одобрена от главния управител на предприятието и сведена до знанието на целия персонал;
- б) качествени и количествени критерии на предприятието за поддържане и подобряване на безопасността, както и планове и процедури за постигане на тези цели;
- в) процедури за удовлетворяване на съществуващи, нови и изменени технически и експлоатационни стандарти или други нормативни условия, формулирани

— в ТИОС,

или

— в националните правила за безопасност, посочени в член 8 и приложение II,

или

— в други съответни правила,

или

— в решение на съответните органи,

и процедури за гарантиране на съответствие със стандартите и други нормативни условия през експлоатационния период на съоръжения и операции;

- г) процедури и методи за извършване на оценка на риска и въвеждане на мерки за контрол на риска в случаите, когато промяна на експлоатационните условия или нов материал налагат поемането на нови рискове за инфраструктурата или операциите;
- д) осигуряване на програми за обучение на персонала и системи, гарантиращи, че се поддържа техническата компетентност на персонала и те съответно изпълняват точно своите функции;
- е) споразумения за предоставяне на достатъчно информация в рамките на предприятието и, когато е целесъобразно, между предприятията, експлоатиращи една и съща инфраструктура;
- ж) процедури и формати за начина на документиране на информацията относно безопасността и определяне на процедура за общ контрол на жизненоважна информация относно безопасността;

▼B

- з) процедури, които гарантират, че произшествията, инцидентите, ситуацията, близки до инциденти и другите опасни произшествия се докладват, разследват и анализират и че се вземат необходимите превантивни мерки;
- и) осигуряване на планове за действие и тревоги и информация в случай на авария, съгласувани с подходящите обществени органи;
- й) мерки за осигуряване на периодично вътрешно одитиране на системата за управление на безопасността.

*ПРИЛОЖЕНИЕ IV***ДЕКЛАРАЦИИ ЗА ЧАСТТА ОТ СЕРТИФИКАТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ
НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ МРЕЖИ**

Следните документи трябва да бъдат предоставени, за да може органът по безопасността да издаде частта от сертификата за безопасност на железопътните мрежи:

- документация от железопътното предприятие относно ТИОС или части от ТИОС и, когато е целесъобразно, национални правила за безопасност и други правила, приложими за нейните операции, персонал и подвижен състав и как се гарантира съответствие чрез системата за управление на безопасността,
- документация от железопътното предприятие относно различните категории служители, наети постоянно или временно за извършване на експлоатацията, включително доказателства, че те отговарят на изискванията на ТИОС или националните правила и са надлежно сертифицирани,
- документация от железопътното предприятие относно различните видове подвижен състав, който е в експлоатация, включително доказателства, че те отговарят на изискванията на ТИОС или националните правила и са надлежно сертифицирани.

За да се избегне дублиране на дейности и да се намали количеството информация, се представя само обобщена документация, засягаща елементи, които съответстват на ТИОС и други изисквания на Директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО.



ПРИЛОЖЕНИЕ V

ОСНОВНО СЪДЪРЖАНИЕ НА ДОКЛАДА ЗА РАЗСЛЕДВАНЕ НА
ПРОИЗШЕСТВИЯ И ИНЦИДЕНТИ

1) Резюме

Резюмето съдържа кратко описание на произшествието, кога и къде е станало и неговите последици. Трябва да се посочат директните причини за това произшествие, факторите, допринесли за него, както и основните причини, установени от разследването. Цитират се основните препоръки и се дава информация за адресатите.

2) Непосредствени факти за произшествието

1. Произшествие:

- дата, точно време и място на произшествието,
- описание на събитията и мястото на произшествието, включително усилията на спасителните и аварийните служби,
- решението за започване на разследване, състава на екипа от следователи и провеждането на разследването.

2. Обстановка на произшествието:

- участващи служители и изпълнители, други лица и свидетели,
- влаковете и техният състав, включително регистрационни номера на отделните единици участващ подвижен състав,
- описание на инфраструктурата и системата за сигнализация – видове коловози, стрелки, блокировка, сигнали, влакова защита,
- средства за комуникация,
- строителни работи, извършвани на или в непосредствена близост до мястото на произшествието,
- привеждане в действие на плана за железопътни аварийни ситуации и последващата поредица от събития,
- привеждане в действие на плана за железопътни аварийни ситуации на обществените спасителни служби, полицията, медицинските служби и последващата поредица от събития.

3. Смъртни случаи, травми и материални щети на:

- пътници и трети лица, персонал, включително изпълнители,
- товари, багаж и друго имущество,
- подвижен състав, инфраструктура и околна среда.

4. Външни обстоятелства:

- климатични условия и географски ориентири.

3) Данни от разследвания и следствия

1. Резюме на свидетелските показания (предмет на защита на самоличността на лицата):

▼ B

- железопътен персонал, включително изпълнители,
 - други свидетели.
2. Системата за управление на безопасността:
- организацията в рамките на предприятието и как се издават и изпълняват заповеди,
 - изисквания за персонала и как се прилагат,
 - процедури за вътрешни проверки и одити и резултатите от тях,
 - връзка между различните участници в инфраструктурата.
3. Правила и норми:
- съответни правила и норми на Общността и национални такива,
 - други правила, като например правила за експлоатация, местни инструкции, изисквания за персонала, предписания за поддръжка и приложими стандарти.
4. Функциониране на подвижния състав и техническите съоръжения:
- сигнализацията и системата от команди за управление, включително регистриране от устройства за автоматично записване на данни,
 - инфраструктура,
 - комуникационни съоръжения,
 - подвижен състав, включително регистриране от устройства за автоматично записване на данни.
5. Документация за експлоатационната система:
- мерки, предприети от персонала за регулиране на движението и сигнализацията,
 - обмен на устни съобщения във връзка с произшествието, включително документация от записи,
 - мерки, предприети за защита и охрана на мястото на произшествието.
6. Връзка човек-машина-организация
- работно време на участващия в произшествието персонал,
 - медицински и лични обстоятелства, които оказват влияние върху произшествието, включително съществуването на физически и психологически стрес,
 - конструктивни особености на съоръженията, които оказват въздействие върху връзката човек-машина.
7. Предишни произшествия от подобен характер.

▼B4) *Анализ и изводи*

1. Окончателно описание на поредицата от събития:

— определяне на изводи от произшествието въз основа на фактите, установени в точка 3.

2. Обсъждане:

— анализ на фактите, установени в точка (3), с цел да се направят изводи относно причините за произшествието и функционирането на спасителните екипи.

3. Изводи:

— преки и непосредствени причини за произшествието, включително допълнителни фактори, свързани с действия, предприети от лица, участващи в него, със състоянието на подвижния състав или техническите съоръжения,

— скрити причини, свързани с умения, процедури и поддръжка,

— първоначални причини, свързани с условията на регулаторната рамка и приложението на системата за управление на безопасността.

4. Допълнителни наблюдения:

— дефекти и недостатъци, установени по време на разследването, но без значение за изводите относно причините.

5) *Необходими мерки*

— Документиране на вече предприетите или приети мерки като следствие от произшествието.

6) *Препоръки*