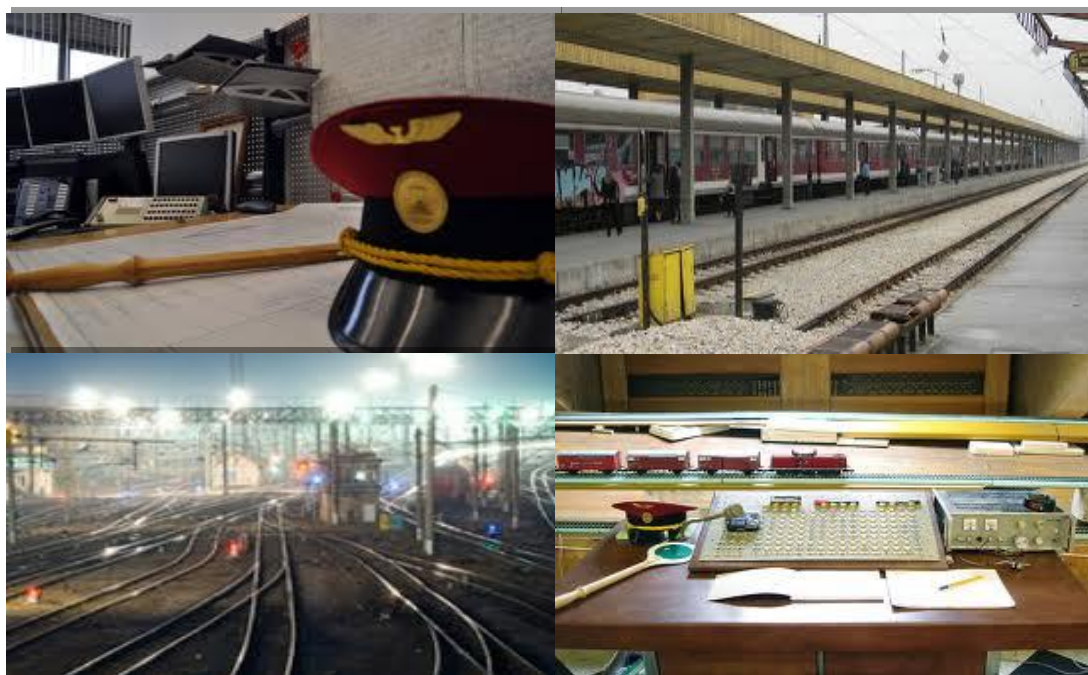




РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА

ПРИЛОЖЕНИЕ 7



СТРАТЕГИЯ ЗА ВНЕДРЯВАНЕ НА ТСОС
„ЕКСПЛОАТАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ
НА ДВИЖЕНИЕТО” НА
ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА ЖЕЛЕЗОПЪТНА
СИСТЕМА
РЕШЕНИЕ № 2012/757/ЕС

м. юни 2013 г.

гр. София

СЪДЪРЖАНИЕ

	Стр.
СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА, ИЗПОЛЗВАНИ В ОБЩАТА И ИНДИВИДУАЛНИТЕ СТРАТЕГИИ	2
I ВЪВЕДЕНИЕ	3
II ЕВРОПЕЙСКА И НАЦИОНАЛНА ПРАВНА РАМКА НА СТРАТЕГИЯТА	4
III ОБХВАТ НА СТРАТЕГИЯТА	6
IV ТЕКУЩО СЪСТОЯНИЕ НА ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ В НАЦИОНАЛНАТА ЖЕЛЕЗОПЪТНА СИСТЕМА ПО ОТНОШЕНИЕ НА ТСОС ЗА ПОДСИСТЕМА “ЕКСПЛОАТАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО” НА ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА КОНВЕНЦИОНАЛНА ЖЕЛЕЗОПЪТНА СИСТЕМА	9
V ГЛАВНА ЦЕЛ И ПОДЦЕЛИ НА СТРАТЕГИЯТА	13
VI ОСНОВНИ ДЕЙНОСТИ И ИНСТРУМЕНТИ ЗА РЕАЛИЗИРАНЕ НА ГЛАВНАТА ЦЕЛ И ПОДЦЕЛИТЕ НА СТРАТЕГИЯТА	15
VII СИСТЕМА ЗА МОНИТОРИНГ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СТРАТЕГИЯТА	32
VIII ВЪЗМОЖНОСТИ И ИНСТРУМЕНТИ ЗА ФИНАНСИРАНЕ ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА СТРАТЕГИЯТА	34

СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА

ECTF	Финансова програма на ЕИБ за инвестиции в екологично чист транспорт (European Clean Travel Facility)
EN	Европейска норма
ERTMS	Европейска система за управление на трафика в железопътния транспорт (European Rail Traffic Management system)
Hz	Херц
JASPERS	Инструмент ДЖАСПЪРС (Joint Assistance in Supporting Projects in European Regions)
kV	Киловолт
MW	Мегават
V	Волт
ABP	Автоматично включване на резервна мощност
APH	Автоматично регулиране на напрежението
БДЖ	Български държавни железници
БДС	Български държавен стандарт
БНП	Брутен национален продукт
ГОСТ	Стандарт на бившия Съветски Съюз
ГДВ	График за движение на влака
ДФЕС	Договор за функциониране на Европейския съюз
ЕБВР	Европейска банка за възстановяване и развитие
ЕЗФРСР	Европейски земеделски фонд за развитие на селските райони
ЕИБ	Европейска инвестиционна банка
ЕО	Европейска Общност
ЕООД	Еднолично дружество с ограничена отговорност
ЕП	Европейски парламент
ЕС	Европейски съюз
ЕСФ	Европейски социален фонд
ЕФ	Европейски фонд
ЕФМДР	Европейски фонд за морско дело и рибарство
ЕФРР	Европейски фонд за регионално развитие
ЖП	Железопътен превозвач
КФ	Кохезионен фонд
м	Метър
мм	Милиметър
МСЕ	Механизъм за свързване на Европа
НЕК	Национална електрическа компания
НК ЖИ	Национална компания “Железопътна инфраструктура”
ПЧП	Публично-частно партньорство
СЕОС	Съставни елементи на оперативната съвместимост
СУБ	Система за управление на безопасността
СУВР	Система за управление на влаковата работа
ТП	Тягова подстанция
ТС – ЖИ	Техническа спецификация за железопътна инфраструктура
ТСОС	Техническа спецификация за оперативна съвместимост
УИ	Управител на инфраструктурата
ТПС	Тягов подвижен състав

I. ВЪВЕДЕНИЕ

Техническата спецификация за оперативна съвместимост „Експлоатация и управление на движението”, Решение № 2012/757/ЕС, което от 1 януари 2014 г. ще отмени Решение № 2011/314/ЕС, ревизирано през 2012 г. с Решение № 464, регламентира процедурите и правилата, отнасящи се едновременно за управителите на инфраструктурата и за железопътните превозвачи, опериращи по конвенционалните железопътни линии на трансевропейската железопътна мрежа.

Тази ТСОС е всеобщо приложима и внедряването ѝ може да се постигне чрез:

- възможност за съгласувана експлоатация и управление на движението между управителите на инфраструктурата и железопътните предприятия в страните от Европейския съюз по линиите на трансевропейската железопътна мрежа.

- възможност за преодоляване на разликите, които съществуват в железопътните системи на страните от ЕС, чрез заложените в нея единни правила и спецификации и да осигури тяхната експлоатация и управление.

- реализиране на спецификациите, свързани с персонала, включващи документация за машиниста, описание на линията и съответното оборудване встрани от линията, подготовка на пътна книга, промени в информацията, съдържаща се в пътната книга, информирание на машиниста в реално време, разписания, документация за персонала на железопътното предприятие, различен от машинистите, документация за персонала на управителя на инфраструктурата, разрешаващ движението на влаковете и свързаната с безопасността комуникация между влаковата бригада, другия персонал на железопътната предприятие и персонала, разрешаващ движението на влаковете;

- реализиране на спецификациите, свързани с обозначаването, сигнализирането на влаковете, вагоните и товарите, включващо видимост на влака, сигнализирането на началото и края на влака и звукова сигнализация и чуваемост на влака;

- реализиране на спецификациите, свързани с планирането и идентификацията на влаковете, управлението на движението, проследяване на влаковете, трансферите, опасните товари, позволяващо съгласувана експлоатация при нормално и екстремно функциониране на железопътния транспорт;

- реализиране на спецификациите свързани с професионалната квалификация, способностите, езиковите компетенции, първоначалното и непрекъснатото оценяване на персонала и др.;

- реализиране на спецификациите свързани със здравословните и безопасни условия на труд.

ТСОС „Експлоатация и управление на движението” (ЕУД) регламентира процедурите и правилата, отнасящи се едновременно за управителите на инфраструктурата и за железопътните превозвачи, опериращи по конвенционалните железопътни линии на трансевропейската железопътна мрежа.

В глава четвърта на ТСОС „ЕУД” е визирана основната ѝ характеристика, според която държавите-членки на Европейския съюз са задължени да изпълнят посочените в спецификацията изисквания.

Необходимостта от преодоляването на разликите, които съществуват в железопътните системи на страните от ЕС изисква създаването на единни правила за тяхната експлоатация и управление.

ТСОС „ЕУД” включва функционални и технически спецификации, които обхващат следното:

- Спецификации, които се отнасят за персонала и обхващат професионалните квалификации и чуждоезиковата подготовка, изискващи се за изпълнението на транспортните железопътни услуги;
- Спецификации, които се отнасят за влаковете;
- Спецификации, които се отнасят за експлоатацията на влаковете и обхващат процедурите и свързаното с тях оборудване, позволяващо съгласувана експлоатация при управлението на влаковете, планирането и управлението на движението при нормално и екстремно функциониране на железопътния транспорт.

II. ЕВРОПЕЙСКА И НАЦИОНАЛНА ПРАВНА РАМКА НА СТРАТЕГИЯТА

С Решение 2006/920/ЕС от 11 август 2006 г., имайки предвид Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2001 г., Европейската комисия взе решение за изпълнение на техническите изисквания за оперативна съвместимост на подсистема „Експлоатация и управление на трафика” на трансевропейската конвенционална железопътна система.

Актуализираната Стратегия на Република България за внедряване на Техническа спецификация за оперативна съвместимост „Експлоатация и управление на движението” за конвенционалната железопътна система на Република България е разработена на основание Решение № 2012/757/ЕС, което от 1 януари 2014 г. ще отмени Решение № 2011/314/ЕС, ревизирано през 2012 г. с Решение № 464.

За внедряване на ТСОС „ЕУД“ е необходимо да се изпълнят изискванията заложи в следните нормативни документи:

- Директиви 91/440/ЕС, 95/18/ЕС и 95/19/ЕС (отменена с Директива 2001/14/ЕС), имащи отношение към създаването на политика на свободен достъп до железопътните системи в Общността;
- Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Комисията от 23 юли 1996 г. относно насоките на Общността за развитие на Трансевропейската транспортна система (изм. и доп. с Решение 884/2004/ЕС), понастоящем отменени с Решение 661/2010 г.;
- Директива 2008/57/ЕО за оперативна съвместимост, отменяща Директива 96/48/ЕО, Директива 2001/16/ЕО, Директиви 2004/50/ЕО и 2007/32/ЕО;
- Директива 2009/131/ЕО на комисията от 16 октомври 2009 година за изменение на приложение VII към Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността;
- Директива 2011/18/ЕС на комисията от 1 март 2011 година за изменение на приложения II, V и VI към Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността;
- Директива 2013/9/ЕС на комисията от 11 март 2013 година за изменение на приложение III към Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността
- Закон за железопътния транспорт и наредбите към него;

- Наредба № 57 от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз.

Национално законодателство, което трябва да се подложи на проверка, с цел отчитане на всички изисквания на ТСОС „ЕУД” включва:

- Наредба № 32 за съгласуването на действията и обмяната на информация при разследване на железопътни произшествия и инциденти;
- Наредба № 41 за достъп и използване на железопътната инфраструктура;
- Наредба № 42 за лицензиране на железопътни предприятия за превоз на пътници и/или товари и на лицата, издаващи сертификат за безопасност;
- Наредба № 43 за железопътен превоз на пътници, багажи и колетни пратки;
- Наредба № 44 за превоз на товари с железопътен транспорт;
- Наредба № 45 за правилата за номериране на международните и на вътрешните пътнически и товарни влакове;
- Наредба № 46 за железопътен превоз на опасни товари;
- Наредба № 48 за железопътен превоз на специфични товари, на товари без опаковка и на товари, изискващи особена опаковка;
- Наредба № 50 за работното време на ръководния и изпълнителския персонал, зает с осигуряване на превозите на пътници и товари в железопътния транспорт;
- Наредба № 52 За железопътен превоз на военни товари, техника и войски;
- Наредба № 53 за комбиниран превоз на товари;
- Наредба № 54 за медицинските и психологическите изисквания към персонала, който осъществява железопътни превози на пътници и товари и съпътстващите ги дейности, и за провеждане на предпътните (предсменни) медицински прегледи;
- Наредба № 55 За проектиране и строителство на железопътни линии, железопътни гари, железопътни прелези и други елементи от железопътната инфраструктура;
- Наредба № 56 за изискванията, условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване или признаване на правоспособност за длъжностите от железопътния транспорт и реда за провеждане на изпитите на лицата от персонала, отговорен за безопасността на превозите;
- Наредба № 57 от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз;
- Наредба № 58 за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт;
- Наредба № 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт;
- Наредба за категоризация на железопътните линии в Република България, включени в железопътната инфраструктура, и закриване на отделни линии или участъци от линии;
- Наредба за възлагане и изпълнение на задълженията за извършване на обществени превозни услуги в железопътния транспорт;
- Постановление на МС № 92 от 04.05.2012 г. за изменение на методиката и тарифата за инфраструктурните такси, събирани от национална компания

„Железопътна инфраструктура”, одобрена с постановление № 302 на Министерския съвет от 2001г. и в сила от 1 януари 2013 година.

III. ОБХВАТ НА СТРАТЕГИЯТА

Географски обхват

Областта на географско прилагане на ТСОС „ЕУД” е европейската железопътна система, в съответствие с член 1 от Директива 2008/57/ ЕО, с изключение на системите и мрежите, посочени в член 1, параграф 3 от същата директива.

Тъй като ТСОС „ЕУД” е всеобхватна, следва да бъде приложена върху цялата железопътна система на Република България.

Технически и функционален обхват

Областта на приложение на ТСОС „ЕУД” предвижда осигуряване на възможност за съгласувана експлоатация и управление на движението между управителите на инфраструктурата и железопътните предприятия в страните от Европейския съюз по линиите на европейската железопътна мрежа.

Съществените изисквания към ТСОС „ЕУД” обхващат:

- повишаване нивото на безопасността на движението на влаковете и возилата, включени в:
 - Идентификация на подвижния железопътен състав (подраздел 4.2.2.3);
 - Безопасност на пътниците и товара (подраздел 4.2.2.4)
 - Композиране на влака (Изисквания към влаковия състав) (подраздел 4.2.2.5)
 - Спиране на влака (подраздел 4.2.2.6)
 - Минимални изисквания към спиращата система (подраздел 4.2.2.6.1)
 - Ефективност на спиране (подраздел 4.2.2.6.2)
 - Проверка на изправното състояние на влака (състоянието на влака преди пускането му в движение) (подраздел 4.2.2.7; подраздел 4.2.2.7.1 – общо изискване; подраздел 4.2.2.7.2– необходими данни)
 - Изисквания за видимост на сигналите и знаците встрани от линията (подраздел 4.2.2.8)
 - Бдителност на машиниста (подраздел 4.2.2.9)
 - Видимост от влака (преден край) (подраздел 4.2.2.1.2)
 - Сигнализиране на задния край на влака (видимост на влака - задна част) (подраздел 4.2.2.1.3) за пътнически влакове (подраздел 4.2.2.1.3.1) и товарни влакове и международен трафик (подраздел 4.2.2.1.3.2 и товарни влакове, които не пресичат граница между държави членки (подраздел 4.2.2.1.3.3)
 - Чуваемост на влака (звукова сигнализация на влака) (подраздел 4.2.2.2) - общо изискване (подраздел 4.2.2.2.1) и орган на управление (подраздел 4.2.2.2.2).
 - Ръководство за машиниста (подраздел 4.2.1.2.1)
 - Разработване на пътната книга (подраздел 4.2.1.2.2.1)
 - Изменение на информацията, съдържаща се в пътната книга (изменени елементи) (подраздел 4.2.1.2.2.2)

- Информирание на машиниста в реално време (подраздел 4.2.1.2.2.3)
 - Разписания - Графици за движение на влаковете (подраздел 4.2.1.2.3)
 - Подвижен железопътен състав (подраздел 4.2.1.2.4)
 - Документация за персонала на железопътните предприятия с различен от машинистите (подраздел 4.2.1.3)
 - Документация за персонала на управителя на инфраструктурата, който разрешава движението на влаковете (подраздел 4.2.1.4)
 - Комуникации между персонала на ЖП и персонала на УИ, свързани с безопасността (свързани с безопасността комуникации между влаковата бригада, другия персонал на железопътното предприятие и персонала, разрешаващ движението на влаковете) (подраздел 4.2.1.5)
 - Потегляне на влака (подраздел 4.2.3.3)
 - Проверки и изпитване преди потегляне (подраздел 4.2.3.3.1)
 - Уведомяване на управителя на инфраструктурата за експлоатационното състояние на влака (подраздел 4.2.3.3.2)
 - Експлоатация при влошени условия (подраздел 4.2.3.6)
 - Мерки при извънредни ситуации (подраздел 4.2.3.6.3)
 - Управление при аварийни ситуации (подраздел 4.2.3.7)
 - Помощ за влаковата бригада в случай на произшествие или сериозна неизправност на подвижния състав (подраздел 4.2.3.8)
 - Правила за експлоатация ERTMS (подраздел 4.4);
 - Професионални квалификации (подраздел 4.6);
 - Здравословни и безопасни условия (подраздел 4.7);
- надеждност и наличност на експлоатираната техника и устройства, използвана в железопътната транспортна система, включени в:
 - Композиране на влака (Изисквания към влаковия състав) (подраздел 4.2.2.5)
 - Потегляне на влака (подраздел 4.2.3.3)
 - Проверки и изпитване преди потегляне (подраздел 4.2.3.3.1)
 - Комуникации между персонала на ЖП и персонала на УИ, свързани с безопасността (свързани с безопасността комуникации между влаковата бригада, другия персонал на железопътното предприятие и персонала, разрешаващ движението на влаковете) (подраздел 4.2.1.5)
 - Експлоатация при влошени условия (подраздел 4.2.3.6)
 - Управление при аварийни ситуации (подраздел 4.2.3.7)
 - Помощ за влаковата бригада в случай на произшествие или сериозна неизправност на подвижния състав (подраздел 4.2.3.8)
 - Професионални квалификации (подраздел 4.6);
 - Здравословни и безопасни условия (подраздел 4.7);
- здравеопазване, гарантиращо нормални условия на труд на персонала и осигуряващо безопасната експлоатация на железопътните подсистеми при осъществяване на превозите, включени в:

- Здравословни и безопасни условия (подраздел 4.7);
- опазване на околната среда, чрез намаляване на вредните емисии и отпадъчните продукти, изхвърляни в атмосферата, почвата и водата;
- техническа съвместимост, включени в:
 - Идентификация на подвижния железопътен състав (подраздел 4.2.2.3);
 - Спиране на влака (подраздел 4.2.2.6)
 - Минимални изисквания към спирачната система (подраздел 4.2.2.6.1)
 - Ефективност на спиране (подраздел 4.2.2.6.2)
 - Проверка на изправното състояние на влака (състоянието на влака преди пускането му в движение) (подраздел 4.2.2.7; подраздел 4.2.2.7.1; подраздел 4.2.2.7.2)
 - Композиране на влака (Изисквания към влаковия състав) (подраздел 4.2.2.5)
 - Безопасност на пътниците и товара (подраздел 4.2.2.4)
 - Безопасност на товара (подраздел 4.2.2.4.1)
 - Комуникации между персонала на ЖП и персонала на УИ, свързани с безопасността (свързани с безопасността комуникации между влаковата бригада, другия персонал на железопътното предприятие и персонала, разрешаващ движението на влаковете) (подраздел 4.2.1.5)
 - Експлоатация при влошени условия (подраздел 4.2.3.6)
 - Управление при аварийни ситуации (подраздел 4.2.3.7)
 - Помощ за влаковата бригада в случай на произшествие или сериозна неизправност на подвижния състав (подраздел 4.2.3.8)

Основните спецификации и правила на ТСОС „ЕУД” обхващат:

- спецификациите, свързани с персонала, включващи документация за машиниста, описание на линията и съответното оборудване встрани от линията, подготовка на пътна книга, промени в информацията, съдържаща се в пътната книга, информиране на машиниста в реално време, разписания, документация за персонала на железопътното предприятие, различен от машинистите, документация за персонала на управителя на инфраструктурата, разрешаващ движението на влаковете и свързаната с безопасната комуникация между влаковата бригада, другия персонал на железопътното предприятие и персонала, разрешаващ движението на влаковете;
- спецификациите, свързани с обозначаването, сигнализирането на влаковете, вагоните и товарите, включващо видимост на влака, сигнализирането на началото и края на влака и чуваемост на влака;
- спецификациите, свързани с планирането и идентификацията на влаковете, управлението на движението по проследяване на влаковете, трансферите, опасните товари и др.;

- професионалната квалификация, способностите, езиковите компетенции, първоначалното и непрекъснатото оценяване на персонала и др.;
- здравословните и безопасни условия на труд.

Връзката на ТСОС “ЕУД” с другите технически спецификации за оперативна съвместимост се осъществява чрез интерфейси, чиито функционални и технически спецификации са дадени в т. 4.3 от Решение № 2012/757/ЕС на Комисията от 12.05.2011 г., ревизирано през 2012 г.с Решение № 464, което ще бъде отменено от Решение № 2012/757/ЕС от 1 януари 2014 г. В него са включени интерфейси към:

- ТСОС „Инфраструктура”;
- ТСОС „Контрол, управление и сигнализация”;
- ТСОС „Подвижен железопътен състав”;
- ТСОС „Енергия”.

Изискванията на ТСОС “ЕУД” трябва да бъдат трансферирани и включени в плановете за внедряване на другите технически спецификации за оперативна съвместимост, както и изискванията на другите ТСОС да бъдат трансферирани и включени в ТСОС “ЕУД”.

IV. ТЕКУЩО СЪСТОЯНИЕ НА ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ В НАЦИОНАЛНАТА ЖЕЛЕЗОПЪТНА СИСТЕМА ПО ОТНОШЕНИЕ НА ТСОС ЗА ПОДСИСТЕМА „ЕКСПЛОАТАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО” (ЕУД)

Съществуващо положение. Анализ на нивото на прилагане на ТСОС “Експлоатация и управление на движението”.

- **Разработване на Ръководство за машиниста**

Цялостен документ, който да обхваща всички изисквания определени в ТСОС „ЕУД” липсва. Част от въпросите са регламентирани в наредбите и вътрешните инструкции на железопътните превозвачи.

Изискванията на ТСОС „ЕУД” не са изпълнени.

Отговорност за реализация: УИ (ДП „НКЖИ”) и ЖП.

Контрол по реализацията: ИА „ЖА”.

- **Разработване на Пътна книга**

Съществува референтен документ за състоянието на железопътната мрежа, публикуван на сайта на НК ЖИ. Част от необходимата информация се съдържа и в книжка – разписание, която основно се използва от влаковия персонал при движението на влаковете.

Тази информация не е структурирана съобразно изискванията на настоящата ТСОС. Не са разработени процедурите по утвърждаване и не са включени в системата за управление на безопасността. Може да се приеме, че изискванията на ТСОС „ЕУД” не са изпълнени.

Отговорност за реализация: УИ и ЖП.

Контрол по реализацията: ИА „ЖА”.

- **Изменение на информацията, съдържаща се в пътната книга (изменени елементи)**
Има достатъчно информация, която не е подходяща за използване от локомотивните машинисти. Има процедури, които трябва да се включат в системата за управление на безопасността.
Изискванията на ТСОС „ЕУД” не са изпълнени.
Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА”.
- **Информирание на машиниста в реално време**
Изискванията на ТСОС „ЕУД” не са изпълнени.
Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА”.
- **Разписания - Графици за движение на влаковете**
Има достатъчно информация, но тя не е подходяща за използване от локомотивните машинисти. Има процедури, които трябва да се включат в системата за управление на безопасността.
Изискванията на ТСОС „ЕУД” не са изпълнени.
Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА”.
- **Подвижен железопътен състав**
Има достатъчно информация, но тя не е оформена по подходящ начин.
Изискванията на ТСОС „ЕУД” са изпълнени.
Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА”.
- **Документация за персонала на железопътните предприятия, различен от машинистите**
Изискванията на ТСОС „ЕУД” не са изпълнени.
Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА”.
- **Документация за персонала на управителя на инфраструктурата, който разрешава движението на влаковете**
Изискванията на ТСОС „ЕУД” не са изпълнени.
Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА”.
- **Комуникации между персонала на ЖП и персонала на УИ, свързани с безопасността (Съобщения за безопасност между влаковата бригада, другия персонал на железопътното предприятие и персонала, разрешаващ движението на влаковете)**
Изискванията на ТСОС „ЕУД” не са изпълнени.
Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА”.
- **Видимост от влака (предна част)**
Изискванията на ТСОС „ЕУД” не са изпълнени.
Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА”.
- **Видимост от влака (задна част)**

Съществува „Инструкция за сигнализиране края на влаковете и ред за ползване на сигналните дискове”. Инструкцията трябва да се приведе в съответствие с изискванията с настоящата ТСОС.

Изискванията на ТСОС „ ЕУД” не са изпълнени.

Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА”.

- **Звукова сигнализация на влака**

Изискванията на ТСОС „ ЕУД” не са изпълнени.

Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА”.

- **Идентификация на возилото**

Изискванията на настоящата ТСОС не са изпълнени цялостно.

Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА”.

- **Натоварване на товарните вагони**

Изискванията на настоящата ТСОС не са изпълнени цялостно.

Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА”.

- **Композиране на влака (Изисквания към влаковия състав)**

Изискванията на ТСОС „ ЕУД” не са изпълнени цялостно.

Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА”.

- **Спирачна система на влака**

Изискванията на ТСОС „ ЕУД” не са изпълнени цялостно.

Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА”.

- **Проверка на състоянието на влака преди пускането му в движение**

В Наредба № 58 и вътрешните инструкции са регламентирани процедурите и функциите на служителите, свързани с проверките относно състоянието на влака преди неговото заминаване.

Изискванията на ТСОС „ЕУД” не са изпълнени цялостно.

Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА”.

- **Планиране на влаковете**

Изискванията на ТСОС „ЕУД” не са изпълнени цялостно.

Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА”.

- **Идентификация (номериране) на влаковете**

Съществува Наредба за номериране на влаковете.

Изискванията на ТСОС „ ЕУД” не са изпълнени цялостно.

Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА”.

- **Тръгване на влака**

Изискванията на ТСОС „ ЕУД” не са изпълнени.

Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА”.

- **Управление на трафика - основни изисквания**

Изискванията на ТСОС „ЕУД“ не са изпълнени.

Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА“.

- **Проследяване на влаковете**

Липсва действаща автоматизирана система за проследяване на влаковете в реално време. В обхвата на дейност на БДЖ – товарни превози се експлоатира системата СУВАГ, която е насочена предимно към следене на вагоните по дискретни събития.

В ТСОС „ЕУД“ не е посочено изрично, че проследяването на влаковете трябва да се извършва с автоматизирана информационна система.

Изискванията на ТСОС „ЕУД“ са изпълнени.

Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА“.

- **Опасни товари**

В сила е Наредба № 46 за превоз на опасни товари на Министерството на транспорта. Информация за опасните товари се съдържа и в натурния лист на влака с посочване на вида на товара. Информация за условията за превоз на опасните товари има и в Наредба № 58, тарифите за превоз и др.

Изискванията на ТСОС „ЕУД“ не са изпълнени цялостно.

Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА“.

- **Качество на експлоатационната дейност**

Изискванията на ТСОС „ЕУД“ не са изпълнени.

Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА“.

- **Регистриране на данни от упълномощени лица извън влака**

Изискванията на ТСОС „ЕУД“ не са изпълнени.

Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА“.

- **Регистриране на данни от упълномощени лица във влака**

Съществуващата нормативна база не е систематизирана, съгласно изискванията на ТСОС „ЕУД“.

Изискванията на ТСОС „ЕУД“ не са изпълнени.

Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА“.

- **Експлоатация при влошени ситуации**

Съществуващата нормативна база и системите за управление на безопасността трябва да се усъвършенстват.

Изискванията на ТСОС „ЕУД“ не са изпълнени цялостно.

Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА“.

- **Управление при аварийни ситуации**

Изискванията на ТСОС „ЕУД“ не са изпълнени цялостно.

Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА“.

- **Подпомагане на влаковия персонал (локомотивна и превозна бригада) в случай на произшествие или сериозна повреда на подвижният състав**

Изискванията на ТСОС „ ЕУД” не са изпълнени.

Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА”.

- **Правила за експлоатация**

Изискванията на ТСОС „ ЕУД” не са изпълнени

Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА”.

- **Професионални компетенции**

Изискванията на ТСОС „ ЕУД” не са изпълнени.

Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА”.

- **Езикови компетенции**

Изискванията на ТСОС „ ЕУД” не са изпълнени.

Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА”.

- **Оценка на персонала - основни елементи**

Изискванията на ТСОС „ ЕУД” не са изпълнени.

Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА”.

- **Анализ на нуждите за обучение**

Изискванията на ТСОС „ ЕУД” не са изпълнени цялостно.

Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА”.

- **Здравословни и безопасни условия на труд**

Изискванията на ТСОС „ ЕУД” не са изпълнени цялостно.

Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА”.

- **Критерии за одобряване на професионалните лекари, медицинската организация, психиатри и прегледи**

Изискванията на ТСОС „ ЕУД” не са изпълнени цялостно.

Отговорност за реализация: УИ и ЖП. Контрол по реализацията: ИА „ЖА”.

Извод: Нивото на прилагане на ТСОС “Експлоатация и управление на движението” е на много ниско ниво и липсва оперативна съвместимост. Всички въпроси засегнати във функционалните и технически спецификации са реализирани в системата на железопътния транспорт в Република България, но по специфичен начин. Необходими са адекватни мерки за покриване на изискванията на ТСОС „ ЕУД”.

V. ГЛАВНА ЦЕЛ И ПОДЦЕЛИ НА СТРАТЕГИЯТА

Главната цел на стратегията е въвеждане на изискванията на ТСОС „Експлоатация и управление на движението”, така че да се осигури съгласувана експлоатация и управление на движението между управителите на инфраструктурата и железопътните предприятия в страните от Европейския съюз по линиите на европейската железопътна мрежа.

Произтичащите от главната цел подцели са систематично свързани и взаимно обосновани от европейската и националната нормативна рамка на общата стратегия за осигуряване на оперативна съвместимост на националната железопътна система.

На тази основа са формулирани следните главни подцели:

Първа главна подцел:

Реализиране на спецификациите свързани с документацията за машиниста и влаковия персонал.

Втора главна подцел:

Реализиране на спецификациите, свързани с обозначаването и сигнализирането на влаковете, вагоните и товарите.

Трета главна подцел:

Реализиране спецификациите позволяващи съгласувана експлоатация при нормално и екстремно функциониране на железопътния транспорт.

Четвърта главна подцел:

Реализиране на спецификациите свързани с професионалната квалификация и езиковите компетенции на персонала.

Пета главна подцел:

Реализиране на спецификациите свързани със здравословните и безопасни условия на труд.

Шеста главна подцел:

Дефиниране на пакет от инвестиционни проекти.

Постигането на целите може да стане само с помощта на правилно насочени и разпределени инвестиции в транспортната система.

Инвестиции трябва така да бъдат разпределени, че да се преразпредели съотношението на товарния и пътническият сухоземен трафик в полза на железопътния транспорт. Това ще доведе до увеличаване на ползите за обществото при достигане на устойчивост на системата на железопътния транспорт.

Обхватът и областите на инвестиране, които са свързани с ТСОС „ЕУД” са в следните сфери:

- в системата за управление на железопътния трафик и системите за диспечерско управление с цел подобряване на безопасността на превозите, увеличаване на капацитета на железопътната инфраструктура и оптимизиране на структурата и количеството на персонала;

- в постигането на съгласувана експлоатация и управление на движението между управителите на инфраструктурата и железопътните предприятия с цел създаване на общо европейско и достъпно пространство без вътрешни граници в системата на железопътния транспорт.

VI. ОСНОВНИ ДЕЙНОСТИ И ИНСТРУМЕНТИ ЗА РЕАЛИЗИРАНЕ НА ГЛАВНАТА ЦЕЛ И ПОДЦЕЛИТЕ НА СТРАТЕГИЯТА

За първа подцел – Реализиране на спецификациите свързани с документацията за машиниста и влаковия персонал.

Постигането на тази подцел е свързано с разработване на документация за машиниста - ръководство за машиниста, пътна книга, промени в информацията съдържаща се в пътната книга (модифицирани елементи по железопътната инфраструктура), разписания, информиране в реално време, връзка на влаковия персонал с друг персонал, участващ в движението на влаковете и нейното съгласуване, утвърждаване и въвеждане в употреба.

За целта трябва да се направи преглед на нормативната база, имаща отношение към реализацията на тази подцел и да се определят нормативните документи, подлежащи на актуализация и изменение. Трябва също така да се определят ролите, задълженията и отговорностите на всички заинтересовани страни в процеса на организиране и реализацията на тази подцел.

За осъществяване на тази подцел е необходимо да бъдат реализирани следните задачи:

Разработване на ръководство за машиниста (подраздел 4.2.1.2.1)

Разработване на ръководство за машиниста валидно за всички превозвачи и съобразено с изискванията на приложения А, Б и В. Всички ЖП трябва да го включат в СУБ. Инструкциите за работа включени в ръководството за машиниста се включва в учебните програми за квалификация и преквалификация на локомотивните машинисти.

Разработване на пътната книга (подраздел 4.2.1.2.2.1)

Определяне на информацията, която трябва да се публикува в пътната книга, съобразно изискванията на приложение Г и разработване на проект на пътна книга, валиден за всички превозвачи. УИ и ЖП включват процедурите за утвърждаване на пътната книга в СУБ.

Създаване на интерфейс със Системата за управление на влаковата работа (тази информационна система реализира изискванията на ТСОС „Телематични приложения за товарни превози“ от страна на УИ;

Осъществяване на връзка с Референтния документ за състоянието на мрежата.

Изменение на информацията, съдържаща се в пътната книга (изменени елементи) (подраздел 4.2.1.2.2.2)

УИ определя информацията, която трябва да се публикува за изменените елементи на железопътната инфраструктура в пътната книга и тя се отразява в нея. УИ и ЖП включват процедурите за утвърждаване на документа с информация за изменените елементи в СУБ.

Осъществяване на връзка с Референтния документ за състояние на мрежата.

Информиране на машиниста в реално време (подраздел 4.2.1.2.2.3)

Изготвяне на проект за инструкция за уведомяване на машиниста в реално време.

Разписания - Графици за движение на влаковете (подраздел 4.2.1.2.3)

Изготвяне на проект за документ за таблично разписание на влаковете и план за композирането им в удобен за ползване от машинистите вид. УИ и ЖП включват процедурите за утвърждаване на документа с информация за ГДВ и плана им за композиране в СУБ.

Създаване на интерфейс със Системата за управление на влаковата работа (СУВР) (тази информационна система реализира изискванията на ТСОС „Телематични приложения за превоз на товари” от страна на УИ) с цел получаване на информацията свързана с разписанието на влаковете. Издаването на самият документ за разписание на влаковете предназначен за локомотивните машинисти трябва да се реализира в СУВР.

Подвижен железопътен състав (подраздел 4.2.1.2.4)

Определяне на информацията, която ще е необходима за машиниста, относно експлоатацията на подвижния състав във влошени (аварийни) ситуации. Включване на актуализираните документи по отношение експлоатацията на подвижния железопътен състав при влошени условия в СУБ на УИ и ЖП.

Документация за персонала на железопътните предприятия, различен от машинистите (подраздел 4.2.1.3)

Всички дейности, реализирани по т. 4.2.1.2 се отнасят и за служителите свързани с безопасността на УИ и ЖП. Всички разработени и утвърдени документи по т. 4.2.1.2 са предназначени и се ползват и от служителите свързани с безопасността на УИ и ЖП.

Документация за персонала на управителя на инфраструктурата, който разрешава движението на влаковете (подраздел 4.2.1.4)

Изготвяне на комуникационни принципи, включващи процедури за комуникация и способности за комуникация и „Книга с формуляри” с инструкции за попълването на всеки формуляр.

Учебните организации актуализират учебните планове и програми, като включват в тях комуникационните принципи и наръчника с формуляри.;

Комуникации между персонала на ЖП и персонала на УИ, свързани с безопасността (свързани с безопасността комуникации между влаковата бригада, другия персонал на железопътното предприятие и персонала, разрешаващ движението на влаковете) (подраздел 4.2.1.5)

Като т. 4.2.1.4. Трябва да бъдат изпълнени изискванията, заложи в Допълнение Л от настоящата ТСОС.

За втора подцел – Реализиране на спецификациите, свързани с обозначаването и сигнализирането на влаковете, вагоните и товарите.

Реализацията на тази подцел е свързана с обозначаването, сигнализирането на влаковете, вагоните и товарите, включващо видимост на влака, сигнализирането на началото и края на влака и чуваемост на влака.

За целта трябва да се направи преглед на нормативната база, имаща отношение към реализацията на тази подцел и да се определят нормативните документи, подлежащи на актуализация и изменение. Трябва също така да се определят ролите, задълженията и отговорностите на всички заинтересовани страни в процеса на организиране и реализацията на тази подцел.

За осъществяване на тази подцел е необходимо да бъдат реализирани следните дейности:

Видимост от влака преден край (подраздел 4.2.2.1.2) и **задна част** (подраздел 4.2.2.1.3).

Изготвяне на предложение за актуализиране на съществуващата нормативна база, отразяващо изискванията на ТСОС „ЕУД“ спрямо видимостта на предния край и задната част на влака, утвърждаване и съгласуване на измененията на нормативната база от компетентните органи, въвеждане на актуализираните документи в практиката, организиране на обучение за запознаване на персонала с новите допълнения и изменения и включване на новите изменения в учебните планове и програми на обучаващите звена и институции.

Пътнически влакове (подраздел 4.2.2.1.3.1)

Изготвяне на предложение, при необходимост, за актуализиране на съществуващата нормативна база, отнасяща се към сигнализирането на вътрешните и на международните пътнически влакове, утвърждаване и съгласуване на измененията на нормативната база от компетентните органи, въвеждане на актуализираните документи в практиката (включване на промените в нормативните и в поднормативните документи в СУБ на УИ и ЖП и организиране на обучение за запознаване на персонала с новите допълнения и изменения) и включване на новите изменения в учебните планове и програми на обучаващите звена и институции.

Товарни влакове и международен трафик (подраздел 4.2.2.1.3.2 и подраздел 4.2.2.1.3.3)

Изготвяне на предложение, при необходимост, за актуализиране на съществуващата нормативна база, отнасяща се за сигнализирането на вътрешните (товарни влакове, които не пресичат граница между държави-членки) и на международните товарни влакове, утвърждаване и съгласуване на измененията на нормативната база от компетентните органи, въвеждане на актуализираните документи в практиката (включване на промените в нормативните и в поднормативните документи в СУБ на УИ и ЖП и организиране на обучение за запознаване на персонала с новите допълнения и изменения) и включване на новите изменения в учебните планове и програми на обучаващите звена и институции.

Чуваемост на влака (звукова сигнализация на влака) (подраздел 4.2.2.2.1)

Изготвяне на предложение за актуализиране на съществуващата нормативна база, имаща отношение към чуваемостта на влака (звукова сигнализация на влака) и оценка на съответствието, утвърждаване и съгласуване на измененията на нормативната база от компетентните органи, въвеждане на актуализираните документи в практиката, организиране на обучение за запознаване на персонала с новите допълнения и изменения и включване на новите изменения в учебните планове и програми на обучаващите звена и институции.

Орган на управление (подраздел 4.2.2.2.2)

Изготвяне на предложение, при необходимост, за актуализиране на съществуващата нормативна база, имаща отношение към задействането на звуковото предупредително устройство, утвърждаване и съгласуване на измененията на

нормативната база от компетентните органи и въвеждане на актуализираните документи в практиката (включване на промените в нормативните и в поднормативните документи в СУБ на УИ и ЖП и запознаване на персонала с тях).

Идентификация на возилото (подраздел 4.2.2.3)

Изготвяне на предложение за актуализиране на съществуващата нормативна база, отнасяща се към идентификацията на возилата (шаблонирането на вагони, локомотиви, специализиран състав), като се отчитат изискванията на приложение Б на ТСОС „Подвижен железопътен състав – товарни вагони” и приложение П на ТСОС “ЕУД”, утвърждаване и съгласуване на измененията на нормативната база от компетентните органи, въвеждане на актуализираните документи в практиката и организиране на прешаблонирането на возилата, ако е необходимо.

Европейският номер на возилото се състои от 12 цифри, като повече подробности са дадени в Решение 2007/756/ЕО.

Безопасност на пътниците и товара (подраздел 4.2.2.4.1 и подраздел 4.2.2.4.2)

Изготвяне на предложение за актуализиране на съществуващата нормативна база, регламентираща натоварването на вагоните по безопасен за превоз начин и осигуряване на безопасността на пътниците при потегляне и по време на пътуване на влака, утвърждаване и съгласуване на измененията на нормативната база от компетентните органи, включване на промените в нормативните и в поднормативните документи в СУБ на УИ и ЖП, въвеждане на актуализираните документи в практиката и запознаване на персонала с тях.

Подготовка на проект за техническа помощ за проектиране на „Система за измерване и контрол на натоварването и теглото на вагоните и състоянието на буксите им”, изготвяне на Апликационна форма и включване на този проект за финансиране в Оперативна програма „Транспорт” за програмния период 2014 – 2020 год.

Реализация и въвеждане в експлоатация на „Система за измерване и контрол на натоварването и теглото на вагоните и състоянието на буксите им” в периода 2014 – 2020 год.

Определяне на ролите, задълженията и отговорностите на всички заинтересовани страни в процеса на организиране и реализацията на проектите за техническа помощ и за реализация и въвеждане в експлоатация на „Система за измерване и контрол на натоварването и теглото на вагоните и състоянието на буксите им”.

Композиране на влака (Изисквания към влаковия състав) (подраздел 4.2.2.5)

Изготвяне на предложение, при необходимост, за актуализиране на съществуващата нормативна база, имаща отношение към спазване на техническите и търговски изисквания към возилата включвани в състава на влака, техническите изисквания за максимална дължина на влака, наложени от дължините на гаровите коловози по маршрута, техническите изисквания за максимална брутна маса на влака, наложени от профила на железопътната линия и използвания тягов подвижен състав по маршрута и техническите изисквания за допустимо осно натоварване, кинематичен габарит и скорост за движение на возилата по маршрута на влака при композиране на влака, утвърждаване и съгласуване на измененията на нормативната база от компетентните органи, въвеждане на актуализираните документи в практиката (включване на промените в нормативните и в поднормативните документи в СУБ на УИ и ЖП и запознаване на персонала с тях) и прилагане на утвърдените актуализирани документи и процедури

Спиране на влака (подраздел 4.2.2.6) - **Минимални изисквания към спирачната система** (подраздел 4.2.2.6.1) и **Ефективност на спиране** (подраздел 4.2.2.6.2).

Всички возила на влака трябва да са свързани към непрекъснатата автоматична спирачна система, определена в ТСОС „Подвижен състав“ (Решения 2006/861/ЕО, отменящо се с Регламент 321/ЕС от 1 януари 2014 г., 20132008/232/ЕО и 2011/291/ЕС на Комисията).

Изготвяне на предложение за подобряване на съществуващата нормативна база, регламентираща правилата за спиране и осигуряване на влаковете с необходимата спирачна маса, имайки в предвид географията на маршрутите, трасетата и техническата съоръженост на междугарията, отчитайки развитието на системата ERTMS/ETCS, изискванията представени в Допълнение У на ТСОС „ЕУД“ и изготвяне на вътрешни правила и инструкции от ЖП, изготвяне на процедури за осигуряване на информация от УИ за изчисляване на необходимата спирачна маса за маршрутите използвани от ЖП и съответно разрешените спирачни системи, утвърждаване и съгласуване на измененията на нормативната база от компетентните органи, въвеждане на актуализираните документи в практиката (включване на промените в нормативните и в поднормативните документи в СУБ на УИ и ЖП и запознаване на персонала с тях) и прилагане на утвърдените актуализирани документи и процедури

Проверка на изправното състояние на влака (състоянието на влака преди пускането му в движение) (подраздел 4.2.2.7; подраздел 4.2.2.7.1; подраздел 4.2.2.7.2).

Дефиниране на процеса, позволяващ проверка на изправността и функционалността на всички бордови съоръжения, осигуряващи безопасното движение на влака, че влакът е в изправност, и че вагоните са подредени, съгласно натурния лист;

Подготвяне от страна на ЖП на информация в електронен вид за натурния лист на влака и предоставянето ѝ на УИ.

Разработване (актуализиране) на процедурата за информиране на УИ за направените промени в характеристиките на влака от страна на ЖП.

УИ и ЖП определят (актуализират) процедурите за действие на персонала при движение на влака, при влошени ситуации.

ЖП разработва процедура, осигуряваща проверка, че данните за сигурна и ефикасна експлоатация са на разположение на персонала на УИ преди тръгване на влака.

ЖП определя процедура, позволяваща информирането на УИ при анулиране на движението на влака или промяна на неговите параметри.

Разглеждане и предложения за подобряване на нормативната база, регламентираща правилата за проверка на влака преди неговото заминаване, въвеждане на актуализираните документи в практиката, включване на процедурите и информацията свързана с проверката на състоянието на влака преди пускането му в движение в СУБ на ЖП.

Осъществяване на интерфейси с ТСОС „Телематични приложения за превоз на товари” и по-специално със информационната система на УИ „СУВР” и с ТСОС „Телематични приложения за пътнически услуги”.

Изисквания за видимост на сигналите и знаците встрани от линията (подраздел 4.2.2.8)

Изготвяне на предложение, при необходимост, за изменения и/или допълнения на нормативните документи, имащи отношение към добрата видимост и възприемане на

сигналите, утвърждаване и съгласуване на измененията на нормативната база от компетентните органи, въвеждане на актуализираните документи в практиката (включване на промените в нормативните и в поднормативните документи в СУБ на УИ и ЖП и запознаване на персонала с тях) и прилагане на утвърдените актуализирани документи и процедури в практиката.

Бдителност на машиниста (подраздел 4.2.2.9)

Изготвяне на предложение, при необходимост, за изменения и/или допълнения на нормативните документи, имащи отношение към функционирането на бордовото оборудване за следене бдителността на машиниста, утвърждаване и съгласуване на измененията на нормативната база от компетентните органи, въвеждане на актуализираните документи в практиката (включване на промените в нормативните и в поднормативните документи в СУБ на УИ и ЖП и запознаване на персонала с тях) и прилагане на утвърдените актуализирани документи и процедури в практиката.

За трета главна подцел - Реализиране спецификациите позволяващи съгласувана експлоатация при нормално и екстремно функциониране на железопътния транспорт.

Реализацията на тази подцел е свързана с планирането и идентификацията на влаковете, управлението на движението, проследяване на влаковете, трансферите, опасните товари, позволяващо съгласувана експлоатация при нормално и екстремно функциониране на железопътния транспорт.

За целта трябва да се направи преглед на нормативната база, имаща отношение към реализацията на тази подцел и да се определят нормативните документи, подлежащи на актуализация и изменение. Трябва също така да се определят ролите, задълженията и отговорностите на всички заинтересовани страни в процеса на организиране и реализацията на тази подцел.

За озъществяване на тази подцел е необходимо да бъдат реализирани следните дейности:

Планиране на влаковете (подраздел 4.2.3.1)

УИ определя формите на заявките за трасе на влак.

Изготвяне на предложение за промяна и подобряване на нормативната база, регламентираща искането за предоставяне на информация за планиране на влаковете, утвърждаване и съгласуване на измененията на нормативната база от компетентните органи, въвеждане на актуализираните документи в практиката, запознаване на персонала с тях и прилагане на утвърдените актуализирани документи и процедури в практиката.

Осъществяване на интерфейси с ТСОС „Телематични приложения за превоз на товари” и по-специално със информационната система на УИ „СУВР”, след като бъде разработена и влезе в експлоатация и с ТСОС „Телематични приложения за пътнически услуги”.

Отразяване на промените в нормативната база, свързани с планиране на влаковете (форми на заявките за трасе на влак) в Референтния документ за състояние на мрежата, изготвян и поддържан от УИ.

Идентификация (номериране) на влаковете (подраздел 4.2.3.2)

Изготвяне на предложение за подобряване на нормативната база, регламентираща идентификацията на влаковете (номериране на влаковете), утвърждаване и съгласуване на

измененията на нормативната база от компетентните органи, въвеждане на актуализираните документи в практиката, запознаване на персонала с тях и прилагане на утвърдените актуализирани документи и процедури в практиката.

Формат на номера на влака (подраздел 4.2.3.2.1)

Преглед и анализ на действащите нормативни документи за съответствие с изискванията на ТСОС "Контрол, управление и сигнализация", отнасящи се към формата на номера на влака, изготвяне на предложение за изменения и/или допълнения, утвърждаване и съгласуване на измененията на нормативната база от компетентните органи, въвеждане на актуализираните документи в практиката, запознаване на персонала с тях и прилагане на утвърдените актуализирани документи и процедури в практиката.

Потегляне на влака (подраздел 4.2.3.3)

Обхваща долните подраздели 4.2.3.3.1 и 4.2.3.3.2.

Проверки и изпитване преди потегляне (подраздел 4.2.3.3.1)

ЖП определят контролните проверки и изпитванията на спирачките, които трябва да бъдат извършвани преди потеглянето на влака определят процедура за информиране на УИ за всяка аномалия на влака преди потеглянето му.

Изготвяне на предложение за систематизиране и подобряване на съществуващата нормативна база, процедурите и действията на персонала преди потеглянето на влака и изготвяне на предложения за изменението ѝ, утвърждаване и съгласуване на измененията от компетентните органи, въвеждане на актуализираните документи в практиката, запознаване на персонала с тях и прилагане на утвърдените актуализирани документи и процедури в практиката.

Уведомяване на управителя на инфраструктурата за експлоатационното състояние на влака (подраздел 4.2.3.3.2)

Изготвяне, при необходимост, на предложение за изменения и/или допълнения на нормативните документи, имащи отношение към взаимоотношенията и комуникацията на персонала на ЖП и персонала на инфраструктурата преди тръгване на влака и по време на неговото движение, утвърждаване и съгласуване на измененията от компетентните органи, въвеждане на актуализираните документи в практиката (включване на промените в нормативните и в поднормативните документи в СУБ на УИ и ЖП и запознаване на персонала с тях) и прилагане на утвърдените актуализирани документи и процедури в практиката.

Управление на движението (подраздел 4.2.3.4)

Обхваща долните подраздели 4.2.3.4.1; 4.2.3.4.2; 4.2.3.4.3 и 4.2.3.4.4.

Основни изисквания (подраздел 4.2.3.4.1)

Анализ на съществуващата система за управление на движението.

УИ актуализира и изготвя процедури за управление на движението в реално време, процедури с оперативни мерки за поддържане нивото на капацитета на инфраструктурните елементи и системи на най-високо ниво в случай на закъснения или инциденти и процедури за предоставяне на информация на ЖП.

УИ разработва и предоставя средство за регистриране в реално време на разписанията за заминаване, пристигане и преминаване на влака през предварително определени пунктове, както и стойността на отклоненията.

УИ разработва процес, позволяващ да се посочи очаквания брой минути отклонение от предвидения час за трансфер на влака от един УИ на друг УИ.

Определяне на необходимостта от систематизиране на съществуващата нормативна база, процедурите и действията по управление на движението на влаковете и изготвяне на предложения за изменението ѝ, утвърждаване и съгласуване на измененията от компетентните органи, въвеждане на актуализираните документи в практиката, запознаване на персонала с тях и прилагане на утвърдените актуализирани документи и процедури в практиката.

Докладване на влаковете (подраздел 4.2.3.4.2)

Обхваща долните подраздели 4.2.3.4.2.1 и 4.2.3.4.2.2.

Данни, необходими за докладване на местоположението на влаковете (подраздел 4.2.3.4.2.1)

Преглед и анализ на действащите нормативни и поднормативни документи за това, доколко данните регламентирани в тях и необходими за докладване на влаковете съответстват на тези, посочени в ТСОС „ЕУД“ и изготвяне, при необходимост, на предложение за изменения и/или допълнения в тях. Утвърждаване и съгласуване на измененията от компетентните органи, въвеждане на актуализираните документи в практиката (включване на промените в нормативните и в поднормативните документи в СУБ и запознаване на персонала с тях) и прилагане на утвърдените актуализирани документи и процедури в експлоатационната работа.

Прогнозирано време на предаване (подраздел 4.2.3.4.2.2)

Преглед и анализ на действащите нормативни и поднормативни документи за това, доколко УИ разполага с процедури за оценка отклонението на влаковете от техните разписания и предаването на данните на последващия управител и изготвяне, при необходимост, на предложение за изменения и/или допълнения в тях. Утвърждаване и съгласуване на измененията от компетентните органи, въвеждане на актуализираните документи в практиката (включване на промените в нормативните и в поднормативните документи в СУБ и запознаване на персонала с тях) и прилагане на утвърдените актуализирани документи и процедури в експлоатационната работа.

Опасни товари (подраздел 4.2.3.4.3)

Анализ на съществуващата нормативна уредба, имаща отношение към превоза на опасни товари и определяне на необходимостта от актуализиране и систематизиране на съществуващата нормативна база, процедурите и действията по превоз на опасни товари, в зависимост от изискванията на ТСОС “ЕУД” и разпоредбите, както са формулирани в Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.

ЖП подготвят предложения за подобряване на нормативната база, регламентираща условията за превоз на опасни товари: информация за машиниста; информация за УИ; информация за планиране и действие при аварийни ситуации.

ЖП определя процедури, позволяващи надзор върху транспорта на опасни товари.

Утвърждаване и съгласуване на измененията в нормативната база от компетентните органи, въвеждане на актуализираните документи в практиката, включване на изискванията на ТСОС “ЕУД”, имаща отношение към превоза на опасни товари в системата за управление на безопасността и запознаване на персонала с тях.

Качество на работата (подраздел 4.2.3.4.4)

Анализ на съществуващата система за контрол на качеството на експлоатационната дейност (качество на работата) и определяне на необходимостта от актуализиране и систематизиране на съществуващата нормативна база, процедурите и действията по контрол на качеството на експлоатационната дейност и изготвяне на предложения за изменението ѝ.

Разработване на Системи за управление на качеството (СУК) на експлоатационната дейност от всяко ЖП и УИ, позволяващи ефикасното функциониране на всички услуги.

Въвеждат на процеси от страна на УИ и ЖП, които позволяват да се контролира ефикасно функционирането на всички услуги. Процесите по контролиране се разработват така, че да позволяват анализа на данните и откриване на тенденциите, които са резултат, както на човешка грешка, така и на грешка на системата. Резултатите на този анализ се използват за изработване на мерки за подобряване на експлоатационната дейност.

Анализ на събития, които довеждат до значителни смущения на експлоатационната дейност и документиране на процесите, анализите и мерките за подобряване на експлоатационната дейност. Провеждане на вътрешни одити на действията свързани с подобряване на експлоатационната дейност.

Внедряване на СУК на експлоатационната дейност от ЖП и УИ.

Записване на данните (подраздел 4.2.3.5)

Обхваща долните подраздели 4.2.3.5.1 и 4.2.3.5.2.

Записване на данните от наблюденията извън влака (подраздел 4.2.3.5.1)

Преглед и анализ на действащите нормативни и поднормативни документи за това, доколко разпоредбите на УИ за действия на персонала на инфраструктурата по отношение записванията на данни от наблюденията на влака съответстват на изискванията на ТСОС „ЕУД” и изготвяне, при необходимост, на предложение за изменения и/или допълнения в тях.

УИ разработва система за регистриране на данни по контрола извън влака.

Утвърждаване и съгласуване на измененията от компетентните органи, въвеждане на актуализираните документи в практиката, запознаване на персонала с тях и прилагане на утвърдените актуализирани документи и процедури за регистриране на данни от персонал извън влака в експлоатационната работа.

Записване на данните от наблюденията във влака (подраздел 4.2.3.5.2)

Преглед и анализ на действащите нормативни и поднормативни документи за това, доколко разпоредбите на ръководителя на ЖП за действия на персонала на предприятието по отношение записванията на данни от наблюденията на влака съответстват на изискванията на ТСОС „ЕУД”. Определяне на необходимостта от актуализиране и систематизиране на съществуващата нормативна база, процедурите, действията и системата за регистриране на данни от подвижния състав и персонал във влака и предложения за подобряване им.

Утвърждаване и съгласуване на измененията от компетентните органи, въвеждане на актуализираните документи в практиката, запознаване на персонала с тях и прилагане на утвърдените актуализирани документи и процедури в експлоатационната работа.

Експлоатация при влошени условия (подраздел 4.2.3.6)
Обхваща долните подраздели 4.2.3.6.1; 4.2.3.6.2 и 4.2.3.6.3.

Уведомяване на другите ползватели (подраздел 4.2.3.6.1)

Предложения за подобряване на нормативната база, регламентираща информираността и действията на участниците в железопътното движение при влошени условия, с цел нейното своевременно възстановяване за нормална работа и преодоляване на последствията. Усъвършенстване на съществуващата или разработване на нова процедура по взаимно информиране между участниците в железопътното движение при влошени условия. Създаване на процедура или план (планове), позволяващ възстановяване на мрежата за нормалното ѝ функциониране.

УИ разработва точни инструкции към персонала във влака (локомотивни машинисти и др.) за своевременно преодоляване на възникнали или на предпоставки за аварийна ситуация и система за уведомяване на персонала във влака (локомотивни машинисти и др.) за своевременно преодоляване на възникнали или на предпоставки за аварийна ситуация. Включване на горните документи в СУБ на ЖП и запознаване на персонала с тях.

Утвърждаване и съгласуване на измененията от компетентните органи, въвеждане на актуализираните нормативни документи в практиката.

Мерки при извънредни ситуации (подраздел 4.2.3.6.3)

Изготвяне, при необходимост, на предложение за изменения и/или допълнения на съответните нормативни и поднормативни документи свързани с процедурите за съвместни действия при извънредни ситуации на персонала на инфраструктурата и на ЖП.

Утвърждаване и съгласуване на измененията от компетентните органи, въвеждане на актуализираните нормативни документи в практиката, включването им в СУБ на УИ и ЖП и запознаване на персонала с тях.

Управление при аварийни ситуации (подраздел 4.2.3.7)

Определяне на необходимостта от актуализиране и систематизиране на съществуващата нормативна база, процедурите и действията на участниците в железопътното движение при управление на действията при аварийна ситуация.

Усъвършенстване на съществуващата или разработване на нова процедура, регламентираща действието на управленския персонал при наличие на аварийна ситуация.

УИ и ЖП актуализират или създават нов план за управление и действия при аварийни ситуации. ЖП разработва процедура за предоставяне на цялата специфична информация на УИ за възстановяване на движението и механизми за уведомяване на пътниците за процедурите за действие и осигуряване на безопасност на борда на влака при аварийна ситуация.

ЖП и УИ правят предложения за подобряване на нормативната база, регламентираща действията на всички институции и в частност участниците в железопътното движение при управлението на аварийните ситуации.

Утвърждаване и съгласуване на измененията от компетентните органи, въвеждане на актуализираните нормативни документи в практиката, включването им в СУБ на УИ и ЖП и запознаване на персонала с тях.

Помощ за влаковата бригада в случай на произшествие или сериозна неизправност на подвижния състав (подраздел 4.2.3.8)

ЖП и УИ правят предложения за подобряване на нормативната база, с цел подпомагане на влаковия персонал при произшествия или сериозна повреда на подвижния състав.

ЖП дефинират процедури за подпомагане на влаковия персонал при произшествия или сериозна повреда на подвижния състав.

Утвърждаване и съгласуване на измененията от компетентните органи, въвеждане на актуализираните нормативни документи в практиката, включването им в СУБ на ЖП и запознаване на персонала с тях.

Функционални и технически спецификации на интерфейсите (подраздел 4.3)

Обхваща долните подраздели 4.3.1; 4.3.2; 4.3.3 и 4.3.4.

Интерфейс с ТСОС за „Инфраструктура” (подраздел 4.3.1)

Анализ на изискванията на ТСОС "Инфраструктура", изготвяне на предложение за промяна и промяна на нормативните документи, отчитащи изискванията на ТСОС "Инфраструктура".

Интерфейс с ТСОС "Контрол, управление и сигнализация" (подраздел 4.3.2)

Анализ на изискванията на ТСОС "Контрол, управление и сигнализация", изготвяне на предложение за промяна и промяна на нормативните документи, отчитащи изискванията на ТСОС "Контрол, управление и сигнализация".

Интерфейс с ТСОС за подвижния състав (подраздел 4.3.3)

Обхваща долните подраздели 4.3.3.1 и 4.3.2.

Интерфейси с ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав” (подраздел 4.3.3.1)

Анализ на изискванията на ТСОС за локомотивите и пътническия подвижен състав, изготвяне на предложение за промяна и промяна на нормативните документи, отчитащи изискванията на ТСОС за локомотивите и пътническия подвижен състав.

Интерфейси с ТСОС „Товарни вагони” (подраздел 4.3.3.2)

Анализ на изискванията на ТСОС за товарните вагони, изготвяне на предложение за промяна и промяна на нормативните документи, отчитащи изискванията на ТСОС за товарните вагони.

Интерфейс с ТСОС "Енергия" (подраздел 4.3.4)

Анализ на изискванията на ТСОС "Енергия", изготвяне на предложение за промяна и промяна на нормативните документи, отчитащи изискванията на ТСОС "Енергия"

Правила за експлоатация (подраздел 4.4)

Анализ на съществуващите системи за управление на влаковете.

УИ изготвя предложения по усъвършенстване на съществуващата или разработване на нова процедура за експлоатацията на ERTMS/ETCS и ERTMS/GSM-R в съответствие с Допълнение А от тази ТСОС.

Приемане и утвърждаване на предложенията от компетентните органи и заинтересованите страни.

Въвеждане в действие на правилата за експлоатация на ERTMS/ETCS и ERTMS/GSM-R.

За четвърта главна подцел - Реализиране на спецификациите свързани с професионалната квалификация и езиковите компетенции на персонала.

Реализацията на тази подцел е свързана с определяне на изискванията, правилата и процедурите за придобиването и оценката на способностите, езиковите компетенции, първоначалното и непрекъснатото оценяване на персонала.

За целта трябва да се направи преглед на нормативната база, имаща отношение към реализацията на тази подцел и да се определят нормативните документи, подлежащи на актуализация и изменение. Трябва също така да се определят ролите, задълженията и отговорностите на всички заинтересовани страни в процеса на организиране и реализацията на тази подцел.

За озъществяване на тази подцел е необходимо да бъдат реализирани следните дейности:

Професионална квалификация (подраздел 4.6)

Обхваща долните подраздели 4.6.1 и 4.6.2.

Професионални компетентности (подраздел 4.6.1)

Минималните изисквания по отношение на професионалната квалификация за индивидуални задачи могат да бъдат намерени в Допълнения Й и Л.

Обхваща подраздели 4.6.1.1 (Професионални знания) и 4.6.1.2 (Умения за прилагане на тези знания в практиката).

Анализ на съществуващите системи за проверка на знанията и уменията на персонала зает в железопътния транспорт, определяне на необходимостта от актуализиране на съществуващата система за управление на компетенциите и утвърждаване и реализация на предложенията за промяна ѝ.

Разработване на изискванията към обучаващите организации.

Лицензиране на обучаващите организации.

Всеки ЖП и УИ изготвят нова (актуализирана) система за управление на компетенциите на персонала на база общите изисквания към нея, които гарантират необходимото качество на персонала и я внедряват, като я включват СУБ.

Езикови компетенции (подраздел 4.6.2)

Обхваща подраздели 4.6.2.1 (Принципи) и 4.6.2.1 (Ниво на познание).

Анализ на съществуващите системи за проверка на езиковите знанията и уменията на персонала зает в железопътния транспорт. Актуализиране и систематизиране на съществуващата система за проверка и придобиване на езикови познания, при необходимост и приемане и утвърждаване на предложенията за промяна.

Определяне на изискванията към обучаващите организации за придобиване на езикови познания.

ЖИ и УИ на база общите изисквания към системата за езикова компетентност, които гарантират необходимото качество на персонала, разработват система за езикова компетентност на персонала и програми за допълнителното му обучение, включват ги в системата за управление на компетенциите на персонала, внедряват системата за управление на компетенциите в частта си за езиковата компетентност и я включват в СУБ.

Насоки относно подходящите нива на компетентност са дадени в Допълнение Д. Нивото на познания на машинистите трябва да бъде най-малко ниво 3. Нивото на познания на придружаващия влаковете персонал трябва да бъде най-малко ниво 2.

Първоначално и текущо оценяване на персонала (подраздел 4.6.3)

Обхваща долните подраздели 4.6.3.1 (**Основни елементи**) и 4.6.3.2 (**Анализ на нуждите от обучение**).

Основни елементи (подраздел 4.6.3.1)

Основните елементи са: подбор на персонал, първоначално професионално обучение, първоначално оценяване, поддържане на компетентността, обучение за опресняване.

Анализ на съществуващите процеси за подбор на персонала, първоначалното професионално обучение, първоначално оценяване, поддържане на компетентността и обучение за опресняване. Определяне на необходимостта от усъвършенстване на тези процеси и изготвяне на предложения за изменение на нормативната база.

ЖП и УИ изготвят програма, описваща процеса за оценяване на персонала и включваща: подбор на персонала; първично професионално обучение; първоначална оценка; поддържане на компетенциите; продължение на обучението, включват ги в системите си за управление на безопасността и ги прилагат.

Анализ на нуждите от обучение (подраздел 4.6.3.2)

Обхваща долните подраздели 4.6.3.2.1 (**Разработване на анализа на нуждите от обучение**), 4.6.3.2.2 (**Актуализация на анализа на нуждите от обучение**) и 4.6.3.2.3 (**Специфични елементи за влаковата бригада и помощния персонал**)

Разработване на анализа на нуждите от обучение (подраздел 4.6.3.2.1)

ЖП и УИ извършват анализ на нуждите от обучение на персонала и изготвят предложения за изменения на съществуващата система за анализ на нуждите от обучение.

ЖП и УИ разработват процедура за преразглеждане и актуализиране на нуждите от индивидуално обучение и прилагат разработените програми и процедури за поддържане знанията на персонала. Те включват разработените програми и процедури за поддържане на знанията на персонала в системите си за управление на безопасността.

Актуализация на анализа на нуждите от обучение (подраздел 4.6.3.2.2)

ЖП и УИ определят процедура за преразглеждане и актуализиране на нуждите от индивидуално обучение на персонала, изготвят предложения за промяна на съществуващата такава, като вземат предвид предишните одити, обратната информация относно системата, както и известните изменения на правилата и процедурите.

Приемане и утвърждаване на предложенията за промяна на съществуващата система за анализ на нуждите от обучение с отчитане на нуждата от актуализация.

ЖП и УИ разработват процедура за преразглеждане и актуализиране на нуждите си от обучение.

Специфични елементи за влаковата бригада и помощния персонал (подраздел 4.6.3.2.3)

Обхваща подраздели 4.6.3.2.3.1 (**Познания за инфраструктурата**), 4.6.3.2.3.2 (**Познаване на подвижния състав**) и 4.6.3.2.3.3 (**Помощен персонал**).

Познания за инфраструктурата (подраздел 4.6.3.2.3.1)

ЖП трябва да гарантира, че влаковият персонал притежава нужните знания за съответната инфраструктура. За тази цел ЖП разработва процедура за придобиване и поддържане на знанията за експлоатираните маршрути от влаковия персонал в съответствие с процеса, описан в подточка 4.2.1. Процедурата се включва в СУБ на ЖП.

Информацията за експлоатираните маршрути трябва да бъде предоставена от УИ.

Познаване на подвижния състав (подраздел 4.6.3.2.3.2)

ЖП определя необходимите познания за ТПС и ПЖПС от влаковата бригада и разработва процедура за придобиване и поддържане на познанията за ТПС и ПЖПС от влаковата бригада. Процедурата се включва в СУБ на ЖП.

Помощен персонал (подраздел 4.6.3.2.3.3)

ЖП разработва процедура за придобиване и поддържане на познанията на помощния влаков персонал, като по този начин гарантира, че помощният персонал, който не е част от влаковата бригада, освен първоначалното си обучение, е обучен да отговаря на инструкциите на обучените членове на „влаковата бригада“. Процедурата се включва в СУБ на ЖП.

За пета главна подцел - Реализиране на спецификациите свързани със здравословните и безопасни условия на труд.

За постигането на тета подцел и трябва да се изпълнят дейностите:

Здравословни и безопасни условия (подраздел 4.7)

Обхваща подраздели 4.7.1, 4.7.4 и 4.7.5.

Въведение (подраздел 4.7.1)

Персоналът, посочен в точка 4.2.1 като изпълняващ задачи от критично значение за безопасността съгласно точка 2.2, трябва да притежава необходимата годност да гарантира удовлетворяването на общите стандарти за експлоатацията и безопасността.

Анализ на съществуващата процедура за удовлетворяване на медицинските, психологичните и санитарни изисквания към персонала.

ЖП и УИ разработват процедура, която да удовлетвори медицинските, психологичните и санитарни изисквания към персонала в рамките на системата си за управление на безопасността. Посочените в точка 4.7.4 медицински прегледи и всички свързани с тях решения за индивидуалната годност на персонала трябва да се провеждат от правоспособен лекар по трудова медицина.

Разработване на процедури за контролиране на риска от присъствието на работното място на персонал, който е под въздействието на алкохол, наркотични и психотропни вещества или употребява такива вещества по време на работа.

Прилагане на разработените процедури за преглед на медицинските, психологичните и санитарни изисквания към персонала.

Медицински прегледи и психологични оценки (подраздел 4.7.4)

Обхваща подраздели 4.7.4.1 и 4.7.4.2.

Преди прегледа (подраздел 4.7.4.1)

Обхваща подраздели 4.7.4.1.1 и 4.7.4.1.2.

Минимално съдържание на медицинския преглед (подраздел 4.7.4.1.1)

Анализ на съществуващите процедури за съдържанието на медицинските прегледи преди назначаване. Изготвяне на предложения за изменения на нормативната база, отнасяща се за съдържанието на медицинските прегледи преди назначаване.

Приемане и утвърждаване на предложенията за промяна на съществуващата нормативна база, отнасяща се за съдържанието на медицинските прегледи преди назначаване.

ЖП и УИ разработват процедури за гарантиране изпълнението на изискванията на нормативната база, отнасяща се за съдържанието на медицинските прегледи преди назначаване и ги прилагат.

Психологична оценка (подраздел 4.7.4.1.2)

Анализ на съществуващите процедури за психологична оценка на персонала преди назначаване и изготвяне на предложения за изменения на нормативната база, отнасяща се за психологична оценка на персонала преди назначаване.

Приемане и утвърждаване на предложенията за промяна на съществуващата нормативна база, отнасяща се за психологична оценка на персонала преди назначаване.

ЖП и УИ разработват процедури за гарантиране изпълнението на изискванията на нормативната база, отнасяща се за психологична оценка на персонала преди назначаване и ги прилагат.

След назначаване (подраздел 4.7.4.2)

Обхваща подраздели 4.7.4.2.1, 4.7.4.2.2 и 4.7.4.2.3

Периодичност на периодичните медицински прегледи (подраздел 4.7.4.2.1)

Анализ на съществуващите процедури за периодичност на медицинските прегледи и изготвяне на предложения за изменения, приемането и утвърждаването им.

ЖП и УИ разработват процедури за гарантиране изпълнението на изискванията на нормативната база, отнасяща се за периодичността на медицинските прегледи и прилагане им.

Минимално съдържание на периодичните медицински прегледи (подраздел 4.7.4.2.2)

Анализ на съществуващите процедури за минималното съдържание на периодичните медицински прегледи и изготвяне на предложения за изменения, приемането и утвърждаването им.

ЖП и УИ разработват процедури за гарантиране изпълнението на изискванията на нормативната база, отнасяща се за минималното съдържание на периодичните медицински прегледи и прилагане им.

Допълнителни медицински прегледи и/или психологични оценки (подраздел 4.7.4.2.3)

Анализ на съществуващите процедури относно изискванията за допълнителни медицински прегледи и/или психологични оценки и изготвяне на предложения за изменения приемането и утвърждаването им.

ЖП и УИ разработват процедури за гарантиране изпълнението на изискванията на нормативната база, отнасяща се за допълнителните медицински прегледи и/или психологични оценки и прилагане им.

Медицински изисквания (подраздел 4.7.5)

Обхваща подраздели 4.7.5.1, 4.7.5.2 и 4.7.5.3

Общи изисквания (подраздел 4.7.5.1)

Анализ на съществуващата процедура за одобряване на професионалните лекари, психолози, медицински организации, психолози и т.н..

ЖП и УИ изготвят предложения за подобряване на нормативната база за одобряване на професионалните лекари, психолози, медицинските организация, психологически оценки, медицински критерии.

Приемане и утвърждаване на направените предложения и въвеждане на системите, гарантиращи ефикасността на медицинските прегледи и допълнителни оценки, за използване от страна на ЖП и УИ.

Изисквания към зрението (подраздел 4.7.5.2)

Анализ на съществуващите изисквания за медицинска годност, освидетелстване и преосвидетелстване на персонала по отношение на зрението.

ЖП и УИ изготвят предложения за подобряване на нормативната база за оценка на медицинска годност, освидетелстване и преосвидетелстване на персонала по отношение на зрението.

Приемане, утвърждаване на направените предложения, въвеждане в действие на новата нормативна база и запознаване на персонала с новите изменения.

Изисквания към слуха (подраздел 4.7.5.3)

Анализ на съществуващите изисквания за медицинска годност, освидетелстване и преосвидетелстване на персонала по отношение на изискванията към слуха.

ЖП и УИ изготвят предложения за подобряване на нормативната база за оценка на медицинска годност, освидетелстване и преосвидетелстване на персонала по отношение на изискванията към слуха;

Приемане, утвърждаване на направените предложения, въвеждане в практиката на новата нормативна база и запознаване на персонала с новите изменения.

Регистри на инфраструктурата и превозните средства (подраздел 4.8)

Обхваща подраздели 4.8.1 и 4.8.2.

Поради особеностите на регистрите на инфраструктурата и возилата, определени в членове 33, 34 и 35 от Директива 2008/57/ЕО, тези регистри не са подходящи за

конкретните изисквания на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“. Затова в тази ТСОС не се уточнява нищо във връзка с тези регистри.

Съществува обаче оперативно изискване за определени данни, свързани с инфраструктурата, да се предоставят на железопътното предприятие и обратно, за определени свързани с подвижния състав данни, да се предоставят на управителя на инфраструктура, както е указано в точки 4.8.1 и 4.8.2. И в двата случая въпросните данни трябва да бъдат пълни и точни.

Инфраструктура (подраздел 4.8.1)

Преглед и анализ на действащата нормативна уредба и поднормативни документи по отношение на съдържанието на регистъра на железопътната инфраструктура и съответствието им с изискванията на ТСОС „ЕУД“.

Изготвяне, при необходимост, на предложение за изменения и/или допълнения на нормативна уредба и поднормативни документи по отношение на съдържанието на регистъра на железопътната инфраструктура.

Утвърждаване, приемане на промените в нормативната уредба от компетентните органи. запознаване на персонала с промените и рилагането.

Изискванията за елементите от данни за железопътната мрежа, които трябва да бъдат предоставени на железопътните предприятия, са специфицирани в Допълнение Г. Управителят на инфраструктурата е отговорен за верността на данните.

Подвижен състав (подраздел 4.8.2)

Преглед и анализ на действащата нормативна уредба и поднормативни документи по отношение на съдържанието на регистъра на подвижния състав и съответствието им с изискванията на ТСОС „ЕУД“.

Изготвяне, при необходимост, на предложение за изменения и/или допълнения на нормативна уредба и поднормативни документи по отношение на съдържанието на регистъра на подвижния състав.

Утвърждаване, приемане на промените в нормативната уредба от компетентните органи и запознаване на персонала с промените и прилагането.

За шеста главна подцел - Дефиниране на пакет от инвестиционни проекти.

Реализирането на тази подцел е свързана с разработване на конкретни инвестиционни проекти, чрез които биха се реализирали дефинираните с стратегията основна цел и подцелите.

За постигането на тази подцел трябва да се реализират следните инвестиционни проекти:

Проект „Система за измерване и контрол на натоварването и теглото на вагоните и състоянието на буксите им“

Във връзка с изпълнение на изискванията относно натоварване на вагоните и извършването на контрол за загрети букси е необходимо да се проектира, реализира и въведе в експлоатация „Система за контрол на натоварването и теглото на вагоните и състоянието на буксите им“.

Необходими дейности за покриване на изискванията:

Подготовка на проект за проектиране на „Система за измерване и контрол на натоварването и теглото на вагоните и състоянието на буксите им“ (СКНТВСБ).

Включване на проекта в Оперативна програма „Транспорт” (ОПТ) и кандидатстване за финансиране.

Проектиране, реализация и въвеждане в експлоатация на „Система за измерване и контрол на натоварването и теглото на вагоните и състоянието на буксите им”.

Организиране, действия, задължения и отговорности:

МТИТС, по предложение на УИ и ЖП съдейства за организирането и провеждането на тръжна процедура за техническа помощ и избор на Консултант за „Система за контрол на натоварването и теглото на вагоните и състоянието на буксите им”.

НК ЖИ организира избора на изпълнител за реализация и въвеждане в експлоатация на „Система за контрол на натоварването и теглото на вагоните и състоянието на буксите им”.

УИ (НК ЖИ) е отговорен за проектирането, разработването, въвеждането в експлоатация и самата експлоатация на „Система за контрол на натоварването и теглото на вагоните и състоянието на буксите им”.

Проект „Комплекс за обучение и преквалификация на локомотивни машинисти”

Комплексът включва съвременен тренажор, който да може да се използва при обучението и преквалификацията на локомотивните машинисти, така че те да могат да работят на оперативно съвместими локомотиви, които са снабдени с бордово оборудване за системите ERTMS/ETCS ниво 1 и ниво 2 и ERTMS/GSM-R за обмен на гласови съобщения и данни.

Отговорни за реализация на проекта „Комплекс за обучение и преквалификация на локомотивни машинисти” са ВТУ „Тодор Каблешков” и ИАЖА.

За реализация на КОПЛМ е необходимо финансиране от Европейските фондове. За целта е необходима подготовката на проект за финансиране по Оперативна програма „Развитие на човешките ресурси”.

Част от подготовката на проекта е разработване на техническо задание и тръжна документация за разработване на тренажор за обучение на локомотивни машинисти за работа с оперативно съвместими локомотиви оборудвани със системите ERTMS/ETCS ниво 1 и ниво 2 и ERTMS/GSM-R за обмен на гласови съобщения и данни. Провеждане на тръжна процедура за избор на разработчик на тренажора, който се задължава да поддържа тренажора, да осъвременява възможностите му и да оказва методическа помощ при провеждане на обучението на локомотивните машинисти.

VII. СИСТЕМА ЗА МОНИТОРИНГ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СТРАТЕГИЯТА

1. Цели

- Перманентно набиране и системно анализиране на информацията, необходима за управление на процесите и дейностите за постигане на целите, задачите и мерките, залегнали в Стратегията и Плана на Република България за внедряване на ТСОС „ Експлоатация и управление на движението ”.
- Оценка на съответствието между заложените цели и дейности в стратегията и степента на тяхното изпълнение.
- Идентификация на възможните проблеми и отклонения от приетия план, при необходимост.

- Разработване и предприемане на коригиращи действия, при необходимост.

2. Обхват и съдържание

Мониторингът включва наблюдение и оказване на въздействие върху ключови дейности и задачи, в съответствие със залегналите в стратегията главни цели, подцели и задачи.

Системата за мониторинг следва да обхваща следните основни елементи:

- **Главни цели и подцели**

Включват се главните цели и подцели, залегнали в стратегията. Те следва да са ясно формулирани и да са достижими в сроковете и с ресурсите, посочени в Плана на Република България за внедряване на ТСОС „Експлоатация и управление на движението”.

- **Задачи, произтичащи от главните цели и подцели**

За изпълнение на задачите на стратегията следва да бъдат конкретизирани действията и мерките, чрез които те ще бъдат изпълнени, съответните им периоди и срокове, както и отговорните институции за тяхната реализация.

- **Действия и мерки**

Конкретните действия и мерки трябва да са съобразени със сроковете и периодите за изпълнение на задачите.

- **Срок на изпълнение**

Заложените срокове за изпълнение трябва да са съобразени с Плана на Република България за внедряване на ТСОС „Експлоатация и управление на движението” и с технологията на работа, при максимална паралелност и координираност на дейностите по реализация на мерките.

- **Ресурси**

Чрез системата за мониторинг се наблюдава използването на ресурсите по размер, структура, видове и източници на финансиране.

- **Обща стойност**

Общата стойност се определя на база необходимите ресурси за внедряване на ТСОС „Експлоатация и управление на движението”. Тук не се включват разходите свързани с изпълнението на проекти, за които следва да се извършва анализ на разходите и ползите.

- **Източници на финансиране**

Източниците на финансиране се определят в Плана на Република България за внедряване на ТСОС „Експлоатация и управление на движението” и с разработването на конкретни проекти. Системата за мониторинг включва наблюдение на финансовата обезпеченост и изразходването на средствата, чрез утвърдена система за финансова и счетоводна отчетност.

- **Отговорни институции за мониторинг**

- Железопътни превозвачи;
- Сертифицирани предприятия за поддръжка;
- Управител на железопътната инфраструктура.

- **Отговорни институции за надзор (Директива 2004/49/ЕО)**

Национален орган по безопасността (ИА ЖА, съгласно чл. 6, ал. 3 от Закона за железопътния транспорт).

За коректно разпределяне на отговорностите, задълженията и ресурсите задължително се идентифицират всички дейности и мерки, отнасящи се към съответните системи и подсистеми на ТСОС „Експлоатация и управление на движението”;

- ***Отговорни институции за изпълнение на стратегията и плана за внедряване***
 - Управител на железопътната инфраструктура;
 - Железопътни превозвачи.

В съответствие с дейностите, мерките и отнасянето им към дадена система или подсистема на ТСОС „Експлоатация и управление на движението” с Плана на Република България за внедряване на тази ТСОС следва да се определят отговорните институции за тяхното изпълнение.

- ***Индикатори***

Системата за мониторинг изисква разработване на конкретни индикатори и съответстващите им количествени показатели по цели и задачи, които да обхващат действията и мерките, сроковете за изпълнение, използването на ресурсите, както и да дават възможност за количествена и качествена оценка на изпълнението на всяка от задачите и степента на постигане на целите на стратегията.

Системата за мониторинг включва и:

- Честота и методология за извършване на наблюденията;
- Технически средства и информационни източници;
- Административни процедури;
- Система за регистрация, анализ и отчитане на резултатите;
- Методика за анализ на разходите и ползите от проектите;
- Подсистема за мониторинг на проектите.

VIII. ВЪЗМОЖНОСТИ И ИНСТРУМЕНТИ ЗА ФИНАНСИРАНЕ ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА СТРАТЕГИЯТА

Възможностите и инструментите за финансиране са посочени в Общата стратегия.