

# 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 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 <sup>1</sup>,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет <sup>2</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите <sup>3</sup>,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора <sup>4</sup>, предвид съвместния текст, одобрен на 23 март 2004 г. от Помирителния комитет,

като има предвид, че:

- (1) за да се продължат усилията по установяване на единен пазар за железопътни транспортни услуги, инициирани от Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железниците на Общността <sup>5</sup>, 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 <sup>6</sup> и Директива 2001/14/ЕО

---

<sup>1</sup> ОВ С 126 Е , 28.5.2002 г., стр. 332.

<sup>2</sup> ОВ С 61 , 14.3.2003 г., стр. 131.

<sup>3</sup> ОВ С 66 , 19.3.2003 г., стр. 5.

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> 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).

<sup>6</sup> 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).

на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност<sup>1</sup> 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 оказваха 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 компании, функцията и ролята на органите по безопасността, както и разследването на произшествия;

- (3) метрата, трамваите и други теснолинейни железопътни системи в много държави-членки са подчинени на местни и регионални 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, тъй като 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 интегрирани железопътни предприятия и до постепенното преминаване на железопътния сектор от състояние на саморегулиране към обществено регулиране. Безопасността трябва 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, инфраструктури и компании трябва 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 трябва 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 железопътни инфраструктури и компании за управлението на железопътната система не освобождава други участници, като например производители, персонала по поддръжка, собствениците на вагони, доставчици на услуги и снабдителни фирми от поемането на отговорност за техните продукти или услуги в съответствие с разпоредбите на Директива

---

<sup>1</sup> 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).

96/48/ЕО на Съвета от 23 юли 1996 г. относно взаимодействието и оперативността на трансевропейската високоскоростна железопътна система <sup>1</sup> и на Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2001 г. относно взаимодействието и оперативността на трансевропейската конвенционална железопътна система <sup>2</sup> 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 третираат 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) Общи критерии за безопасност (ОКБ) и Общи 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 ОКБ и да се улесни мониторинга 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. Трябва да се сведе до минимум въвеждането на нови специфични национални правила, които не са основани на такива общи стандарти. Новите национални правила трябва 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 следва 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;

---

<sup>1</sup> ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 6.

<sup>2</sup> ОВ L 110, 20.4.2001 г., стр.1.

- (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;
- (12) разработването на ОКБ, ОМП 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<sup>1</sup>, има за задача да издава препоръки относно ОКБ, ОМП 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 компании трябва 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 трябва да вземе предвид факта, че Директива 89/391/ЕО на Съвета от 12 юни 1989 г. относно въвеждането на мерки за насърчаване на подобрения в областта на безопасните и здравословни условия на труд на работниците<sup>2</sup> 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 трябва 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 стоки<sup>3</sup>;
- (15) за да се гарантира високо ниво на безопасност в областта на железопътния транспорт и равни условия за всички железопътни предприятия, те трябва да спазват еднакви изисквания за безопасност. Сертификатът за безопасност служи за доказателство, че железопътната компания е създала система за управление на безопасността и може да спазва съответните стандарти и правила за безопасност. За международните транспортни услуги е достатъчно да се одобри системата за управление на безопасността в една държава-членка и одобрението да получи юридическа сила в рамките на Общността;
- (16) освен 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

---

<sup>1</sup> Виж стр. 3 от настоящия *Официален вестник*.

<sup>2</sup> ОВ L 183, 29.6.1989 г., стр. 1

<sup>3</sup> 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).

на работниците и потребителите, предвидени в членове 6 и 12 от Директива 95/18/ЕО;

- (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 компании, 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 трябва да положат усилия за подпомагане на кандидати, които желаят да участват на пазара като железопътни предприятия. По-специално, те трябва 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, трябва 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 <sup>1</sup>;
- (21) развитието на безопасен железопътен транспорт в Общността изисква създаването на хармонизирани условия за издаването 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 е вече уточнена съгласно Директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО;

---

<sup>1</sup> 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).

- (22) като част от общата регулаторна рамка за безопасността на железопътния транспорт, във всички държави-членки трябва 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, трябва да им се възложат същите минимални функции и отговорности. На националните органи по безопасността се дава висока степен на независимост. Те трябва 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 трябва 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 могат 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 трябва да бъде ясно разграничено от съдебното следствие на същото произшествие и да се даде възможност за достъп до доказателства и свидетели. То трябва да се извършва от постоянен орган, който е независим от служителите в железопътния сектор. Органът трябва 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 се извършват при възможно най-голяма откритост. При всяко произшествие разследващият орган трябва 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 трябва да се направят 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 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалността, формулиран в този член, настоящата директива не предвижда повече от необходимото за постигане на тези цели;

- (27) мерките, необходими за прилагането на настоящата директива трябва 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<sup>1</sup>;
- (28) настоящата директива има за цел да реорганизира и уеднакви съответното законодателство на Общността по отношение на безопасността на железопътния транспорт. Следователно, разпоредби за издаване на сертификат за безопасност на железопътни предприятия, формулирани преди това в Директива 2001/14/ЕО следва, 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 трябва повече да бъдат част от изискванията за лицензиране. За да получи достъп до железопътната инфраструктура, дадена лицензирано железопътно предприятие трябва да притежава сертификат за безопасност;
- (29) държавите-членки трябва да формулират правила за санкции, приложими при нарушения 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

---

<sup>1</sup> ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр.23.

## ПРЕДВАРИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

### *Член 1*

#### Цел

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

- а) хармонизиран достъп до 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 аварии и инциденти;
- д) определяне на общи принципи за управление, регулиране и контрол върху безопасността в железопътния транспорт.

### *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 предприемат за прилагане на настоящата директива:
  - а) метра, 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.

### *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 компания, която 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 на различни органи или предприятия;

в) „железопътно предприятие“ означава железопътно предприятие по смисъла на Директива 2001/14/ЕО, както и всяко друго обществено или частно предприятие, чиято дейност се състои в осигуряване на превоз на стоки и/или пътници с влак като предприятието осигурява теглителната сила; това включва и предприятия, които осигуряват само теглителна сила;

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 железопътни системи 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 нива на безопасност и постигане на критерии за безопасност, както и съответствие с други изисквания за безопасност;

ж) „орган по безопасността“ означава национален орган, на който са възложени задачи във връзка с безопасността на железопътния транспорт в съответствие с настоящата директива или някакъв двунационален орган, на който 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 общо 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;

н) „разследване” означава процедура, проведена с цел предотвратяване на произшествие и инцидент, която включва събиране и анализ 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.

## 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 и необходимост, се подобрява непрекъснато, като се има предвид развитието на законодателството в Общността и научно-техническия 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 контрола на рисковете, свързани с нея, се поема 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 накърнява гражданската отговорност в съответствие със законните изисквания на държавите-членки, всеки оператор на железопътна инфраструктура и компания 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 накърняване на отговорността на всеки производител, персонала по поддръжка, собственик на вагони, доставчик на услуги и снабдителна фирма да гарантира, че подвижният състав, инсталациите, спомагателни съоръжения и оборудване, 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 мониторинга 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; те се докладват в годишния доклад следващата година.

ОПБ се определят съгласно приложение I.

2. Преди 30 април 2009 г. приложение I се ревизира в съответствие с процедурата посочена в член 27, параграф 2, по-специално за включване на общи дефиниции на ОПБ и общи методи за изчисляване на разходите при произшествие.

### Член 6

#### Общи методи за безопасност

1. Първи комплект от ОМБ, обхващащ минимум методите, описани в параграф 3, буква а) се приемат от Комисията преди 30 април 2008 г., в съответствие с процедурата посочена в член 27, параграф 2. Те се публикуват в *“Официален вестник” на Европейските общности*.

Втори комплект от ОМБ, обхващащ основната част от методите, описани в параграф 3 се приемат от Комисията преди 30 април 2008 г., в съответствие с процедурата посочена в член 27, параграф 2. Те се публикуват в *“Официален вестник” на Европейския съюз*.

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,

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

в) доколкото не са обхванати от ТИОС, методи за проверка на експлоатацията и поддръжката на структурните подсистеми от трансевропейските високоскоростни и конвенционални железопътни системи съгласно съответните основни изисквания.

4. ОМБ се ревизират на определени интервали, в съответствие с процедурата посочена в член 27, параграф 2, отчитайки придобития опит от тяхното прилагане и глобалното развитие на безопасността на железопътния транспорт, както и задълженията на държавите-членки, формулирани в член 4, параграф 1.

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.

3. Първият комплект от проектни ОКБ се основава на изпитване на съществуващите критерии и нивото на безопасност в държавите-членки и гарантира, че текущото ниво на безопасност на железопътната система не е спаднало в нито една държава-членка. Те се приемат от Комисията преди 30 април 2009 г., в съответствие с процедурата посочена в член 27, параграф 2 и се публикуват в *Официален вестник на Европейските общности*.

Вторият комплект от проектни ОКБ се основава на опита, придобит от първия комплект ОКБ и тяхното прилагане. Те отразяват всички приоритетни области, където безопасността трябва да се подобри. Те се приемат от Комисията преди 30 април 2011 г., в съответствие с процедурата посочена в член 27, параграф 2 и се публикуват в *Официален вестник на Европейските общности*.

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 характера и размера на инвестициите, необходими за тяхното приложение. 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 персоналят на изпълнителите, ползватели на железопътни прелези и др., и без нарушаване на съществуващи национални и международни правила за отговорност, индивидуални рискове, свързани с неупълномощени лица на железопътни обекти;
- б) обществени рискове.

5. ОКБ се ревизират на определени интервали, в съответствие с процедурата посочена в член 27, параграф 2 като се отчита глобалното развитие на безопасността на железопътния транспорт.

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 националните правила за безопасност са публикувани 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 компании 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 нарушаване на съществуващи национални и международни правила за отговорност, системата за управление на безопасността отчита, когато е целесъобразно, рисковете, произтичащи в резултат от дейностите на други страни.

2. 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 за 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 компании, които експлоатират неговата инфраструктура.

4. Всяка година всички оператори на инфраструктура и железопътни компании 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 вътрешна 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.

Предназначението на сертификата за безопасност е да служи като доказателство, че железопътното предприятие е изградило система за управление на безопасността и може да удовлетвори изискванията, формулирани в ТИОС и други съответни законодателни актове на Общността и в националните правила за безопасност, за да контролира рисковете и да експлоатира мрежата по безопасен начин.

2. Сертификатът за безопасност обхваща:

- а) сертификат, потвърждаващ приемане на системата за управление на безопасността на железопътното предприятие, описана в член 9 и приложение III, и
- б) сертификат, потвърждаващ приемане на разпоредбите, приети от железопътното предприятие за удовлетворяване на специфични изисквания за безопасна експлоатация на съответната мрежа. Изискванията може да включват прилагането на ТИОС и национални правила за безопасност, приемане на сертификатите на персонала и разрешително за въвеждане в експлоатация на подвижния състав, използван от железопътното предприятие. Сертификатът се основава на документация, предоставена от железопътната компания, описана в приложение IV.

3. Органът по безопасността в държавата-членка, в която железопътната компания 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,а) е валиден на територията на цялата Общност за еквивалентни транспортни операции.

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

5. Сертификатът за безопасност се подновява при подаване на молба от железопътното предприятие на интервали не повече 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 ревизиран 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.

По същия начин, орган 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 неговото решение.

7. Преди 30 април 2009 г. Агенцията оценява развитието на процедурата за издаването на сертификат за безопасност и представя 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 се сдобие с разрешително за безопасност от органа по безопасността в държавата-членка, в която той е установен.

Разрешителното за безопасност обхваща:

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

б) разрешително, потвърждаващо приемане 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 повече 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 разрешително 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 лицензият оператор на инфраструктура повече не удовлетворява условията за 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 неговото решение.

#### *Член 12*

##### Изисквания за кандидатстване за сертификат и разрешително за безопасност

1. Органът за безопасност взема решение относно молба 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 кандидатът се изисква да предостави допълнителна информация, тя се предоставя незабавно.

2. За да се улесни създаването на нови железопътни компании и подаването на молби от железопътни компании 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. Документ 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 жизнено необходими 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 компании 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 национални правила за безопасност, описани в член 8 и приложение II.

2. Ако съоръженията за подготовка са достъпни само чрез услугите на едно единствено железопътното предприятие или оператор на инфраструктура, държавите-членки гарантират, че тези услуги са достъпни за други железопътни компании 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 жизнено важни функции по безопасността, железопътните представители трябва да могат да отчитат всякаква подготовка, квалификация и опит, придобити преди това от други железопътни компании. 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.

3. 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.

#### *Член 14*

##### Въвеждане в експлоатация на използвания подвижен състав

1. Подвижен състав, който е лицензиран за въвеждане в експлоатация в една държава-членка в съответствие с член 10, параграф 2, б) и не отговаря напълно на съответните ТИОС, се лицензира за въвеждане в експлоатация в друга или други държави-членки съгласно настоящия член, ако се изисква разрешително от съответната държава-членка или държави-членки.

2. Железопътната компания, кандидатстваща за разрешително за въвеждане в експлоатация на подвижен състав в друга държава-членка, представя техническо досие

за подвижния състав или вид подвижен състав на съответния орган по безопасността, посочвайки предназначението му за използване върху мрежата. Досието съдържа следната информация:

а) доказателство, че подвижният състав е лицензиран за въвеждане в експлоатация в друга държава-членка и данни, които показват историята на експлоатация, поддръжка, и когато това е целесъобразно, технически модификации извършени след лицензирането;

б) съответни технически данни, програма за поддръжане и експлоатационни характеристики, изисквани от органа по безопасността и необходими за допълнително лицензиране;

в) данни за технически и експлоатационни характеристики, които показват, че подвижният състав съответства на електроснабдителната система, сигнализацията и системата от команди за управление, ширината на междурелсието и междурелсието на инфраструктурата, максимално допустимото натоварване на ос и други ограничения на мрежата;

г) информация за освобождаване от задължения по спазването на национални правила за безопасност, необходими за издаване на разрешително, както и данни, базирани на оценка на риска, които показват, че приемането на подвижния състав не води до неоправдани рискове за мрежата.

3. Органът по безопасността може да изисква да се извършат изпитателни пробези върху мрежата за удостоверяване на съответствието с ограничителните параметри, посочени в параграф 2, в) и в тези случаи, дава указания за техния обхват и съдържание.

4. Органът по безопасността приема своето решение по дадена молба в съответствие с настоящия член незабавно или не по-късно от четири месеца след попълването на техническото досие, включително след предоставянето на документацията за проведените изпитателни пробези. Удостоверението за разрешително може да съдържа условия за използване и други ограничения.

#### *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 организацията, 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:
  - а) издаване на разрешително за въвеждане в експлоатация на структурните подсистеми, изграждащи трансевропейската високоскоростна железопътна система в съответствие с член 14 от Директива 96/48/ЕО и проверяване на правилното им експлоатиране и поддръжка съгласно съответните основни изисквания;
  - б) издаване на разрешително за въвеждане в експлоатация на структурните подсистеми, изграждащи трансевропейската конвенционално железопътна система в съответствие с член 14 от Директива 2001/16/ЕО и проверяване на правилното им експлоатиране и поддръжка съгласно съответните основни изисквания;
  - в) упражняване 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;
  - д) издаването, подновяването, изменения или отмяна на съответни части от сертификати за безопасност и на разрешителни за безопасност, дадени в съответствие с членове 10 и 11 и проверяване дали формулираните в тях условия и изисквания са спазени и дали операторите на инфраструктури и железопътни компании 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;
  - ж) упражняване надзор върху надлежното регистриране на подвижния състав и върху точността и осъвременяването на информацията относно безопасността в националния регистър, създаден съгласно член 14 от Директива 96/48/ЕО и от Директива 2001/16/ЕО;
3. Функциите, посочени в параграф 2 не могат да 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 прави своите заявки за информация незабавно, като приема всички свои решения в рамките на четири месеца след предоставянето на цялата заявена информация. По всяко време той може да отправи молба за техническа помощ към операторите на инфраструктури и железопътни компании 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 компании, 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 му се дава достъп до всички необходими документи и помещения, инсталации и съоръжения на операторите на инфраструктури и железопътни компании.
3. Държавите-членки взимат мерки, необходими да се гарантира, 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 компании, 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.

## Член 18

### Годишен доклад

Всяка година органът по безопасността публикува годишен доклад относно дейността си за предшестващата 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 компании;

## ГЛАВА V

### РАЗСЛЕДВАНЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ И ИНЦИДЕНТИ

#### *Член 19*

#### Задължение за разследване

1. Държавите-членки гарантират, че разследване се извършва от разследващия орган, посочен в член 21 след тежки произшествия в железопътната система, 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.

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 им се предоставя при първа възможност:

а) достъп до мястото на произшествието или инцидента, както и до участвалия в произшествието подвижен състав, съответните инфраструктура и контрол на движението и уредбите за сигнализация;

б) правото 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. Разследване 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, чийто 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.

3. Държавите-членки задължават железопътните компании, операторите на инфраструктури и, когато е целесъобразно, органа по безопасността, незабавно да докладват за произшествия и инциденти, посочени в член 19, на разследващия орган. 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 развитие 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 събитието се е случило. 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 се канят за участие 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 се получи вътре или извън органа, в зависимост от характера на разследваното произшествие или инцидент.

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, включените аварийни служби и представители 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. Разследване 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 и нормално не по-късно от 12 месеца след дата 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.

4. Всяка година разследващият орган публикува до 30 септември най-малко годишен доклад, в който се описват разследванията, извършени през предшестващата 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 дата, време и място на произшествието, както и вида 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 на 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.
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 взимат необходимите мерки, за да гарантират, че препоръките, издадени от разследващия орган се взимат своевременно под внимание и, когато е целесъобразно, се предприемат съответните действия.
3. Агенцията за безопасност и други агенции и органи по безопасността, или, при необходимост, други 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

#### *Член 26*

#### Адаптиране на приложенията

Приложенията се адаптират към научно-техническия прогрес, в съответствие с процедурата, посочена в член 27, параграф 2.

#### *Член 27*

#### Процедура на Комитета

1. Комисията се подпомага от Комитета, създаден съгласно член 21 от Директива 96/48/ЕО.
  2. При цитиране на настоящият параграф, се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО като се взимат предвид разпоредбите на член 8 от него.
- Срокът, посочен в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО се определя на три месеца.
3. При цитиране на настоящият параграф, се прилагат членове 3 и 5 от Решение 1999/468/ЕО, вземайки предвид разпоредбите на член 8 от него.
  5. Комитетът приема свои процедурни правила.

## Член 28

### Мерки за прилагане

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

2. По молба 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 такава молба, 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

## Член 29

### Изменения и допълнения към Директива 95/18/ЕО

1) С настоящото Директива 95/18/ЕО се изменя както следва:

„Член 8

Изискванията относно професионалната компетентност се удовлетворяват когато кандидатстващото железопътно предприятие има или ще има организация за управление, която притежава познанията и/или опита да упражнява безопасен и надежден контрол върху експлоатацията и надзор върху вида операции, уточнени в лиценза”.

2) В приложението се заличава Раздел II.

## Член 30

### Изменения и допълнения към Директива 2001/14/ЕО

С настоящото Директива 2001/14/ЕО се изменя, както следва:

1) Заглавието се заменя със следното:

„Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. относно на разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура и събирането на такси за ползване на железопътната инфраструктура”.

2) В член 30, параграф 2, е) се заменя със следното:

„е) споразумения за достъп в съответствие с член 10 от Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железопътните системи на Общността <sup>1</sup>, изменена с Директива 2004/51/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 30 април 2004 г. за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железопътните системи в Общността <sup>2</sup>.

3) Член 32 се заличава.

4) В член 34, параграф 2 се заменя със следното:

„По молба на държава-членка или по своя собствена инициатива, Комисията, при специфичен случай, разглежда приложението и изпълнението на разпоредбите относно налагането на такси, разпределянето на капацитет, и в рамките на два месеца от получаването на такава молба решава съгласно процедурата, посочена в член 35, параграф 2 дали съответната мярка може да продължи да бъде прилагана. Комисията уведомява за своето решение Европейския парламент, Съвета и държавите-членки.”

#### *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 нарушения на националните разпоредби, приети съгласно настоящата директива и взимат 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*

##### Приложение

Държавите-членки привеждат в действие необходимите законови, подзаконови и административни разпоредби, за да приведат законодателството си в съответствие с

---

<sup>1</sup> ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 25.

настоящата директива не по-късно от 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 са придружени от такова позоваване при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

#### *Член 34*

##### Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила в деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейските общности*.

#### *Член 35*

##### Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Страсбург на 29 април 2004 година.

*За Европейския парламент:*

*Председател*

**P. COX**

*За Съвета:*

*Председател*

**M. McDOWELL**

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

### Общи показатели за безопасност

Общите показатели за безопасност, които се докладват от органите по безопасността:

Показатели свързани с дейностите, посочени в член 2, параграф 2, букви а) и б), трябва да бъдат взети предвид поотделно, ако са представени.

Ако се открият нови факти или грешки след представянето на доклада, показателите за една специфична година се изменят или коригират от органа по безопасността при първа удобна възможност и най-късно в следващия годишен доклад.

За показатели, отнасящи се до злополуки съгласно точка 1) по-долу, се прилага Регламент (ЕО) № 91/2003 на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 2002 относно статистика за железопътния транспорт, доколкото има съответната информация.

#### 1) Показатели свързани с произшествия

1. Общ и относителен (спрямо влакови километри) брой произшествия и статистически анализ върху следните видове произшествия:

- сблъсквания на влакове, включително сблъсквания с препятствия в междурелсовия просвет,
- дерайлиране на влакове,
- произшествия при железопътни прелези, произшествия с пешеходци при железопътни прелези,
- произшествия с лица, причинени от подвижен състав в движение, с изключение на самоубийства,
- самоубийства,
- пожари в подвижен състав,
- други.

Всяко произшествие се докладва според вида на първичното произшествие дори когато последствията от вторичното произшествие са по-тежки, например пожар след дерайлиране.

2. Общ и относителен (спрямо влакови километри) брой лица сериозно наранени или убити при вид злополука, подразделени на следните категории:

- пътници (също спрямо общо брой пътничокилометри),
- служители, включително персонала на изпълнителите,



- ползватели на железопътни прелези,
- лица без разрешително за ползване на железопътни съоръжения,
- други.

## 2) Показатели свързани с инциденти и ситуации близки до инциденти

1. Общ и относителен (спрямо влакови километри) брой повредени релси, деформирани коловози и повреди в сигнализацията за движение от неправилната страна,
2. Общ и относителен (спрямо влакови километри) брой на сигналите, подадени при опасност,
3. Общ и относителен (спрямо влакови километри) брой повредени колела и оси на експлоатирания подвижен състав.

## 3) Показатели свързани с последствията от произшествия

1. Общи и относителни (спрямо влакови километри) разходи в евро за всички произшествия, при които, ако е възможно, следва да се изчислят и включат:
  - смъртни случаи и травми,
  - компенсация за загуби на или щети нанесени на имущество на пътници, персонал или трети лица
    - включително щети нанесени на околната среда,
  - подмяна или ремонт на повреден подвижен състав и железопътни съоръжения,
  - закъснения, нарушения и изменения на маршрути на движение, включително допълнителни разходи за персонал и загуба на бъдещи постъпления.

От горепосочените разходи се изваждат обезщетения или компенсации, възстановени или приблизително възстановени от трети лица, като напр. притежатели на моторни превозни средства – участници в злополуки на железопътни прелези. Не се удържат компенсации, възстановени чрез застрахователни полици, притежавани от железопътни предприятия и оператори на железопътна инфраструктура.

2. Общ и относителен (спрямо отработените часове) брой работни часове на персонала и контрагентите, загубени вследствие на злополуки.

## 4) Показатели свързани с техническата безопасност на инфраструктурата и нейното приложение.

1. Процент коловози с Автоматична защита на влаковете (АЗВ) в действие, процент влакови километри с ползване на действащи АЗВ системи.
2. Брой железопътни прелези (общ и на линеен километър). Процент железопътни прелези с автоматична или ръчна защита.

## 5) Показатели свързани с управлението на безопасността

Вътрешни одити, извършени от оператори на железопътни инфраструктури и железопътни предприятия, съгласно документацията на системата за управление на безопасността. Общ брой извършени одити и броя като процент необходими (и/или планирани) одити.

#### б) Дефиниции

Докладващите органи може да използват национално прилагани дефиниции на показателите и методите за изчисляване на разходите при представяне на данни съгласно настоящото приложение. Всички използвани дефиниции и методи за изчисляване се обясняват в приложение към годишния доклад, описан в член 18.

## *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. правило относно съществуващи национални критерии и методи за безопасност;
2. правила относно изисквания във връзка със системи за управление на безопасността и издаване на сертификати за безопасност на железопътни предприятия;
3. правила относно изисквания за издаване на разрешително за въвеждане в експлоатация и поддръжка на нов съществено подменен подвижен състав, който все още не е обхванат от ТИОС. Уведомлението включва правила за обмен на подвижен състав между железопътни компании, регистрационни системи и изисквания за методики за изпитване;
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 компании;
6. правила относно изисквания спрямо персонал, 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 относно 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 железопътно предприятие. Тя показва как се осигурява контрола на ръководството върху различните нива, как се включват персонала 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 президента на компанията и сведена до знанието на целия персонал;

б) качествени и количествени критерии на компанията за поддържането и подобряването на безопасността, както и планове и процедури за постигането 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 национални 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 компанията и, когато е целесъобразно, между компаниите, 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 жизнено важна информация относно безопасността;

з) процедури, които гарантират, че произшествията, инцидентите, ситуациите близки до инциденти и други опасни произшествия се докладват, разследват и анализират и че се взимат 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 относно железопътните мрежи

Следните документи трябва да бъдат предоставени за да може органът по безопасността да издаде частта от сертификата за безопасност относно 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 или договорени 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, използван за 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 произшествие и инцидент

### 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 както и факторите, допринесли за него и основните причини, установени от разследването. Цитират се основните препоръки и се дава информация за адресатите.

### 2) Непосредствени факти за произшествието

#### 1. Произшествието:

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

#### 2. Обстановка на произшествието:

- участващи служители и изпълнители, и други лица, и свидетели,
- влаковете и техния 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 околната среда.

#### 4. Външни обстоятелства:

- климатични условия и географски ориентири.

### 3) Данни от разследвания и следствия

1. Резюме на свидетелски показания (предмет на защита на самоличността на лицата):  
- железопътен персонал, включително изпълнители,  
- други свидетели.

2. Системата за управление на безопасността:

- организацията в рамките на компанията 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 подвижен състав и технически 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 прилагано за участващия в произшествието персонал,
- медицински и лични обстоятелства, които имат влияние върху произшествието, включително съществуването на физически и психологически стрес,
- конструктивни особености на съоръженията, които имат въздействие върху връзката човек-машина.

7. Предишни произшествия от подобен характер.

4) 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-участници в него или 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