

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ



ГОДИШЕН ДОКЛАД

2007

*ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ
„ЖЕЛЕЗОПЪТНА
АДМИНИСТРАЦИЯ”*

НОб

А. Обхват на доклада

Настоящият доклад показва състоянието на железопътният сектор в Република България и развитието на безопасността през 2007 година, и обхваща и съпоставя данните от отчетния период с начална година 2006 г. Паралелно с общата информация за железопътния транспорт, в доклада се проследяват осъществените промени през отчетната година и отражението им върху безопасността.

Дейността на националния орган по безопасност (НОБ) обхваща железопътната система на Република България, която включва дейностите на управителя на националната железопътна инфраструктура, железопътните превозвачи и дейностите, свързани с безопасността на движението на предприятия с вътрешен железопътен транспорт и/или извършващи ремонтни дейности по железопътната инфраструктура.

Приоритетни оси за развитието на железопътната инфраструктура са преминаващите през Република България трансевропейски коридори IV, VII, VIII, IX и X и свързването ѝ със съседните държави и региони.

Граничните железопътни преходи в железопътната мрежа на Република България са:

- към Турция през граничен преход Свиленград – Капъкуле,
- към Гърция през Кулата – Промахон и през Свиленград – Дикея,
- към Сърбия през граничен преход Драгоман – Димитровград (Сърбия)
- към Румъния при Русе – Гюргево през моста на река Дунав и през сухопътния преход Кардам – Негру вода.

Фериботният комплекс Варна – Иличовск (Украйна) / Потти (Грузия) осигурява възможност за транспортиране на жп вагони през Черно море към железопътните мрежи на страните от ОНД и Азия.

Целта на докладът е да покаже състоянието на безопасността и подпомогне развитието на системите за управление на безопасността от управителите на железопътната инфраструктура и превозвачите в съответствие последните Европейски изисквания.

Б. Въведение

1. Въведение в доклада

Докладът е предназначен за всички компании и дружества (предприятия) от Република България, участващи в железопътния сектор (управители на железопътна инфраструктура, превозвачи, доставчици на оборудване, специализирани предприятия за ремонт и поддържане), както и за други компании и дружества от Европейския съюз, които извършват или желаят да извършват дейности по железопътната мрежа на Република България.

Националният орган по безопасност в Република България е Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, съгласно чл. 6, ал. 3 от Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ). Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" е със седалище в София и с териториални звена в София, Пловдив и Горна Оряховица.

Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" осъществява координация и контрол на дейността в областта на железопътния транспорт в Република България.

2. Структура на железниците

Българска държавна железница е основана през 1888 г. и е една от най-старите железници в Европа. От началото на 2002 г., в съответствие с изискванията на Директиви 91/440, 95/18 и 95/19, както и последващите ги 2001/12, 2001/13 и 2001/14 е извършено реструктуриране и либерализиране на железопътния сектор. Съществуващата до момента Национална компания „Български държавни железници“ от 01.01.2002 г., със Закона за железопътния транспорт, е разделена на две компании – „БДЖ“ ЕАД, която е железопътен превозвач и Национална компания „Железопътна инфраструктура“ – управител на железопътната инфраструктура. С развитието на правото на Общността, са извършени няколко допълнения и изменения на Закона за железопътния транспорт с оглед хармонизиране с директивите от втори железопътен пакет 2004/49, 2004/50 и 2004/51.

Дейностите и взаимоотношенията между участниците в железопътният транспорт са структурирани в съответствие с изискванията на Европейското законодателство – първи и втори железопътен пакет.

Функциите на регулаторен орган се изпълняват от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, съгласно чл. 6, ал. 2 от ЗЖТ.

Обектите на железопътната инфраструктура и земята, върху която са изградени или която е предназначена за изграждането им, са публична държавна собственост, а ползването им се осъществява от Националната компания "Железопътна инфраструктура" (НК "ЖИ") или от търговци, получили концесия, при условията и по реда на Закона за концесиите.

Използването на железопътната инфраструктура се извършва от лицензирани железопътни превозвачи, които са „БДЖ“ ЕАД, „Булмаркет-ДМ“ ООД и „БЖК“ АД. „БДЖ“ ЕАД е единствения лицензиран за превоз на пътници и е собственост на държавата. „Булмаркет-ДМ“ ООД и „БЖК“ АД са частни превозвачи. И трите превозвача са притежатели на пълна лицензия за извършване на товарни превози.

Карта на железопътната мрежа и списък на жп предприятия и инфраструктурните мениджъри са представени в **Приложение А**

3. Резюме – анализ на общите тенденции (тенденции в развитието на жп безопасност, сертифицирането и др.)

През 2007 г с разрешение № BG – 02 – CCS – S от 17.12.2007 г., издадено от изпълнителният директор на ИА „Железопътна администрация“ се въведе в експлоатация, системата „Релейна централизация с компютърно управление и визуализация“, тип „ЕЦ–М–МКВ“ в гара Дамяница, която се намира на жп линията София – Благоевград – Кулата – Солун (Гърция). Това бе направено по искане на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ в качеството си на Бенефициент по проект BG-GR 2003/005-630-01 „Модернизация на осигурителната и телекомуникационната техника по железопътната линия „Благоевград – Кулата“, финансиран по програма „ФАР ТГС“. През същата

година с Разрешение № BG-01-CCS-S, се въведе в експлоатация и устройството „ДИСИМ-ПАБ“ за работа на полуавтоматична блокировка чрез оптичен кабел във всички участъци с полуавтоматична блокировка за осигуряване движението на влаковете от железопътната инфраструктура на Република България.

За осигуряване на оперативна съвместимост и повишаване безопасността на движението на влаковете и управление на трафика, със Заповед на министъра на транспорта и в изпълнение на Директиви 96/48/ЕС за оперативна съвместимост на трансевропейската високоскоростна и конвенционална железопътна система изменени и допълнени с Директива 2004/50/ЕС и TCOC се определи работна група, която разработи национален план за внедряване на ERTMS/ETCS и GSM R в железопътната инфраструктура на Република България. Този план беше предаден за разглеждане от Европейската железопътна агенция и Комисията на 28.09.2007 г., като беше спазен регламентирания срок.

За да бъде създаден националният план за внедряване на системата ERTMS/ETCS се направи обстоен анализ на състоянието на железопътната инфраструктура и железопътния транспортен пазар. Определиха се 19 участъка, по които да бъде внедрена. На базата на разработени методики се направи финансов и икономически анализ на разходите и ползите от внедряване на ERTMS/ETCS ниво 1 и ниво 2 (CBA), прогнозира се трафика и капацитета по тези участъци, както и SWOT анализ. Основните параметри, които са заложили в националния план за внедряване на тази система са определяне на времеви хоризонт; подобряване на капацитета след въвеждане на избраната разновидност на ERTMS/ETCS; средно нарастване на трафика в проценти годишно; резултати от анализа разходи -ползи и нужните инвестиции. Заложено е изграждане на ERTMS/ETCS ниво 2 в повечето от избраните участъци, с изключение на тези, по които има стартирали в някакъв етап проекти.

4. Директивата по безопасност – Етап на приложение, национална база за приложение, изпълнение на доброволните елементи, приложимо национално законодателство

Директива 2004/49 относно безопасността на железопътния транспорт е транспонирана в националното законодателство на Република България чрез Закона за железопътния транспорт и произтичащи от него наредби. Те са обнародвани в ДВ. Изискванията на Директивата са въведени основно чрез Наредба № 59 за управление на безопасността, която е издадена от министъра на транспорта.

С транспонирането на Директива 2004/49 се осигури развитието и усъвършенстването на безопасността на железопътния транспорт и се създадоха условия за подобряване на достъпа до пазара на железопътни услуги не само по железопътната мрежа на Република България но и на европейско ниво.

Със Закона за железопътния транспорт се установяват статута на Разследващия орган и Националния орган по безопасността и общите (рамкови) изисквания за безопасност.

Наредбата за управление на безопасността регламентира:

1. общите принципи за управление, регулиране и контрол върху безопасността в железопътния транспорт;
2. обхватът на дейностите в системите за управление на безопасността;

3. изискванията към кандидатите, условията и редът за издаване на удостоверение за безопасност;

4. отговорностите между участниците в железопътната система по отношение на безопасността на превозите;

5. общите цели, правилата, критериите, методите, показателите, процедурите и оценките за безопасност;

6. националните правила за безопасност и изискванията към системите за управление на безопасността;

7. категоризацията на произшествията в железопътния транспорт;

8. редът за разследване на произшествията и инцидентите, правата и задълженията при разследването.

Правната регламентация за безопасността изключва:

а) метрополитен и трамваи;

б) частна инфраструктура, която съществува единствено за използване от нейния собственик за собствени товарни операции.

Националните правила за безопасност са формулирани, привеждат се в сила и се прилагат по открит и недискриминационен начин като налагат системен подход при реализиране на мерките и насърчават развитието на железопътната транспортна система в съответствие с европейските изисквания.

Отговорността за безопасната експлоатация на железопътната система и контрола на рисковете свързани с нея, се поема от управителя на железопътната инфраструктура, железопътните превозвачи и предприятията доставчици, 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 Директивата за безопасност.

Съответствието с изискванията на ТСОС-и и националните правила за безопасност се удостоверяват чрез процедури за въвеждане в безопасна експлоатация, които включват удостоверяване на съответствието със стандартите за безопасност от независим орган.

За оценката на индикаторите за безопасност и осигуряване мониторинга върху развитието на безопасността, Националният орган по безопасност събира и обобщава информация за общите показатели за безопасност.

Нормативно определена е перманентна проверката на съответствието с изискванията в сертификатите за безопасност и лицензите на превозвачите по отношение на безопасността, като контролът е насочен изключително към ограничителните условия.

Създадени са условия за извършване на бъдещи изменения в националните правила за безопасност в съответствие с новоприетите общи методи за безопасност и техните ревизии на ниво Общност.

Изискванията за получаване на сертификати или разрешителни за безопасност са определени изцяло в съответствие с изискванията на чл. 10 от Директивата.

Изискванията включват прилагането на ТСОС и национални правила за безопасност, сертификати на персонала и разрешение за въвеждане в експлоатация на подвижния състав. Сертификатът се основава на Техническо досие, предоставено от железопътното предприятие, описано в приложение IV от Директивата и се издава от Националния орган по безопасност.

Предвиден е преходен период за управителите на железопътна инфраструктура и превозвачите за представяне на документацията за издаване на сертификати за безопасност, също така са описани изискванията и

процедурите за пълно приемане или признаване на сертификат, издаден от държава – членка, подновяване, ревизиране и случаите на частично или пълно отнемане на разрешителното или сертификата. През 2007 год. не са издавани удостоверение за безопасност на управителя на железопътната инфраструктура и сертификати за безопасност на железопътни превозвачи.

Персоналът зает с отговорни функции по безопасността на превозите се подготвя в специализирани учебни заведения и центрове за подготовка, които са лицензирани съгласно българското законодателство и работят в тясно сътрудничество с Националния орган за безопасност.

Квалификацията и правоспособността на наетият от железопътните предприятия персонал се удостоверява с документ за правоспособност, което се издават от НОБ, съгласно чл. 7, ал.1, т. 4 от ЗЖТ.

Разработи се заданието и софтуера на електронен регистър „Подвижен железопътен състав“, който през месец Декември 2007 год. бе инсталиран на сървъра на ИА „ЖА“.

В. Организация

1. Въведение в организацията.

Дейността, структурата, организацията на работа и числеността на персонала на Изпълнителната агенция "Железопътна администрация" се определят с Устройствен правилник, приет от Министерския съвет на Република България. Числеността на персонала на Агенцията е 45 служителя.

Агенцията се ръководи и представлява от изпълнителен директор, който се назначава от министъра на транспорта съгласувано с министър-председателя. Изпълнителният директор е орган на изпълнителната власт.

Административното ръководство на агенцията се осъществява от главен секретар, назначен от изпълнителния директор.

Дейността на агенцията се извършва от обща и специализирана администрация, организирана в следните дирекции:

- Дирекция „Железопътен транспорт“ с 14 служителя – регулаторни функции;
- Главна дирекция „Железопътна инспекция“ 25 служителя – функции по безопасност;
- Дирекция „Административно, правно и финансово-стопанско обслужване“ с 4 служителя.

В **Приложение Б1** е показана схемата на вътрешната организация в Агенцията.

2. Организационна диаграма на процеса на отношенията между Националния орган по безопасност и другите национални органи (напр. Независимия орган за разследване на произшествия и инциденти, Националния регулаторен орган, Министерство на транспорта и др.) са представени в **Приложение Б2**.

Г. Развитие на железопътната безопасност

1. **Инициативи, предприети за поддържане /подобрене/ на безопасността.** През отчетния период няма събития (произшествия и инциденти), пораждащи необходимост от допълнителни мерки за безопасност.

При осъществяване на дейността си, Националният орган по безопасността бе подпомогнат и от експертен екип по Туининг проект BG/2005/IB/TR/02/UE/TwL „Железопътна безопасност и оперативна съвместимост: Практическо осъществяване на законодателството“, финансиран по програма „ФАР“.

2. Подробен анализ на тенденциите (с данни)

Анализ на тенденциите, свързани с всички категории Общи показатели за:

- Брой катастрофи;
- Брой смъртни случаи;
- Брой ранени;
- Брой събития, които предшестват катастрофата;
- Стойност на всички катастрофи, часове извършена работа по безопасността;

Техническа безопасност на инфраструктурата и нейното осъществяване, управление на безопасността както и статистиката на железопътните произшествия, съгласно дефинициите и данните от Общите показатели по безопасност са представени в **Приложение В.**

Просрочването на междуремонтните срокове през последните години, а оттам и значителното влошаване на техническото състояние на железопътната инфраструктура продължи тенденцията за намаляване на максимално допустимите скорости и през 2007 год.

Карта на железопътната мрежа със средно претеглени скорости е показана в **Приложение А.1.3.**

От съществуващите в железопътната мрежа гари, 2 броя са съоръжени с микрокомпютърни централизации, 203 с маршрутно-релейни централизации, 55 с електромеханични и 1 с механична централизации, 102 с релейни уредби с ключови зависимости, а 40 гари са без осигурителна техника.

Със системи за автоматична блокировка с проходни сигнали между гарите са оборудвани 461 км, а с автоматична блокировка без преходни сигнали (с броячи на оси) – 1130 км. С полуавтоматична блокировка между гарите са оборудвани 2920 км. Единични междугария са осигурени с без сигнална автоблокировка.

Общият брой прелези в железопътната инфраструктура е 820 бр., от които с автоматични прелезни сигнализации са снабдени 269 бр., с електрически бариери в район на гара са 140 бр., а с автоматични бариери са 74 бр. (от тях 32 са и с прелезопазач), с ръчни бариери са 197 бр. и несъоръжени прелези 140.

Автоматична локомотивна сигнализация (Automatic train protection) има в участъка София – Бургас с дължина 440 км. и обща разгъната дължина 696 км.

Магистралните съобщителни мрежи са въвеждани в експлоатация в периода 1960 – 1990 г. В момента в железопътната мрежа има 210 км оптичен кабел, при необходимост от около 3000 км оптична мрежа.

Преносните съобщителни уредби са аналогови 12 канални, а общият брой телефонни централи е 79 бр., от които 34 бр. цифрови и 45 бр. електромеханични. Тези и другите елементи на телекомуникациите са изостанали в технологично отношение, предвид темповете на развитие в тази област.

В железопътния транспорт се използва система за радио комуникации, внос от Германия, с показатели, удовлетворяващи изискванията на UIC. Системата е с покритие от 2500 км², като локомотивите и моторните влакове, които се движат в радиофицирани участъци, задължително имат бордово оборудване за радиовръзка.

Дължината на електрифицираните железопътни линии е 2846 км., като общата разгъната дължина, включително и гаровите коловози е 4708 км. Електрозахранването на контактната мрежа е 25 kV / 50 Hz и се осигурява от 51 тягови подстанции.

Националната железопътна мрежа е значително изостанала в сравнение с тази на много от европейските държави, включително и по отношение на осигурителната и телекомуникационна техника. Налице са вече остарели технологии, изискващи висока численост на персонала за поддържане и експлоатация, както и големи експлоатационни разходи.

Д. Важни промени в законодателството и законовото регулиране

През 2007г. са извършени промени в нормативни актове, касаещи железопътната система:

- В „Наредба № 57 за условията и съществените изисквания към железопътната инфраструктура и подвижния състав за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с трансевропейската железопътна система” се транспонираха измененията на Приложение VI към Директива 96/48/ЕО на Съвета относно оперативната съвместимост на Трансевропейската високоскоростна железопътна система и Приложение VI към Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на Трансевропейската конвенционална железопътна система, направени с Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.

- В „Наредба № 58 за правилата за техническа експлоатация, движенията на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт” беше отменен дял девети, разрешенията за въвеждане в експлоатация на нови, модернизирани и подновени обекти на железопътната инфраструктура и подвижния железопътен състав. Въвеждането в експлоатация изцяло се регламентира с „Наредба № 57 за условията и съществените изисквания към железопътната инфраструктура и подвижния състав за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с трансевропейската железопътна система”.

- В „Наредба № 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт” се отмени раздел V, отнасящ се до въвеждането в експлоатация на годен за употреба подвижен състав. Въвеждането в експлоатация изцяло се регламентира с „Наредба № 57 за условията и

съществените изисквания към железопътната инфраструктура и подвижния състав за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с трансевропейската железопътна система”.

В **Приложение Г** е показан подробен списък на извършените промени.

Е. Разработване на сертификати и разрешителни за безопасност

1. Национално законодателство – начални дати – достъпност.

1.1. Начална дата на издаване на Сертификат за безопасност според член 10 на Директива 2004/49/ЕС (ако е необходимо да се прави разлика между Част А и Б).

Процедурите и изискванията за издаване на Сертификат за безопасност на железопътни превозвачи са определени от Министъра на транспорта с Наредба № 59 за управление на безопасността.

1.2. Начална дата на издаване на Разрешително за безопасност според член 11 на Директива 2004/49/ЕС

Изискванията за издаване на Разрешително за безопасност на управителя на железопътна инфраструктура са определени от Министъра на транспорта с Наредба № 59 за управление на безопасността.

1.3. Наличност на национални правила за безопасност или друго релевантно национално законодателство за железопътните превозвачи и управители на инфраструктура (website, документация на хартиен носител при поискване, и др.)

Всички национални правила за безопасност са регламентирани със Закона за железопътния транспорт и произтичащите подзаконови нормативни актове. Правилата са обнародвани в Държавен вестник, публикувани са в интернет, електронни правно-информационни системи (Апис, Сиела и др) и са на разположение на електронните страници (website) на Националния орган по безопасност. При поискване същите се предоставят на кандидатите за превозвачи.

Националните правила за безопасност са изпратени за нотифициране на хартиен носител и в електронна форма предоставена от Европейската железопътна агенция.

2. Цифрови данни (Приложение Д)

3. Процедурни аспекти

3.1. Сертификати за безопасност Част А

3.1.1. Причини за актуализиране /изменение на Част А на сертификатите (напр. вариация в типа услуга, размер на трафика, размер на компанията и др.) са регламентирани на национално ниво в Наредба № 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт, в съответствие с Директива 2004/49.

3.1.2. Главни причини, поради които осредненото време за издаване на Сертификат Част А (ограничени до споменатите в приложение Е и след като е получена цялата необходима информация) е по-дълго от четирите месеца предвидени в член 12 (1) на Директивата за безопасност.

През 2007 год. в Република България няма издаден сертификат за безопасност.

3.1.3. Поради липса на издадени сертификати за безопасност не сме в състояние да извършим общ преглед на изискванията от други Национални органи по безопасност по отношение удостоверяване /оценка/ на информацията, свързана със Сертификат Част А на жп превозвачите, който е издаден във Република България, но се прилага в други страни членки.

3.1.4. Резюме на проблемите с взаимно приемане на валидния на ниво Общността Сертификат Част А.

През 2007 г., в Националният орган по безопасността на Република България няма постъпили заявления за признаване на сертификат за безопасност, издаден от орган по безопасността на държава – членка.

3.1.5. Такси, които НОБ налага за издаване на Сертификат Част А (Да/Не – Стойност).

През 2007 год. няма нормативно регламентирани такси за издаване на сертификат /разрешително/ за безопасност.

3.1.6. Резюме на проблемите, свързани с използването на хармонизирани формати за Сертификат Част А, особено във връзка с категориите за тип и обхват на услугата.

През 2007 год. в Република България не е постъпило искане за издаване или признаване на сертификат за безопасност.

3.1.7. Резюме на често срещаните проблеми /трудности/ за НОБ при прилагане на процедури за Сертификат Част А.

През 2007 год. в Република България не е постъпило искане за издаване или признаване на сертификат за безопасност.

3.1.8. Резюме на проблемите, споменати от жп предприятия при кандидатстването им за Сертификат Част А

Във връзка с подготовката от железопътните предприятия на документите за кандидатстване за сертификат за безопасност, в НОБ са провеждани срещи за даване на консултации.

Националният орган по безопасността подкрепя управителя на инфраструктурата и превозвачите в подготовката на документацията, описваща Системите за управление на безопасността, съгласно Директива 2004/49.

3.1.9. Процедури по набиране на обратна информация (напр. въпросници), които позволяват на жп предприятия да изразяват мненията си относно процедурите /практиките/ за издаване или да регистрират оплаквания.

Няма издадено Ръководство, относно подготовката на документите от железопътните предприятия за кандидатстване за сертификат за безопасност.

3.2. Сертификати за безопасност Част Б

3.2.1. Причините за актуализиране/изменение на Част Б на сертификатите (напр. вариация в типа услуга, размер на трафика, линии за опериране, вид подвижен състав, категория на персонала и др.)

През 2007 год. в Република България не е постъпило искане за издаване или признаване на сертификат за безопасност и няма издадени такива.

3.2.2. Главни причини, поради които осредненото време на издаване за Сертификат Част Б (ограничени до споменатите в приложение Е и след като е получена цялата необходима информация) е по-дълго от четирите месеца, предвидени в член 12 (1) на Директивата за безопасност

През 2007 год. в Република България не е постъпило искане за издаване или признаване на сертификат за безопасност и няма издадени такива.

3.2.3. Такси, които НОБ налага за издаване на Сертификат Част Б (Да/Не – Стойност

През 2007 год. няма нормативно регламентирани такси за издаване на сертификат /разрешително/ за безопасност.

3.2.4. Резюме на проблемите, свързани с използването на хармонизирани формати за Сертификат Част Б, особено във връзка с категориите за тип и обхват на услугата.

През 2007 год. в Република България не е постъпило искане за издаване или признаване на сертификат за безопасност и няма издадени такива.

3.2.5. Резюме на често срещаните проблеми /трудности/ за НОБ при прилагане на процедури за Сертификат Част Б.

Към настоящият момент, в Република България няма задействани процедури за издаване на сертификат за безопасност Част Б.

3.2.6. Резюме на проблемите, споменати от жп предприятия при кандидатстването им за Сертификат Част Б.

Във връзка с подготовката от железопътните предприятия на документите за кандидатстване за сертификат за безопасност, в НОБ са провеждани срещи за даване на консултации.

3.2.7 Процедури по набиране на обратна информация (напр. въпросници) които позволяват на жп предприятия да изразяват мненията си относно процедурите /практиките/ за издаване или да регистрират оплаквания

Няма издадено Ръководство, относно подготовката на документите от железопътните предприятия за кандидатстване за сертификат за безопасност.

3.3. Разрешителни за безопасност

3.3.1. Причини за актуализиране /изменение/ на Разрешителните за безопасност

В Република България няма издадено разрешително за безопасност,

3.3.2. Главни причини, поради които осредненото време на издаване за Разрешително за безопасност (ограничени до споменатите в приложение Е и след като е получена цялата необходима информация), е по-дълго от четирите месеца предвидени в член 12(1) на Директивата за безопасност

Искане за издаване на разрешително за безопасност е постъпило в НОБ на 28.12.2007 год., поради което процедурата по издаването му се провежда през 2008 год.

3.3.3. Резюме на често срещаните проблеми /трудности/ по отношение на процедурата за издаване на разрешителни за безопасност

Искане за издаване на разрешително за безопасност е постъпило в НОБ на 28.12.2007 год., поради което процедурата по издаването му се провежда през 2008 год.

3.3.4. Резюме на проблемите споменати от инфраструктурните мениджъри, когато кандидатстват за разрешителни за безопасност

Във връзка с подготовката от управителя на железопътната инфраструктура на документите за кандидатстване за разрешително за безопасност, в НОБ са провеждани срещи за даване на консултации.

3.3.5. Процедури по набиране на обратна информация (напр. въпросници) които позволяват на инфраструктурните мениджъри да изразяват мненията си относно процедурите/ практиките за издаване или да регистрират оплаквания

Няма издадено Ръководство, относно подготовката на документите от железопътните предприятия за кандидатстване за сертификат за безопасност.

3.3.6. Такси, които НОБ налага за издаване на Разрешителните за безопасност (Да/Не – Стойност)

През 2007 год. няма нормативно регламентирани такси за издаване на сертификат /разрешително/ за безопасност.

Ж. Надзор на жп предприятия и управители на инфраструктура

1. Описание на надзора на жп предприятия и управители на инфраструктура

Националният орган по безопасност упражнява контрол:

- по изграждането, ремонта, поддръжката и експлоатацията на железопътната инфраструктура, безопасността на движението и на превозите и техническото състояние на подвижния състав;
- върху функционирането на системите за управление на безопасността, изградени и поддържани от управителя на инфраструктурата и от железопътните превозвачи;
- по спазване на общите изисквания и условия за безопасност и техническа експлоатация по отношение на вътрешния железопътен транспорт;
- по спазване на съществените изисквания към железопътната система за постигане на оперативна съвместимост;
- върху работата на персонала на управителя на инфраструктурата и на превозвачите, както и дейността на строителните и ремонтните предприятия и на вътрешния железопътен транспорт на министерства, ведомства, дружества и предприятия по безопасността на движението;
- върху съответствието на съставните елементи за оперативна съвместимост с националните изисквания и стандарти в процеса на проектиране, изграждане и експлоатация на железопътната система.

- Одиторски проверки и инспекции проведени от НОБ/ трети страни/ двете

През 2007 год. са извършени 337 инспекции на обекти от железопътната инфраструктура и превозвачите.

- Капацитет (персонал), с който НОБ разполага за проверки (брой, % от ангажирания персонал на НОБ)

Административният капацитет на НОБ ИА „Железопътна администрация“ е 45 служители, от които 25 служители са в Главна Дирекция „Железопътна инспекция“, която изпълнява функциите по безопасност, или 56% от персонала на Агенцията.

- Икономически аспект на проверките (Разходи.)

2. Представяне на годишните доклади по безопасност в законово определения срок от страна на всички управители на инфраструктура и жп предприятия според член 9(4) от Директивата по безопасност

		Издадени Сертификати за безоп. Част А	Издадени Сертифика ти за безоп. Част Б	Издадени Разрешител ни за безопасност	Други дейности – да се посочат конкрет-но
		0	0	0	

3. Брой инспекции на жп предприятия /управители на инфраструктура/ за 2007 г.	Плани- рани	304			Общи
	Прове- дени	337			

		Издадени Сертифи- кати за безопасност Част А	Издадени Сертифи- кати за безопасност Част Б	Издадени Разрешителни за безопасност	Други дейности – да се посочат конкретно
		0	0	0	

4. Брой одиторски проверки на жп предприятия/ управители на инфраструктура за 2007 г.	Плани- рани				
	Прове- дени				

5. Резюме на съответните коригиращи мерки (действия, поправки, анулирания, прекратяване, важно предупреждение, и др.), свързани с аспектите по безопасността, произтичащи от тези одити/инспекции.

При извършените проверки на железопътната инфраструктура и превозвачите от НОБ, са направени предписания и са предприети действия за

привеждане в съответствие с изискванията за безопасност на обекти от железопътната инфраструктура и подвижния железопътен състав. Изпълнението на предписанията и отстраняването на несъответствията с изискванията за безопасност са обект на последващ контрол от НОБ.

При констатиране на нарушения от лица от персонала, свързан с безопасността на превозите са съставяни актове, съгласно Закона за железопътния транспорт.

6. Оплаквания от страна на управителите на инфраструктури относно жп предприятия, свързани с условия в техните Сертификати за безопасност Част А и Б

Към настоящият момент, в Република България няма издаден сертификат за безопасност, поради което няма постъпили оплаквания.

7. Оплаквания от страна на жп предприятия относно управителите на инфраструктури, свързани с условия в техните разрешителни за безопасност

Към настоящият момент няма издадено разрешително за безопасност, поради което няма постъпили оплаквания.

3. Заключение – Приоритети – Резултати от препоръките за безопасност

В заключение следва да се отбележи, че като цяло няма влошаване на показателите за безопасност. В същото време може да се отчете минимално подобряване на някои показатели, например смъртните случаи, сериозните наранявания и общата стойност на всички произшествия.

На база анализ на данните от доклада основни приоритети за подобряване на безопасността е повишаване на критериите по отношение поддържането на обектите от железопътната инфраструктура и подвижния железопътен състав в съответствие с изискванията за безопасност и повишаване качеството на контрола върху работата на железопътните предприятия и при въвеждане в експлоатация на обекти от железопътната инфраструктура и подвижния железопътен състав.

I. Приложения

ПРИЛОЖЕНИЕ А: Информация за структурата на железопътния транспорт

ПРИЛОЖЕНИЕ Б: Диаграми на организацията на НОБ

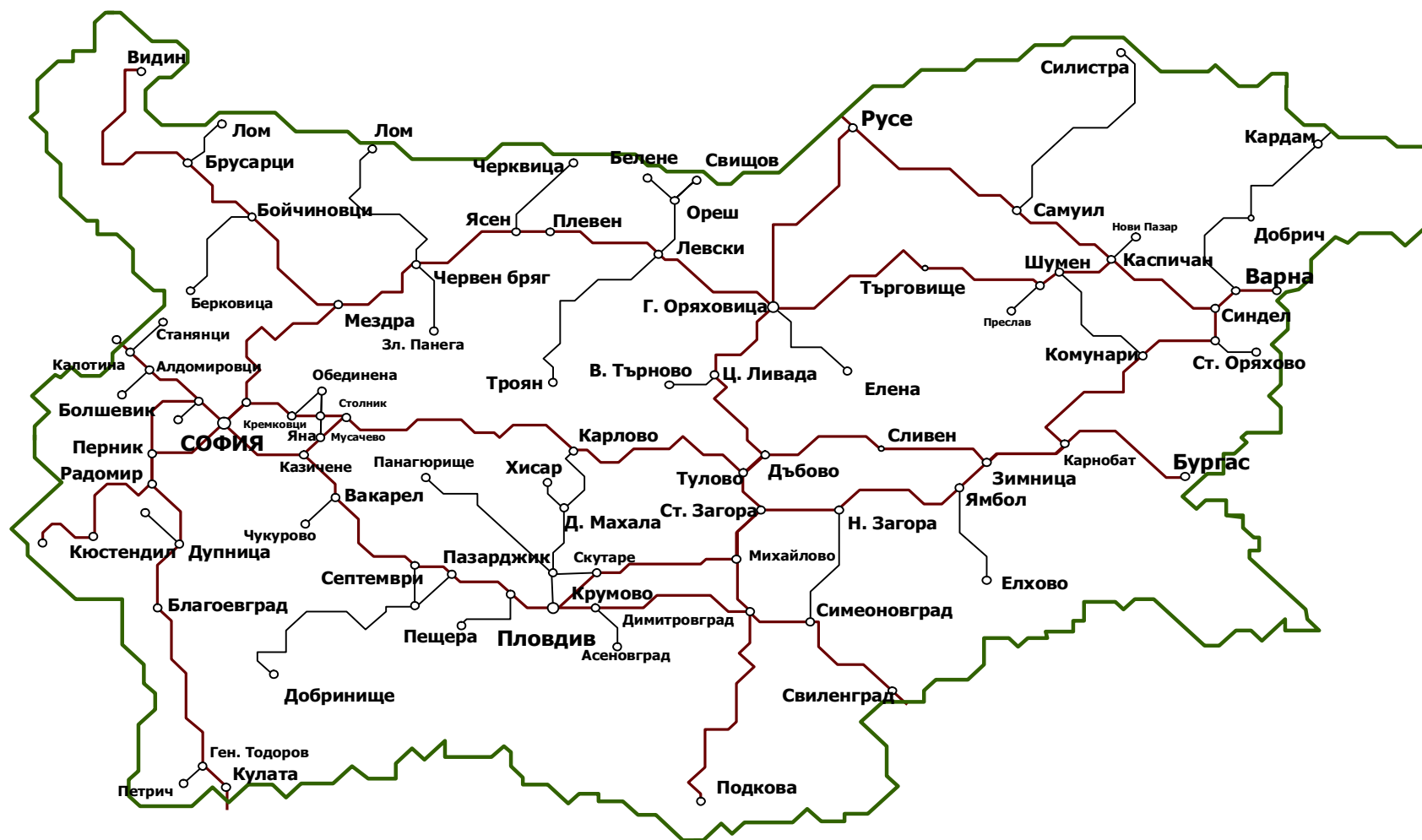
ПРИЛОЖЕНИЕ В: Данни за общите показатели по безопасност – прилагани дефиниции

ПРИЛОЖЕНИЕ Г: Важни промени в законодателството и регулаторната уредба

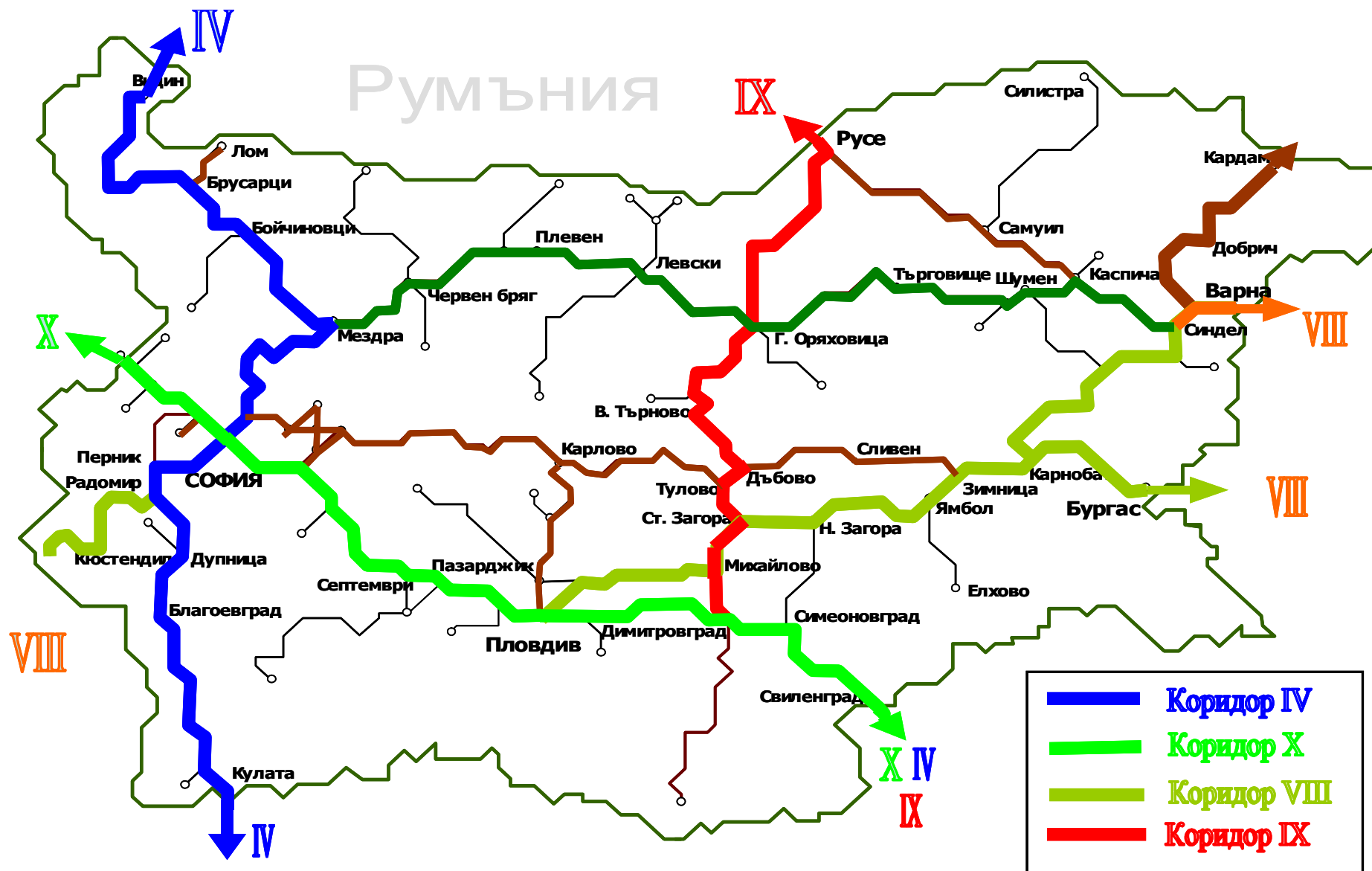
ПРИЛОЖЕНИЕ Д: Разработване на сертификати и разрешителни за безопасност – цифрови данни

Приложение А: Информация за структурата на железопътния транспорт

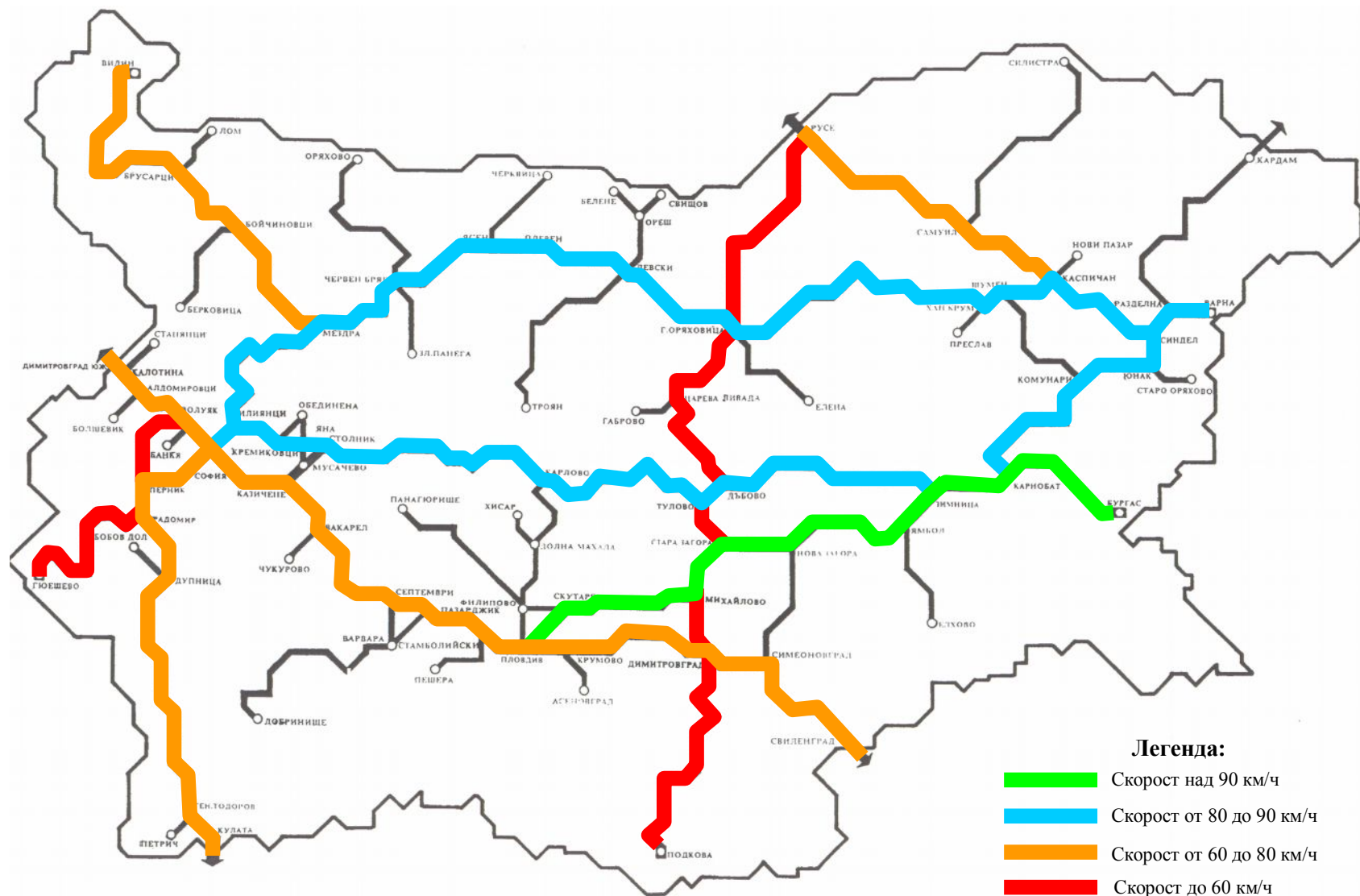
А.1.1. Карта на мрежата



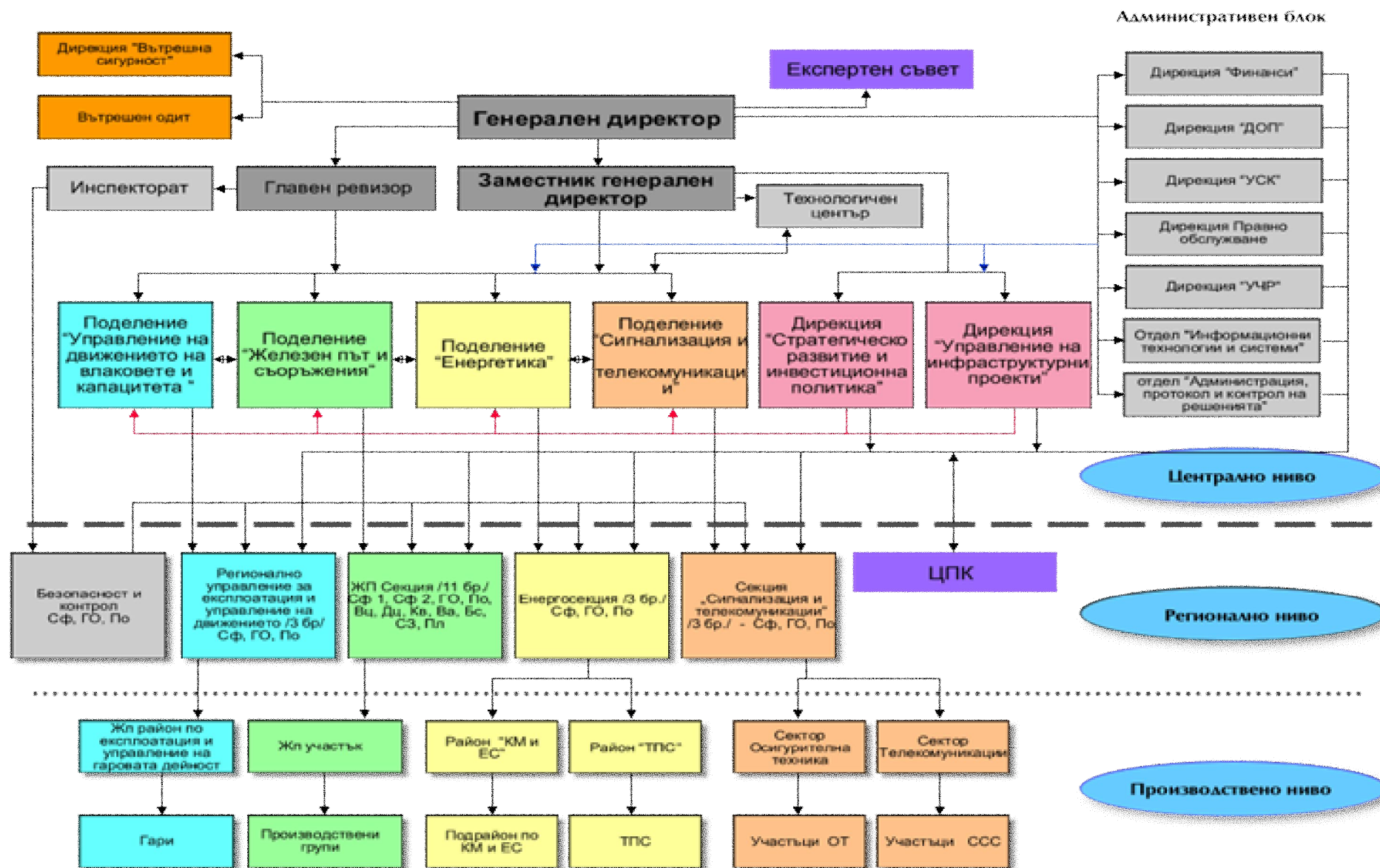
А.1.2. Паневропейски транспортни коридори, преминаващи през Република България



А.1.3. Средно претеглени скорости по железопътната мрежа на Национална компания „Железопътна инфраструктура“



A.1.4. Структура на управителя на железопътната инфраструктура



Численост: 15670 бр.

А.2. Списък на жп предприятия и управители на инфраструктура

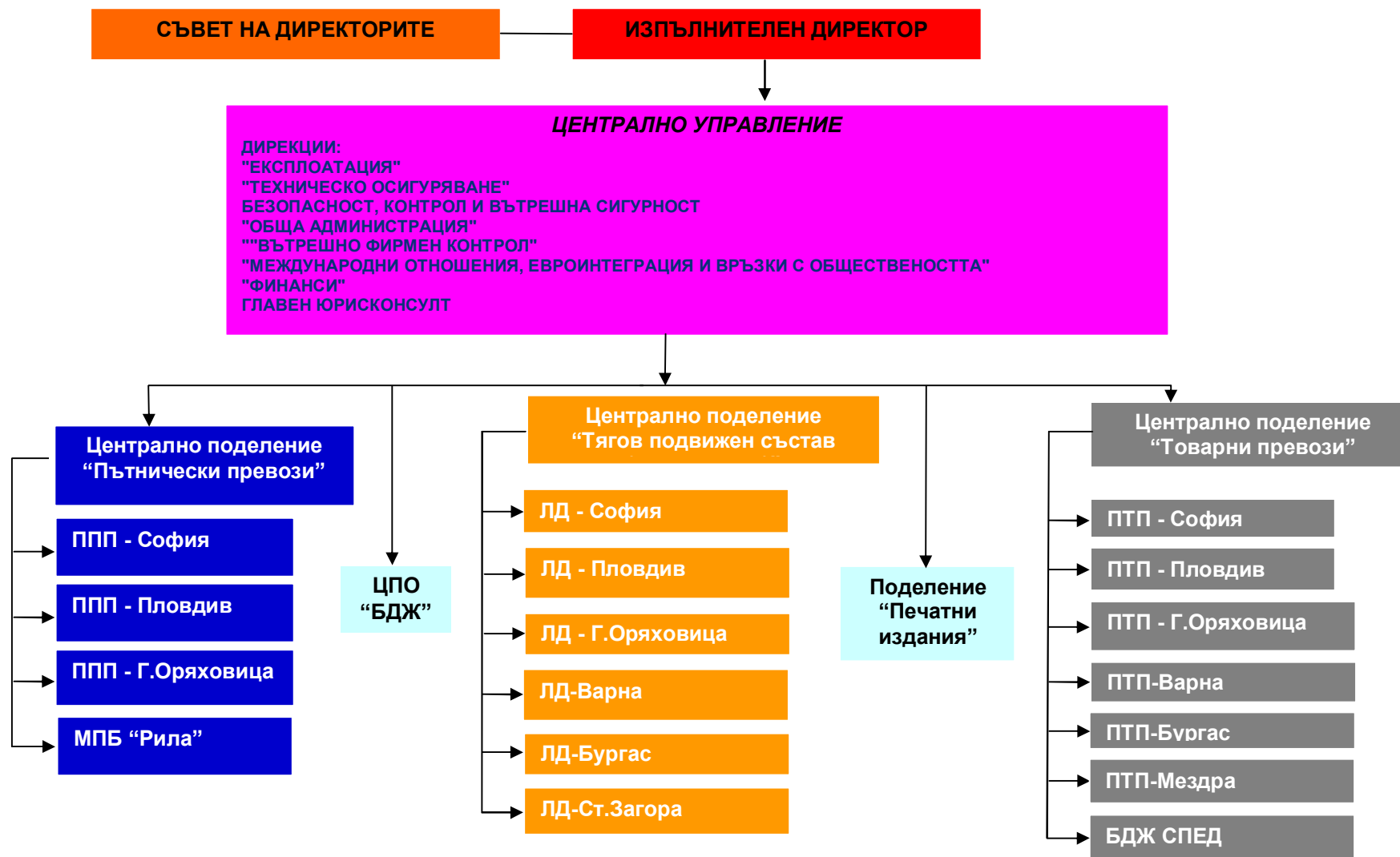
А.2.1. Управители на инфраструктура

Име	Адрес	Website/ Link за състоянието на мрежата	Разрешителни за безопасност (Брой// дата)	Начална дата на търговска дейност	Цялостна дължина на мрежата /ширина на линията	Дължина на електрифицираната линия /Волтаж	Цялостна дължина на двойна / единична линия	Цялостна дължина на линия тип високоскоростна (сп. Директива 96/48/EC) - HSL	Употребявано съоръжение – тип автоматична влакова защита - ATP	Брой жп прелези - LC	Брой сигнали
Национална компания „Железопътна инфраструктура“	1233 – София, бул. „Мария Луиза“ № 110,	www.rail-infra.bg		01.01.2002 г.	Обща разгъната дължина 7326 км 296 км/760 мм 7000 км/1435 мм 30 км/1520 мм	4708 км 25 KV/50Hz	(2x969) 1938 км	0	Система за контрол на влаковете (Автоматична локомотивна сигнализация) Общо 696 км.	Общо прелези 820 бр. В т.ч.: с защита 680 бр. без защита 140 бр. Общо пешеходни пътеки 129 бр.	

А.2.2. Жп предприятия

Име	Адрес	Website	Сертификат за безопасност 2001/14/ЕС (Номер / дата)	Сертификат за безопасност А-В 2004/49/ЕС ((Номер / дата)	Начална дата на търговска дейност	Вид трафик (товарен, ...)	Брой локомотиви	Брой автомобилни/ дизелови мотори	Брой пътнически вагони / товарни вагони	Брой машинисти /екип отговарящ за безопасността	Обем пътнически транспорт	Обем товарен транспорт
„БДЖ“ ЕАД Български държавни железници	1080 – София, ул. „Иван Вазов“ № 3	www.bdz.bg			01.01.2002 г.	Пътници и товари	Електрически локомотиви 234 в експл. Дизелови 251 в експл. В т.ч. 11 за м/урелсие 760 мм.	64 електрически мотори в експлоатация 26 бр.дизелови моторив експлоатация	1301 пътнически вагона 11864 товарни вагона		33,28 млн. пътн. 2423,29 млн. пътн. км	20175000 т. 4711 млн.т.км.
БЖК“ АД (Българска железопътна компания)	1301 – София, ул. „Лавеле“ № 16	www.brc-bg.com			05.10.2005 г.	Товари	10 ел. лок. В т.ч 8 бр. наети		няма собствени (ползва тов. вагони на товародателите)			1364900 т 528,2 млн.тон. км
„Булмаркет – ДМ“ ООД	7000 – Русе, бул. „Тутракан“ № 100	www.bulmarket.bg			03.08.2004 г.	Товари	2 бр. ел. локом. 5 бр.диз. лок.		99 товарни вагона			364700 т. 2,1 млн.т.км.

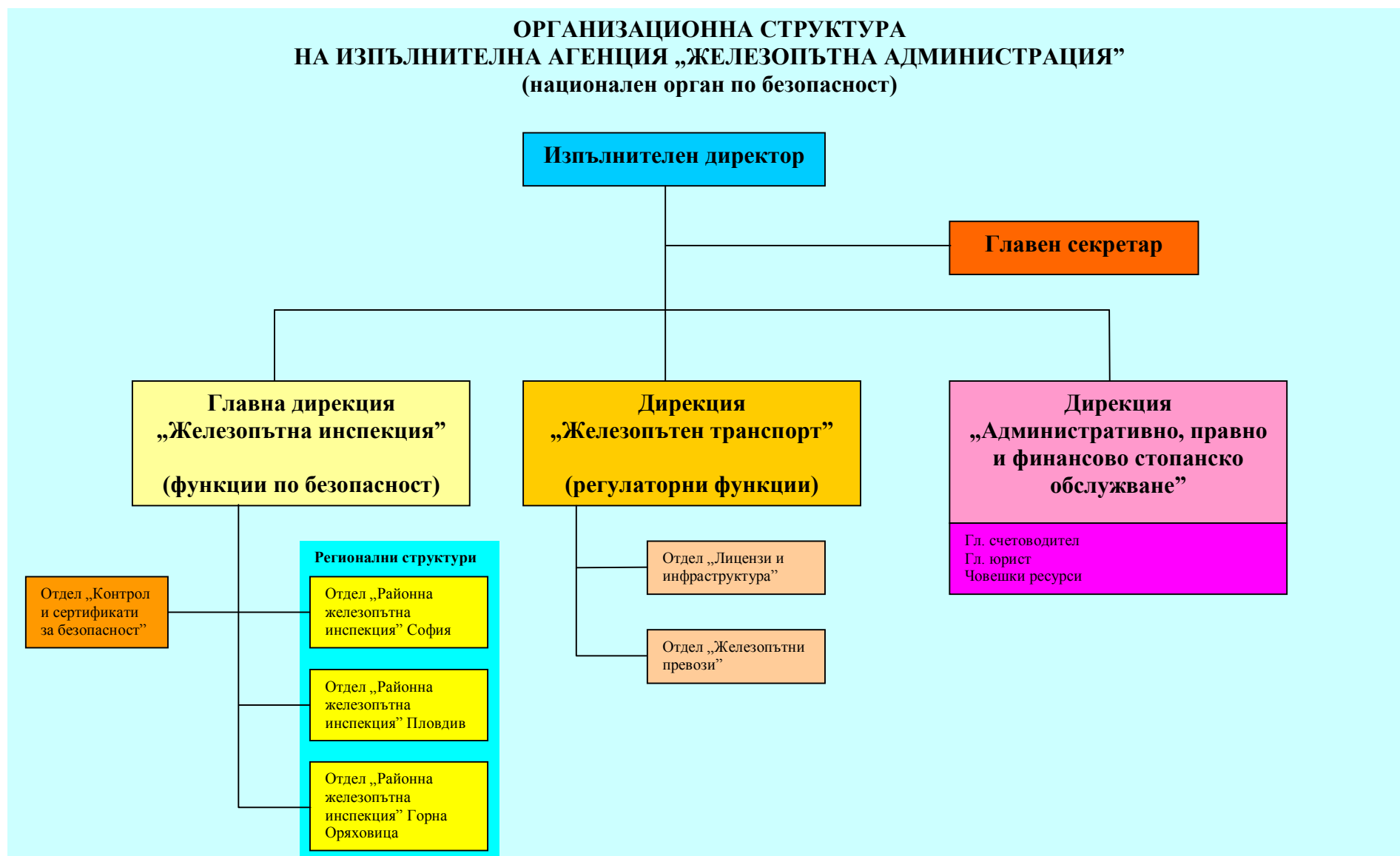
А.2.2.1. Структура на „БДЖ“ ЕАД



Abbreviations: HSL = високоскоростна линия (Дефиниция според Директива 96/48/ЕС)
 ATP = автоматична влакова защита
 LC = преминаване на прелез

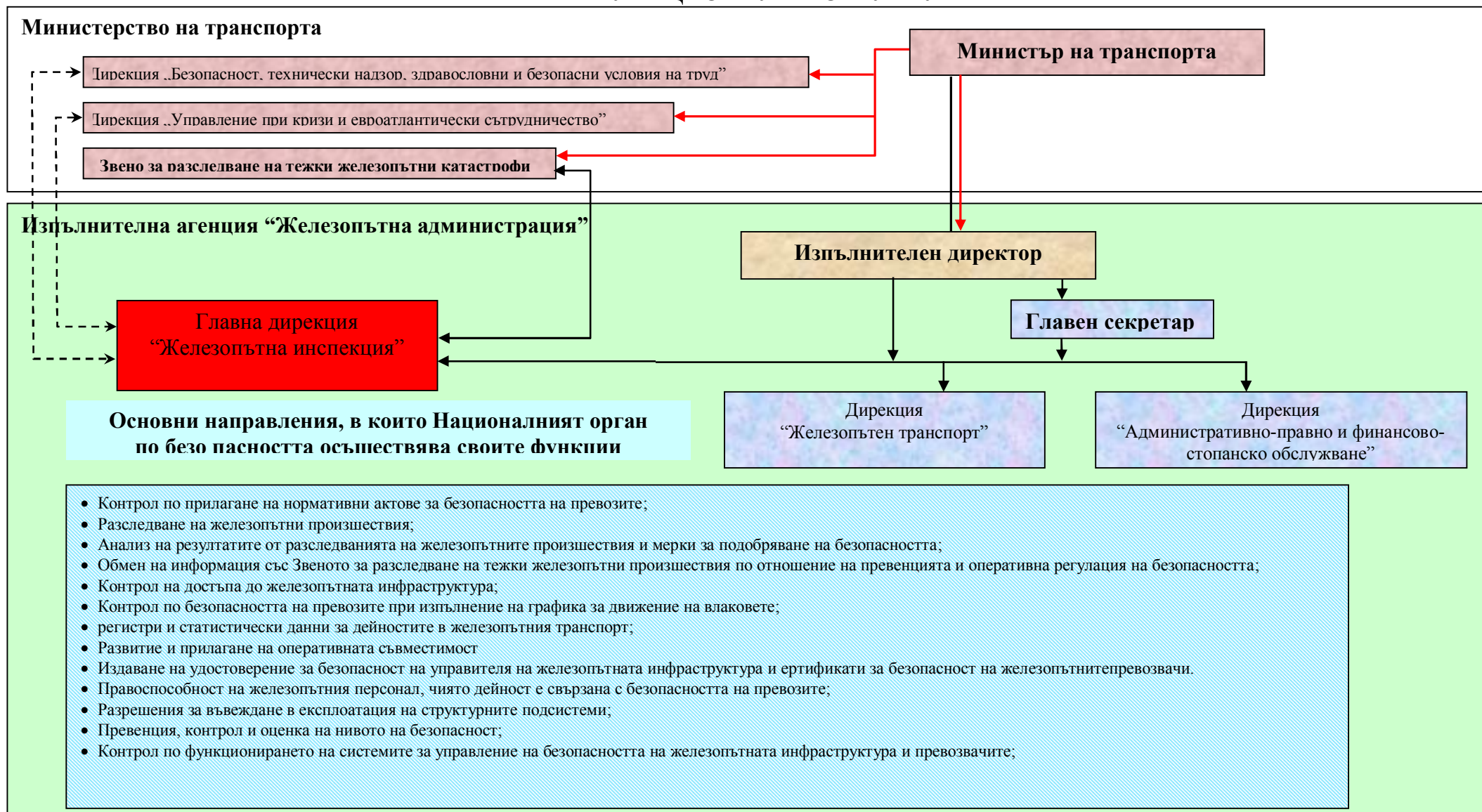
Приложение Б: Организационна схема на НОБ

Б.1. Схема: Вътрешна организация



Б.2. Схема: Връзки с другите Национални органи

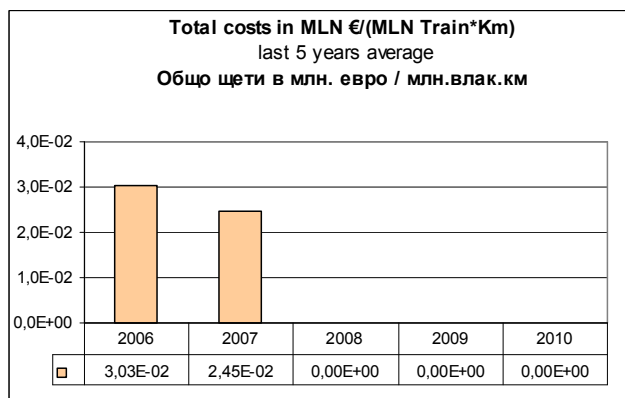
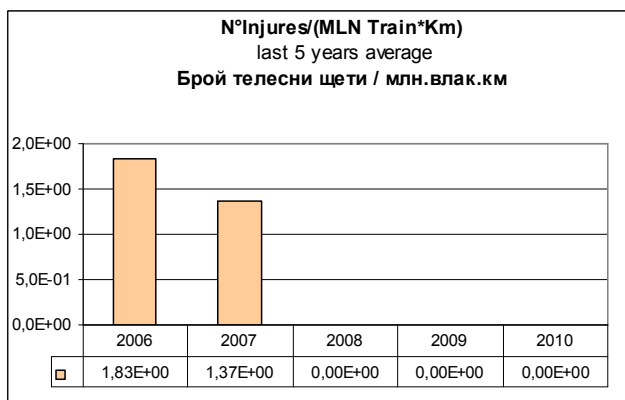
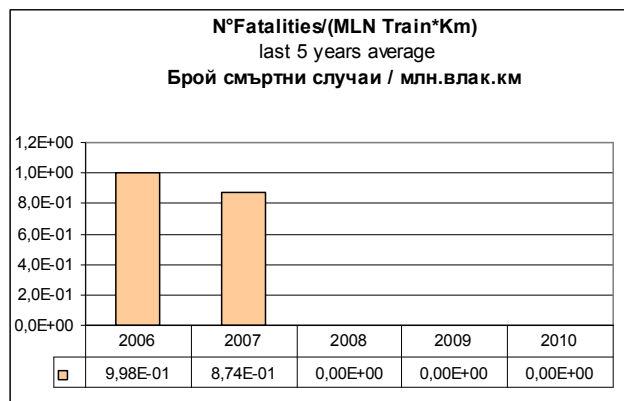
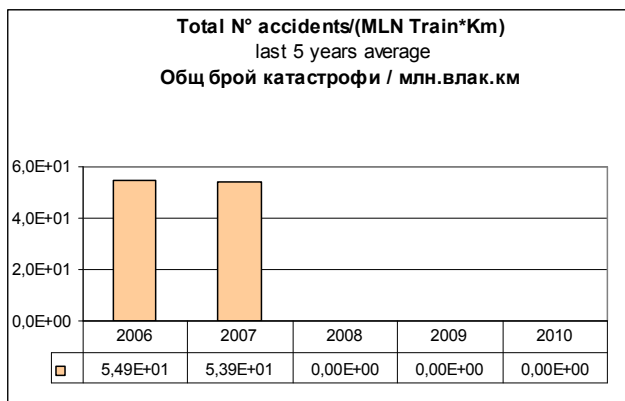
ФУНКЦИОНАЛНА СТРУКТУРА



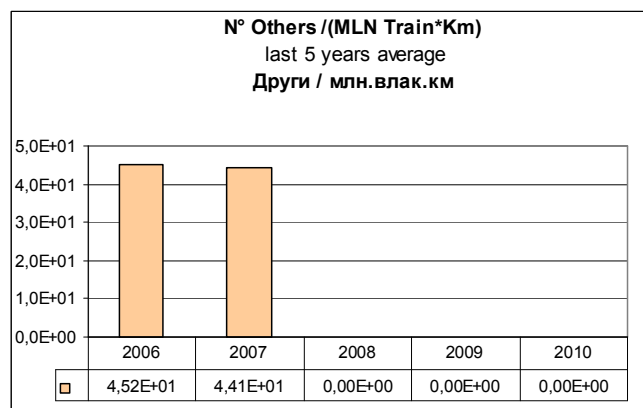
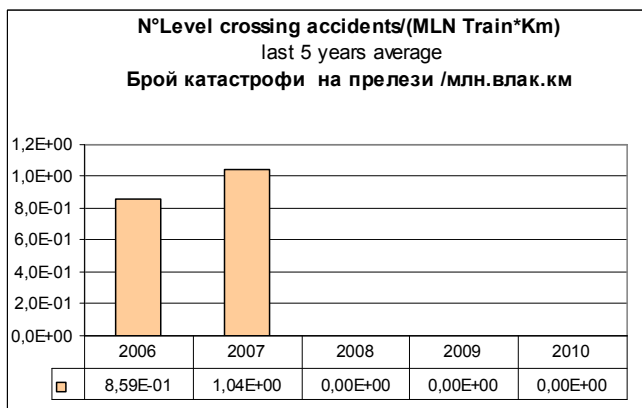
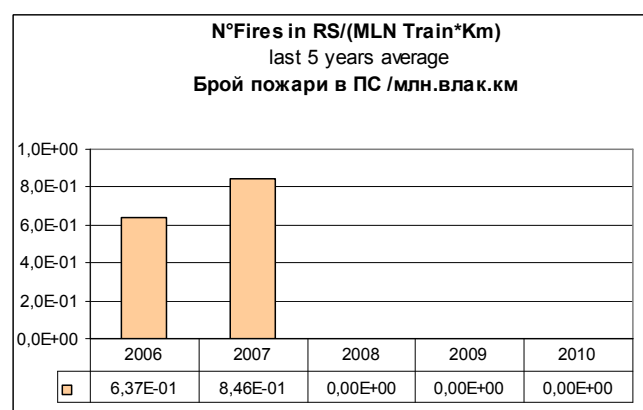
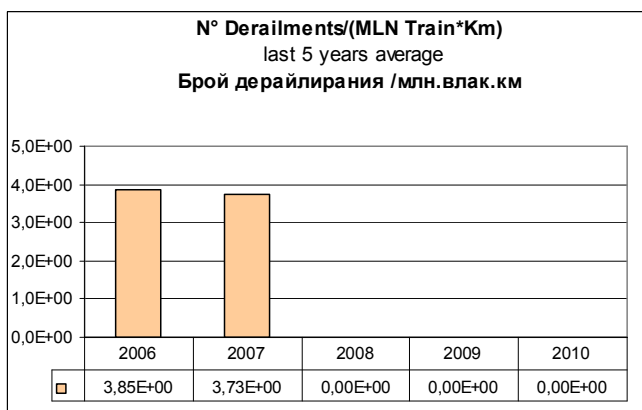
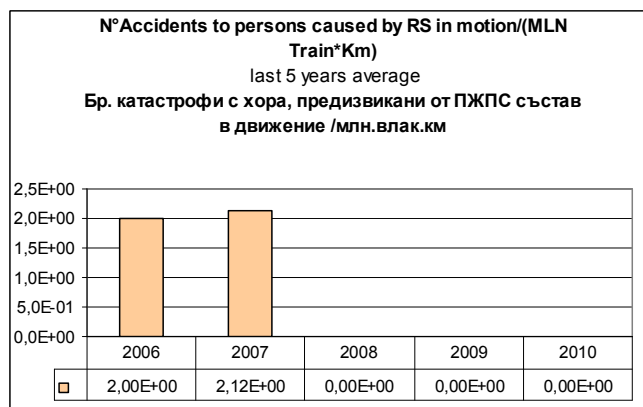
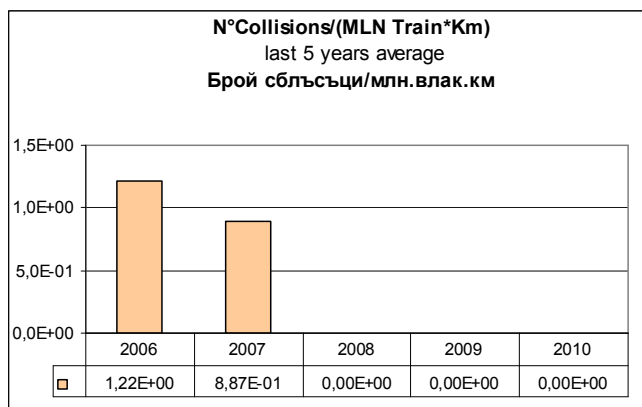
Приложение В: Данни за Общите Показатели за Безопасност – приложения дефиниции

В.1.1. Данни за Общите Показатели за Безопасност¹

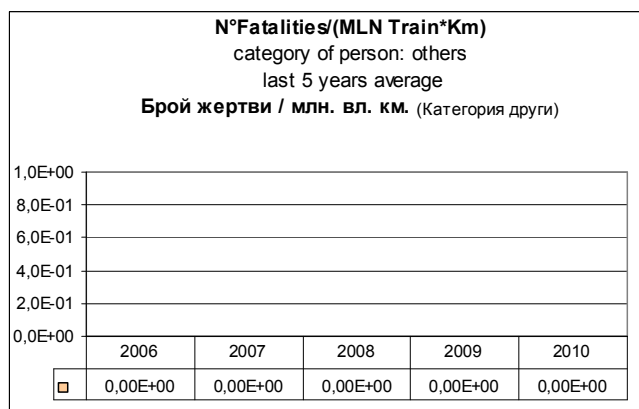
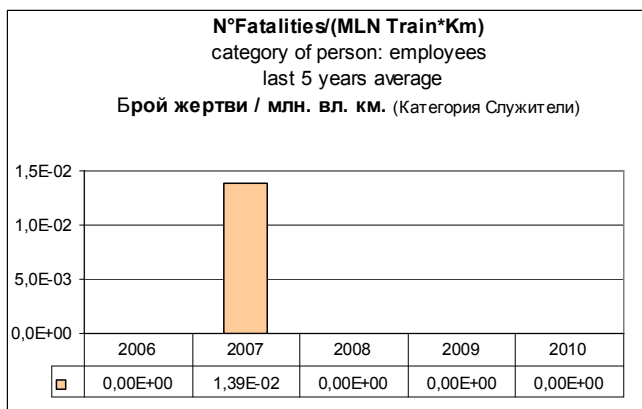
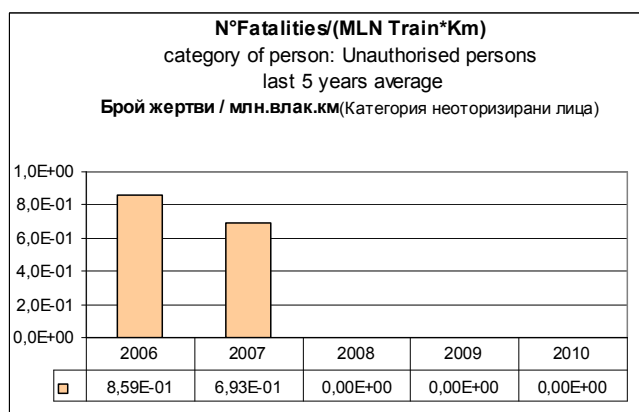
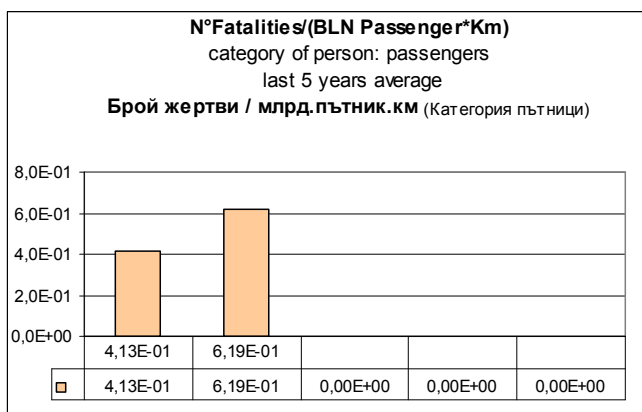
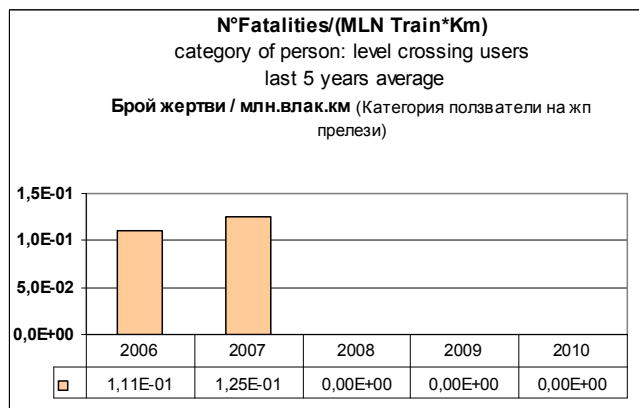
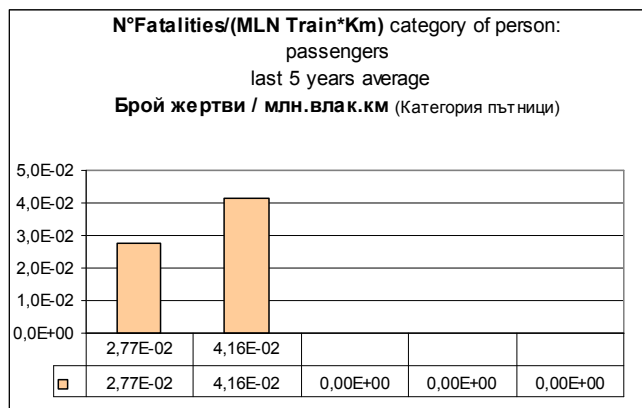
Визуално представени данни



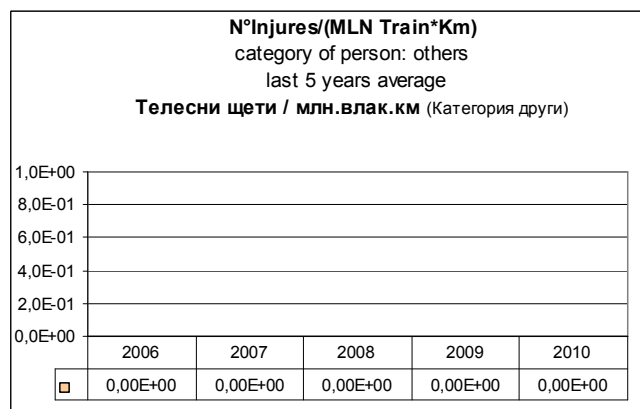
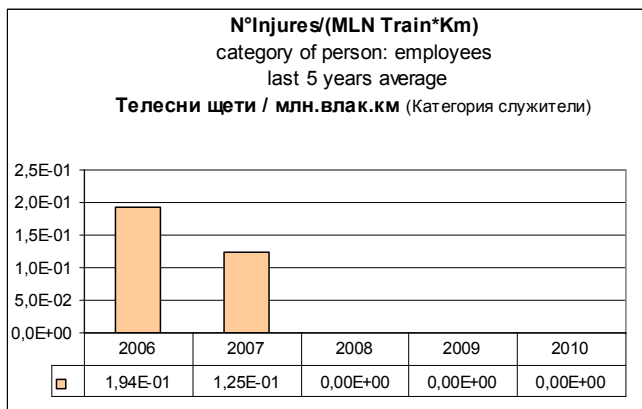
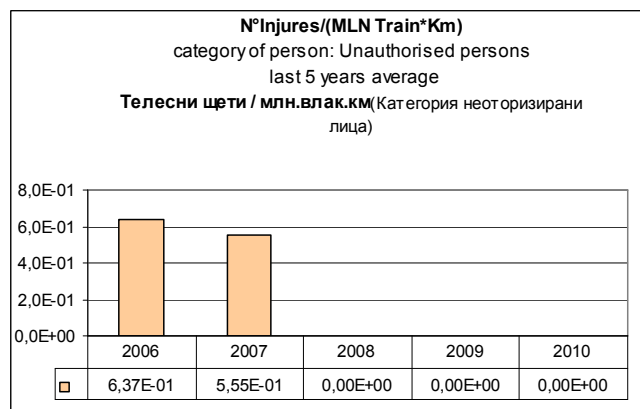
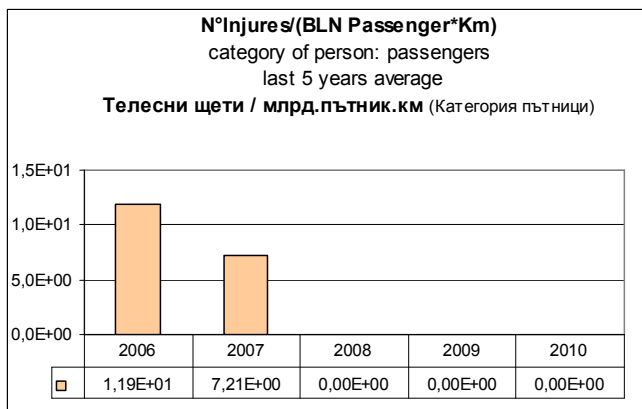
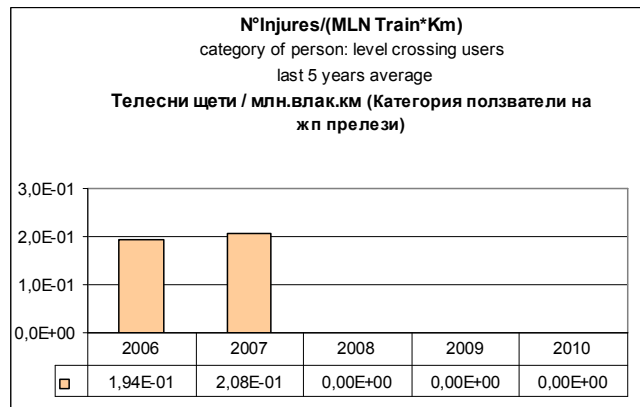
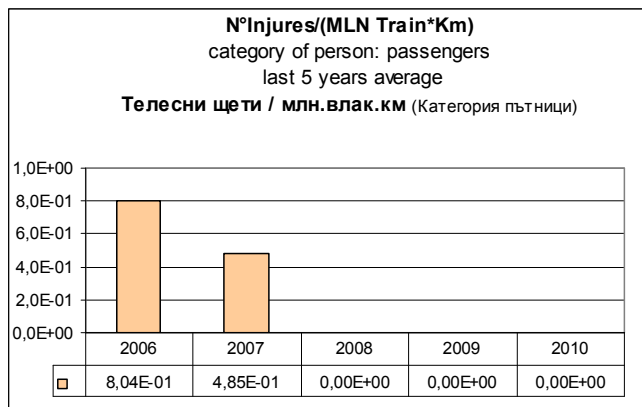
Катастрофи по видове



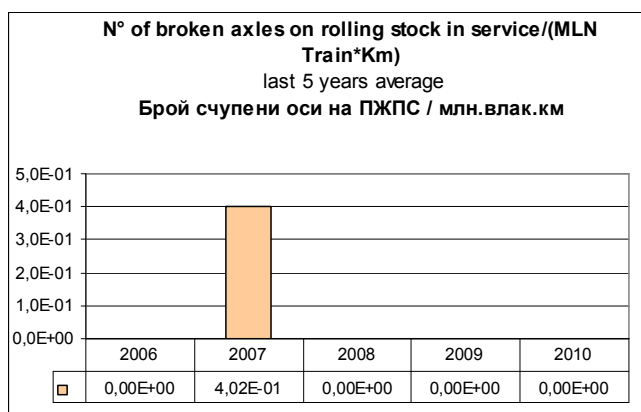
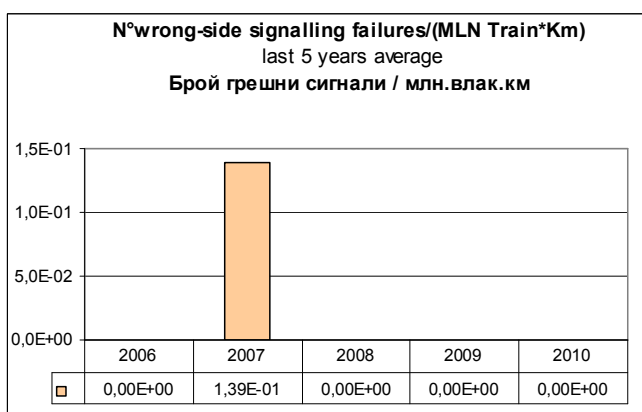
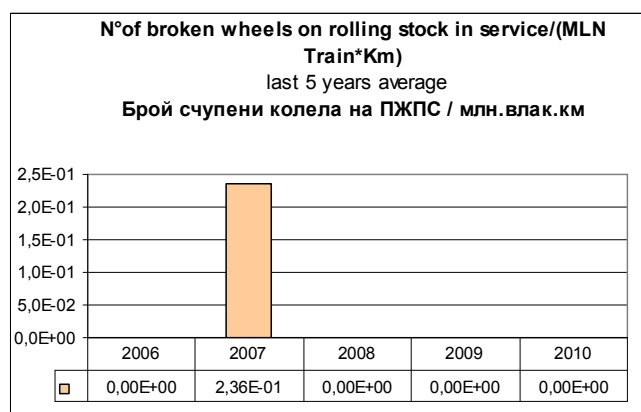
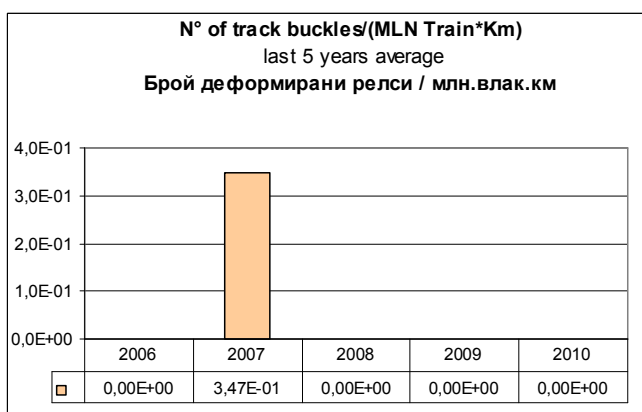
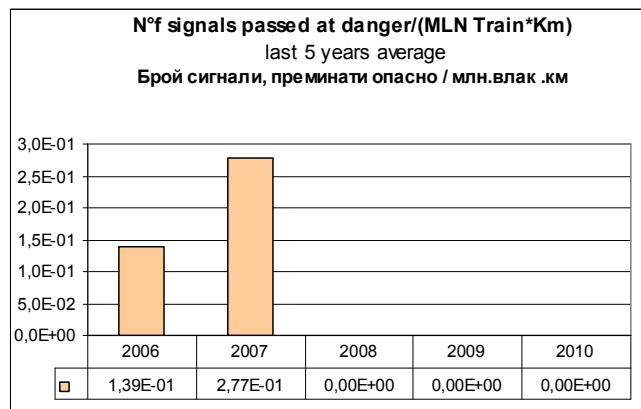
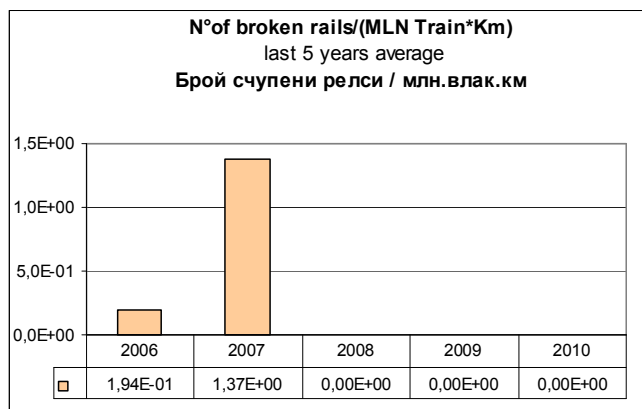
Смъртни случаи, разделени по категории засегнати хора



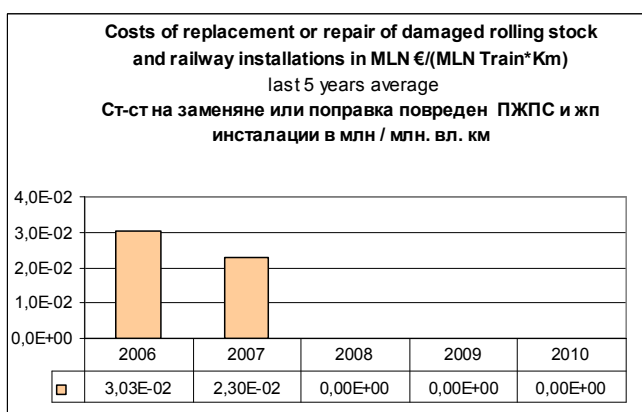
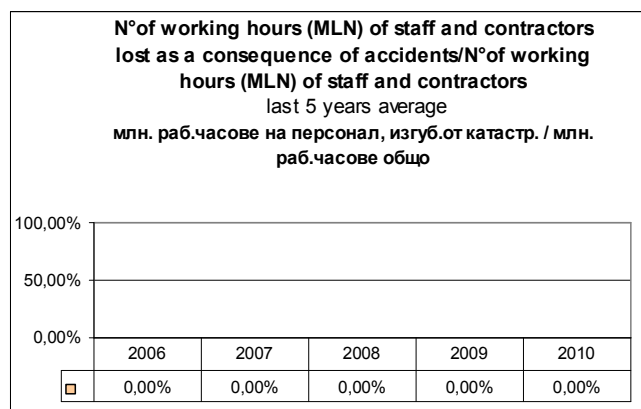
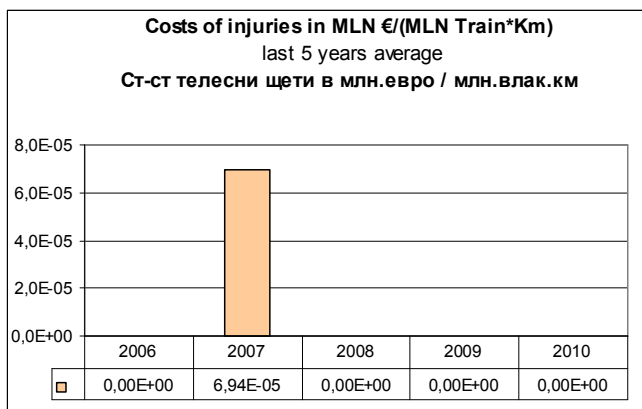
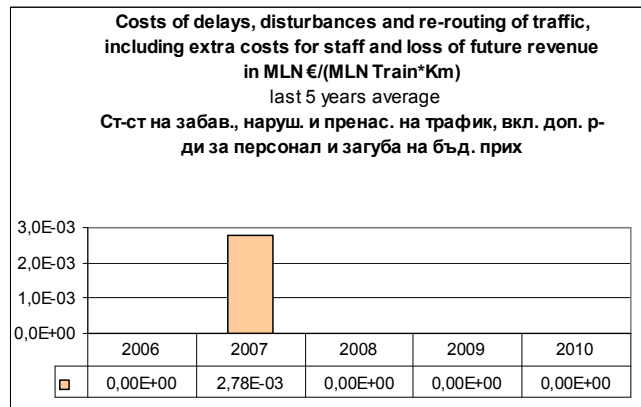
Телесни щети, разделени по категории засегнати хора



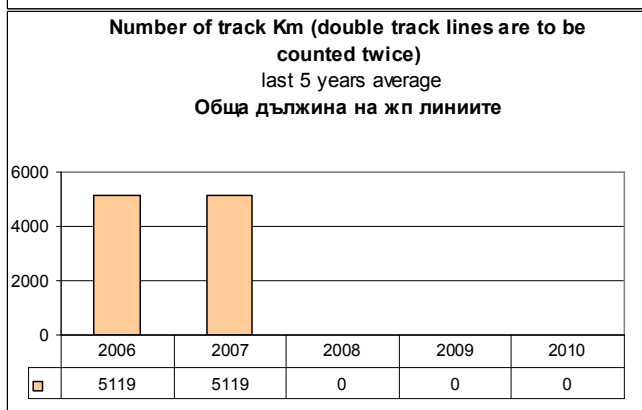
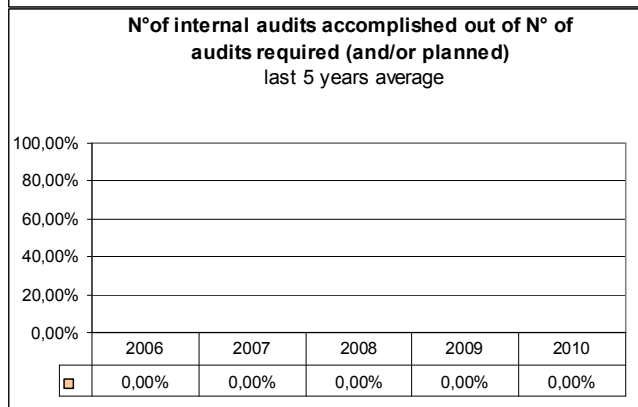
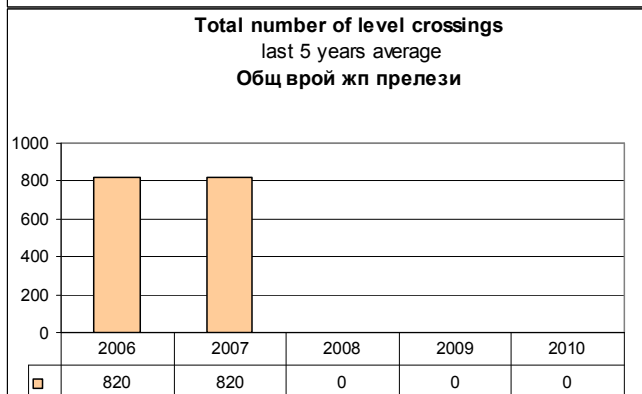
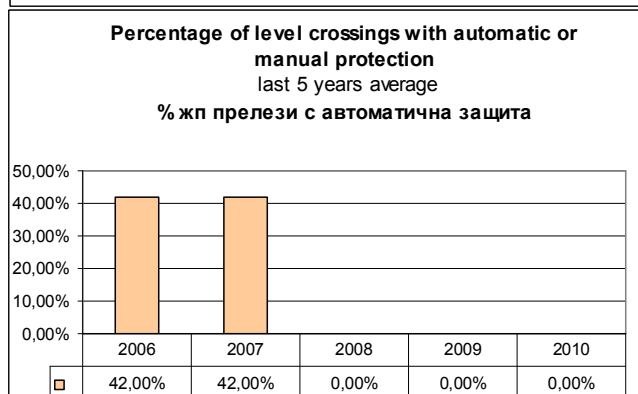
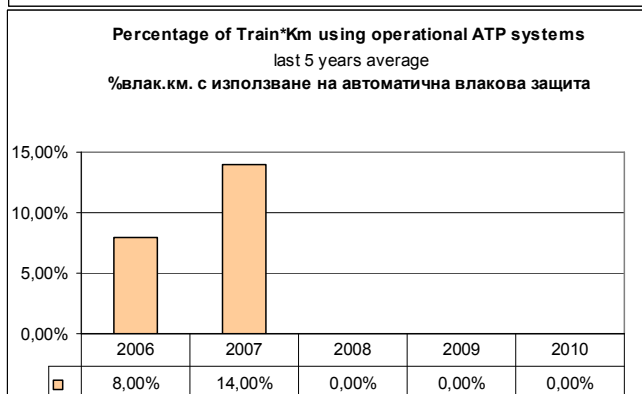
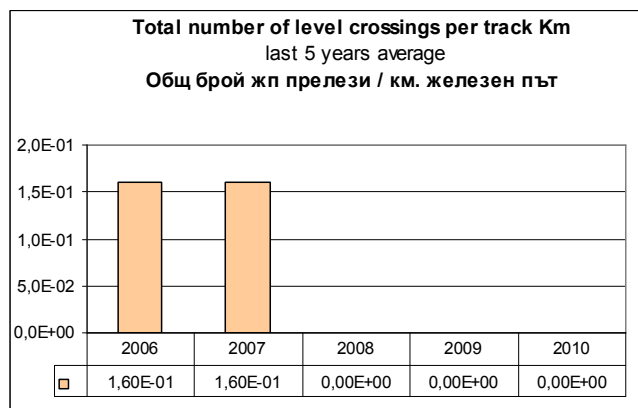
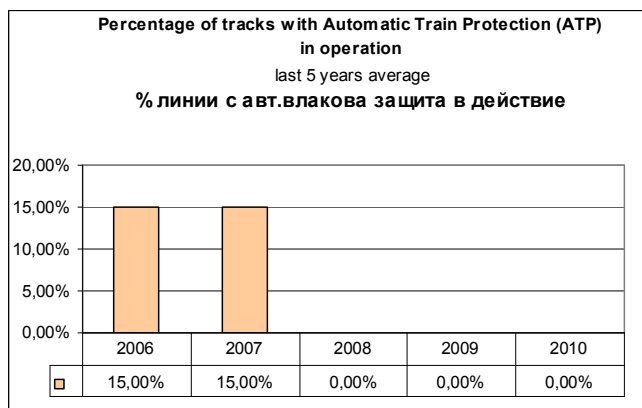
Фактори, които предизвикват и обуславят катастрофи



Стойност на всички произшествия, брой работни часове на персонала и подизпълнители, изгубени в резултат на произшествия



*Техническа безопасност на инфраструктурата и нейното осъществяване,
управление на безопасността*



2007 report: values related to 2006.

2008 report: values related to the average between 2006 and 2007.

2008 report: values related to the average among 2006, 2007 and 2008.

2009 report: values related to the average among 2006, 2007, 2008 and 2009.

В.1.2. Статистически и други данни

0. Детайли за докладващата страна					
0 1	CC	Докладваща страна	Bulgaria		двучифреният ISO код ISO 3166 (alpha-2)
0 2	YY	Година на докладване	2007		четири цифри
1.1a. Общ брой произшествия и повреди в следните видове произшествия					
1	N 00	Общ брой на всички произшествия	1906		цифрова стойност
2	N 01	Брой сблъсъци на влакове, вкл. сблъсъци с предмети в рамките на жп. линия	20		цифрова стойност
3	N 02	Брой дерайлирования на влакове	130		цифрова стойност
4	N 03	Брой произшествия при пресичане на прелези, вкл. на пешеходци на жп. прелези	44		цифрова стойност
5	N 04	Брой произшествия с хора причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийства	81		цифрова стойност
6	N 05	Брой пожари в ПС	38		цифрова стойност
7	N 06	Брой други произшествия	1554		цифрова стойност
1.1a.Общ брой самоубийства					
8	N 07	Брой събития: самоубийства	39		цифрова стойност
1.1b.Отнесено към млн влак-км общ брой произшествия и повреди в следните видове произшествия					
9	N 10	Отнесено към влак-км Общ брой на всички произшествия	52,90		цифрова стойност (влак-км в млн)
10	N 11	Отнесено към влак-км Брой сблъсъци на влакове, вкл. сблъсъци с предмети в рамките на жп. Линия	0,56		цифрова стойност (влак-км в млн)
11	N 12	Отнесено към влак-км Брой дерайлирования на влакове	3,61		цифрова стойност (влак-км в млн)
12	N 13	Отнесено към влак-км Брой произшествия при пресичане на прелези, вкл. на пешеходци на жп. Прелези	1,22		цифрова стойност (влак-км в млн)
13	N 14	Отнесено към влак-км Брой произшествия с хора причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийства	2,25		цифрова стойност (влак-км в млн)
14	N 15	Отнесено към влак-км Брой пожари в ПС	1,05		цифрова стойност (влак-км в млн)
15	N 16	Отнесено към влак-км Брой други произшествия	43,13		цифрова стойност

					(влак-км в млн)
1.1b.Отнесено към млн влак-км Брой събития: самоубийства					
16	N 17	Отнесено към влак-км Брой събития: самоубийства	1,08		цифрова стойност (влак-км в млн)
1.2a.Общ брой хора сериозно ранени от типа катастрофа, разделени на следните категории					
17	TS 00	Общ брой във всички произшествия	33		цифрова стойност
18	TS 01	В сблъсъци на влакове, вкл сблъсъци с предмети в пределите на жп линията	4		цифрова стойност
19	TS 02	При дерайлирания на влакове	0		цифрова стойност
20	TS 03	При произшествия на при пресичане на прелези, вкл с пешеходци на жп прелези	8		цифрова стойност
21	TS 04	При произшествия с хора, причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийства	21		цифрова стойност
22	TS 05	При пожари в ПС	0		цифрова стойност
23	TS 06	При други произшествия	0		цифрова стойност
1.2b.Отнесено към млн влак-км Общ брой хора сериозно ранени от типа катастрофа, разделени на следните категории					
24	TS 10	Общ брой във всички произшествия	0,92		цифрова стойност (влак-км в млн)
25	TS 11	В сблъсъци на влакове, вкл сблъсъци с предмети в пределите на жп линията	0,11		цифрова стойност (влак-км в млн)
26	TS 12	При дерайлирания на влакове	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
27	TS 13	При произшествия на при пресичане на прелези, вкл с пешеходци на жп прелези	0,22		цифрова стойност (влак-км в млн)
28	TS 14	При произшествия с хора, причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийства	0,58		цифрова стойност (влак-км в млн)
29	TS 15	При пожари в ПС	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
30	TS 16	При други произшествия	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
1.2a.Общ брой пътници, сериозно ранени от типа катастрофа, разделени на следните категории					
31	PS 00	Общ брой във всички произшествия	6		цифрова стойност
32	PS 01	В сблъсъци на влакове, вкл сблъсъци с предмети в пределите на жп линията	0		цифрова стойност
33	PS 02	При дерайлирания на влакове	0		цифрова стойност

34	PS 03	При произшествия на при пресичане на прелези, вкл с пешеходци на жп прелези	0		цифрова стойност
35	PS 04	При произшествия с хора, причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийства	6		цифрова стойност
36	PS 05	При пожари в ПС	0		цифрова стойност
37	PS 06	При други произшествия	0		цифрова стойност
1.2b.Отнесено към млн влак-км Общ брой пътници, сериозно ранени от типа катастрофа, разделени на следните категории					
38	PS 10	Общ брой във всички произшествия	0,17		цифрова стойност (влак-км в млн)
39	PS 11	В сблъсъци на влакове, вкл сблъсъци с предмети в пределите на жп линията	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
40	PS 12	При дерайлирания на влакове	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
41	PS 13	При произшествия на при пресичане на прелези, вкл с пешеходци на жп прелези	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
42	PS 14	При произшествия с хора, причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийства	0,17		цифрова стойност (влак-км в млн)
43	PS 15	При пожари в ПС	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
44	PS 16	При други произшествия	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
1.2c.Отнесено към млрд пътник.км Общ брой пътници, сериозно ранени от типа катастрофа, разделени на следните категории					
45	PS 20	Общ брой във всички произшествия	2,48		цифрова стойност (пътник-км в млрд)
46	PS 21	В сблъсъци на влакове, вкл сблъсъци с предмети в пределите на жп линията	0		цифрова стойност (пътник-км в млрд)
47	PS 22	При дерайлирания на влакове	0		цифрова стойност (пътник-км в млрд)
48	PS 23	При произшествия на при пресичане на прелези, вкл с пешеходци на жп прелези	0		цифрова стойност (пътник-км в млрд)
49	PS 24	При произшествия с хора, причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийства	2,48		цифрова стойност (пътник-км в млрд)
50	PS 25	При пожари в ПС	0		цифрова стойност (пътник-км в млрд)

51	PS 26	При други произшествия	0		цифрова стойност (пътник-км в млрд)
1.2a. Общ брой служители, вкл персонал на контрагента, сериозно ранени от типа катастрофа, разделени на следните категории					
52	SS 00	Общ брой във всички произшествия	2		цифрова стойност
53	SS 01	В сблъсъци на влакове, вкл сблъсъци с предмети в пределите на жп линията	2		цифрова стойност
54	SS 02	При дерайлирования на влакове	0		цифрова стойност
55	SS 03	При произшествия на при пресичане на прелези, вкл с пешеходци на жп прелези	0		цифрова стойност
56	SS 04	При произшествия с хора, причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийства	0		цифрова стойност
57	SS 05	При пожари в ПС	0		цифрова стойност
58	SS 06	При други произшествия	0		цифрова стойност
1.2b. Отнесено към млн влак-км, Общ брой служители, вкл персонал на контрагента, сериозно ранени от типа катастрофа, разделени на следните категории					
59	SS 10	Общ брой във всички произшествия	0,06		цифрова стойност (влак-км в млн)
60	SS 11	В сблъсъци на влакове, вкл сблъсъци с предмети в пределите на жп линията	0,06		цифрова стойност (влак-км в млн)
61	SS 12	При дерайлирования на влакове	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
62	SS 13	При произшествия на при пресичане на прелези, вкл с пешеходци на жп прелези	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
63	SS 14	При произшествия с хора, причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийства	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
64	SS 15	При пожари в ПС	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
65	SS 16	При други произшествия	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
1.2a. Общ брой ползватели на прелези, сериозно ранени от типа катастрофа, разделени на следните категории					
66	LS 00	Общ брой във всички произшествия	8		цифрова стойност
67	LS 01	В сблъсъци на влакове, вкл сблъсъци с предмети в пределите на жп линията	0		цифрова стойност
68	LS 02	При дерайлирования на влакове	0		цифрова стойност

69	LS 03	При произшествия на при пресичане на прелези, вкл с пешеходци на жп прелези	8		цифрова стойност
70	LS 04	При произшествия с хора, причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийства	0		цифрова стойност
71	LS 05	При пожари в ПС	0		цифрова стойност
72	LS 06	При други произшествия	0		цифрова стойност
1.2b.Отнесено към млн влак-км Общ брой ползватели на прелези, сериозно ранени от типа катастрофа, разделени на следните категории					
73	LS 10	Общ брой във всички произшествия	0,22		цифрова стойност (влак-км в млн)
74	LS 11	В сблъсъци на влакове, вкл сблъсъци с предмети в пределите на жп линията	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
75	LS 12	При дерайлирания на влакове	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
76	LS 13	При произшествия на при пресичане на прелези, вкл с пешеходци на жп прелези	0,22		цифрова стойност (влак-км в млн)
77	LS 14	При произшествия с хора, причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийства	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
78	LS 15	При пожари в ПС	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
79	LS 16	При други произшествия	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
1.2a.Общ брой неоторизирани лица, сериозно ранени от типа катастрофа, разделени на следните категории					
80	US 00	Общ брой във всички произшествия	17		цифрова стойност
81	US 01	В сблъсъци на влакове, вкл сблъсъци с предмети в пределите на жп линията	2		цифрова стойност
82	US 02	При дерайлирания на влакове	0		цифрова стойност
83	US 03	При произшествия на при пресичане на прелези, вкл с пешеходци на жп прелези	0		цифрова стойност
84	US 04	При произшествия с хора, причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийства	15		цифрова стойност
85	US 05	При пожари в ПС	0		цифрова стойност
86	US 06	При други произшествия	0		цифрова стойност
1.2b.Отнесено към млн влак-км Общ брой неоторизирани лица, сериозно ранени от типа катастрофа, разделени на следните категории					

87	US 10	Общ брой във всички произшествия	0,47		цифрова стойност (влак-км в млн)
88	US 11	В сблъсъци на влакове, вкл сблъсъци с предмети в пределите на жп линията	0,06		цифрова стойност (влак-км в млн)
89	US 12	При дерайлирания на влакове	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
90	US 13	При произшествия на при пресичане на прелези, вкл с пешеходци на жп прелези	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
91	US 14	При произшествия с хора, причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийства	0,42		цифрова стойност (влак-км в млн)
92	US 15	При пожари в ПС	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
93	US 16	При други произшествия	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
1.2a.Общ брой Други лица, сериозно ранени от типа катастрофа, разделени на следните категории					
94	OS 00	Общ брой във всички произшествия	0		цифрова стойност
95	OS 01	В сблъсъци на влакове, вкл сблъсъци с предмети в пределите на жп линията	0		цифрова стойност
96	OS 02	При дерайлирания на влакове	0		цифрова стойност
97	OS 03	При произшествия на при пресичане на прелези, вкл с пешеходци на жп прелези	0		цифрова стойност
98	OS 04	При произшествия с хора, причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийства	0		цифрова стойност
99	OS 05	При пожари в ПС	0		цифрова стойност
100	OS 06	При други произшествия	0		цифрова стойност
1.2b.Отнесено към млн влак-км Общ брой други лица, сериозно ранени от типа катастрофа, разделени на следните категории					
101	OS 10	Общ брой във всички произшествия	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
102	OS 11	В сблъсъци на влакове, вкл сблъсъци с предмети в пределите на жп линията	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
103	OS 12	При дерайлирания на влакове	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
104	OS 13	При произшествия на при пресичане на прелези, вкл с пешеходци на жп прелези	0		цифрова стойност (влак-км в млн)

105	OS 14	При произшествия с хора, причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийства	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
106	OS 15	При пожари в ПС	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
107	OS 16	При други произшествия	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
1.3a. Общ брой хора убити в следствие на типа катастрофа, разделени на следните категории					
108	TK 00	Общ брой във всички произшествия	27		цифрова стойност
109	TK 01	В сблъсъци на влакове, вкл сблъсъци с предмети в пределите на жп линията	0		цифрова стойност
110	TK 02	При дерайлирания на влакове	0		цифрова стойност
111	TK 03	При произшествия на при пресичане на прелези, вкл с пешеходци на жп прелези	5		цифрова стойност
112	TK 04	При произшествия с хора, причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийства	22		цифрова стойност
113	TK 05	При пожари в ПС	0		цифрова стойност
114	TK 06	При други произшествия	0		цифрова стойност
1.3b. Отнесено към млн влак-км Общ брой хора убити в следствие на типа катастрофа, разделени на следните категории					
115	TK 10	Общ брой във всички произшествия	0,75		цифрова стойност (влак-км в млн)
116	TK 11	В сблъсъци на влакове, вкл сблъсъци с предмети в пределите на жп линията	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
117	TK 12	При дерайлирания на влакове	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
118	TK 13	При произшествия на при пресичане на прелези, вкл с пешеходци на жп прелези	0,14		цифрова стойност (влак-км в млн)
119	TK 14	При произшествия с хора, причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийства	0,61		цифрова стойност (влак-км в млн)
120	TK 15	При пожари в ПС	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
121	TK 16	При други произшествия	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
1.3a. Общ брой пътници, убити в следствие на типа катастрофа, разделени на следните категории					
122	PK 00	Общ брой във всички произшествия	2		цифрова стойност

123	PK 01	В сблъсъци на влакове, вкл сблъсъци с предмети в пределите на жп линията	0		цифрова стойност
124	PK 02	При дерайлирания на влакове	0		цифрова стойност
125	PK 03	При произшествия на при пресичане на прелези, вкл с пешеходци на жп прелези	0		цифрова стойност
126	PK 04	При произшествия с хора, причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийства	2		цифрова стойност
127	PK 05	При пожари в ПС	0		цифрова стойност
128	PK 06	При други произшествия	0		цифрова стойност
1.3b.Отнесено към млн влак-км Общ брой пътници, убити в следствие на типа катастрофа, разделени на следните категории					
129	PK 10	Общ брой във всички произшествия	0,06		цифрова стойност (влак-км в млн)
130	PK 11	В сблъсъци на влакове, вкл сблъсъци с предмети в пределите на жп линията	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
131	PK 12	При дерайлирания на влакове	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
132	PK 13	При произшествия на при пресичане на прелези, вкл с пешеходци на жп прелези	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
133	PK 14	При произшествия с хора, причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийства	0,06		цифрова стойност (влак-км в млн)
134	PK 15	При пожари в ПС	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
135	PK 16	При други произшествия	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
1.3с.Отнесено към млрд пътник-км Общ брой пътници, убити в следствие на типа катастрофа, разделени на следните категории					
136	PK 20	Общ брой във всички произшествия	0,83		цифрова стойност (пътник-км в млрд)
137	PK 21	В сблъсъци на влакове, вкл сблъсъци с предмети в пределите на жп линията	0		цифрова стойност (пътник-км в млрд)
138	PK 22	При дерайлирания на влакове	0		цифрова стойност (пътник-км в млрд)
139	PK 23	При произшествия на при пресичане на прелези, вкл с пешеходци на жп прелези	0		цифрова стойност (пътник-км в млрд)
140	PK 24	При произшествия с хора, причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийства	0,83		цифрова стойност (пътник-км в млрд)

141	PK 25	При пожари в ПС	0		цифрова стойност (пътник-км в млрд)
142	PK 26	При други произшествия	0		цифрова стойност (пътник-км в млрд)
1.3a.Общ брой Служители, вкл персонал на контрагента, убити в следствие на типа катастрофа, разделени на следните категории					
143	SK 00	Общ брой във всички произшествия	1		цифрова стойност
144	SK 01	В сблъсъци на влакове, вкл сблъсъци с предмети в пределите на жп линията	0		цифрова стойност
145	SK 02	При дерайлирания на влакове	0		цифрова стойност
146	SK 03	При произшествия на при пресичане на прелези, вкл с пешеходци на жп прелези	0		цифрова стойност
147	SK 04	При произшествия с хора, причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийства	1		цифрова стойност
148	SK 05	При пожари в ПС	0		цифрова стойност
149	SK 06	При други произшествия	0		цифрова стойност
1.3b.Отнесено към млн влак-км Общ брой служители, вкл персонал на контрагента, , убити в следствие на типа катастрофа, разделени на следните категории					
150	SK 10	Общ брой във всички произшествия	0,03		цифрова стойност (влак-км в млн)
151	SK 11	В сблъсъци на влакове, вкл сблъсъци с предмети в пределите на жп линията	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
152	SK 12	При дерайлирания на влакове	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
153	SK 13	При произшествия на при пресичане на прелези, вкл с пешеходци на жп прелези	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
154	SK 14	При произшествия с хора, причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийства	0,03		цифрова стойност (влак-км в млн)
155	SK 15	При пожари в ПС	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
156	SK 16	При други произшествия	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
1.3a.Общ брой Ползватели на жп прелези, убити в следствие на типа катастрофа, разделени на следните категории					
157	LK 00	Общ брой във всички произшествия	5		цифрова стойност
158	LK 01	В сблъсъци на влакове, вкл сблъсъци с предмети в пределите на жп линията	0		цифрова стойност

159	LK 02	При дерайлирования на влакове	0		цифрова стойност
160	LK 03	При произшествия на при пресичане на прелези, вкл с пешеходци на жп прелези	5		цифрова стойност
161	LK 04	При произшествия с хора, причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийства	0		цифрова стойност
162	LK 05	При пожари в ПС	0		цифрова стойност
163	LK 06	При други произшествия	0		цифрова стойност
1.3b.Отнесено към млн влак-км Общ брой Ползватели на жп прелези, убити в следствие на типа катастрофа, разделени на следните категории					
164	LK 10	Общ брой във всички произшествия	0,14		цифрова стойност (влак-км в млн)
165	LK 11	В сблъсъци на влакове, вкл сблъсъци с предмети в пределите на жп линията	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
166	LK 12	При дерайлирования на влакове	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
167	LK 13	При произшествия на при пресичане на прелези, вкл с пешеходци на жп прелези	0,14		цифрова стойност (влак-км в млн)
168	LK 14	При произшествия с хора, причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийства	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
169	LK 15	При пожари в ПС	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
170	LK 16	При други произшествия	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
1.3a.Общ брой Неоторизирани лица, убити в следствие на типа катастрофа, разделени на следните категории					
171	UK 00	Общ брой във всички произшествия	19		цифрова стойност
172	UK 01	В сблъсъци на влакове, вкл сблъсъци с предмети в пределите на жп линията	0		цифрова стойност
173	UK 02	При дерайлирования на влакове	0		цифрова стойност
174	UK 03	При произшествия на при пресичане на прелези, вкл с пешеходци на жп прелези	0		цифрова стойност
175	UK 04	При произшествия с хора, причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийства	19		цифрова стойност
176	UK 05	При пожари в ПС	0		цифрова стойност
177	UK 06	При други произшествия	0		цифрова стойност
1.3b.Отнесено към млн влак-км Общ брой Неоторизирани лица, убити в следствие на типа катастрофа, разделени на следните категории					

178	UK 10	Общ брой във всички произшествия	0,53		цифрова стойност (влак-км в млн)
179	UK 11	В сблъсъци на влакове, вкл сблъсъци с предмети в пределите на жп линията	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
180	UK 12	При дерайлирания на влакове	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
181	UK 13	При произшествия на при пресичане на прелези, вкл с пешеходци на жп прелези	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
182	UK 14	При произшествия с хора, причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийства	0,53		цифрова стойност (влак-км в млн)
183	UK 15	При пожари в ПС	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
184	UK 16	При други произшествия	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
1.3a.Общ брой Други лица, убити в следствие на типа катастрофа, разделени на следните категории					
185	OK 00	Общ брой във всички произшествия	0		цифрова стойност
186	OK 01	В сблъсъци на влакове, вкл сблъсъци с предмети в пределите на жп линията	0		цифрова стойност
187	OK 02	При дерайлирания на влакове	0		цифрова стойност
188	OK 03	При произшествия на при пресичане на прелези, вкл с пешеходци на жп прелези	0		цифрова стойност
189	OK 04	При произшествия с хора, причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийства	0		цифрова стойност
190	OK 05	При пожари в ПС	0		цифрова стойност
191	OK 06	При други произшествия	0		цифрова стойност
1.3b.Отнесено към млн влак-км Общ брой Други лица, убити в следствие на типа катастрофа, разделени на следните категории					
192	OK 10	Общ брой във всички произшествия	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
193	OK 11	В сблъсъци на влакове, вкл сблъсъци с предмети в пределите на жп линията	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
194	OK 12	При дерайлирания на влакове	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
195	OK 13	При произшествия на при пресичане на прелези, вкл с пешеходци на жп прелези	0		цифрова стойност (влак-км в млн)

196	OK 14	При произшествия с хора, причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийства	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
197	OK 15	При пожари в ПС	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
198	OK 16	При други произшествия	0		цифрова стойност (влак-км в млн)
2.1a. Общ брой произшествия, избегнати катастрофи и повреди в следните видове					
199	I 00	Общ брой произшествия и избегнати катастрофи	188		цифрова стойност
200	I 01	Общ брой счупени релси	92		цифрова стойност
201	I 02	Общ брой деформирани релси	25		цифрова стойност
202	I 03	Общ брой грешна сигнализация	10		цифрова стойност
203	I 04	Общ брой сигнали, преминати рисковано	15		цифрова стойност
204	I 05	Общ брой счупени колела на ПС в употреба	17		цифрова стойност
205	I 06	Общ брой счупени колооси на ПС в употреба	29		цифрова стойност
2.1b. Отнесено към млн влак-км Общ брой произшествия, избегнати катастрофи и повреди в следните видове					
206	I 10	Общ брой произшествия и избегнати катастрофи	5,22		цифрова стойност (влак-км в млн)
207	I 11	Общ брой счупени релси	2,55		цифрова стойност (влак-км в млн)
208	I 12	Общ брой деформирани релси	0,69		цифрова стойност (влак-км в млн)
209	I 13	Общ брой грешна сигнализация	0,28		цифрова стойност (влак-км в млн)
210	I 14	Общ брой сигнали, преминати рисковано	0,42		цифрова стойност (влак-км в млн)
211	I 15	Общ брой счупени колела на ПС в употреба	0,47		цифрова стойност (влак-км в млн)
212	I 16	Общ брой счупени колооси на ПС в употреба	0,80		цифрова стойност (влак-км в млн)
3.1a. Обща стойност в евро на всички произшествия					
213	C 00	Обща стойност на всички произшествия	674623		цифрова стойност в евро
214	C 01	Стойност на смъртните случаи	0		цифрова стойност в

					евро
215	C 02	Стойност на телесните щети	2523		цифрова стойност в евро
216	C 03	Стойност на замяната или поправката на повреден ПС и жп инсталация	572084		цифрова стойност в евро
217	C 04	Стойност на забавянията, нарушенията и пренасочването на трафика, вкл. допълнителни разходи за персонал и загуба на бъдещи приходи*	100016		цифрова стойност в евро
3.1b. Отнесено към млн влак-км Обща стойност в евро на всички произшествия					
218	C 10	Обща стойност на всички произшествия	18723,92		цифрова стойност в евро/ влак-км (влак-км в млн)
219	C 11	Стойност на смъртните случаи	0,00		цифрова стойност в евро/ влак-км (влак-км в млн)
220	C 12	Стойност на телесните щети	70,02		цифрова стойност в евро/ влак-км (влак-км в млн)
221	C 13	Стойност на замяната или поправката на повреден ПС и жп инсталация	15877,99		цифрова стойност в евро/ влак-км (влак-км в млн)
222	C 14	Стойност на забавянията, нарушенията и пренасочването на трафика, вкл. допълнителни разходи за персонал и загуба на бъдещи приходи*	2775,91		цифрова стойност в евро/ влак-км (влак-км в млн)
3.2a. Обща стойност на работни часове на персонал и контрагенти, изгубени вследствие на катастрофи					
223	W 00	Обща стойност на работни часове на персонал и контрагенти, изгубени вследствие на катастрофи			цифрова стойност
3.2b. Отнесено към Обща стойност на работни часове на персонал и контрагенти, изгубени вследствие на катастрофи					
224	W 10	Отнесено към Обща стойност на работни часове на персонал и контрагенти, изгубени вследствие на катастрофи			цифрова стойност (%)
4. Индикатори, свързани с техн. Безопасност на инфраструктурата и нейното осъществяване					
225	T 01	Процент на линиите с автоматична влакова защита	0,14		цифрова стойност (%) (67 % = 0.67)
226	T 02	Процент на влак-км използващи операционна система за автоматична влакова защита	0,20		цифрова стойност (%)

227	T 03	Общ брой жп прелези	820		цифрова стойност
228	T 04	Общ брой жп прелези на км линия	0,16		цифрова стойност
229	T 05	Процент на жп прелезите с автоматична влакова защита	0,42		цифрова стойност (%)
5. Индикатори, свързани с управление на безопасността					
230	A 01	Общ брой извършени проверки	337		цифрова стойност
231	A 02	Процент одиторски проверки, извършени/ изисквани (и/или планирани)			цифрова стойност (%)
6. Данни за справка					
232	R 01	Брой влак-км	36,03		цифрова стойност (в млн влак-км)
233	R 02	Брой пътник-км	2,423		цифрова стойност (в млрд пътник-км)
234	R 03	Брой километри на жп линията (двойните линии да се броят два пъти)	5119		цифрова стойност (в км)
235	R 04	Общ брой работни часове			цифрова стойност (в хиляди часове)

* в посочената сума са включени и щети, нанесени на имущество на пътници, персонал и трети лица на стойност 5670 евро

В.2. Дефиниции употребявани в годишния доклад

В.2.1 Използваните в настоящият доклад дефиниции са в съответствие в Регламент 91/03 по отношение на:

- смъртни случаи (убити хора)
- телесна щета (сериозна ранен човек)
- пътник-км
- железопътен пътник
- самоубийство
- значима катастрофа
- влак
- влак километър

В.2.2. Национални дефиниции

В понятието „Брой други произшествия“, които са обект на разследване от структурите по безопасност на управителя на железопътната инфраструктура и превозвачите и се регистрират в базата-данни са включени следните ситуации, близки до инциденти:

- не осигурен влак със спирачна маса – 2;
- повреди на контактна мрежа, съоръжения и устройства на осигурителна техника, причинили закъснение на влаковете над 30 минути – 443;
- прекъсване на движението вследствие природни бедствия или други външни причини – 82;
- оставен влак по повреда на локомотив, отвозен от друг локомотив – 538;
- изваден вагон от състава на влак поради повреда – 116;
- увеличено над разрешеното време за прекъсване движението на влаковете при планови ремонти по железопътната инфраструктура, причинило закъснение на влаковете над 30 минути – 22;
- прегазени животни – 83;
- умишлено поставени предмети на железния път или други злонамерени действия, довели до принудително спиране на влакове – 48;
- замеряне на подвижен състав с предмети – 190;
- раздвоан влак – 30;

В.3. Съкращения

CSI	Общи показатели за безопасност
ERA	ЕЖА
LC	жп прелез
MLN	10^6
BLN	10^9
NSA	НОБ
RS	Подвижен състав
RU/IM	Жп предприятия и управители на инфраструктура

Приложение Г: Важни промени в законодателството и заковното регулиране

	Законово основание	Дата, от която законодателството влиза в сила	Причини за въвеждане (посочете новите правила или поправки на съществуващото)	Описание
Общо законодателство, засягащо националната жп безопасност	Промяна на обхвата, задачите, отговорностите, компетенциите, и др.			
Законодателство засягащо НОБ	няма нови или променени изисквания			
Законодателство засягащо нотифицираните органи, оценители, трети страни, органи за регистрация, изпити, др..	Промяна на обхвата, задачите, отговорностите, компетенциите, и др.			
	няма нови или променени изисквания			
Национални правила, касаещи жп безопасност				
Правила относно националните цели и методи за безопасност	Нови или променени изисквания, вкл. прилагането на Общи методи за безопасност и Общи цели за безопасност			
	няма нови или променени изисквания			
Правила относно изискванията за системите за управление на безопасността и сертификатите за безопасност на жп предприятия	Нови или променени изисквания, вкл. прилагането на изискванията в Директивата за безопасност			
	няма нови или променени изисквания			

Правила относно изискванията за системите за управление на безопасността и разрешителните за безопасност на жп предприятия на управителите на инфраструктурата	Нови или променени изисквания, вкл. прилагането на изискванията в Директивата за безопасност			
	няма нови или променени изисквания			
Правила относно изискванията за собствениците на вагони	Нови или променени изисквания, вкл. прилагането на изискванията в Европейското законодателство			
	няма нови или променени изисквания			
Правила относно изискванията за ремонтните работилници	Нови или променени изисквания, вкл. прилагането на изискванията в Европейското законодателство			
	няма нови или променени изисквания			
Правила относно изискванията за разрешителните за пускане в експлоатация и поддръжка на нов и значително променен подвижен състав, включително правила за размяна на подвижен състав между жп предприятия, системи за регистрация, и изискванията за процедурите по проверка.	Нови или променени изисквания, вкл. прилагането на изискванията в европейското законодателство, вкл. TCOC и RID			
	Чл.61 от Наредба № 57	02.11.2007г.	Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.	Относно задължението на ИА „ЖА“ да води и постоянно да актуализира регистър на подвижния състав, който се експлоатира по железопътната инфраструктура, относно оперативната му съвместимост с трансевропейската железопътна система.
	Чл.62 от Наредба № 57 – нов	02.11.2007г.	Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.	Относно информацията, която трябва да съдържа регистъра по чл. 61.

	Чл.63 от Наредба № 57 – нов	02.11.2007г.	Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.	„Чл. 63 (1) При издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация на подвижен състав ИА "ЖА" определя идентификационен код за всяко возило, състоящ се от букви и цифри. (2) Кодът по ал. 1 се маркира върху подвижния железопътен състав и се вписва в регистъра на подвижния състав по чл. 61, ал. 1."
	Дял девети от Наредба № 58	02.11.2007г.	Въвеждането в експлоатация изцяло е предмет на „Наредба № 57 за условията и съществените изисквания към железопътната инфраструктура и подвижния състав за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с трансевропейската железопътна система”.	Дял девети, отнасящ се до разрешенията за въвеждане в експлоатация на нови, модернизирани и подновени обекти на железопътната инфраструктура и подвижния железопътен състав се отменя .
	раздел V от Наредба № 59 .	02.11.2007г	Въвеждането в експлоатация изцяло е предмет на „Наредба № 57 за условията и съществените изисквания към железопътната инфраструктура и подвижния състав за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с трансевропейската железопътна система”.	Раздел V, отнасящ се до въвеждането в експлоатация на годен за употреба подвижен състав се отменя .
Общи оперативни правила на жп мрежа, вкл. правила свързани със сигнализацията и процедурите, свързани с трафика	Нови или променени изисквания, вкл. прилагането на изискванията в европейското законодателство, вкл. TCOC и RID			
	няма нови или променени изисквания			

Правила, поставящи изискванията относно допълнителните вътрешни оперативни правила (правила на компаниите), които трябва да бъдат установени от УИ и ЖП	Нови или променени изисквания, вкл. прилагането на изискванията в европейското законодателство, вкл. TCOC и RID			
	няма нови или променени изисквания			
Правила относно изискванията за персонал, който извършва критични задачи, включително критерии за подбор, здравословно състояние и професионално обучение и сертифициране	Нови или променени изисквания, вкл. прилагането на изискванията в европейското законодателство, вкл. TCOC и RID			
	няма нови или променени изисквания			
Правила относно разследването на произшествия и инциденти вкл. препоръки	Нови или променени изисквания, вкл. прилагането на изискванията в Директивата за безопасност			
	няма нови или променени изисквания			
Правила относно изискванията за национални показатели за безопасност вкл. как се събират и анализират данни.	Нови или променени изисквания, вкл. прилагането на изискванията в Директивата за безопасност			
	няма нови или променени изисквания			
Правила относно изискванията за разрешително за пускане в експлоатация на инфраструктурата (линии, мостове, тунели, енергия, АТС, радио, сигнализация, централизация, жп прелези, перони, др.)	Нови или променени изисквания, вкл. Прилагането на изискванията в европейското законодателство, вкл. TCOC			

Чл. 1 (1) от Наредба № 57	02.11.2007г.	Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.	Отнася се до обхвата на приложение на наредбата
Чл.1(4) от Наредба № 57–нова.	02.11.2007г.	Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.	„Компетентен орган по ал. 3 е всеки национален орган по безопасност на държава - членка на ЕС, или друг орган на такава държава, който е овластен да извършва проверка на съответствието със съществените изисквания.”
Чл.5 (3) от Наредба № 57 – нова	02.11.2007г.	Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.	" Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" поддържа електронна база данни за приетите по ал. 1 TCOC."
Чл.44 (2) от Наредба № 57	02.11.2007г.	Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.	„Функционалните подсистеми се въвеждат в експлоатация по реда на тази наредба, когато съществени изисквания са предвидени в TCOC или когато спазването им е необходимо за осигуряване на оперативна съвместимост.”
Чл.44 (4) от Наредба № 57 – нова	02.11.2007г.	Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.	„Всяка нова структурна подсистема или части от нея трябва да бъдат така проектирани, изградени и инсталирани, че общото ниво на безопасност да бъде най-малко еквивалентно на нивото на безопасност на съществуващите и да гарантира сравними условия и функции.”
Чл.44а от Наредба № 57	02.11.2007г.	Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.	Отнася се до въвеждането в експлоатация на структурните подсистеми или части от тях.
Чл.44б от Наредба № 57	02.11.2007г.	Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.	Относно писмено становище на изпълнителният директор на ИА "ЖА" върху проектът, техническото задание за проектиране и докладът за безопасност
Чл.44в от Наредба № 57	02.11.2007г.	Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.	Относно заявление за издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация след изграждането и инсталирането на подсистемата или частта от нея

Чл.44г от Наредба № 57 – нов	02.11.2007г.	Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.	Относно пробна експлоатация при реални експлоатационни условия на подсистема или част от нея
Чл.44д от Наредба № 57 – нов	02.11.2007г.	Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.	Относно издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация или мотивиран отказ за издаване на разрешение.
Чл.44е от Наредба № 57 – нов	02.11.2007г.	Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.	Относно въвеждане в експлоатация на внесена от друга държава структурна подсистема или част от нея.
Чл.47 (2) от Наредба № 57	02.11.2007г.	Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.	„В случаите по ал. 1 при отказ на лицето да проведе исканите проверки ИА "ЖА" може да откаже издаването на разрешение за въвеждане в експлоатация на подсистемата и/или да уведоми съответните компетентни органи да предприемат действия по изтеглянето на съставните елементи от пазара.”
Чл.49 (4) от Наредба № 57 - нова	02.11.2007г.	Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.	„В случаите по ал. 1, т. 1 и 2 лицето, което ще въвежда в експлоатация, може да поиска да се направи междинна оценка на съответствието от лицето за оценяване.”
Чл.49 (5) от Наредба № 57 - нова	02.11.2007г.	Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.	„При извършване на междинна оценка лицето за оценяване издава междинен сертификат за съответствие, въз основа на който лицето, което ще въвежда в експлоатация, издава междинна декларация за проверка, които се включват в техническото досие.”
Чл.52 (1) т.8 от Наредба № 57 - нова	02.11.2007г.	Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.	„Междинни сертификати за съответствие и междинни декларации, доказващи междинното съответствие на подсистемата, ако има такива;”
Чл.53 (3) от Наредба № 57	02.11.2007г.	Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.	„Лицето, което ще въвежда в експлоатация, предоставя на държава - член на Европейския съюз, копие от техническото досие, когато същата е отправила искане за това.”

Чл.55 (1) от Наредба № 57	02.11.2007г.	Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.	„Лице за оценяване е лице, което е получило разрешение при условията и по реда на Закона за железопътния транспорт и на тази наредба за извършване на дейностите по оценяване съответствието на съставните елементи и проверката на подсистемите.”
Чл.55 (3) от Наредба № 57 – нова	02.11.2007г.	Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.	Отнася се за изискванията, на които трябва да отговаря лицето, което кандидатства за получаване на разрешение за оценяване на съответствието
Чл.55 (4) от Наредба № 57 – нова	02.11.2007г.	Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.	„Лице за оценяване може да извършва дейности по проучване, изследване и даване на експертни мнения за съставни елементи и подсистеми, доколкото тази дейност не влиза в противоречие с изискването по чл. 115б, ал. 2, т. 3 ЗЖТ.”
Чл.56в от Наредба № 57 – нов	02.11.2007г.	Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.	Относно подаване на писмено заявление до ИА "ЖА" от лице, което кандидатства за получаване на разрешение за оценяване на съответствието.
Чл.56г от Наредба № 57 – нов	02.11.2007г.	Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.	Относно срока за разглеждане на заявлението по чл. 56в, ал. 1 от Изпълнителна агенция "Железопътна администрация"
Чл.56д от Наредба № 57 – нов	02.11.2007г.	Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.	Относно издаване на разрешение за извършване на дейностите по оценяване съответствието на съставните елементи и проверката на подсистемите.
Чл.59 от Наредба № 57	02.11.2007г.	Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.	Отнася се за отчетността на лицата за оценяване пред ИА "ЖА" за извършените процедури за оценяване и за проверка
Чл.60 от Наредба № 57	02.11.2007г.	Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.	Отнася се за контролът, осъществяван от ИА "ЖА" върху дейностите на лицата за оценяване за спазването на изискванията на Закона за железопътния транспорт.

Чл.60а от Наредба № 57 – нов	02.11.2007г.	Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.	Отнася се до обхвата на проверките по чл. 60, ал. 1
Чл.60б от Наредба № 57 – нов	02.11.2007г.	Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.	Отнася се до регистрирането на лица, извършващи обучение по прилагането на: - изискванията за оперативна съвместимост, - на процедурите за оценяване и проверка, - на процедурите по издаване на удостоверяващите съответствие документи и - процедурите по прилагането на европейските и българските стандарти, касаещи железопътния транспорт
Чл.61 от Наредба № 57	02.11.2007г.	Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.	Относно задължението на ИА „ЖА“ да води и постоянно да актуализира регистър на железопътната инфраструктура относно оперативната ѝ съвместимост с трансевропейската железопътна система.
Чл.62 от Наредба № 57 – нов	02.11.2007г.	Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 г.	Относно информацията, която трябва да съдържа регистъра по чл. 61, ал. 1
Дял девети от Наредба № 58	02.11.2007г.	Въвеждането в експлоатация изцяло е предмет на „Наредба № 57 за условията и съществените изисквания към железопътната инфраструктура и подвижния състав за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с трансевропейската железопътна система”.	Дял девети, отнасящ се до разрешенията за въвеждане в експлоатация на нови, модернизирани и подновени обекти на железопътната инфраструктура и подвижния железопътен състав се отменя.

Приложение Д: Разработването на сертификати и разрешителни за безопасност – цифрови данни

Д.1. Сертификати за безопасност според Директива 2001/14/ЕО

Брой сертификати за безопасност, издадени според Директива 2001/14/ЕО, притежавани от ЖП, които са лицензирани през 2006 година	Национални сертификати	0
	В друга страна-членка	0

Д.2. Сертификати за безопасност според Директива 2004/49/ЕО

		Нови	осъвременени/ поправени	подновени
Д.2.1. Брой валидни сертификати за безопасност Част А, притежавани от жп предприятия, които са регистрирани през 2006 г.	Национални сертификати	0	0	0
	В друга страна-членка	0	0	0

		Нови	осъвременени/ поправени	подновени
Д.2.2. Брой валидни сертификати за безопасност Част Б, притежавани от жп предприятия, които са регистрирани през 2006	Национални сертификати	0	0	0
	В друга страна-членка	0	0	0

			A	R	P
Д.2.3. Брой кандидатури за сертификати за безопасност Част А, подадени от жп предприятия, които са регистрирани през 2006	Национални сертификати	Нови сертификати	0	0	0
		Осъвременени /поправени/ сертификати	0	0	0
		Подновени сертификати	0	0	0
	В друга страна-членка	Нови сертификати	0	0	0
		осъвременени/ поправени сертификати	0	0	0
		Подновени сертификати	0	0	0

			A	R	P
Д.2.4. Брой кандидатури за сертификати за безопасност Част А, подадени от жп предприятия, които са регистрирани през 2006	Национални сертификати	Нови сертификати	0	0	0
		осъвременени/ поправени сертификати	0	0	0
		Подновени сертификати	0	0	0
	В друга страна-членка	Нови сертификати	0	0	0
		осъвременени/ поправени сертификати	0	0	0
		Подновени сертификати	0	0	0

A = Приета кандидатура, сертификата вече е издаден

R = Отхвърлена кандидатура, не е издаван сертификат

P = Въпросът е все още висящ, не е издаван сертификат до сега

Д.2.5. Списък на страните, в които ЖП, кандидатстващи за Сертификат за безопасност Част Б във вашата страна членка, са получили сертификат Част А Разрешителни за безопасност.

Д.3. Разрешителни за безопасност според Директива 2004/49/ЕО

	Нови	осъвременени/ поправени сертификати	подновени
Д.3.1. Брой валидни разрешителни за безопасност притежавани от УИ през 2006 г., които са регистрирани във вашата страна-членка	0	0	0

Д.3.2. Брой кандидатури за разрешителни за безопасност подадени от УИ през 2006 г., които са регистрирани във вашата страна-членка	Нови разрешителни			
	осъвременени/ поправени разрешителни			
	Подновени разрешителни			

A = Приета кандидатура, разрешителното вече е издадено

R = Отхвърлена кандидатура, не е издавано разрешително

P = Въпросът е все още висящ, не е издавано разрешително до сега

Д.4. Процедурни аспекти – Сертификати за безопасност Част А

		Нови	осъвременени/ поправени	подновени
Средно време,след като е получена цялата необходима информация, между получаването на кандидатурата и окончателното издаване на Сертификат за безопасност част А през 2006 г. за притежание от жп предприятие.	Национален сертификат	0	0	0
	Лиценз, издаден от друга страна-членка	0	0	0

Д.5. Процедурни аспекти – Сертификати за безопасност Част Б

		Нови	осъвременени/ поправени сертификати	подновени
Средно време,след като е получена цялата необходима информация, между получаването на кандидатурата и окончателното издаване на Сертификат за безопасност част А през 20xx за притежание от жп предприятие.	Национален сертификат	0	0	0
	Лиценз, издаден от друга страна-членка	0	0	0

Д.6. Процедурни аспекти – Удостоверения за безопасност

		Нови	осъвременени/ поправени сертификати	подновени
Средно време,след като е получена цялата необходима информация, между получаването на кандидатурата и окончателното издаване на Разрешително за безопасност през 20xx за притежание от УИ.	Национално разрешително	0	0	0
	Лиценз, издаден от друга страна-членка	0	0	0