**Наредба за изменение и допълнение на** **Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт**

(обн., ДВ, [бр. 102](apis://Base=NORM&DocCode=826040788&Type=201) от 2006 г., изм., [бр. 88](apis://Base=NORM&DocCode=8260410047&Type=201) от 2007 г., изм. и доп., [бр. 47](apis://Base=NORM&DocCode=8260410101&Type=201) от 2010 г., [бр. 101](apis://Base=NORM&DocCode=8260412028&Type=201) от 2010 г., [бр. 28](apis://Base=NORM&DocCode=8260413047&Type=201) от 2012 г., бр. 47 от 2013 г.)

**§ 1.** В чл. 1, т. 3 думите „железопътен превозвач“ се заменят с „железопътно предприятие“.

**§ 2.** В чл. 2, ал. 1 думите „железопътните превозвачи“ се заменят с „железопътните предприятия“.

**§ 3.** В чл. 4, ал. 1 думите „железопътните превозвачи“ се заменят с „железопътните предприятия“.

**§ 4.** В чл. 5 се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думата „превозвачите“ се заменя с „железопътните предприятия“.

1. В ал. 2 думата „превозвачите“ се заменя с „железопътните предприятия“.

1. В ал. 3 думата „превозвачите“ се заменя с „железопътните предприятия“.

**§ 5.** В чл. 7, ал. 2 думата „превозвачите“ се заменя с „железопътните предприятия“, а думите „за одобрение“ се заменят със „за утвърждаване“.

**§ 6.** В чл. 9 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 се създава т. 5:

„5. даване на приоритет на предотвратяването на тежки произшествия.“

1. Алинея 3 се изменя така:

„(3) За изследване на железопътната система по отношение изпълнението на общите критерии за безопасността и общите методи за изчисляване на разходите при произшествие се въвеждат общите показатели за безопасност (Приложение № 1).“

1. В ал. 6 думата „превозвачите“ се заменя с „железопътните предприятия“.

**§ 7.** В чл. 10 думата „превозвачите“ се заменя с „железопътните предприятия“.

**§ 8.** В чл. 11 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 думата „превозвачите“ се заменя с „железопътните предприятия“.
2. В ал. 2 думата „превозвачите“ се заменя с „железопътните предприятия“.
3. Създава се ал. 5:

„(5) Специализираното звено събира предоставената информация по ал. 2 и 3, анализира общите показатели за безопасност, както и издадените предписания, свързани с безопасността на превозите за предходния период, и предлага мерки за предотвратяване на тежки железопътни произшествия.“

**§ 9.** В чл. 12, ал. 1 думите „железопътните превозвачи“ се заменят с „железопътните предприятия“.

**§ 10.** В чл. 17, ал. 1 думата „превозвачите“ се заменя с „железопътните предприятия“.

**§ 11.** В чл. 17а се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 думите „железопътните превозвачи“ се заменят с „железопътните предприятия“.

2. В ал. 2 думите „железопътните превозвачи“ се заменят с „железопътните предприятия“.

**§ 12.** В чл. 20, ал. 2 се създава изречение второ:

„В националните правила за безопасност се включват мерки и процедури, чрез които се дава предимство на предотвратяването на тежките произшествия.“

**§ 13.** В чл. 22 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 думите „железопътните превозвачи“ се заменят с „железопътните предприятия“.
2. В ал. 2:

а) в т. 1 думите „железопътния превозвач“ се заменят с „железопътното предприятие“;

б) в т. 4 след думата „безопасността“ се поставя запетая и се добавя: „включително като се дава предимство на предотвратяването на тежки произшествия.“

1. В ал. 3, т. 7 думата „превозвачите“ се заменя с „железопътните предприятия“.

**§ 14.** В чл. 23 думата „превозвачите“ се заменя с „железопътните предприятия“.

**§ 15.** В чл. 24 думата „превозвачите“ се заменя с „железопътните предприятия“, а „железопътни превозвачи“ - с „железопътни предприятия“.

**§ 16.** В чл. 25 думите „железопътни превозвачи“ се заменят с „железопътни предприятия“.

**§ 17.** В чл. 26, ал. 1 думите „железопътен превозвач“ се заменят с „железопътно предприятие“.

**§ 18.** Заглавието наРаздел ІІ от глава трета се изменя така:

**„Раздел II**

**Сертификат за безопасност на железопътно предприятие“**

**§ 19.** В чл. 34 се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думите „железопътният превозвач е изградил“ се заменят с „железопътното предприятие е изградило“;
2. В ал. 4 думите „железопътния превозвач“ се заменят с „железопътното предприятие“.

**§ 20.** В чл. 35, ал. 1 се правят следните изменения:

1. В т. 1 думите „железопътния превозвач“ се заменят с „железопътното предприятие“.

1. В т. 2 думите „железопътния превозвач“ се заменят с „железопътното предприятие“.

**§ 21.** В чл. 38 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 думите „железопътният превозвач“ се заменят с „железопътното предприятие“.
2. В ал. 2:

а) в т. 1 думите „железопътния превозвач“ се заменят с „железопътното предприятие“, думата „той“ с „то“, а думата „сам“ със „само“;

б) в т. 2 думите „железопътния превозвач“ се заменят с „железопътното предприятие“, думата „той“ се заменя с „то“, а думата „сам“ със „само“.

1. В ал. 3 думите „железопътният превозвач ще извършва сам“ се заменят с „железопътното предприятие ще извършва само“.
2. В ал. 4 думите „железопътен превозвач, кандидатстващ“ се заменят с „железопътно предприятие, кандидатстващо“.
3. В ал. 5 думите „железопътен превозвач, кандидатстващ“ се заменят с „железопътно предприятие, кандидатстващо“.

**§ 22.** В чл. 40, ал. 1 се правят следните изменения:

1. В основния текст думите „железопътният превозвач“ се заменят с „железопътното предприятие“.
2. В т. 2 думите „железопътния превозвач“ се заменят с „железопътното предприятие“.
3. В т. 3 думите „железопътния превозвач“ се заменят с „железопътното предприятие“.

**§ 23.** В чл. 43 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 думите „железопътния превозвач е престанал“ се заменят с „железопътното предприятие е престанало“.
2. В ал. 2 думите „на превозвача“ се заличават.

**§ 24.** В чл. 45, ал. 2, т. 1 думите „железопътния превозвач“ се заменят с „железопътното предприятие“.

**§ 25.** В чл. 55 се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думите „железопътните превозвачи“ се заменя с „железопътните предприятия“.

2. В ал. 2 думите „железопътните превозвачи“ се заменя с „железопътните предприятия“.

**§ 26.** В чл. 57 се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думите „железопътните превозвачи“ се заменят с „железопътните предприятия“.
2. В ал. 2 думата „превозвачи“ се заменя с „железопътни предприятия“.

**§ 27.** В чл. 62а се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 2 думите „железопътните превозвачи“ се заменят с „железопътните предприятия“.
2. В ал. 4 думите „железопътният превозвач“ се заменят с „железопътното предприятие“.

**§ 28.** В чл. 62б се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 5 след думата „срок“ се добавя „до“.
2. В ал. 6 думите „железопътен превозвач“ се заменят с „железопътно предприятие“, думата „сам“ със „само или сам“, а думите „железопътния превозвач“ с „железопътното предприятие“.

**§ 29.** В чл. 62ж, ал. 3, т. 2 думите „железопътния превозвач“ се заменят с „железопътното предприятие“.

**§ 30.** В чл. 64 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1, т. 9 думите „железопътен превозвач“ се заменят с „железопътно предприятие“.
2. В ал. 2 думите „железопътен превозвач“ се заменят с „железопътно предприятие“, а думата „доставчик“ се заменя с „друго лице“.
3. В ал. 3 думите „железопътните превозвачи“ се заменят с „железопътните предприятия“.
4. Алинея 4 се изменя така:

„(4) Във връзка с изпълнение на функциите по ал. 1, Националният орган по безопасност има право да изисква предоставяне на информация и техническа помощ от управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия или други компетентни органи“.

1. В ал. 5 думите „железопътния превозвач“ се заменят с „железопътното предприятие“.
2. Създава се ал. 6:

„(6) Актовете на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ във връзка с изпълнение на функциите му по ал. 1 подлежат на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс.“

**§ 31.** В чл. 65, ал. 2 думите „железопътните превозвачи“ се заменят с „железопътните предприятия“.

**§ 32.** В чл. 67, ал. 2 се правят следните изменения:

1. В т. 5 думите „железопътните превозвачи“ се заменят с „железопътните предприятия“.
2. В т. 9 думите „железопътните превозвачи“ се заменят с „железопътните предприятия“.

**§ 33.** В чл. 69 се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думата „превозвача“ се заменя с „железопътното предприятие“.
2. В ал. 3 думата „превозвачи“ се заменя с „железопътни предприятия“.

**§ 34.** В чл. 72 думата „превозвачите“ се заменя с „железопътните предприятия“.

**§ 35.** В чл. 74 се създава ал. 3:

„(3) Разследването цели подобряване на безопасността в железопътния транспорт и предотвратяването на произшествия, като се дава предимство на предотвратяването на тежки произшествия“.

**§ 36.** В чл. 76, ал. 2, т. 4 думите „железопътните превозвачи“ се заменят с „железопътните предприятия“.

**§ 37.** В чл. 77 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 2 думата „превозвачите“ се заменя с „железопътните предприятия“.
2. В ал. 3 думата „превозвач“ се заменя с „железопътно предприятие“, а думите „този превозвач“ се заменят с „това железопътно предприятие.
3. В ал. 4 думата „превозвачите“ се заменя с „железопътните предприятия“, а думата „превозвачи“ се заменя с „железопътни предприятия“;

**§ 38.** В чл. 78, ал. 4 думата „превозвачи“ се заменя с „железопътни предприятия“.

**§ 39.** В чл. 82, ал. 1 думата „превозвачите“ се заменя с ‚железопътните предприятия“.

**§ 40.** В чл. 84, ал. 1, т. 7 думата „превозвачите“ се заменя с „железопътните предприятия“.

**§ 41.** В чл. 85, ал. 1 думата „превозвачите“ се заменя с „железопътните предприятия“.

**§ 42.** В чл. 86, ал. 1 думата „превозвачите“ се заменя с „железопътните предприятия“.

**§ 43.** В чл. 91 се правят следните изменения:

1. Алинея 1 се изменя така:

„(1) Разследването, извършвано от специализираното звено, е максимално открито, като на всички засегнати страни – железопътно предприятие, управител на железопътната инфраструктура, аварийни служби, потребители, роднини на жертвите и други, се предоставя проект на доклад, който съдържа информация за хода на разследването и доколкото е целесъобразно, им се предоставя възможност за изразяване на мнения и становища.“.

1. Алинея 3 се изменя така:

„(3) В срок до 12 месеца от датата на произшествието или инцидента ръководителят на звеното за разследване изготвя окончателен доклад за причините за железопътно произшествие или инцидент (Приложение № 8), който се публикува на електронната страница на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и се изпраща на всички засегнати от произшествието или инцидента страни.“.

**§ 44.** В чл. 94 се правят следните изменения:

1. Алинея 1 се изменя така:

„(1) Препоръките за безопасност, дадени от специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти в окончателния доклад, се адресират до Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ и ако е необходимо до други органи, и до органа по безопасността на друга държава-членка на Европейския съюз, засегната от разследваното произшествие или инцидент, както и до всички засегнати страни, включително железопътно предприятие и управител на железопътната инфраструктура. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ взема необходимите мерки, за да гарантира, че препоръките за безопасност се вземат под внимание и при необходимост се предприемат съответните действия.“

1. Алинея 3 се изменя така:

„(3) Препоръките за безопасност по ал. 1 съдържат важна информация относно подобряването на безопасността в железопътния транспорт.“

1. Досегашната ал. 3 става ал. 4.

**§ 45.** В чл. 99, ал. 4 думата „превозвачите“ се заменя с „железопътните предприятия“.

**§ 46.** В § 1 на Допълнителната разпоредба се правят следните изменения и допълнения:

1. В т. 1 думата „превозвачите“ се заменя с „железопътните предприятия“;
2. В т. 3 думите „железопътните превозвачи“ се заменят с „железопътните предприятия“, а думата „предвидени“ се заменя с „предвиден“.
3. Създава се т. 3а:

„3а. „Железопътно предприятие“ е търговец, притежаващ лицензия за извършване на железопътни превози, валидна на територията на държавите-членки на Европейския съюз, както и търговец с предмет на дейност превоз на пътници и/или товари с железопътен транспорт, като предприятието осигурява локомотивна тяга. Железопътно предприятие е и търговец, който осигурява само локомотивна тяга.“

1. Точка 4 се изменя така:

„4. „Железопътен превозвач“ е железопътно предприятие, лицензирано за извършване на железопътни превози на пътници и/или товари.“

1. В т. 7 думата „превозвачите“ се заменя с „железопътните предприятия“.
2. В т. 7а думите „железопътните превозвачи“ се заменя с „железопътните предприятия“.
3. В т. 7в думите „железопътните превозвачи“ се заменят с „железопътните предприятия“.

**§ 47.** В § 2 от Преходните и заключителни разпоредби след думата „произшествие“ се поставя запетая и се добавя „и на Директива 2014/88/ЕС на Комисията от 9 юли 2014 година за изменение на Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на общите показатели за безопасност и общите методи за изчисляване на разходите при произшествие.“;

**§ 48.** Приложение № 1се изменя така:

„Приложение № 1

към чл. 9, ал. 3

**Общи показатели за безопасност**

Общите показатели за безопасност (ОПБ) се докладват ежегодно от ИА „Железопътна администрация“ до Европейската железопътна агенция с доклада по чл. 67, ал. 1.

Показателите, свързани с дейностите по чл. 2 от Закона за железопътния транспорт не се предоставят в доклада.

Ако след представянето на доклада бъдат открити нови факти или грешки, показателите за съответната година се изменят или коригират от ИА „Железопътна администрация“ при първа възможност, но най-късно в следващия годишен доклад.

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

1. Показатели, свързани с произшествия

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

— сблъсък на влак с железопътно возило,

— сблъсък на влак с препятствие в рамките на строителния габарит,

— дерайлиране на влак,

— произшествие на прелез, включително произшествиe с пешеходци на прелез, и допълнителна разбивка за петте вида прелези, дефинирани в точка 6.2,

— произшествие с лица, с участието на движещ се подвижен състав, с изключение на самоубийствата и опитите за самоубийство,

— пожар на подвижен състав,

— други.

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

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

— пътник (също така и относителна стойност спрямо общия брой пътник-километри и пътнически влак-километри),

— служител или изпълнител,

— ползвател на прелез,

— нарушител,

— друго лице, намиращо се на перон,

— друго лице, ненамиращо се на перон.

2. Показатели, свързани с опасни товари

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

— произшествие с участието на най-малко едно железопътно возило, превозващо опасни товари, както са дефинирани в допълнението,

— брой произшествия, при които са изпуснати опасни товари.

3. Показатели, свързани със самоубийствата

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

4. Показатели, свързани с предпоставки за произшествия

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

— счупена релса,

— изкривяване на коловоза и други деформации на коловоза,

— неправилно показание на сигнализацията, което води до опасна ситуация,

— подминаване на сигнал за опасност, когато се преминава през опасна точка,

— подминаване на сигнал за опасност, когато не се преминава през опасна точка,

— счупено колело на подвижен състав в експлоатация,

— счупена ос на подвижен състав в експлоатация.

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

5. Показатели за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията

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

— брой на смъртните случаи и на тежко ранените лица, умножен по стойността за предотвратяване на пострадал (СПП),

— разходи за щети, нанесени на околната среда,

— разходи за материални щети по подвижния състав или инфраструктурата,

— разходи, за закъснения вследствие на произшествия.

ИА „Железопътна администрация“ докладва за икономическото въздействие на значителните произшествия.

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

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

6.1. Процент коловози с действащи системи за влакова защита (СВЗ) и процент влак-километри с използването на бордови СВЗ, когато тези системи осигуряват:

— предупреждение,

— предупреждение и автоматично спиране,

— предупреждение и автоматично спиране и точков надзор на скоростта,

— предупреждение и автоматично спиране и непрекъснат надзор на скоростта.

6.2. Брой прелези (общ, на линеен километър и на километър релсов път) по следните пет вида:

а) прелез с пасивна охрана

б) прелез с активна охрана:

i) ръчна,

ii) автоматична, с предупреждение от страната на ползвателя,

iii) автоматична, със защита от страната на ползвателя,

iv) със защита от страната на железния път.

Допълнение

Общи определения за ОПБ и методи за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията

1. Показатели, свързани с произшествия

1.1. „значително произшествие“ означава всяко произшествие с участието на най-малко едно движещо се железопътно возило, с резултат най-малко едно загинало или тежко ранено лице, или значителни щети по подвижния състав, коловоза, други съоръжения или околната среда, или значително нарушаване на движението, с изключение на произшествия в ремонтните заводи, складовете и депата;

1.2. „значителни щети по подвижния състав, коловоза, други съоръжения, или околната среда“ означава щети, които са еквивалентни на 150 000 EUR или повече;

1.3. „значително нарушаване на движението“ означава, че движението на влаковете по главна железопътна линия е прекъснато за шест часа или повече;

1.4. „влак“ означава едно или повече железопътни возила, задвижвани от един или повече локомотиви или моторни вагони, или един моторен вагон, пътуващ самостоятелно, движещ се под определен номер или специфично обозначение от начална фиксирана точка до крайна фиксирана точка, включително лека машина, т.е. локомотив, пътуващ самостоятелно.

1.5. „сблъсък на влак с железопътно возило“ означава сблъсък чело в чело, чело в край или странично сблъскване между част от влак и част от друг влак или железопътно возило, или с маневриращ подвижен състав;

1.6. „сблъсък на влак с препятствие в строителния габарит“ означава сблъсък между част от влак и предмети, закрепени или временно намиращи се на или в близост до коловоза (с изключение на предмети на прелез, ако са загубени от пресичащо превозно средство или ползвател), включително сблъсък с надземна контактна мрежа.

1.7. „дерайлиране на влак“ означава всеки случай, при който най-малко едно колело на влака напусне железния път.

1.8. „произшествие на прелез“ означава всяко произшествие на прелез с участието на най-малко едно железопътно возило и едно или повече пресичащи превозни средства, други пресичащи ползватели, като пешеходци, или други предмети, намиращи се временно на или в близост до коловоза, ако са загубени от пресичащо превозно средство или ползвател;

1.9. „произшествие с хора, с участието на движещ се подвижен състав“ означава произшествия с едно или повече лица, които са ударени от железопътно возило или от предмет, който е закрепен към возилото или който се е отделил от него, това включва лица, които падат от железопътни возила, както и лица, които падат или са ударени от незакрепени предмети, докато пътуват на борда на железопътни возила;

1.10. „пожар на подвижен състав“ означава пожар или взрив, настъпил на железопътно возило (включително на товара му), докато се движи между гарата на заминаване и гарата на местоназначение, включително докато е спряло на гарата на заминаване, на гарата на местоназначение или на междинни спирки, както и по време на дейности по прекомпозиране.

1.11. „друго (произшествие)“ означава всяко произшествие, различно от сблъсък на влак с железопътно возило, сблъсък на влак с препятствия в рамките на строителния габарит, дерайлиране на влак, произшествие на прелез, произшествие с човек, с участието на движещ се подвижен състав или пожар на подвижен състав;

1.12. „пътник“ означава всяко лице, с изключение на членовете на влаковата бригада, което извършва пътуване по железен път, включително пътник, който се опитва да се качи или да слезе от движещ се влак, само за целите на статистиката на произшествията;

1.13. „служител или изпълнител“ означава всяко лица, чиято трудова дейност е свързана с железница и се намира на работа по време на произшествието, включително персонала на изпълнителите, самостоятелно заетите лица, наети като изпълнители, влаковата бригада и лицата, работещи с подвижния състав и инфраструктурните съоръжения;

1.14. „ползвател на прелез“ означава всяко лице, което използва прелез, за да пресече железопътната линия с някакво превозно средство или пеша;

1.15. „нарушител“ означава всяко лице, намиращо се в железопътни обекти, в които такова присъствие е забранено, с изключение на ползвател на прелез;

1.16. „друго лице, намиращо се на перон“ означава всяко лице, което се намира на перон, което не попада в определенията за „пътник“, „служител или изпълнител“, „ползвател на прелез“„друго лице, ненамиращо се на перон“ или „нарушител“;

1.17. „друго лице, ненамиращо се на перон“ означава всяко лице, което не се намира на перон, което не попада в определенията за „пътник“, „служител или изпълнител“, „ползвател на прелез“„друго лице, намиращо се на перон“ или „нарушител“;

1.18. „смъртен случай (загинало лице)“ означава лице, което е загинало на място или е починало в рамките на 30 дни в резултат на произшествие, с изключение на самоубийство;

1.19. „тежко раняване (тежко ранено лице)“ означава всяко ранено лице, което е прието за болнично лечение за повече от 24 часа в резултат на произшествие, с изключение на опитите за самоубийство.

2. Показатели, свързани с опасни товари

2.1. „произшествие, свързано с превоза на опасни товари“ означава произшествие или инцидент, подлежащ/о на докладване в съответствие с RID (1)/ADR, раздел 1.8.5.

2.2. „опасни товари“ означава вещества и предмети, превозът на които е забранен съгласно RID или е разрешен само при предписаните в него условия.

3. Показатели, свързани със самоубийствата

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

3.2. „опит за самоубийство“ означава акт на умишлено самонараняване, довел до тежко раняване.

4. Показатели, свързани с предпоставки за произшествия

4.1. „счупена релса“ означава релса, която се е начупила на две или повече парчета или от която се е отделило парче метал, причиняващо празнина с дължина над 50 mm и дълбочина над 10 mm на повърхността, по която се търкалят колелата.

4.2. „изкривяване на коловоза и други деформации на коловоза“ означава всяка неизправност, свързана с непрекъснатостта и геометрията на коловоза, която изисква коловоза да бъде спрян от експлоатация, или незабавното ограничаване на разрешена скорост;

4.3. „неправилно показание на сигнализацията, което води до опасна ситуация“ означава всяка техническа неизправност на системата за сигнализация (на инфраструктурата или на подвижния състав), вследствие на която сигнализираната информация е по-малко ограничителна, отколкото е необходимо;

4.4. „подминаване на сигнал за опасност, когато се преминава през опасна точка“ означава всеки случай, при който която и да е част на влака извършва движение извън разрешеното, и преминава оттатък опасната точка;

4.5. „подминаване на сигнал за опасност, когато не се преминава през опасна точка“ означава всеки случай, при който която и да е част на влака извършва движение извън разрешеното, но не преминава оттатък опасната точка;

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

— подаден встрани от коловоза цветен светлинен сигнал или затворен семафор, или нареждане „СПРИ“, когато няма действаща система за влакова защита (СВЗ),

— крайната точка на движението, свързано с безопасността, разрешено от СВЗ,

— точка, съобщена чрез устно или писмено указание съгласно правилниците,

— стоп-табла (отбивачните съоръжения не се включват) или ръчни сигнали.

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

ИА „Железопътна администрация“ може да докладва поотделно за четирите признака на неразрешено движение, посочени в тиретата в настоящата точка, но трябва да докладват най-малкото един събирателен показател, съдържащ данни за всичките четири признака.

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

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

5. Общи методи за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията

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

1) стойността за безопасността сама по себе си: стойностите на готовността за плащане (ГП) въз основа на проучванията за заявените предпочитания, осъществени в държавата членка, в която се прилагат такива стойности.

2) преки и косвени икономически разходи: стойностите на разходите, оценени в държавите членки, състоящи се от:

— медицински и рехабилитационни разходи,

— съдебни разходи, полицейски разходи, разходи за частни разследвания на произшествието, разходи за службата за извънредни ситуации и административни разходи по застраховането,

— производствени загуби: стойност за обществото на стоките и услугите, които би могло да произведе лицето, ако произшествието не се беше случило.

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

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

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

— оценките да са свързани със система за оценяване на намаляването на риска от смъртни случаи в транспортния сектор и да следват подход на готовност за плащане (ГП) съгласно методи за проучване на заявените предпочитания,

— използваната за стойностите извадка респонденти трябва да е представителна за съответното целева група. По-специално извадката трябва да отразява разпределението по възраст и доходи заедно с други важни социално-икономически и демографски характеристики на целевата група,

— метод за определяне на стойностите за ГП: изследването да е замислено така, че въпросите да са ясни и понятни за респондентите.

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

5.3. Дефиниции

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

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

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

VT = парична стойност на спестеното време за пътуване

Стойност на времето за влаков пътник (за час)

VTP = [VT на пътуващите по работа] \* [среден процент на пътуващите по работа годишно] + [VT на непътуващите по работа] \* [среден процент на непътуващите по работа годишно]

VTP се измерва в евро на пътник на час

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

Стойност на времето за товарен влак (за час)

VTF = [VT на товарни влакове] \* [(тон-км)/(влак-км)]

VTF се измерва в евро за тон товар за час

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

CM = стойност на 1 минута закъснение на влак

Пътнически влак

CMP = K1 \* (VTP/60) \* [(пътник-км)/(влак-км)]

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

Товарен влак

CMF = K2 \* (VTF/60)

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

Разходи, причинени от закъснения вследствие на произшествие = CMP \* (минути закъснение на пътнически влакове) + CMF \* (минути закъснение на товарни влакове)

Обхват на модела

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

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

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

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

6.1. „система за влакова защита (СВЗ)“ означава система, която подпомага да се наложи спазване на сигналите и ограниченията на скоростта;

6.2. „бордови системи“ означава системи, подпомагащи машиниста да наблюдава сигнализацията по железопътната линия и сигнализацията в кабината, като по този начин предоставят защита по отношение на опасните точки и спазването на ограниченията на скоростта. Бордовите СВЗ се описват както следва:

а) Предупреждение, което осигурява автоматично предупреждение на машиниста.

б) Предупреждение и автоматично спиране, които осигуряват автоматично предупреждение на машиниста и автоматично спиране при преминаване на затворен сигнал.

в) Предупреждение и автоматично спиране и точков надзор на скоростта, които осигуряват защита по отношение на опасните точки, където „точков надзор на скоростта“ означава надзор на скоростта на определени места (скоростни контроли) при подхода към сигнала.

г) Предупреждение и автоматично спиране и непрекъснат надзор на скоростта, които осигуряват защита по отношение на опасни точки и непрекъснат надзор на ограниченията на скоростта по линията, където „непрекъснат надзор на скоростта“ означава непрекъснато указване и прилагане на максимално допустимата целева скорост във всички участъци на линията.

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

6.3. „прелез“ означава всяко пресичане на едно ниво на път или на преминаване с железопътна линия, както е признато от управителя на инфраструктурата и отворено за публично или частно ползване. Изключват се преминавания между перони в рамките на гарите, както и преминавания на коловозите, които са предназначени за ползване само от служители;

6.4. „път“ означава за целите на статистиката на железопътните произшествия, всеки обществен или частен път, улица или магистрала, включително прилежащите пешеходни пътеки и велосипедни алеи;

6.5. „преминаване“ означава всеки маршрут, различен от път, предназначен за преминаване на хора, животни, превозни средства или машини;

6.6. „прелез с пасивна охрана“ означава прелез без каквато и да е форма на предупредителна система или защита, която да се задейства, когато за ползвателя не е безопасно да пресече прелеза;

6.7. „прелез с активна охрана“ означава прелез, при който пресичащите ползватели са защитени или предупредени за приближаващия се влак чрез устройства, задействащи се, когато за ползвателя не е безопасно да пресече прелеза;

— Защитата чрез използване на физически устройства включва:

— полубариери или цели бариери,

— заграждения.

— Предупреждение чрез използване на оборудване, монтирано на прелезите:

— визуални устройства: светлини,

— звукови устройства: звънци, сирени, клаксони и др.

Прелезите с активна охрана се класират както следва:

а) ръчни: прелези, при които защитата или предупреждението от страната на ползвателя се задейства ръчно от служител на железницата.

б) автоматични, с предупреждение от страната на ползвателя: прелези, при които предупреждението от страната на ползвателя се задейства от приближаващия влак.

в) автоматични, със защита от страната на ползвателя: прелези, при които защитата от страната на ползвателя се задейства от приближаващия влак. Това включва прелези, които имат както защита, така и предупреждение от страната на ползвателя.

г) защитени от страната на железния път: прелез, при който сигнал или друга система за влакова защита разрешава на влака да продължи щом прелезът е напълно защитен от страната на ползвателя и на него няма препятствия.

7. Определения на мерните единици

7.1. „влак-километър“ означава единица мярка, изразяваща движението на влак на разстояние един километър. Използва се действително изминатото разстояние, ако то е известно, в противен случай се използва стандартното разстояние по мрежата между началната точка и местоназначението. Взема се предвид само разстоянието на националната територия на докладващата държава;

7.2. „пътник-километър“ означава единица мярка, изразяваща превоза на един пътник с железопътен транспорт на разстояние от един километър. Взема се предвид само разстоянието на националната територия на докладващата държава;

7.3. „линеен километър“ означава дължината, измерена в километри, на железопътната мрежа в държавите членки, чийто обхват е определен в член 2; За многоколовозни железопътни линии се взема предвид само разстоянието между началната точка и местоназначението.

7.4. „километър релсов път“ означава дължината, измерена в километри, на железопътната мрежа в държавите членки, чийто обхват е посочен в член 2. За многоколовозните железопътни линии се взема предвид общата дължина на всички коловози.“

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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