РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2020/572 НА КОМИСИЯТА

от 24 април 2020 година

относно структурата за докладване, която трябва да бъде следвана при докладите за разследване на железопътни произшествия и инциденти

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно безопасността на железопътния транспорт ([1]), и по-специално член 24, параграф 2 от нея,

като има предвид, че:

(1) Директива (ЕС) 2016/798 осигурява рамка, която да гарантира, че националните разследващи органи, които отговарят за докладването относно разследванията на железопътни произшествия и инциденти в целия Съюз, разпространяват резултатите от тези разследвания в съответствие с член 22 от нея.

(2) Докладите относно разследванията и всички констатации и последващи препоръки предоставят важна информация за бъдещото подобряване на безопасността на железопътния транспорт в рамките на единното европейско железопътно пространство. В съответствие с член 26 от Директива (ЕС) 2016/798 органите, към които са адресирани препоръки за безопасност, трябва да предприемат действия, за които се докладва на разследващия орган.

(3) Общата структура на докладите за разследване следва да улесни техния обмен. За тази цел в съответствие с член 37, параграф 3, буква д) от Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета ([2]) беше създадена публична база от данни, управлявана под ръководството на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и достъпна чрез Агенцията.

(4) С цел да се улесни достъпът до полезна информация и нейното прилагане от други заинтересовани страни в Европа, някои части от доклада са поискани на два европейски езика.

(5) Структурата следва да защитава националните разследващи органи от външни намеси, да гарантира, че разследването е било проведено независимо в съответствие с член 21, параграф 4 от Директива (ЕС) 2016/798.

(6) Докладите за разследване на произшествия и инциденти в областта на безопасността следва да гарантират, че са извлечени поуки от предишни произшествия и инциденти. Те следва да улеснят разпознаването на опасностите, свързани с безопасността, и да премахват подобен риск за безопасността в бъдеще, както и да дават възможност на участниците в железопътния сектор да преразгледат своята оценка на рисковете, свързани с техните операции, и при необходимост да актуализират системите си за управление на безопасността, включително, когато е приложимо, да приемат коригиращи мерки съгласно точка 7.1.3 от приложение I и точка 7.1.3 от приложение II към Делегиран регламент (ЕС) 2018/762 на Комисията ([3]). За тази цел структурата на информацията, съдържаща се в тези доклади, следва да я прави лесно достъпна.

(7) Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз („Агенцията“), която събира докладите, следва да поддържа подходящ софтуерен инструмент, осигуряващ лесно търсене на информация и адаптиран към специфичните нужди на потребителя (напр. чрез използване на ключови думи).

(8) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета, посочен в член 28, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/798,

([1]) ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 102.

([2]) Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004 (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 1).

([3]) Делегиран регламент (ЕС) 2018/762 на Комисията от 8 март 2018 г. за установяване на общи методи за безопасност във връзка с изискванията към системата за управление на безопасността съгласно Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕС) № 1158/2010 и (ЕС) № 1169/2010 на Комисията (ОВ L 129, 25.5.2018 г., стр. 26).

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Предмет и приложно поле

С настоящия регламент се установява обща структура за докладване на разследванията на произшествия и инциденти, посочени в член 20, параграфи 1 и 2 от Директива (ЕС) 2016/798.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

1) „обуславящ фактор“ означава всяко действие, бездействие, събитие или условие, или комбинация от тях, които ако бъдат коригирани, отстранени или избегнати, най-вероятно биха предотвратили възникването на дадено събитие;

2) „допринасящ фактор“ означава всяко действие, бездействие, събитие или условие, които засягат дадено събитие, като увеличават неговата вероятност, ускорявайки действието във времето или засилвайки тежестта на последиците, но чието отстраняване не би попречило на събитието;

3) „системен фактор“ означава всеки обуславящ или допринасящ фактор от организационно, управленско, социално или регулаторно естество, който би могъл да засегне в бъдеще подобни и свързани събития, включително, по-специално условията на регулаторната рамка, проектирането и прилагането на системата за управление на безопасността, уменията на персонала, процедурите и техническото обслужване.

Член 3

Структура за докладване

Без да се засягат разпоредбите на член 20 и член 24, параграфи 1 и 2 от Директива (ЕС) 2016/798, докладите за разследване се издават, като се следва възможно най-точно структурата, посочена в приложение I.

Точки 1, 5 и 6 от приложение I се изписват на втори официален европейски език. Този превод следва да бъде наличен не по-късно от 3 месеца след представянето на доклада.

Докладите се предоставят на разположение на Агенцията в цифров формат, който позволява достъп, цифрово индексиране и анализ.

Член 4

Преходен период

По отношение на произшествия и инциденти, за които към момента на влизане в сила на настоящия регламент вече е взето решение за започване на разследване в съответствие с член 22, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/798, разследващият орган може да вземе решение дали да следва структурата за докладване, посочена в приложение I, или да следва посоченото в приложение V към Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([4]).

Член 5

Влизане в сила и прилагане

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

([4]) Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44).

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 24 април 2020 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

ПРИЛОЖЕНИЕ

Структура, която да се следва при докладването

В съответствие с член 24, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/798 докладите за произшествия и инциденти следват възможно най-точно установената тук структура, адаптирана към вида и сериозността на произшествието или инцидента. Това включва по принцип попълване на всички дялове 1—6, включително техните поддялове с буквени означения, където е уместно. Когато не е налице съответна информация или такава не се изисква поради обстоятелствата, свързани със събитието, за съответните дялове или поддялове се въвежда „неприложимо“ като по този начин те се обозначават като нямащи отношение към съответното разследване. Обозначаването може да бъде направено обобщено — в началото или в края на съответния дял или поддял.

1. **Резюме**

Резюмето съставлява неразделна част от доклада и следва да не се нуждае от обяснение, така че да може да се чете без допълнителен контекст.

В него се представя описание на основните факти за събитието: кратко описание на произшествието или инцидента; кога, къде и как се е случило и заключение относно неговите причини и последствия. В резюмето се разглеждат всички фактори (обуславящи, допринасящи и/или системни), установени в процеса на разследването. Когато това е приложимо, в резюмето се изброяват препоръките за безопасност и техните адресати.

2. **Разследването и неговият контекст**

В тази част от доклада се описват целите и контекстът на разследването. Посочват се всички фактори, като например закъснения, които могат да имат отрицателно въздействие или по друг начин да повлияят на разследването или на заключенията от него.

1.	Решението за започване на разследване:	
2.	Мотивите за решението за започване на разследване, например чрез позоваване на член 20, параграф 1 („тежко произшествие“) или на член 20, параграф 2, букви а)—г):	
3.	Обхватът и ограниченията на разследването, включително обосновка за това, както и обяснение за всяко забавяне, за което се счита, че е свързано с риск или с друго въздействие върху провеждането на разследването или заключенията от него:	*Информацията относно обхвата и ограниченията може да бъде описана по-подробно в точка 4.*
4.	Обобщено описание на техническите компетентности и функциите на лицата, които участват в екипа от разследващи. То включва и тези, които принадлежат към други разследващи органи или външни страни, както и доказателства за тяхната независимост от страните, участващи в събитието:	*Ако е предоставена анонимност на лица или субекти, моля, пояснете.*
5.	Описание на процеса на комуникация и консултации, установен с лицата или субектите, участващи в събитието, по време на разследването и във връзка с предоставената информация:	*Ако е предоставена анонимност на лица или субекти, моля, пояснете.*
6.	Описание на степента на съдействие от страна на участващите субекти:	*Ако е предоставена анонимност на лица или субекти, моля, пояснете.*
7.	Описание на методите и техниките на разследване, както и на методите за анализ, които се прилагат за установяване на фактите и констатациите, посочени в доклада. Фактите установяват най-малко следното: — събития и условия, довели до събитието, — всички предпоставки, които са довели до горепосоченото, — инструкции, задължителни процедури, механизми за обратна връзка и/или механизми за контрол, които са довели до събитието или са изиграли друга роля по отношение на това събитие.	*напр. интервюта, достъп до документация и записи на оперативната система.*

8.	Описание на трудностите и специфичните предизвикателства, срещани по време на разследването.	
9.	Взаимодействия със съдебните органи, когато е уместно.	
10.	Когато е уместно, всяка друга информация, която е от значение в контекста на разследването.	

3. **Описание на събитието**

Тази част от доклада съдържа подробно описание на механизма на събитието въз основа на информацията, събрана по време на проведеното разследване.

а) *Информация за събитието и контекста:*

1.	Описание на вида на събитието:	
2.	Дата, точно време и място на събитието:	
3.	Описанието на мястото на събитието, включително метеорологичните и географските условия в момента на събитието и дали са били извършвани строителни работи на мястото или в близост до него:	
4.	Смъртни случаи, наранявания и материални щети: — пътници, служители или подизпълнители, ползватели на железопътен прелез, нарушители, други лица на перона, други лица извън перона, — товари, багаж и друго имущество, — подвижен състав, инфраструктура и околна среда.	*Ако е предоставена анонимност на лица или субекти, моля, пояснете.*
5.	Описание на други последствия, включително въздействието на събитието върху обичайната дейност на участниците:	
6.	Установяване на самоличността на участващите лица и техните функции, както и участващите субекти, включително възможните връзки с подизпълнители и/или други заинтересовани страни:	*Ако е предоставена анонимност на лица или субекти, моля, пояснете.*
7.	Описание и идентификатори на влака (влаковете) и неговия (техния) състав, включително съответния подвижен състав и регистрационните номера:	
8.	Описание на съответните части на инфраструктурата и системата за сигнализация — вид на коловоза, железопътна стрелка, блокировка, сигнализация, системи за влакова защита:	
9.	Когато е целесъобразно и всяка друга информация от значение за описанието на събитието и контекста:	

б) *Фактическото описание на случилото се:*

1.	Непосредствена последователност на случките, довели до събитието, включително: — действията, предприети от участващи в събитието лица, — функционирането на подвижния състав и техническите съоръжения, — функционирането на оперативната система:	*напр. начална точка на пътуването с влак, начало на смяната на участващ служител* *напр. мерки за контрол на движението и сигнализация, предприети от персонала, облен на устни съобщения и писмени заповеди във връзка със събитието*

		напр. системи за сигнализация и контрол на управлението, инфраструктура, комуникационно оборудване, подвижен състав, техническа поддръжка и др.
2.	Последователност на случките от момента на събитието до края на действията на спасителните служби, включително: — мерки, предприети за защита и охрана на мястото на събитието, — действия на аварийно-спасителните служби.	*напр. привеждане в действие на плана за железопътни аварийни ситуации, привеждане в действие на плана за аварийни ситуации на обществените спасителни служби, полицията и медицинските служби и съответната верига от събития*

4. **Анализ на събитието, когато това е необходимо по отношение на отделни допринасящи фактори**

В тази част от доклада се анализират установените факти и констатации (т.е. действия на операторите, подвижния състав и/или техническите съоръжения), които са довели до събитието. Анализът трябва да доведе до установяване на критичните за безопасността фактори, които са причинили или са допринесли по друг начин за събитието, включително фактите, определени като предпоставки. Определено произшествие или инцидент може да се дължи на обуславящи, системни или допринасящи фактори, които са еднакво важни и следва да бъдат взети предвид по време на дадено разследване.

Анализът може да бъде разширен, така че да включва условията, механизмите за обратна връзка и/или механизмите за контрол на цялата железопътна система, които са определени като такива с активно въздействие върху протичането на подобни събития. Това може да включва функционирането на системите за управление на безопасността на участващите страни и регулаторните дейности, обхващащи сертифицирането и надзора.

За всяко от определените събития или фактори (обуславящи или допринасящи), които изглеждат от критично значение по отношение на безопасността, се обхващат следните точки в съответствие с гъвкавостта, предлагана от структурата (вж. по-горе).

а) *Роли и задължения*

Без да се засяга член 20, параграф 4 от Директива (ЕС) 2016/798, тази част от доклада следва да доведе до идентифициране и анализ на ролите и задълженията на отделни лица и субекти, включително, ако е необходимо, на съответния персонал и техните определени задачи и функции, за които е установено, че са участвали в събитието по критичен за безопасността начин, или в дейност, довела до него.

1.	Железопътно предприятие/железопътни предприятия и/или управител/управители на инфраструктура:	*Ако е предоставена анонимност на лица или субекти, моля, пояснете.*
2.	Субект/субекти, които отговарят за техническата поддръжка, работилниците за техническа поддръжка и/или други доставчици на услуги по техническа поддръжка:	*Ако е предоставена анонимност на лица или субекти, моля, пояснете.*
3.	Производители на подвижен състав или друг доставчик на железопътни продукти:	*Ако е предоставена анонимност на лица или субекти, моля, пояснете.*
4.	Национални органи по безопасност и/или Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз:	*Ако е предоставена анонимност на лица или субекти, моля, пояснете.*
5.	Нотифицирани органи, определени органи и/или органи за оценка на риска:	*Ако е предоставена анонимност на лица или субекти, моля, пояснете.*
6.	Органи за сертифициране на субектите, отговарящи за техническата поддръжка, както е посочено в точка 2:	*Ако е предоставена анонимност на лица или субекти, моля, пояснете.*
7.	Всяко друго лице или субект, които имат отношение към събитието, документирани или не в някоя от съответните системи за управление на безопасността или посочени в регистър или съответна правна рамка:	*Ако е предоставена анонимност на лица или субекти, моля, пояснете.* *напр. ползватели на возила, доставчици на терминали, товарачи или доставчици на услуги за пълнене*

б) *Подвижен състав и технически съоръжения*

Обуславящи фактори или последствия от събитие, за които е установено, че са свързани със състоянието на подвижния състав или техническите съоръжения, включително възможните допринасящи фактори, свързани с дейности и решения, като например:

1.	произтичащи от проектирането на подвижния състав, железопътната инфраструктура или техническите съоръжения:	
2.	произтичащи от инсталирането и пускането в експлоатация на подвижния състав, железопътната инфраструктура или техническото съоръжение:	
3.	дължащи се на производители или друг доставчик на железопътни продукти:	
4.	произтичащи от техническата поддръжка и/или модификация на подвижния състав или техническите съоръжения:	
5.	дължащи се на субекта, който отговаря за техническата поддръжка, работилниците за техническа поддръжка и други доставчици на услуги по техническа поддръжка:	
6.	както и всякакви други фактори или последствия, за които се счита, че имат отношение към целите на разследването:	

в) *Човешки фактор*

Когато обуславящите или допринасящите фактори или последствията от дадено събитие са свързани с човешки действия, трябва да се обърне внимание на конкретните обстоятелства и на начина, по който рутинните дейности се извършват от персонала по време на нормална експлоатация, и на човешкия фактор и организационните фактори, които могат да повлияят на действията и/или решенията, включително:

1.	Човешки и индивидуални характеристики: а) обучение и развитие, включително умения и опит; б) медицински и лични обстоятелства, които оказват влияние върху събитието, включително съществуването на физически и психологически стрес; в) умора; г) мотивация и нагласи.	
2.	Фактори, свързани с работата: а) проектиране на задачите; б) конструктивни особености на съоръженията, които оказват въздействие върху връзката човек-машина; в) средствата за комуникация; г) практики и процеси; д) правила за експлоатация, местни инструкции, изисквания към персонала, предписания за техническа поддръжка и приложими стандарти; е) работното време на участващия персонал; ж) практики за третиране на риска; з) контекст, машини, оборудване и указания за оформяне на работните практики.	
3.	Организационни фактори и задачи: а) планиране на работната сила и работно натоварване; б) комуникации, информация и работа в екип; в) набиране и подбор на персонала, ресурси; г) управление на изпълнението и надзор; д) компенсация (възнаграждение); е) лидерство, въпроси, свързани с правомощията; ж) организационна култура; з) правни въпроси (включително съответните европейски и национални правила и разпоредби); и) регулаторните рамкови условия и прилагането на системата за управление на безопасността.	

4.	Екологични фактори: а) условия на труд (шум, осветление, вибрации, ...); б) метеорологични и географски условия; в) строителни работи, извършвани на или в непосредствена близост до мястото.	
5.	Всеки друг фактор от значение за целите на разследването по горните точки 1, 2, 3, 4:	

г) *Обратна връзка и механизми за контрол, включително управление на риска и безопасността, както и процеси на наблюдение*

1.	Съответните регулаторни рамкови условия:	
2.	Процесите, методите, съдържанието и резултатите от дейностите по оценка и наблюдение на риска, извършвани от участващите лица: железопътните предприятия, управителите на инфраструктура, субектите, които отговарят за техническата поддръжка, работилниците за техническа поддръжка, други доставчици на услуги по техническа поддръжка, производители и всички други участници, както и докладите за независимата оценка, посочени в член 6 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 ([1]):	
3.	Системата за управление на безопасността на участващите железопътни предприятия и управители на инфраструктура, включително основните елементи, посочени в член 9, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/798 и всички правни актове за изпълнение на ЕС:	
4.	Системата за управление на субекта/субектите, които отговарят за техническата поддръжка и работилниците за техническа поддръжка, включително функциите, посочени в член 14, параграф 3 и приложение III към Директива (ЕС) 2016/798 и всички последващи актове за изпълнение:	
5.	Резултатите от надзора, извършен от националните органи по безопасността в съответствие с член 17 от Директива (ЕС) 2016/798:	
6.	Разрешенията, сертификатите и докладите за оценка, предоставени от Агенцията, националните органи по безопасността или от други органи за оценка на съответствието: — разрешения за безопасност/сертификати за безопасност на участващите управители на инфраструктура и железопътни предприятия, — разрешения за въвеждане в експлоатация на трайно прикрепени съоръжения и разрешения за пускане на пазара на возила, — субект, който отговаря за техническата поддръжка и работилниците за техническа поддръжка (включително сертифициране).	
7.	Други системни фактори:	

([1]) Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията от 30 април 2013 г. относно общия метод за безопасност за определянето и оценката на риска и за отмяна на Регламент (ЕО) № 352/2009 (ОВ L 121, 3.5.2013 г., стр. 8).

д) *Предишни случаи със сходен характер, ако има такива.*

5. **Заключения**

Заключенията съдържат:

а) *Обобщение на анализа и заключенията относно причините за събитието*

В заключенията се обобщават установените обуславящи и допринасящи за събитието фактори, в т.ч. както непосредствените, така и по-сериозните системни фактори, а също така и липсващите или неподходящите мерки за безопасност, за които се препоръчват компенсаторни мерки. Освен това се посочва способността на участващите организации да се справят чрез своите системи за управление на безопасността, така че да се предотвратят бъдещи произшествия и инциденти.

б) *Мерки, предприети след настъпването на събитието*

в) *Допълнителни констатации:*

Проблеми, свързани с безопасността, установени по време на разследването, които не влияят върху заключенията относно причините и последствията от дадено събитие.

6. **Препоръки за безопасност**

Когато е целесъобразно, тази част от доклада съдържа препоръки за безопасност единствено с цел предотвратяване на подобни събития в бъдеще.

Липсата на препоръки се обяснява.

Препоръките за безопасност се основават на установени факти и допълнителни констатации, както и на техния анализ, който води до заключения относно съответните причини и последици за безопасността, свързани с дадено събитие.

Препоръки за безопасност може да се издават и по отношение на допълнителни констатации, които нямат обуславящ или допринасящ характер за настъпването на събитието.