

ОДОБРЯВАМ:

ВЕСЕЛИН ВАСИЛЕВ
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР

СТРАТЕГИЯ ЗА НАДЗОР

НА

ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ
„ЖЕЛЕЗОПЪТНА АДМИНИСТРАЦИЯ”

1. КОМПЕТЕНТНОСТ НА ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ „ЖЕЛЕЗОПЪТНА АДМИНИСТРАЦИЯ“, ОСНОВАНИЯ ЗА ИЗГОТВЯНЕ НА СТРАТЕГИЯ И ПЛАНОВЕ ЗА УПРАЖНЯВАНЕ НА НАДЗОР

За Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“

Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА) е регуляторен орган в железопътния транспорт, национален орган по безопасност и орган за контрол по прилагането на Регламент (EO) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железнодорожния транспорт. Тя е второстепенен разпоредител с бюджетни средства към Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Структура на ИАЖА

Дейността на агенцията се извършва от обща и специализирана администрация, организирана в дирекции, както е показано на фигуранта по-долу, която подпомага изпълнителния директор при осъществяване на правомощията му и осигурява техническата дейност и административното обслужване на физически и юридически лица.



Надзор са дейностите, предприети от ИАЖА по проверка на ефективността на системата за управление на безопасността на железнодорожното предприятие или управител на железнодорожна инфраструктура, след като е издала сертификат или удостоверение за безопасност, както и на лица, отговорни за поддръжката на возила с цел гарантиране, че всички необходими изисквания се спазват непрекъснато.

Надзор се извършва от ИАЖА спрямо железнодорожните предприятия или управител на железнодорожна инфраструктура на които са били издадени сертификати за безопасност част А и Б до срока им на валидност, единен сертификат за безопасност или удостоверение за безопасност по изпълнение на специфични задачи, определени в Делегиран регламент (EC) 2018/761 на Комисията от 16 февруари 2018 година за определяне на общи методи за безопасност, отнасящи се за надзор от националните органи по безопасността след издаването на единен сертификат за безопасност или на разрешение за безопасност в съответствие с Директива (EC) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (EC) № 1077/2012 на Комисията. Надзор се извършва от ИАЖА и спрямо лица, отговорни за поддръжка на возила сертифицирани от ИАЖА съгласно Регламент (EC) № 445/2011 на Комисията от 10 май 2011 г. относно система за сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката на товарни вагони, и за изменение на Регламент (EO) № 653/2007, Наредба № 59 за управление на безопасността и такива сертифицирани след 16.06.2020 г. по Регламент за изпълнение (EC) 2019/779 на комисията от 16 май 2019 година за установяване на подробни разпоредби относно система за сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката на превозни средства, в съответствие с Директива (EC) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (EC) № 445/2011 на Комисията.

Основания за създаване на настоящия документ:

ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2018/761 НА КОМИСИЯТА от 16 февруари 2018 година за определяне на общи методи за безопасност, отнасящи се за надзор от националните органи по безопасността след издаването на единен сертификат за безопасност или на разрешение за безопасност в съответствие с Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1077/2012 на Комисията – т. 2 от Приложение I Процес на надзор съгласно член 3.

Регламент (ЕС) № 445/2011 на Комисията от 10 май 2011 г. относно система за сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката на товарни вагони, и за изменение на Регламент (ЕО) № 653/2007

Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/779 на Комисията от 16 май 2019 година за установяване на подробни разпоредби относно система за сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката на превозни средства, в съответствие с Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 445/2011 на Комисията.

НАРЕДБА № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт:

- чл. 32. (1) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ упражнява надзор за спазването на изискванията, при наличието на които са издадени сертификатът и удостоверилието за безопасност, като прилага общия метод за безопасност съгласно Делегиран регламент (ЕС) 2018/761 на Комисията от 16 февруари 2018 г. за определяне на общи методи за безопасност, отнасящи се за надзор от националните органи по безопасността след издаването на единен сертификат за безопасност или на разрешение за безопасност в съответствие с Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1077/2012 на Комисията (OB, L 129 от 2018 г.) за осъществяване на контрол върху рисковете, свързани с дейността на железопътните превозвачи и управителите на железопътна инфраструктура, включително при осигуряването на поддръжката и материалите, и използването на подизпълнители.
- чл. 64а. При изпълнение на функциите си по чл. 32 и по чл. 64, ал. 1, т. 7, 8, 9 и 10 Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" прилага общия метод за безопасност за осъществяване на надзор съгласно Делегиран регламент (ЕС) 2018/761 на Комисията от 16 февруари 2018 г. за определяне на общи методи за безопасност, отнасящи се за надзор от националните органи по безопасността след издаването на единен сертификат за безопасност или на удостоверение за безопасност в съответствие с Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1077/2012 на Комисията.
- (2) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" разработва и прилага стратегия за надзора, като използва информацията, събрана от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз по време на оценката на досието на железопътното предприятие след издаване на неговия единен сертификат за безопасност и събраната информация в процеса на издаване на удостоверилието за безопасност на управителя на инфраструктурата.

Към кого е насочена стратегията и плана за надзор

Стратегията и изготвяните и прилагани въз основа на нея Планове за надзор са насочени към:

- основен управител на железопътна инфраструктура - ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“;

- управители на железопътната инфраструктура на които е издадено удостоверение за безопасност, ако е сътносимо;
- всички железопътни предприятия притежаващи сертификати за безопасност и опериращи на територията на Р. България;
- жп. предприятия притежаващи сертификат за ЛОП и сертификат за функция по поддръжка.

ЦЕЛ

Целта на настоящия документ е да определи визията, политиката и плановете на ИАЖА относно извършването на надзорната дейност предвидена в правната рамка на ЕС и Р. България с оглед подобряване на безопасността и ефективността на системите за управление на безопасността и системите за управление на поддръжката на сертифицираните управител на железопътна инфраструктура и железопътни предприятия.

Разгледана в технически и икономически аспект безопасността в националния железопътен транспорт е основен катализатор за подобряване на крайните резултати от дейността на управителя на инфраструктурата и железопътните предприятия. Постигането и поддържането на нивата на безопасност са в пряка зависимост от успешното изпълнение на изискванията на приложимите нормативни документи. Поради това безопасността е и основен приоритет на настоящата стратегия.

Главната цел на стратегията е: чрез надзор да се постигне повишаване на безопасността на превозите на пътници и товари с жп. транспорт.

Цел на настоящия документ е също така да се предостави подробна практическа информация към останалите участници в железопътния транспорт в подкрепа на разбирането и изискванията по отношение на надзора.

Надзора включва:

- Наблюдение на ефективността на Системата за управление на безопасността (СУБ) и СУП на инфраструктурния управител и на железопътните предприятия по елементи и като цяло;
- Наблюдение за правилното прилагане на общите методи за безопасност (CSM) от всички железопътни предприятия или управителя на инфраструктурата чрез техните СУБ, включително на случаите, когато железопътно предприятие или управителят на инфраструктурата са лица, отговорни за поддръжка (ECM) на жп превозни средства;
- Наблюдение на територията на Р. България относно съответствие на съставните елементи на оперативната съвместимост с изискванията на Техническите спецификации за оперативна съвместимост, както се изискват в член 8 и чл.9 от Директива (ЕС) 2016/797 чрез СУБ на железопътното предприятие или на управителя на инфраструктура;
- Определя в стратегията на надзора рискови области, които да станат обект на точно определени надзорни дейности, включително
- Даване на препоръки и предписания към железопътните предприятия за отстраняване на нередности и неефективности с оглед подобряване на ефективността на СУБ и СУП и спазване на определената регуляторна рамка.

2. ПРИНЦИПИ ПРИ ИЗВЪРШВАНЕ НА НАДЗОР

Дейностите по извършване на надзор от ИАЖА са насочени основно към онези дейности на железопътните предприятия, управителя на инфраструктурата и лицата отговорни за поддръжка на возила за които се смята, че пораждат най-сериозните рискове или където опасностите са най-малко контролирани.

Принципите при извършване на надзор са:

- *Информиране от много източници*

Източниците включват информация от оценката на системите за управление на безопасността, резултатите от предишни надзорни дейности, експертна преценка на инспектори, експерти и специалисти на ИАЖА, информация от издаване на различни разрешения за превозни средства, доклади от националния орган за разследване на тежки произшествия, данни за произшествия, инциденти или ситуации близки до инцидент, годишните доклади за безопасност на железопътните предприятия или на управителя на инфраструктурата, доклади от лицата, отговорни за поддръжка на превозни средства, от обществеността и други свързани източници.

- *Последователен подход в дейностите по извършване на надзор*

ИАЖА прилага принципа на последователност на подхода определен в приложение I на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/761 на Комисията от 16 февруари 2018 година, а именно:

- ✓ Събиране и анализ на информацията
- ✓ Идентифициране на рисковите области
- ✓ Разработване на стратегия и план за надзорната дейност
- ✓ Изпълнение на плана
- ✓ Документиране на резултатите от надзора
- ✓ Оценяване спазването на регуляторната рамка
- ✓ Предприемане на пропорционални действия за отстраняване на несъответствията и правоприлагане, ако е съотносимо
- ✓ Оценяване ефективността от прилагане на плана за надзорната дейност и постигнатите резултати за повишаване ефективността на СУБ обект на надзора

- *Прозрачен и отворен подход*

ИАЖА извършва надзорните дейности по прозрачен начин. Тя извършва надзорната дейност по строго определени процедури, които са публично достъпни и с които железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата са запознати. Преди извършване на надзор обекта на надзор писмено се информира за извършването на надзора като му се предоставя плана за извършването на надзора в който са посочени предварително частите от СУБ-а и СУП-а които ще бъдат одитирани и какви доказателства ще бъдат изискани за потвърждаване покритието на изискванията. Преди провеждането на одита се провежда въстъпителна среща с представителите на железопътното предприятие или УИ на която се прави разяснение за целите които следва да се достигнат и начина на покритието им. При установяване на съответствия железопътното предприятие или УИ се уведомяват и се предоставя възможност за даване на информации или пояснения с цел установяване дали констатацията е правилна.

- *Равнопоставеност*

ИАЖА извършва надзор по един и същи начин спрямо всички железопътните предприятия и управители на инфраструктурата. Те се третират по един и същи начин от служителите на ИАЖА, осъществяващи надзор. Изиска се да се покриват едни и същи критерии доказващи изпълнението на определената рамка на безопасност. Те са хармонизирани на Европейско ниво в Приложения I и II от Делегиран регламент (ЕС) 2018/762 на Комисията от 8 март 2018 година 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 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/779 на Комисията от 16 май 2019 година за установяване на подробни разпоредби относно система за сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката на превозни средства, в съответствие с Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 445/2011 на Комисията.

- *Пропорционалност на правоприлагането в съответствие със значимостта на риска*

След установено и документирано несъответствие ИАЖА предприема действия за постигане на съответствие и/или за привеждане на дейността на железопътните предприятия и на управителя на железопътната инфраструктура като прилага пропорционални мерки спрямо всички рискове

за безопасността или потенциалната значимост на несъответствието. ИАЖА прилага мерки при отчитане на всяка действителна или потенциална вреда която би могла да възникне.

- *Сътрудничество*

ИАЖА ще си сътрудничи с други компетентни органи, за да се гарантира, че се решават въпроси от взаимен интерес за безопасността в железопътния транспорт:

3. ИЗВЪРШВАНЕ НА НАДЗОР

3.1. ТЕХНИКИ ЗА НАДЗОР

- Провеждане на интервюта с хора на различни нива в организацията;
- Проверки и инспекции на място включително измервания по одобрени процедури;
- Преглед на документация и архиви, свързани със системата за управление на безопасността и система за поддръжка на возила;
- Преглед на резултатите от работата на системата за управление на безопасността и СУП, установени по време на инспекции или сродни дейности. Един от ключовите проблеми в този случай е как да се процедира при ново железопътно предприятие за което няма предходна информация или данни от предходни одити. ИАЖА е приела принципа, че всеки нов участник преминава през цялостна оценка на въведената от него СУБ и СУП, а издавания за първи път сертификат е за по-кратък период от време, а не за максималния пет годишен период.
- Съставяне на чек-листи за сравнения между нормативните изисквания и констатираното при преглед на резултатите от работата на системата за управление на безопасността и/или установеното по време на инспекции или сродни дейности.

3.2. НАЧИНИ НА ПРОВЕЖДАНЕ НА НАДЗОР

Надзора се извършва чрез одити – планирани и извънредни, за които се изготвят планове. Плановете за надзор осигуряват практическото прилагане на стратегията за надзор. Планът за надзор се извлича от стратегията за надзор, той трябва да се основава на рисковете, определени в стратегията за надзор.

В ИАЖА се изготвят планове за надзор на СУБ и СУП на железопътните предприятия извършващи превоз на пътници и/или товари с жп. транспорт на територията на Р. България и сертифицираните Лица отговорни за поддръжката (ЛОП) от ИАЖА дадени в **Приложение 1**.

Под ЛОП в настоящата стратегия следва да се разбират и лицата които имат сертификат на лице, което отговаря за поддръжката на превозни средства или изпълнява функции по поддържането на превозни средства или част от тези функции.

3.2.1 “AD HOCK” НЕПЛАНИРАНИ, ИЗВЪНРЕДНИ ПРОВЕРКИ

Извънредните проверки се извършват на базата на анализ на постъпващата текуща информация при която е направена констатация за съществена нередност, предпоставки за реализиране на произшествие или инцидент в резултат на което има пряка опасност от настъпване на произшествие с голяма значимост;

3.2.2. ТЕКУЩ СЕДМИЧЕН/МЕСЕЧЕН НАДЗОР по План-график на регионалните поделения на Главна дирекция „Железопътна инспекция“

Тези планове за надзор се изготвят от началника на всяка районна железопътна инспекция (РЖИ), съгласувано с ГДЖИ на база обобщената информация от:

- ежедневен анализ на постъпващата информация за нередностите от предходното денонощие;
- подадени сигнали и жалби;
- резултатите от анализ на разследваните произшествия и инциденти през предходния месец;

- постъпващата ежемесечно информация от железопътните превозвачи и управителя на инфраструктурата за състоянието на безопасността.

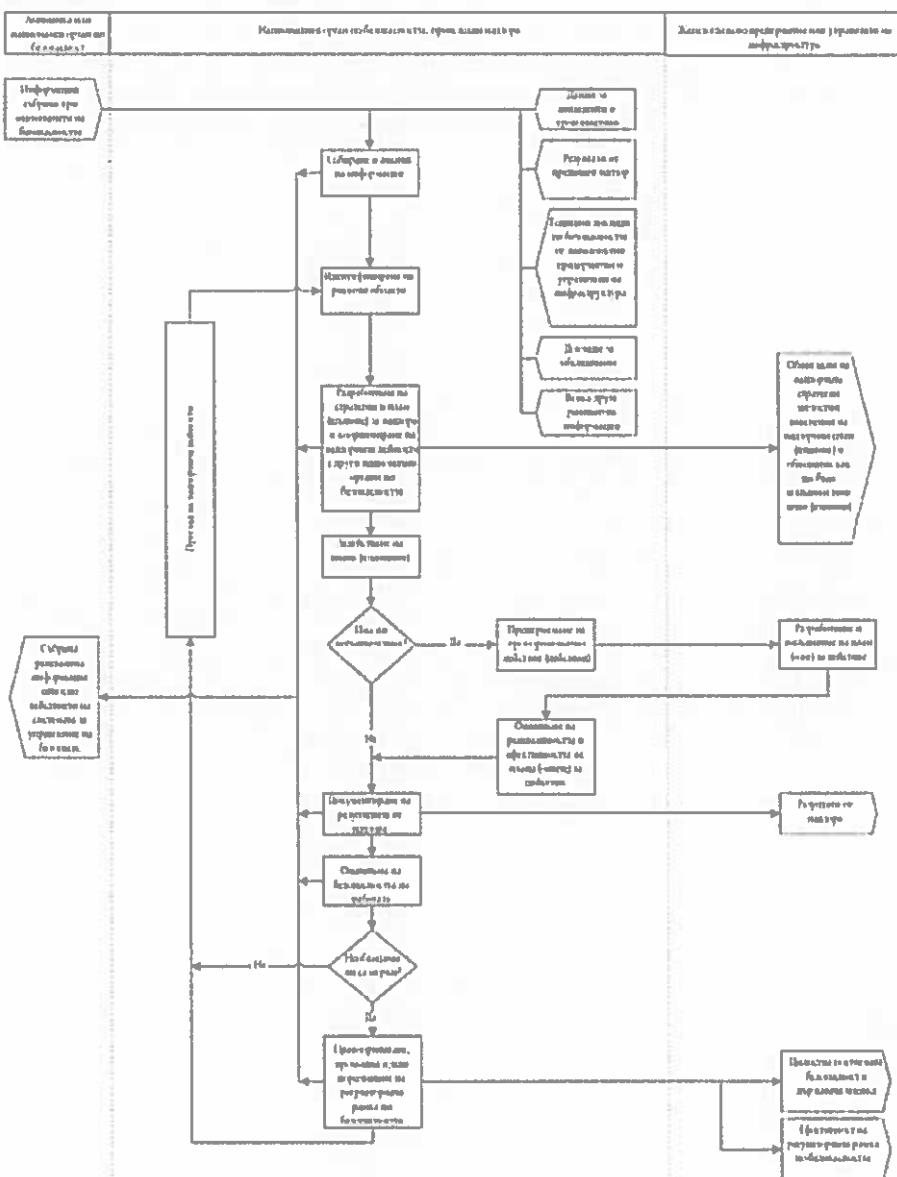
3.3.3. ГОДИШЕН НАДЗОР по годишен План-график, одобрен от изпълнителния директор

Годишните Планове за надзор се изготвят и променят на база обобщената информация от:

- Резултати и дадени препоръки от предишният годишен надзор;
- резултатите от извършените месечни проверки и инспекции от служители на ГДЖИ и РЖИ;
- натрупаната информация от годишните доклади на сертифицираните лица, отговорни за поддръжката, железопътните превозвачи и управителя на инфраструктурата;
- анализ на разследваните произшествия и инциденти през предходната година.

Плановете могат да се променят на база постъпилата информация от извършените анализи, проверки и инспекции. Основните промени са свързани с обхвата и целта на проверката при наличие на обезпокоителна информация относно безопасността. Плановете се изпращат за информация на съответните железопътни превозвачи и на управителя на инфраструктурата.

Процес на извършване на одит



4. КРИТЕРИИ ЗА ВЗЕМАНЕ НА РЕШЕНИЕ ПРИ НАДЗОР НА СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА (СУБ) И СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ПОДДРЪЖКАТА (СУП):

Надзора над СУБ и СУП е процес, при който се извършва разглеждане на системите като цяло, извършват се целеви тематични проверки и проверки на ефективността и съответствието в целия обхват спрямо процедурите и най-новите регуляторни изисквания.

На надзор подлежат задължително най-малко по веднъж в годината ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“ като основен управител на железопътна инфраструктура, всички железопътни предприятия и сертифицираните ЛОП от ИАЖА.

Планът за надзор осигурява практическото прилагане на стратегията за надзор.

В ИАЖА се изготвят годишни Планове за надзор на базата на който се изготвят индивидуални планове, които от своя страна включват подробности спрямо железопътните предприятия, инфраструктурата или лицата за поддръжка на возила които ще бъдат обект на надзор.

Преди началната дата за стартиране на одит, ИАЖА изпраща конкретен подробен план за одит до управителя на железопътната инфраструктура, всяко железопътно предприятие или лице, отговорно за поддръжка на возила.

Плановете за надзор следват логическата схема отразена в Допълнението към Делегиран регламент (ЕС) 2018/761 на Комисията от 16 февруари 2018 година за определяне на общи методи за безопасност, отнасящи се за надзор от националните органи по безопасността след издаването на единен сертификат за безопасност или на разрешение за безопасност в съответствие с Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1077/2012 на Комисията.

ИАЖА извършва дейности по надзор над ЛОП и проверява дали те продължават да изпълнява изискванията по Приложение II на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/779 на Комисията от 16 май 2019 година за установяване на подробни разпоредби относно система за сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката на превозни средства, в съответствие с Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 445/2011 на Комисията.

При извършване на надзор се документират всички констатации.

Събраните доказателства и резултати се обединяват в сравнителни чек-листи за сравняване с нормативни изисквания и се включват в доклад, като същия се представя на изпълнителния директор. В представения доклад се правят предложения за последващи стъпки

В резултат на събраните факти и доказателства при установени несъответствия или неспазвания на изискванията в системата за управление на безопасността на железопътното предприятие и управителя на инфраструктура според категоризация на проблемите, се дават препоръки и/или предписания за приемане на коригиращи действия.

4.1 КАТЕГОРИИ НА УСТАНОВЕНИ ПРОБЛЕМИ/НЕСЪОТВЕТСТВИЯ ПРИ ОДИТИ:

1. проблеми, за които е необходима допълнителна информация или обяснения от предприятието обект на надзор, за да бъде установено естеството на констатацията;
2. проблеми или установени несъответствия в прилагане на вътрешни процедури от СУБ или СУП от предприятието, които няма да доведат до нежелани събития;
3. Несъществено несъответствие – установени проблеми или нарушения при спазване на процедури от СУБ или СУП за отстраняване на които е необходимо да бъде предприето специфично действие от дружеството, обект на одит
4. Съществено/критично несъответствие – установено нарушение на правила от СУБ, от СУП, от приложими стандарти, от национални правила за безопасност или неспазване на разпоредби на Закона за железопътния транспорт и издадената въз основа на него нормативна база.

4.2 КРИТЕРИИ ЗА ВЗЕМАНЕ НА РЕШЕНИЕ ПРИ НАДЗОР НА СУБ:

При установяване на проблем от тип 1 се изпраща писмо и се изисква представяне на информация или обяснение;

При установяване на проблем от тип 2 за установени несъществени пропуски при документиране на прилагане на процедури се издават препоръки на ниво одитирано експлоатационно звено, поделение или гара. Издава се от началник на РЖИ.

При проблем тип 3 за установено несъществено несъответствие в процедури от СУБ или в прилагането им на ниво предприятие се издават препоръки. При установяване, че препоръките не са взети предвид в своята цялост се издава задължително за изпълнение предписание;

При проблем тип 4 установено съществено/критично несъответствие се предлага издаване на задължително предписание или приемане на временни мерки за безопасност, включително ограничаване или преустановяване на съответните операции.

- КРИТЕРИИ за взимане на решение при издаване на ЕСБ:

При издаване на нов ЕСБ:

№	Критерии	Срок	Мерки
1.	<ul style="list-style-type: none">- Дружеството има разработена и внедрена СУБ.- Дружеството няма натрупан предходен опит.- Липсват данни в риск регистри.- Констатирани са некритични несъответствия от тип 3.	до 2 години	Препоръки/Предписания
2.	<ul style="list-style-type: none">-Дружеството има разработена и внедрена СУБ.- Дружеството има натрупан предходен опит до 5 години.- Констатирани са некритични несъответствия от тип 3.	3 до 5 години	Препоръки
3.	<ul style="list-style-type: none">- Дружеството има разработена и внедрена СУБ.- Дружеството има натрупан предходен опит от 5 до 10 години.- Не са констатирани несъответствия.	5 години	-

Забележка: считано от 16.06.2019 г. се издават само нови ЕСБ.

Важно: при констатирани критични несъответствия по време на разглеждане на заявление за издаване на ЕСБ /от тип 4 съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/763 на комисията от 9 април 2018 година за определяне на практически разпоредби относно издаването на единни сертификати за безопасност на железнодържавни предприятия съгласно Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕО) № 653/2007 на Комисията / и невъзможност заявителя да ги отстрани се дава отказ.

4.3 КРИТЕРИИ ЗА ВЗЕМАНЕ НА РЕШЕНИЕ ПРИ НАДЗОР НА СУП НА ЛОП:

- КРИТЕРИИ за взимане на решение при издаване на сертификат за ЛОП и лице, изпълняващо функции по поддръжка на товарни вагони по изискванията на Регламент №445/2011, ЛОП и лице, изпълняващо функции по поддръжка на превозни средства по изискванията на Наредба №59 и след 16.06.2020г. Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/779 на Комисията от 16 май 2019 година за установяване на подробни разпоредби относно система за сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката на превозни средства, в съответствие с Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 445/2011 на Комисията:

При издаване на нов сертификат

№	Критерии	Срок	Мерки
1.	<ul style="list-style-type: none">- Дружеството има разработена и внедрена система за управление на поддръжка.-Дружеството няма натрупан предходен опит от изпълняване на дейността от заявения обхват.-Липсва досие за извършена поддръжка.-Констатирани са некритични несъответствия .	1 година	Препоръки
	Дружеството има разработена система за управление на поддръжка, която не е внедрена правилно, констатирано при проверка на място.	1 година	Препоръки

2.	-Дружеството има разработена и внедрена система за управление на поддръжка. -Дружеството има натрупан предходен опит до 5 години от изпълняване на дейността от заявения обхват. -Констатирани са некритични несъответствия .	2 години	Препоръки
3.	-Дружеството има разработена и внедрена система за управление на поддръжка. -Дружеството има натрупан предходен опит от 5 до 10 години от изпълняване на дейността от заявения обхват.	3 до 5 години	Препоръки
4.	-Дружеството има разработена и внедрена система за управление на поддръжка. -Дружеството има натрупан предходен опит над 10 години от изпълняване на дейността от заявения обхват. -Има констатирани некритични несъответствия.	до 5 години	Препоръки
5.	- Дружеството има разработена и внедрена система за управление на поддръжка. - Управленската дейност се изпълнява правилно. - Дейността се изпълнява от външни изпълнители за покриване на функциите, за които се кандидатства и тези изпълнители са сертифицирани с актуална валидност на сертификата.	5 години	-
6.	- Дружеството има разработена и внедрена система за управление на поддръжка. - Управленската дейност се изпълнява правилно. -Дружеството има натрупан предходен опит над 5 години от изпълняване на дейността от заявения обхват. - Няма констатирани несъответствия.	5 години	-
7.	- Дружеството има разработена и внедрена система за управление на поддръжка. - Управленската дейност се изпълнява правилно. -Дружеството има натрупан предходен опит над 10 години от изпълняване на дейността от заявения обхват. - Няма констатирани несъответствия.	5 години	-

При подновяване на издадени сертификати

№	Критерии	Срок	Мерки
А. Подновяване след изтичане на валидността на първоначално издаден сертификат на дружество – даден за срок 1 година			
1.	1.След изтичане на едногодишния период на валидност на първоначално издаден сертификат на дружество, се покаже, че то поддържа сертифицираната Система за управление на поддръжка. 2.През изтеклия период на валидност на сертификата, дружеството няма извършена дейност по прилагане на сертифицирания обхват. 3.Констатирани са некритични несъответствия.	1 година	Препоръки
2.	1.След изтичане на едногодишния период на валидност на първоначално издаден сертификат на дружество, се покаже, че то поддържа сертифицираната Система за управление на поддръжка. 2.През изтеклия период на валидност на сертификата, дружеството показва, че прилага правилно дейността от сертифицирания обхват. 3.Констатирани са некритични несъответствия.	2 години	Препоръки
3.	1.След изтичане на едногодишния период на валидност на първоначално издаден сертификат на дружество, се покаже, че то поддържа сертифицираната Система за управление на поддръжка. 2.През изтеклия период на валидност на сертификата, дружеството показва, че прилага правилно дейността от сертифицирания обхват. 3.Констатирани са критични несъответствия.	1 година	Препоръки и план за отстраняване на критични несъответствия
Б. Подновяване след изтичане на валидността на първоначално издаден сертификат на дружество – даден за срок 2 години			
1.	- През изтеклия период на валидност на сертификата, дружеството поддържа сертифицираната Система за управление на поддръжка. - През изтеклия период на валидност на сертификата, дружеството няма извършена дейност по прилагане на сертифицирания обхват.	2 години	Препоръки

	- Няма критични несъответствия. Констатирани са некритични несъответствия.		
2.	<ul style="list-style-type: none"> - През изтеклия период на валидност на сертификата, дружеството поддържа сертифицираната Система за управление на поддръжка. - През изтеклия период на валидност на сертификата, дружеството показва, че прилага правилно дейността от сертифицирания обхват. - Констатирани са некритични несъответствия. 	до 5 години	Препоръки
3.	<ul style="list-style-type: none"> - През изтеклия период на валидност на сертификата, дружеството поддържа сертифицираната Система за управление на поддръжка. - През изтеклия период на валидност на сертификата, дружеството показва, че прилага правилно дейността от сертифицирания обхват. - Констатирани са критични несъответствия. 	1 година	Препоръки и план за отстраняване на критични несъответствия
4.	<ul style="list-style-type: none"> - През изтеклия период на валидност на сертификата, дружеството поддържа сертифицираната Система за управление на поддръжка. - През изтеклия период на валидност на сертификата, дружеството показва, че прилага правилно дейността от сертифицирания обхват. - Няма критични несъответствия и некритични несъответствия. 	5 години	Препоръки
В. Подновяване след изтичане на валидността на първоначално издаден сертификат на дружество – даден за срок 5 години			
1.	<ul style="list-style-type: none"> - През изтеклия период на валидност на сертификата, дружеството поддържа сертифицираната Система за управление на поддръжка. - През изтеклия период на валидност на сертификата, дружеството няма извършена дейност по прилагане на сертифицирания обхват. 	Отказ от преиздаване	
2.	<ul style="list-style-type: none"> - През изтеклия период на валидност на сертификата, дружеството поддържа сертифицираната Система за управление на поддръжка. - През изтеклия период на валидност на сертификата, дружеството показва, че прилага правилно дейността от сертифицирания обхват. - Има критични несъответствия и констатирани некритични несъответствия. 	1 година	Препоръки и план за отстраняване на критични несъответствия
3.	<ul style="list-style-type: none"> - През изтеклия период на валидност на сертификата, дружеството поддържа сертифицираната Система за управление на поддръжка. - През изтеклия период на валидност на сертификата, дружеството показва че прилага правилно дейността от сертифицирания обхват. - Има констатирани некритични несъответствия. 	5 години	Препоръки

4.4 КАТЕГОРИИ НА УСТАНОВЕНИ ПРОБЛЕМИ/НЕСЪОТВЕТСТВИЯ:

Категориите установени проблеми при одит на СУБ на УИ или железопътно предприятие са дадени в Приложение 2, а над СУП на ЛОП в Приложение 3.

5. НАЛАГАНЕ СПАЗВАНЕТО НА РЕГУЛАТОРНАТА РАМКА ЗА БЕЗОПАСНОСТ:

5.1. За резултатите от извършваните проверки и одити и констатирани пропуски и/или несъответствия се изготвят препоръки и/или задължителни предписания, с които се запознават съответните управители на проверяваните предприятия.

5.2. При констатирани критични несъответствия се изисква одитираното предприятие да приеме изготвяне на планове за подобряване на безопасността и да ги приложи.

5.3. За констатации, свързани с нарушение на безопасността на превозите или свързани с неизпълнение на предписанията, се съставят актове за установяване на административни нарушения, по които се издават наказателни постановления от изпълнителния директор на ИАЖА съгласно разпоредбите на Закона за железопътния транспорт и Закона за административните нарушения и наказания.

5.4. ИАЖА може да приеме действия по налагане на временни мерки за безопасност за гарантиране на спазването на закона за железопътния транспорт, издадената въз основа на него подзаконова нормативна база, след идентифициране на всякакви възможности за подобряване на националното ни законодателство за по-добра ефективност и информиране на

заинтересованите страни за промените, направени в регуляторната рамка за безопасност, както и за всички възникващи рискове или за намаляване на рисковете в железопътната система.

5.5. При установено системно неспазване на Закона за железопътния транспорт и издадената въз основа на него нормативна база и по специално на разпоредбите относящи се до СУБ или СУП в Наредба № 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт и до Наредба № 58 за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт може да се пристъпи към ограничаване, спиране или отнемане на издадени сертификати за безопасност част А и Б, единен сертификат за безопасност, сертификат за ЛОП или за изпълнение на функции по поддръжката.

6. ПОДАВАНЕ НА ЖАЛБИ ОТ ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ ЗА ВЗЕТИ РЕШЕНИЯ ПО ВРЕМЕ НА ИЗВЪРШВАНЕ НА НАДЗОРНИ ДЕЙНОСТИ:

Всички одитирани могат да подават жалби и сигнали, свързани с взетите решения и предприетите действия по време на извършения надзор.

Жалби и сигнали се подават до изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ на следния адрес:

Адрес на ИАЖА:

гр. София 1000; ул. „Ген. Й. Гурко“ № 5
Тел.: (+359 2) 9 409 428
Факс: (+359 2) 987 67 69
E-mail: kabinet-IAJA@mtitc.government.bg
Интернет страница: www.iaja.bg
Фронт-офис: (+359 2) 9 409 507

Процедурата, чрез която железопътните превозвачи, управителите на железопътна инфраструктура и лицата, отговорни за поддръжката могат да подават жалби, свързани с взетите решения по време на извършения надзор на нивото на безопасност е следната:

1. Всички получени документи (включително и жалбите) на хартиен носител, по факс или на електронния адрес на агенцията, както и документите, получени на персоналните електронни адреси на служителите, задължително се регистрират в АИС (Eventis).
2. При получаване на входящата кореспонденция в деловодството или в РЖИ се извършва проверка на адреса, състоянието на пликовете, наличността на приложениета, датите на пощенското клеймо.
3. След приемане и регистриране на жалби, свързани с взетите решения по време на извършения надзор над нивото на безопасност, същите се насочват от Изпълнителния директор на агенцията към Главния директор на ГДЖИ за извършване на проверка относно дейността и действията на комисията и служителите извършили надзор;
4. Определеният да извърши проверка, се запознава с всички необходими документи свързани с надзора. Извършва преглед и изготвя доклад до изпълнителния директор на ИАЖА с предложение за издаване на Решение;
5. Изпълнителният директор на ИАЖА издава Решение, с което уважава жалбата и издава разпореждане за последващи корекционни действия или отхвърля жалбата.

Изготвил:

Д. Неделков
Гл. директор на ГДЖИ в ИАЖА

ОДОБРЯВАМ:

ВЕСЕЛИН ВАСИЛЕВ
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 към т. 1 на Стратегия за надзор

Управител на железопътна инфраструктура и железопътни предприятия:

№	Сертифицирано лице	Вид дружество	Вид и номер на УБ / СБ / ЕСБ	Валидно (ен) от/до
1	ДП „НК ЖИ“	Управител на жп инфраструктура	Подновено УБ BG 21 2018 0001	от 01.07.2018 до 30.06.2023
2	„БДЖ-ТП“ ЕООД	Железопътно предприятие (ЖП) за превоз на товари	Подновени СБ BG 11 2017 0008 BG 12 2017 0008	от 31.12.2017 до 30.12.2022
3	„БДЖ – ПП“ ЕООД	ЖП за превоз на пътници	Подновени СБ BG 11 2017 0009 BG 12 2017 0009	от 31.12.2017 до 30.12.2022
4	„Ди Би Карго България“ ЕООД	ЖП за превоз на товари	Актуализирани СБ BG 11 2016 0002 BG 12 2016 0003	от 30.05.2016 до 26.05.2020
5	„ДМВ КАРГО РЕЙЛ“ ЕООД	ЖП за превоз на товари	Нови СБ BG 11 2017 0005 BG 12 2017 0005	от 03.07.2017 до 02.07.2020
6	„Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД	ЖП за превоз на товари	Нови СБ BG 11 2015 0002 BG 12 2015 0002	от 06.08.2015 до 05.08.2020
7	“Рейл Карго Кериър – България“ ЕООД	ЖП за превоз на товари	Нови СБ BG 11 2015 0003 BG 12 2015 0003	от 07.08.2015 до 06.08.2020
8	„ТБД ТП“ ЕАД	ЖП за превоз на товари	Изменени СБ BG 11 2019 0002 BG 12 2019 0002	от 21.05.2017 до 26.08.2020
9	„Експрес Сервиз“ ООД	ЖП за превоз на товари	Подновени СБ BG 11 2016 0005 BG 12 2016 0006	от 16.12.2016 до 15.12.2021
10	“Порт Рейл“ ООД	ЖП за превоз на товари	Подновени СБ BG 11 2017 0004 BG 12 2017 0004	от 29.05.2017 до 28.05.2022
11	“Газтрейд“ АД	ЖП за превоз на товари	Подновени СБ BG 11 2019 0003 BG 12 2019 0003	от 14.06.2019 до 13.06.2024
12	“Карго Транс Вагон България“ АД	ЖП за превоз на товари	Изменени СБ BG 11 2019 0005 BG 12 2019 0005	от 17.09.2019 до 16.04.2022

13	„Мини Марица – изток“ ЕАД	ЖП за превоз на товари по част от мрежата	Нови СБ BG 11 2017 0002 BG 12 2017 0002	от 19.04.2017 до 18.04.2022
14	“TCB” ЕАД	ЖП за превоз на товари	Изменени СБ BG 11 2016 0004 BG 12 2016 0005	от 04.10.2016 до 03.10.2021
15	„БЖК“ ЕАД	ЖП за превоз на товари	Подновени СБ BG 11 2019 0001 BG 12 2019 0001	от 22.03.2019 до 30.12.2023
16	„Пимк Рейл“ ЕАД	ЖП за превоз на товари	Нови СБ BG 11 2016 0003 BG 12 2016 0004	от 06.06.2016 до 05.06.2021
17	„Монди Стамболовски“ ЕАД	ЖП за превоз на товари в гара Стамболовски /маневрена дейност/	Нови СБ BG 11 2018 0001 BG 12 2018 0001	от 18.06.2018 до 17.06.2020
18	„Зърнени Храни 99“ ЕАД	ЖП за превоз на товари в гара Любимец /маневрена дейност/	Нов ЕСБ BG 10 2019 0005	от 14.11.2019 до 14.11.2021
19	„Тракция“ АД	ЖП за превоз на товари в гара Самуил /маневрена дейност/	Нов ЕСБ BG 10 2019 0010	от 06.12.2019 до 05.12.2024

Лица отговорни за поддръжка (ЛОП) на товарни вагони (по изискванията на Регламент (ЕС) №445/2011) и на железопътни превозни средства (по изискванията на Наредба №59).

№	Сертифицирано лице	Вид дружество	Вид на издаден сертификат / Удостоверение	Номер на сертификата
1.	ПИМК РЕЙЛ ЕАД гр.Пловдив	Железопътен превозвач	Сертификат за ЛОП на товарни вагони, включително ВЦОС /по Регламент 445/	Нов сертификат BG/31/0019/0001
			Сертификат за ЛОП на превозни средства /Наредба №59/	Актуализиран / Изменен сертификат BGRA/2019/0006 Предходен сертификат BGRA/2019/0001
2.	„ТБД ТП“ ЕАД гр.Перник		Сертификат за ЛОП на товарни вагони, включително ВЦОС и други специализирани вагони за превоз на опасни стоки /по Регламент 445/	Подновен сертификат BG/31/0018/0005 Предходен сертификат BG/31/0016/0002
			Сертификат за ЛОП на жп превозни средства (диз.лок. и ел.лок.) /по Наредба №59/	Подновен сертификат BGRA/2019/0002 Предходен сертификат BGRA/2017/0001
3.	„Ди Би Карго - България“ ЕООД гр.Карлово	Железопътно предприятие	Сертификат за ЛОП на жп превозни средства (диз.лок. и ел.лок.) /по Наредба №59/	Подновен сертификат BGRA/2019/0005 Предходен сертификат BGRA/2016/0002
			Сертификат за ЛОП на товарни вагони	Подновен сертификат

			/по Регламент 445/	BG/31/0016/0001 Предходен сертификат BG/31/0015/0001
4.	ДП „НКЖИ“ гр.София	Управител на жп инфра-структура	Сертификат за ЛОП на жп превозни средства (РССМ и път.ваг.) /по Наредба №59/	Подновен сертификат BGRA/2015/0002 Предходен сертификат BGRA/2013/0002
			Сертификат за ЛОП на товарни вагони /по Регламент 445/	Подновен сертификат BG/31/0015/0002 Предходен сертификат BG/31/0013/0003
5.	„Карго Транс Вагон България“ ЕАД гр.София	Железопътен превозвач	Сертификат за ЛОП на товарни вагони, включително вагон-цистерни за опасни стоки /по Регламент 445/	Актуализиран/ Изменен сертификат BG/31/0019/0003 Предходен сертификат BG/31/0018/0001
6.	„Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД гр.Русе	Железопътно предприятие	Сертификат ЛОП на жп превозни средства (диз.лок. и ел.лок.) /по Наредба №59/	Нов сертификат BGRA/2015/0003
			Сертификат за ЛОП на товарни вагони, включително вагон-цистерни за опасни стоки и др. вагони, специализирани за превоз на опасни стоки /по Регламент 445/	Нов сертификат BG/31/0015/0003
7.	„ММИ“ ЕАД гр.Стара Загора	Железопътно предприятие	Сертификат за ЛОП на жп превозни средства (диз.лок. и ел.лок.) /по Наредба №59/	Подновен сертификат BGRA/2019/0004 Предходен сертификат BGRA/2018/0001
			Сертификат за ЛОП на товарни вагони /по Регламент 445/	Подновен сертификат BG/31/0018/0004 Предходен сертификат BG/31/0017/0003
8.	„Аурубис България“, АД гр.Пирдоп	Друго	Сертификат за товарни вагони, включително вагон-цистерни за опасни стоки /по Регламент 445/	Подновен сертификат BG/31/0018/0003 Предходен сертификат BG/31/0014/0002
9.	„ТСВ“ЕАД гр.София	Железопътно предприятие	Сертификат за ЛОП на жп превозни средства (РССМ) /по Наредба №59/	Актуализиран / изменен сертификат BGRA/2019/0007 Предходен сертификат BGRA/2018/0003
10.	„Експрес Сервиз“ ООД гр.Русе	Железопътен превозвач	Сертификат за ЛОП на жп превозни средства (диз.лок.) /по Наредба №59/	Нов сертификат BGRA/2019/0008 Предходен сертификат BGRA/2014/0002

11.	„ПОРТ РЕЙЛ“ ООД гр.Бургас	Железопътен превозвач	Сертификат за ЛОП на товарни вагони, включително вагон-цистерни за опасни стоки /по Регламент 445/	Подновен сертификат BG/31/0018/0002 <i>Предходен сертификат BG/31/0017/0002</i>
		Железопътен превозвач	Сертификат за ЛОП на жп превозни средства (диз.лок. и ел.лок.) /по Наредба №59/	Нов сертификат BGRA/2019/0009
12.	„БЖК“ЕАД гр.София	Железопътно предприятие	Сертификат за ЛОП на жп превозни средства (диз.лок. и ел.лок.) /по Наредба №59/	Актуализиран / изменен сертификат BGRA/2019/0003 <i>Предходен сертификат BGRA/2018/0002</i>
			Сертификат за ЛОП на товарни вагони, включително вагон-цистерни за опасни стоки и др. вагони, специализирани за превоз на опасни стоки /по Регламент 445/	Актуализиран / изменен сертификат BG/31/0019/0002 <i>Предходен сертификат BG/31/0015/0005</i>
13.	„БДЖ-ТП“ ЕООД гр.София	Железопътен превозвач	Сертификат за ЛОП на жп превозни средства (диз.лок. и ел.лок.) /по Наредба №59/	Подновен сертификат BGRA/2017/0003 <i>Предходен сертификат BGRA/2013/0003</i>
			Сертификат за ЛОП на товарни вагони, включително вагон-цистерни за опасни стоки /по Регламент 445/	Подновен сертификат BG/31/0015/0006 <i>Предходен сертификат BG/31/0013/0004</i>
14.	„БДЖ – ПП“ ЕООД гр.София	Железопътен превозвач	Сертификат за ЛОП на жп превозни средства (дизелови и електрически локомотиви ЕМВ, ДМВ, пътнически вагони) /по Наредба №59/	Подновен сертификат BGRA/2017/0004 <i>Предходен сертификат BGRA/2015/0004</i>

Лица, изпълняващи ФУНКЦИИ ПО ПОДДРЪЖКА на товарни вагони (по изискванията на Регламент (ЕС) №445/2011 и на железопътни превозни средства (по изискванията на Наредба №59)).

№	Сертифицирано лице	Вид на дружеството	Вид на издаден сертификат / Удостоверение	Номер на сертификата
1.	„Тракция“ АД с.Самуил	Завод за поддръжка и ремонт на товарни вагони	Сертификат за функция „Извършване на поддръжка“ на товарни вагони, включително вагон-цистерни за опасни стоки /по Регламент 445/	Подновен сертификат BG/32/0015/0002 <i>Предходен сертификат BG/32/0013/0001</i>

2.	„Хан Крум“ АД с.Хан Крум	Завод за поддръжка и ремонт на превозни средства	Сертификат за функция „Извършване на поддръжка“ на жп превозни средства (път.ваг.) /по Наредба №59/	Подновен сертификат FM/BGRA/2019/0001 <i>Предходен сертификат FM/BGRA/2016/0001</i>
		Завод за поддръжка и ремонт на товарни вагони	Сертификат за функция „Извършване на поддръжка“ на товарни вагони /по Регламент 445/	Подновен сертификат BG/32/0019/0001 <i>Предходен сертификат BG/32/0016/0001</i>
3.	„ЖП –Тракция“ ЕООД гр. София	Завод за поддръжка и ремонт на превозни средства	Сертификат за функция „Извършване на поддръжка“ на жп превозни средства (диз.лок. и ел.лок.) /по Наредба №59/	Актуализиран / Изменен сертификат FM/BGRA/2015/0005 <i>Стар сертификат FM/BGRA/2015/0003</i>
4.	„Коловаг“ АД гр. Септември	Завод за поддръжка и ремонт на товарни вагони	Сертификат за функция „Извършване на поддръжка“ на товарни вагони, включително вагон-цистерни за опасни стоки /по Регламент 445/	Подновен сертификат BG/32/0017/0001 <i>Предходен сертификат BG/32/0015/0003</i>
		Завод за поддръжка и ремонт на превозни средства	Сертификат за функция „Извършване на поддръжка“ на жп превозни средства (път.ваг. и РССМ) /по Наредба №59/	Подновен сертификат FM/BGRA/2019/0004 <i>Предходен сертификат FM/BGRA/2017/0001</i>
5.	„РВП Илиенци“ ЕООД гр. София	Завод за поддръжка на превозни средства	Сертификат за функция „Извършване на поддръжка“ на жп превозни средства (РССМ) /по Наредба №59/	Подновен сертификат FM/BGRA/2019/0002 <i>Предходен сертификат FM/BGRA/2014/0002</i>
		Завод за поддръжка и ремонт на товарни вагони	Сертификат за функция „Извършване на поддръжка“ на товарни вагони /по Регламент 445/	Подновен сертификат BG/32/0016/0002 <i>Предходен сертификат BG/32/0014/0001</i>
6.	„Вагонен завод – Интерком“ АД гр. Дряново	Завод за поддръжка на превозни средства	Сертификат за функция „Извършване на поддръжка“ на товарни вагони /по Регламент 445/	Нов сертификат FM/BGRA/2018/0003
			Сертификат за функция „Извършване на поддръжка“ на жп превозни средства (път.ваг.) /по Наредба 59/	Подновен сертификат FM/BGRA/2018/0002 <i>Предходен сертификат FM/BGRA/2013/0001</i>

7.	„Ремотекс М“ ЕООД гр.Раднево	Завод за поддръжка и ремонт на товарни вагони	Сертификат за функция „Извършване на поддръжка“ на товарни вагони /по Регламент 445/	Подновен сертификат BG/32/0019/0003 <i>Предходен сертификат BG/32/0017/0003</i>
8.	„Европи-женеринг“ ООД гр.Стара Загора	Завод за поддръжка и ремонт на товарни вагони	Сертификат за функция по поддръжка тов.вагони /по Регламент 445/	Подновен сертификат BG/32/0018/0001 <i>Предходен сертификат BG/32/0017/0002</i>
		Завод за поддръжка на превозни средства	Сертификат за функция „Извършване на поддръжка“ на жп превозни средства (дизелови лок.) /по Наредба №59/	Подновен сертификат FM/BGRA/2019/0003 <i>Предходен сертификат FM/BGRA/2018/0001</i>
9	Вагон Транс Логистик ЕООД гр.Търго-вище	Завод за поддръжка и ремонт на товарни вагони	Сертификат за функция „Извършване на поддръжка“ на товарни вагони /по Регламент 445/	Нов сертификат BG/32/0019/0002
10.	„Експрес Сервиз“ ООД гр.Русе	Завод за поддръжка на превозни средства	Сертификат за функциите „Извършване на поддръжка“ и „Разработване на поддръжка на жп превозни средства (лок. и РССМ) /по Наредба №59/	Актуализиран / Изменен сертификат FM/BGRA/2015/0004 <i>Предходен сертификат FM/BGRA/2014/0003</i>

Забележка: При промяна в броя предприятия поради сертифициране на ново списъка подлежи на актуализация.

Изготвили:

П. Недков
Ст. експерт в ГДЖИ

М. Атанасов
Ст. експерт в ГДЖИ

ОДОБРЯВАМ:



ВЕСЕЛИН ВАСИЛЕВ
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

към т. 4.4 на Стратегия за надзор

КАТЕГОРИИ НА УСТАНОВЕНИ НЕСЪОТВЕТСТВИЯ ПРИ ОДИТ НА СУБ:

I. УПРАВИТЕЛ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА:

1. КРИТИЧНИ НЕСЪОТВЕТСТВИЯ

- Експлоатацията на железопътната инфраструктура по отношение на проектирането и изграждането на инфраструктурата, поддръжката ѝ, планирането на движението, управлението на движението, както и използването на железопътната инфраструктура е в противоречие или в нарушение на националните правила за безопасност и от това е произтекло тежко произшествие;
- Не се прилага система за надзор на ефективността на мерките за безопасност и не планира, не разработва, не изпълнява и не преразглежда своите експлоатационни процеси;
- Не се поддържа актуално описание на естеството и обхватът на дейността си като не е определил сериозните рискове за безопасността, породени от железопътните операции, независимо дали те се извършват от организацията му или от външни изпълнители, партньори или доставчици под нейн контрол след като е получил удостоверение за безопасност;
- Не се определят и не поддържат законови и други изисквания във връзка с безопасността към заинтересувани и не гарантира, че изискванията се вземат предвид при разработването, прилагането и поддръжката на системата за управление на безопасността;
- Не се докладват, не се записват, не се разследват и не се анализират възникналите произшествията, инциденти и ситуации близки до инцидент за да се определят причините за възникването им;
- Не се разработка, прилага, поддържа и непрекъснато подобрява системата за управление на безопасността;
- Не се прилага система за надзор за ефективността на мерките за безопасност;
- Отговорностите, управленската отговорност и правомощията на персонала, чийто задължения се отразяват и са свързани пряко с безопасността (вкл. управленски и друг експлоатационен персонал, зает със задачи, имащи отношение към безопасността) не се определят на всички

- равница в рамките на организацията, не се документират, не се определят отговорни за изпълнението им лица и не се довеждат до знанието на тези лица;
- Не се определят и не се анализира всички експлоатационни, организационни и технически рискове, от значение за естеството и обхвата на дейностите, извършвани от организацията;
 - Не се разработват и не се въвеждат мерки за безопасност, като не се определят свързаните отговорности на служителите си;
 - Допуска се персоналът, свързан с безопасността на превозите, да не притежава необходимата правоспособност за заеманата длъжност;
 - Не се прилага система за управление на компетентност, която трябва да гарантира, че персоналът, който има роля, която засяга безопасността, е компетентен по отношение на задачите по отношение на безопасността, за които отговаря;
 - Няма и не прилага програма за професионално обучение за персонала, който изпълнява задачи във връзка с безопасността;
 - Не се документират процесите и дейностите, свързани с безопасността на железопътните операции, включително задачи по отношение на безопасността и свързаните с тях отговорности;
 - Няма предвидени мерки и не прилага процедури за връщане на работа на членове на персонала след произшествия/инциденти или след дълго отсъствие от работа, като това включва и допълнително обучение в случаите, когато е налице нужда от такова.
 - Не се предоставя на ИАЖА годишен доклад за безопасност в съответствие с член 9, параграф 6 от Директива (ЕС) 2016/798
 - Не определят и не управляват рисковете за безопасността, произлизящи от дейности, дадени на външен изпълнител;
 - Не определят или не спазват правила за процедуране при настъпване на извънредните ситуации и отговарящите им навременни мерки, които трябва да се предприемат за справяне с тях или не спазва планове за действие, оповестяване и информиране в случай на извънредна ситуация;
 - Не се определят или не провеждат или не се спазват правила за провеждане на вътрешен одит по независим, безпристрастен и прозрачен начин, както и не събира или не анализа информация за целите на своите дейности по наблюдение;
 - Системно не се изпълняват препоръки, дадени от одиторския екип в резултат на извършени надзорни одити и не се предприемат действия за отстраняване на констатирани несъответствия в срок.

Специфични критични несъответствия

- Правилата използвани от Управителя на инфраструктурата нарушават или не са в съответствие с основните технически и функционални изисквания към експлоатационните пунктове, експлоатацията и поддържането на железния път, железопътните съоръжения, устройствата на осигурителната техника, съобщителните средства и съоръженията за електроснабдяване и електрозахранване;
- Не са определени правилата за осъществяване на движение на влаковете по време на извършване на реконструкция, модернизация, обновяване (подновяване), рехабилитация и замяна (ремонт) в рамките на поддръжката на железопътната инфраструктура или прилаганите от него правила не гарантират нужното ниво на безопасност и са настъпили произшествие или инцидент;
- Не се извършват прегледи на железните пътища, съоръженията и устройствата, габарита, видимостта на сигналите и други или същите се извършват не по установения ред и начин или извън определените срокове;
- Не се предприемат действия за спиране от експлоатация на съоръжение когато за същото е налична констатирана неизправност или има нарушение на експлоатационни правила, които застрашават безопасността на движението;

НЕКРИТИЧНИ НЕСЪОТВЕТСТВИЯ

- разпоредбите за експлоатация не съответстват в пълна степен на изискванията във връзка с безопасността на приложимите технически изисквания за оперативна съвместимост и на съответните национални правила и други относими изисквания;
- не са описани подробно естеството и обхватата на дейността;
- не са определени всички сериозни рискове за безопасността, породени от железопътните операции, независимо дали те се извършват от Управителя на инфраструктурата или от външни изпълнители, партньори или доставчици под неин контрол;
- не са определени всички заинтересовани страни (например всички железопътни предприятия, доставчици, снабдители, партньори) включително външни по отношение на железопътната система страни, които са от значение за системата за управление на безопасността;
- не се осигурява цялостна отчетност и поемане на управленска отговорност за безопасността;
- не се гарантира ангажираност с безопасността чрез управление на различни равнища в рамките на организацията посредством действията и отношенията с персонала и изпълнителите;
- не се гарантира, че политиката по отношение на безопасността и целите в областта на безопасността са разбрани и са съвместими със стратегическата насоченост на организацията;
- не се осигурява пълно интегриране на изискванията на системата за управление на безопасността в стопанските процеси на организацията;
- не се осигуряват ресурси, необходими за пълно функциониране на системата за управление на безопасността;
- не се насырчава непрекъснатото подобряване на системата за управление на безопасността;
- не се насырчава позитивна култура на безопасност;
- политика по отношение на безопасността не е подходяща за естеството и обхватата на операциите на организацията или не включва ангажимент за непрекъснато подобряване на системата за управление на безопасността;
- отговорностите, управленската отговорност и правомощията на персонала, чийто задължения са свързани с безопасността са непълни или не са определени за всички равнища в рамките на организацията;
- не се правилно документират или не са определени отговорни за изпълнението на съответни длъжности лица свързани с безопасността;
- липсва или е неправилно делегирането на отговорност по отношение на задачи във връзка с безопасността;
- не се провеждат консултации със заинтересовани лица за разработването, поддръжката и подобряването на системата за управление на безопасността по отношение на съответните ѝ части, включително и за аспектите във връзка с безопасността на експлоатационните процедури;
- не са правилно оценени рисковете или прилаганите методи за оценка на риска не са подходящи и от това не са произтекли нежелани събития;
- не се осигуряват в достатъчна степен ресурсите, в това число компетентния персонал и ефективното и използваемо оборудване, необходими за създаването, изпълнението, поддръжката и непрекъснатото подобряване на системата за управление на безопасността и на програмата за професионално обучение;
- не се прилагат принципи за подбор (изисквани минимално образователно равнище, психологическа и физическа годност);
- не се провежда първоначално професионално обучение, опит или квалификация;
- не се провежда периодично актуализиране на съществуващата компетентност на персонал;
- не се извършва периодично оценяване на компетентността и проверки на психологическата и физическата годност или не се гарантира в пълна степен, че квалификацията и уменията на персонала се поддържат с времето;
- не се провежда специфично професионално обучение по съответните части от системата за управление на безопасността с цел изпълняване на задачи във връзка с безопасността;
- персоналът, който има задължения, свързани с безопасността не се информира за значението, важността и последиците от техните действия и за приноса им за правилното прилагане и ефективността на системата за управление на безопасността;

- не се използват подходящи канали за комуникация и не се гарантира, че информацията, свързана с безопасността, се обменя между различните равнища на организацията, а също и с външни заинтересовани страни, включително външни изпълнители, партньори и доставчици;
- не се гарантира, че информацията във връзка с безопасността е значима, пълна и разбираема за ползвателите, за които е предназначена, валидна, вярна, контролирана, съобщена преди да влезе в сила, получена и разбрана от персонала;
- процесите и дейностите, свързани с безопасността на железопътните операции, включително задачи по отношение на безопасността и свързаните с тях отговорности не се документират в пълна степен или не може да се извърши проследимост на записите;
- персонала и прилаганите от него процедури не гарантират, че може да се осъществи бързо връзка с аварийна служба в случай на произшествия или инциденти;
- не се документират констатациите от провеждан вътрешен одит, не се извършва анализ и оценка на резултатите от одита, не се определя необходимостта от коригиращи мерки или мерки за подобряване;
- документацията, имаща отношение към изпълняване на резултатите от одитите не е пълна или не се изпълняват в пълна степен предвидените мерки;

II. ЖЕЛЕЗОПЪТНО ПРЕДПРИЯТИЕ:

1. КРИТИЧНИ НЕСЪОТВЕТСТВИЯ

- Експлоатация, осъществявана от железопътното предприятие по отношение на нейния обхват, включително ползването на подвижен състав, поддръжката му, както и използването на железопътната инфраструктура е в противоречие или в нарушение на национални правила за безопасност и от това е произтекло тежко произшествие;
- Не се прилага система за надзор на ефективността на мерките за безопасност и не планира, не разработва, не изпълнява и не преразглежда своите експлоатационни процеси;
- Не се поддържа актуално описание на естеството и обхвата на дейността си като не е определил сериозните рискове за безопасността, породени от железопътните операции, независимо дали те се извършват от организацията му или от външни изпълнители, партньори или доставчици под нейн контрол след като е получил удостоверение за безопасност;
- Не се определят и не поддържат законови и други изисквания във връзка с безопасността към заинтересувани и не гарантира, че изискванията се вземат предвид при разработването, прилагането и поддръжката на системата за управление на безопасността;
- Не се докладват, не се записват, не се разследват и не се анализират възникналите произшествията, инциденти и ситуации близки до инцидент за да се определят причините за възникването им;
- Не се разработва, прилага, поддържа и непрекъснато подобрява на системата за управление на безопасността;
- Не се прилага система за надзор на ефективността на мерките за безопасност;
- Отговорностите, управленската отговорност и правомощията на персонала, чийто задължения се отразяват и са свързани пряко с безопасността (вкл. управленски и друг експлоатационен персонал, зает със задачи, имащи отношение към безопасността) не се определят на всички равнища в рамките на организацията, не се документират, не се определят отговорни за изпълнението им лица и не се довеждат до знанието на тези лица;
- Не се определят и не се анализират всички експлоатационни, организационни и технически рискове, от значение за естеството и обхвата на дейностите, извършвани от организацията.
- Не се разработват и не се въвеждат мерки за безопасност, като не се определят свързаните отговорности на служителите си;
- Допуска се персоналът, свързан с безопасността на превозите, да не притежава необходимата правоспособност за заеманата длъжност;
- Не се прилага система за управление на компетентност, която трябва да гарантира, че персоналът, който има роля, която засяга безопасността, е компетентен по отношение на задачите по отношение на безопасността, за които отговаря;

- Няма и не се прилага програма за професионално обучение за персонала, който изпълнява задачи във връзка с безопасността;
- Не се документират процесите и дейностите, свързани с безопасността на железопътните операции, включително задачи по отношение на безопасността и свързаните с тях отговорности;
- Няма предвидени мерки и не се прилагат процедури за връщане на работа на членове на персонала след произшествия/инциденти или след дълго отствие от работа, като това включва и допълнително обучение в случаите, когато е налице нужда от такова.
- Не се предоставя на ИАЖА годишен доклад за безопасност в съответствие с член 9, параграф 6 от Директива (ЕС) 2016/798
- Не се определят и не се управляват рисковете за безопасността, произлизящи от дейности, дадени на външен изпълнител;
- Не се определят или не спазват правилата за процедиране при настъпване на извънредните ситуации и отговарящите им навременни мерки, които трябва да се предприемат за справяне с тях или не спазва планове за действие, оповестяване и информиране в случай на извънредна ситуация;
- Не се определят или не провеждат или не спазват правилата за провеждане на вътрешен одит по независим, безпристрастен и прозрачен начин, както и не събира или не анализа информация за целите на своите дейности по наблюдение;
- Системно не се изпълняват препоръки, дадени от одиторския екип в резултат на извършени надзорни одити и не се предприемат действия за отстраняване на констатирани несъответствия в срок.

Специфични критични несъответствия

- правилата на железопътното предприятие нарушават или не са в съответствие с основните технически и функционални изисквания към подвижния състав, експлоатацията и поддържането му. Това включва и нарушаване на реда за включване и подреждане на возила във влаковете, осигуряването им със спирачна маса и проби на автоматични спирачки;
- допуска се включване в състав на влак железопътни превозни средства (возила), които нямат Европейски номер на возило (EVN), нямат определено ЛОП и не са вписани в Националния регистър на возилата по чл. 61 от Наредба № 57 или в националния регистър на возилата на друга държава – членка на Европейския съюз, или са регистрирани по международен договор, по който Република България е страна освен в случаи на издадени еднократни разрешения за движение от Управителя на инфраструктурата;
- основните техническо-експлоатационни параметри и характеристики на устройствата и елементите на тяговия и нетяговия подвижен жп състав, собственост на предприятието или нает не отговарят на експлоатационни параметри за безопасна експлоатация, на инструкции за експлоатацията им, издадени от собствениците им и съгласувани с управителя на железопътната инфраструктура. Това включва и релсовите самоходни специализирани машини и нетяговия подвижен жп състав за поддържане и ремонт на железния път и контактната мрежа включени в състав на влак;
- не се предприемат действия за спиране от експлоатация на подвижен състав за които налична констатирана неизправност или има нарушение на експлоатационни правила, които застрашават безопасността на движението или подвижен състав на който е изтекъл срока на периодична ревизия;
- допуска се в подвижния железопътен състав лица, които не са на работа и нямат съгласувано разрешение;
- манометрите на спирачната инсталация на ПЖПС, движещ се по железопътната инфраструктура, не са одобрен тип или са с изтекло ограничено одобрение на типа или не са преминали на периодичен метрологичен контрол от оправомощени лаборатории от Държавната агенция за метрологичен и технически надзор в съответствие с изискванията на Закона за измерванията;
- не се спазват правила, условия и ред за железопътен превоз на опасни товари и/или свързаните с него товаро-разтоварни и маневрени дейности, в т.ч. класификацията на опасните товари в случай, че жп предприятието има право да извършва такива превози;

НЕКРИТИЧНИ НЕСЪОТВЕТСТВИЯ

- разпоредбите за експлоатация не съответстват в пълна степен на изискванията във връзка с безопасността на приложимите технически изисквания за оперативна съвместимост и на съответните национални правила и други относими изисквания;
- не са описани подробно естеството и обхвата на дейността;
- не са определени всички сериозни рискове за безопасността, породени от железопътните операции, независимо дали те се извършват от железопътното предприятие или от външни изпълнители, партньори или доставчици под неин контрол;
- не са определени всички заинтересовани страни (например всички железопътни предприятия, доставчици, снабдители, партньори) включително външни по отношение на железопътната система страни, които са от значение за системата за управление на безопасността;
- не се осигурява цялостна отчетност и поемане на управленска отговорност за безопасността;
- не се гарантира ангажираност с безопасността чрез управление на различни равнища в рамките на организацията посредством действията и отношенията с персонала и изпълнителите;
- не се гарантира, че политиката по отношение на безопасността и целите в областта на безопасността са разбрани и са съвместими със стратегическата насоченост на организацията;
- не се осигурява пълно интегриране на изискванията на системата за управление на безопасността в стопанските процеси на организацията;
- не се осигуряват ресурси, необходими за пълно функциониране на системата за управление на безопасността;
- не се насьрчава непрекъснатото подобряване на системата за управление на безопасността;
- не се насьрчава позитивна култура на безопасност;
- политика по отношение на безопасността не е подходяща за естеството и обхвата на операциите на организацията или не включва ангажимент за непрекъснато подобряване на системата за управление на безопасността;
- отговорностите, управленската отговорност и правомощията на персонала, чито задължения са свързани с безопасността са непълни или не са определени за всички равнища в рамките на организацията;
- не се правилно документират или не са определени отговорни за изпълнението на съответни длъжности лица свързани с безопасността;
- липсва или е неправилно делегирането на отговорност по отношение на задачи във връзка с безопасността;
- не се провеждат консултации със заинтересовани лица за разработването, поддръжката и подобряването на системата за управление на безопасността по отношение на съответните ѝ части, включително и за аспектите във връзка с безопасността на експлоатационните процедури;
- не са правилно оценени рисковете или прилаганите методи за оценка на риска не са подходящи и от това не са произтекли нежелани събития;
- не се осигуряват в достатъчна степен ресурсите, в това число компетентния персонал и ефективното и използвамо оборудване, необходими за създаването, изпълнението, поддръжката и непрекъснатото подобряване на системата за управление на безопасността и на програмата за професионално обучение;
- не се прилагат принципи за подбор (изисквани минимално образователно равнище, психологическа и физическа годност);
- не се провежда първоначално професионално обучение, опит или квалификация;
- не се провежда периодично актуализиране на съществуващата компетентност на персонал;
- не се извършва периодично оценяване на компетентността и проверки на психологическата и физическата годност или не се гарантира в пълна степен, че квалификацията и уменията на персонала се поддържат с времето;
- не се провежда специфично професионално обучение по съответните части от системата за управление на безопасността с цел изпълняване на задачи във връзка с безопасността;
- персоналът, който има задължения, свързани с безопасността не се информира за значението, важността и последиците от техните действия и за приноса им за правилното прилагане и ефективността на системата за управление на безопасността;

- не се използват подходящи канали за комуникация и не се гарантира, че информацията, свързана с безопасността, се обменя между различните равнища на организацията, а също и с външни заинтересовани страни, включително външни изпълнители, партньори и доставчици;
- не се гарантира, че информацията във връзка с безопасността е значима, пълна и разбираема за потребителите, за които е предназначена, валидна, вярна, контролирана, съобщена преди да влезе в сила, получена и разбрата от персонала. Това включва и спазване на реда за уведомяване и комуникация с влакови диспечери на Управителя на инфраструктурата;
- процесите и дейностите, свързани с безопасността на железопътните операции, включително задачи по отношение на безопасността и свързаните с тях отговорности не се документират в пълна степен или не може да се извърши проследимост на записите;
- персонала и прилаганите от него процедури не гарантират, че може да се осъществи бързо връзка с аварийна служба в случай на произшествия или инциденти;
- не се документират констатациите от провеждан вътрешен одит, не се извършва анализ и оценка на резултатите от одита, не се определя необходимостта от коригиращи мерки или мерки за подобряване;
- документацията, имаща отношение към изпълняване на резултатите от одитите не е пълна или не се изпълняват в пълна степен предвидените мерки;

Изготвил:

Д. Неделков

Гл. директор на ГДЖИ



ОДОБРЯВАМ:



ВЕСЕЛИН ВАСИЛЕВ
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР

ПРИЛОЖЕНИЕ З **към т. 4.4 на Стратегия за надзор**

КАТЕГОРИИ НА УСТАНОВЕНИ НЕСЪОТВЕТСТВИЯ:

КРИТИЧНИ НЕСЪОТВЕТСТВИЯ

ЛОП на собствени возила

- a) Системно не се изпълняват препоръки, дадени от одиторския екип в резултат на извършени надзорни одити и не се предприемат действия за отстраняване на констатирани несъответствия в срок;
- b) Не се управлява правилно поддръжката на ГДЖПС по отношение на осигуряване на външни изпълнители на планова поддръжка за изнесените в дружеството процеси.
- c) Не са извършени вътрешни одити по дейността на сертифицираната система.
- d) Не се представят доказателства, за извършена проверка на ползвани изпълнители на планова поддръжка, които не са сертифицирани от ИАЖА (когато е приложимо).
- e) Няма осигурена база, технологично оборудване и екипировка, както и необходимите средства за измерване за извършване на сертифицираната дейност по поддръжка в съответствие с нивата и серийте локомотиви и/или тип вагони за които се прилага дейността.
- f) Не се планира, проверява и калибрират средствата за измерване, подлежащи на задължителен държавен контрол.
- g) Липсва методика за извършване на вътрешна проверка на средства за измерване, технологично оборудване и екипировка.
- h) Не се извършва оценка на доставчиците за предоставяне на услуга за поддръжка и/или продукт за поддръжка (влагане на резервни части и материали).
- i) Не се прилагат правилно критериите за оценка на доставчици на услуга и/или продукт за поддръжка (влагане на резервни части и материали).
- j) Не се поддържа компетентен и квалифициран персонал, участващ в изпълнение на сертифицираната дейност.
- k) В сертифицираната дейност участва персонал, който не притежава актуална за длъжността си правоспособност.
- l) Персонала не е запознат с вътрешните правила за работа, внедрени в дружеството, които са част от сертифицираната система.

- m) Не се ползват утвърдени в дружеството форми и записи на документи, които са част от сертифицираната система за управление.
- n) Не се води план-график за извършване на поддръжката на ПЖПС (жп превозни средства и товарни вагони).
- o) Не се следи изтичането на ревизията на агрегати (за превозни средства) и възли (за вагони) на ПЖПС.
- p) ПЖПС се експлоатира с голямо надвишаване на плановата поддръжка, например констатира се удължаване на плановия ремонт на локомотиви (електрически и дизелови), пътнически вагони, ЕМВ, ДМВ, специализирани машини с над 100% процента и/или се удължаване на срока на ремонтите за товарните вагони над регламентираното, без да се извърши оценка на въздействие и без доказателства за извършена проверка за техническа годност на ПЖПС, както и без предвидени мерки за извършване на постоянен надзорен контрол на техническото състояние на ПЖПС до изтичане на срока на превишаване на плановия ремонт.
- q) Не се води годишен/месечен пробег - за локомотивите и/или не се следи по план годишния планов преглед на товарните вагони.
- r) Не се води правилно техническото досие на превозните средства – паспорт на локомотиви, пътнически вагон, ЕМВ, ДМВ, специализирани машини и досието на товарен вагон, с което не се гарантира надлежното му попълване и не се гарантира проследимостта на извършената поддръжка.
 - Констатира се подмяна, допълване, пренаписване на карти и протоколи от извършена проверка.
 - Констатира се, че в паспорта има наличие на описи, карти и протоколи, които не са удостоверени с подписи и са нелегитимни.
 - Не се съхранява правилно паспорта/досието на ПЖПС през целия му жизнен цикъл, т.е. не са осигурени подходящи условия за неговото съхраняване.
 - В паспорта/досието за поддръжка не се вписва хронологична информация от извършена поддръжка, РН и други или се вписва без да е удостоверена с подпись.
 - Не се водят правилно паспортите на агрегатите (за локомотиви) и възлите (за вагони) и не се попълват паспортите на агрегатите на локомотивите.
 - В паспорта/досие на ПЖПС не се вписва извършената подмяна на агрегати и възли.
 - При смяна на агрегати на локомотива, които имат технически паспорти, към комплекта с паспорти да се поставят паспортите на новомонтирани агрегати и да се водят паспортите на демонтирани агрегати;
 - При смяна на агрегат не се вписва номера на монтирания агрегат в бланката с контролирамите агрегати;
 - Не се съхраняват карти и протоколи от извършени измервания и ремонти приложени към техническите паспорти;
- s) Не се спира и/или пуска правилно от и/или в експлоатация ПЖПС, съгласно разписаните в дружеството правила, които са част от сертифицираната система и не е определено лице, отговорно за спирането от експлоатация.
- t) Не се спазват правилниците/инструкциите при извършване на планови ремонт на ПЖПС – където е приложимо.
 - u) Извършват се ремонти и дейности, за които липсват разработени методики/инструкции/правилници – за които е приложимо.
 - v) Не се попълва пълен комплект ремонтни карти и протоколи по време на ремонт на ПЖПС – където е приложимо.
- w) ПЖПС се приема след ремонт с непълен набор от документи - описи, карти/протоколи от извършена поддръжка.
- x) Експлоатира се ПЖПС с шаблонирани дати от извършени проверки, които не съвпадат с датите, вписани в протоколите/карти след извършените изпитвания и проверки.
- y) Експлоатира се ПЖПС с монтирани съоръжения с повищена опасност, които са с изтекъл срок на проверка.
- z) Не се извършва УЗД на осите на колоосите по инструкция, внедрена в дружеството извършващо измерванията.

- aa) Не се измерват бандажите на колоосите в определените срокове по правилниците на дружеството от сертифицираната система.
- bb) При извършване на дейността се прилагат правилници и инструкции, които не са внедрени в сертифицираната система.
- cc) Извършват се промени в правилници и инструкции от сертифицираната система, с които дружеството престава да отговаря на условията, при които е сертифицирано.
- dd) Констатирани са други нарушения на нормативните документи, издадени от ИАЖА, които касаят безопасността на движение на ПЖПС.
- ee) Извършват се промени в правилници и инструкции от сертифицираната система, за които ИАЖА не е информирана.

1.1.1. Специфични критични несъответствия за вагони

- a) Не се изискват от ремонтните предприятия пълен комплект карти и протоколи доказващи извършената поддръжка.
- b) Липсват актуални карти и протоколи от извършени УЗД на колоосите и моноблоковете. За извършване на УЗД следва да има създадени инструкции/правилници, както и за настройка на дълбокомера на ултразвукови дефектоскопи с работни еталони за настройка на дълбокомера. Липсват актуални карти и протоколи от извършена проверка на спирачната система;
- c) Липсват актуални карти и протоколи от освидетелстване на колоосите.
- d) Липсват актуални карти и протоколи за проверка на въздушните резервоари.
- e) Липсват актуални карти и протоколи за проверка на резервоари на цистерни за превоз на опасни товари.

Специфични критични несъответствия за локомотиви и други превозни средства

- a) Не изиска от ремонтните предприятия пълен комплект карти и протоколи доказващи извършената поддръжка;
- b) Не вписва извършените ремонти в технически паспорти;
- c) В паспортите се вписват планови ремонти, за които няма приложен документ (опис), че са извършени;
- d) Не извършва измерване на бандажите на локомотивите – на 15 дни за влаковите и 30 дни за маневрените с вписане на резултатите в бандажни карти и дневник за регистриране на прегледите с измерване от правоспособен измерител. Бандажните карти следва да се съхраняват при техн. паспорт на локомотива до смяна на бандажите или колоосите;
- e) Липсват актуални карти и протоколи от пълно/обикновено освидетелстване на колоосите;
- f) Липсват актуални карти и протоколи от извършени УЗД на колоосите. За извършване на УЗД следва да има създадени инструкции/правилници;
- g) Липсват актуални карти и протоколи за проверка на регистрация и нерегистриращ скоростомер;
- h) Липсват актуални карти и протоколи за проверка на въздушните резервоари (ГВР и помощни);
- i) Липсват актуални карти и протоколи за проверка на спирачната система;
- j) Липсват актуални карти и протоколи за измерване на статично натоварване по колела;
- k) Липсват актуални карти и протоколи за измерване на контролни разстояния от окачването и воденето на талигите на локомотиви;
- l) Локомотиви, специализирани машини и други за които е приложимо се експлоатират с манометри с изтекъл срок на проверка.

ЛОП на външни дружества:

- a) Не се изпълнява сключен договор за дейността на лице, отговорно за поддръжка на ПЖПС на външни за дружеството возила или за возила, за които проверяваното дружество е посочено като ЛОП на ПЖПС от неговия собственик/пользовател и дружеството е вписано като ЛОП в Националния регистър на возилата.
- b) За поддръжка на ПЖПС на външни за дружеството возила не е наличен паспорт/досие на ПЖПС и не е определено лице, за неговото водене и попълване.

- c) Не се прилагат внедрените правила в сертифицираната система за управление на поддръжка, за дейност като ЛОП на външни за дружеството возила и се констатира нарушение, вписано в т.1.1. по-горе.
- d) Не се спазва най-малко следното:
 - За ПЖПС на външни возила, на които дружеството е ЛОП не е създадена система за получаване и водене на годишен/месечен пробег на локомотиви, ЕМВ, ДМВ и спец. машини и/или годишни/месечни графики за плановата поддръжка на товарните и пътнически вагони и няма определено лице, което да отговаря за воденето им;
 - Не се спира от експлоатация ПЖПС, когато наближи времето за извършването на планов ремонт при достигнат пробег при локомотиви или години за ремонт при вагони и няма определено лице, което да отговаря за спирането им;
 - ПЖПС се приема след ремонт с непълен набор от документи - описи, карти/протоколи от извършена поддръжка;
 - В паспорта/досието за поддръжка не се вписва хронологична информация от извършена поддръжка, РН и други или се вписва без да е удостоверена с подпись.
 - Не се водят правилно паспортите на агрегатите (за локомотиви) и възлите (за вагони) и не се попълват паспортите на агрегатите на локомотивите.
 - В паспорта/досие на ПЖПС не се вписва извършената подмяна на агрегати и възли.
 - Други, описани в т. 1.1 по-горе.

НЕКРИТИЧНИ НЕСЪОТВЕТСТВИЯ за дейност като ЛОП на собствени и външни за дружеството ПЖПС.

Дейност по управление

- a) Допускат се пропуски и неточности по отношение на извършването на вътрешен одит на сертифицирана система:
 - Липсва план за извършване на вътрешен одит на сертифицираната система.
 - Липсва заповед за определяне на дата за извършване на вътрешен одит и състав на комисия.
 - Вътрешна проверка на сертифицираната дейност не включва всички поделения, където е приложимо.
 - Вътрешна проверка на сертифицираната дейност не обхваща сертифицирания обхват – по функции.
 - Вътрешна проверка на сертифицираната дейност не включва проверка за дейността като ЛОП на собствени, така и на външен ПЖПС на който дружеството е ЛОП, където е приложимо.
 - Не се описват констатирани несъответствия от проведен вътрешен одит и при последваща вътрешна проверка не се проверява тяхното изпълнение.
 - Не се залага срок и отговорно лице за отстраняване на констатирано несъответствие от проведен вътрешен одит на сертифицираната система.
 - Не се спазват образците, внедрени в сертифицираната система по отношение на извършване на вътрешен одит в дружеството.
- b) Допускат се пропуски при извършване на дейността свързана с безопасни условия на труд и здраве при работа или се констатира, че е истекъл договора с трудова медицина.
- c) Не се делегират правилно отговорностите на персонала по отношение на дейност описана в длъжностни характеристики, заповеди и трудови договори, отнасящи се за вменени отговорности, свързани с поддръжката на ПЖПС.
- d) Констатират се пропуски при управление на складовата дейност и изпълняване на дейности свързани с управление на вложените в поддръжка резервни части и материали, както и извършване на дейност по входящ контрол на закупени резервни части и материали.
- e) Пропуски при управление на техническите средства и машините и съоръженията, свързани с неточно изгответи протоколи, проверки и списъци.

1.1. За локомотиви

- a) Не се вписва годишния пробег на локомотива в техническия паспорт.
- b) Не се вписват междуремонтните пробези в техническите паспорти.

- c) Не се вписват в техническия паспорт извършените проверки на локомотива – например периодична ревизия на спирачната система.
- d) Не се вписват в техническия паспорт извършените проверки на агрегатите на локомотива, например проверка на въздушен резервоар, УЗД, проверка на скоростомери и др.
- e) Допускат се пропуски в попълване на описите на локомотивите;

1.2. За вагони

- a) Не се вписват задължителните полета в досието на вагона, които се изискват по образец.
- b) Непълнота в досието на товарния вагон.

II. За дейност по изпълняване на функция „Извършване на поддръжка“

КРИТИЧНИ НЕСЪОТВЕТСТВИЯ

- a) Системно не се изпълняват препоръки, дадени от одиторския екип в резултат на извършени надзорни одити и не се предприемат действия за отстраняване на констатирани несъответствия в срок.
- b) Липсват актуални договори за извършване на услуги сключени с ползваните външни изпълнители на изнесените в дружеството процеси по поддръжка на ПЖПС.
- c) Не са извършени вътрешни одити по дейността на сертифицираната система.
- d) Не се представят доказателства, за извършена проверка на ползваните изпълнители на услуги по изнесени за дружеството процеси, които не са сертифицирани от ИАЖА.
- e) Няма осигурена база, технологично оборудване и екипировка, както и необходимите средства за измерване за извършване на сертифицираната дейност по поддръжка в съответствие с нивата и серийте локомотиви и/или тип вагони за които се прилага дейността.
- f) Не се планира, проверява и калибрират средствата за измерване, подлежащи на задължителен държавен контрол.
- g) Липсва методика за извършване на вътрешна проверка на средства за измерване, технологично оборудване и екипировка.
- h) Не се извършва оценка на доставчиците за предоставяне на услуга за поддръжка и/или продукт за поддръжка (влагане на резервни части и материали).
- i) Не се прилагат правилно критериите за оценка на доставчици на услуга и/или продукт за поддръжка (влагане на резервни части и материали).
- j) Не се поддържа компетентен и квалифициран персонал, участващ в изпълнение на сертифицираната дейност.
- k) В сертифицираната дейност участва персонал, който не притежава актуална за длъжността си правоспособност.
- l) Персонала не е запознат с вътрешните правила за работа, внедрени в дружеството, които са част от сертифицираната система.
- m) Не се ползват утвърдени в дружеството форми и записи на документи, които са част от сертифицираната система за управление.
- n) Не се спазват правилниците/инструкциите при извършване на планови ремонт на ПЖПС.
- o) Извършват се ремонти и дейности, за които липсват разработени методики/инструкции/правилници.
- p) Не се изготвя пълен комплект ремонтни карти и протоколи по време на планов ремонт на ПЖПС, по които дружеството е сертифицирано.
- q) Не се извършва УЗД на осите на колоосите по инструкция, внедрена в дружеството.
- r) Не се попълват описи, карти и протоколи, които са одобрени в дружеството като образци.
- s) При извършване на дейността се прилагат правилници и инструкции, които не са внедрени в сертифицираната система.
- t) Извършват се промени в правилници и инструкции от сертифицираната система, с които дружеството престава да отговаря на условията, при които е сертифицирано.
- u) Извършват се промени в правилници и инструкции от сертифицираната система, за които ИАЖА не е информирана.

НЕКРИТИЧНИ НЕСЪОТВЕТСТВИЯ

Дейността по управление

a) Допускат се пропуски и неточности по отношение на извършването на вътрешен одит на сертифицирана система:

- Липсва план за извършване на вътрешен одит на сертифицираната система.
 - Липсва заповед за определяне на дата за извършване на вътрешен одит и състав на комисия.
 - Вътрешна проверка на сертифицираната дейност не включва всички поделения, където е приложимо.
 - Вътрешна проверка на сертифицираната дейност не обхваща сертифицирания обхват – по функции.
 - Вътрешна проверка на сертифицираната дейност не включва проверка за дейността като ЛОП на собствени, така и на външен ПДЖПС на който дружеството е ЛОП, където е приложимо.
 - Не се описват констатирани несъответствия от проведен вътрешен одит и при последваща вътрешна проверка не се проверява тяхното изпълнение.
 - Не се залага срок и отговорно лице за отстраняване на констатирано несъответствие от проведен вътрешен одит на сертифицираната система.
 - Не се спазват образците, внедрени в сертифицираната система по отношение на извършване на вътрешен одит в дружеството.
- b) Допускат се пропуски при извършване на дейността свързана с безопасни условия на труд и здраве при работа или се констатира, че е изтекъл договора с трудова медицина.
- c) Не се делегират правилно отговорностите на персонала по отношение на дейност описана в длъжностни характеристики, заповеди и трудови договори, относящи се за вменени отговорности, свързани с поддръжката на ПДЖПС.
- d) Констатират се пропуски при управление на складовата дейност и изпълняване на дейности свързани с управление на вложените в поддръжка резервни части и материали, както и извършване на дейност по входящ контрол на закупени резервни части и материали.
- e) Пропуски при управление на техническите средства и машините и съоръженията, свързани с неточно изгответи протоколи, проверки и списъци.

1.1. За локомотиви

Допускат се пропуски в попълване на описите на локомотивите;

1.2. За вагони

Не се вписват задължителните полета в досието на вагона, които се изискват по образец.

Изготвил:

Йоанна Василева
Главен експерт


Светослава Анева
Главен експерт