

2018

Годишен доклад за безопасност за 2017 г. на Националния орган за безопасност на Република България



**Изпълнителна агенция
„Железопътна
администрация“**

9/27/2018

СЪДЪРЖАНИЕ 1

СЪКРАЩЕНИЯ, ИЗПОЛЗВАНИ В ДОКЛА 2

A. УВОД 4

A.1. ЦЕЛ, ОБХВАТ И АДРЕСАТИ НА ДОКЛАДА 4

A.2. ЗНАЧИТЕЛНИ ОРГАНИЗАЦИОННИ ПРОМЕНИ, ЗАСЯГАЩИ НОБ 5

B. ОБЩО ПРЕДСТАВЯНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА И СТРАТЕГИЯТА 5

B.1. ОСНОВНИ ИЗВОДИ ЗА ОТЧЕТНАТА ГОДИНА 5

B.2. НАЦИОНАЛНА СТРАТЕГИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТ, ПРОГРАМИ И ИНИЦИАТИВИ 9

B.3. ОБЗОР НА ПРЕДИШНАТА ГОДИНА 13

B.4. ГЛАВНИ НАСОКИ ЗА СЛЕДВАЩАТА ГОДИНА 14

C. РАЗВИТИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА 14

C.1. ПОДРОБЕН АНАЛИЗ НА ПОСЛЕДНИТЕ ТЕНДЕНЦИИ 14

C.2. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ 16

C.3. ПРЕДПРИЕТИ МЕРКИ, КОИТО НЕ СА СВЪРЗАНИ С ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА НОР 22

D. НАДЗОР ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.3

D.1. СТРАТЕГИЯ И ПЛАН(ОВЕ) 23

D.2. ЧОВЕШКИ РЕСУРСИ 24

D.3. КОМПЕТЕНТНОСТ 25

D.4. ВЗЕМАНЕ НА РЕШЕНИЯ 25

D.5. КООРДИНАЦИЯ И СЪТРУДНИЧЕСТВО 26

D.6. ИЗВОДИ ОТ ПРЕДПРИЕТИТЕ МЕРКИ 26

E. ИЗДАВАНЕ НА СЕРТИФИКАТИ И УДОСТОВЕРЕНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ 26

E.1. РЪКОВОДСТВО 26

E.2. КОНТАКТИ С ДРУГИ НОБ 27

E.3. ПРОЦЕДУРНИ ВЪПРОСИ 27

E.4. ОБРАТНА ВРЪЗКА 27

F. ПРОМЕНИ В ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО 28

F.1. ДИРЕКТИВА ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ (ДЖБ) 28

F.2. ЗАКОНОДАТЕЛНИ И РЕГУЛАТОРНИ ПРОМЕНИ: 28

G. ПРИЛАГАНЕ НА ОМБ ЗА ООР (ОПРЕДЕЛЯНЕ И ОЦЕНКА НА РИСКА) 29

G.1. ОПИТ НА НОБ 29

G.2. ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СЕКТОРНИТЕ УЧАСТНИЦИ 29

G.3. РЕВИЗИРАНИ НАЦИОНАЛНИ ПРАВИЛА ЗА БЕЗОПАСНОСТ (НПБ) В РЕЗУЛТАТ ОТ ПРИЛАГАНЕТО НА РАЗПОРЕДБИТЕ НА ЕС ЗА ОЦЕНКА И ОПРЕДЕЛЯНЕ НА РИСКА 31

H. ДЕРОГАЦИИ ВЪВ ВРЪЗКА СЪС СХЕМАТА ЗА СЕРТИФИЦИРАНЕ НА СТРУКТУРИ (ЛИЦА), ОТГОВОРНИ ЗА ПОДДЪРЖАНЕ НА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА В СЪОТВЕТСТВИЕ С ЧЛ. 14А (8) ОТ ДИРЕКТИВА 2008/110/ЕО 31

ПРИЛОЖЕНИЕ А. ОБЩИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ (ОПБ) 32

ДАННИ/ДИАГРАМИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ОСНОВНИТЕ ОПБ В ПЕРИОДА 2013 – 2017 Г. 32

ПРИЛОЖЕНИЕ В. ПРОМЕНИ В ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО 39

Таблица Законодателни и регулаторни промени в областта на железопътния транспорт на България, публикувани в Държавен вестник и влезли в сила от 01.01.2017 до 31.12.2017 г. (Приложение към раздел F.2 от настоящия доклад 40

СЪКРАЩЕНИЯ, ИЗПОЛЗВАНИ В ДОКЛАДА

АЖТЕС	Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз (ERA)
AsBo	Оценяващ орган
БДЖ	Български държавни железници
ГДБ	Годишен доклад за безопасност
ГДЖИ	Главна дирекция „Железопътна инспекция“ към ИАЖА
DeBo	Определен орган
ДЖБ	Директива за железопътна безопасност 2004/49/ЕО
ДОС	Директива за оперативна съвместимост 2008/57/ЕО
ДП „НК ЖИ“	Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“
ЕК	Европейска комисия
ЕРАДИС	База данни на АЖТЕС за оперативна съвместимост и безопасност (ERADIS)
ERAIL	Регистър за безопасността и произшествията в железопътния транспорт на Европейския съюз (<i>European Railway Accident Information Links</i>)
ЕС	Европейски съюз
ЖИ	Железопътна инфраструктура
ЖП	Железопътно предприятие
ЗЖТ	Закон за железопътния транспорт на Република България
ИАЖА	Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“
ИД	Изпълнителен директор
ЛНП	Лица с намалена подвижност
МТИТС	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщения
НКС	Национална контролна стойност
НДЖБ	Нова директива за железопътна безопасност 2016/798
НДОС	Нова директива за оперативна съвместимост 2016/797
NoBo	Нотифициран орган
НОБ	Национален орган за безопасност
НОР	Национален орган за разследване
НПБ	Национално правило за безопасност
НРПС	Национален регистър на превозните средства
ОКБ	Общи критерии за безопасност
ОМБ	Общи методи за безопасност
ОПБ	Общи показатели за безопасност
ПЖПС	Подвижен железопътен състав
РД	Референтен документ на мрежата
СБ	Сертификат за безопасност
ЛОП/ СОП	Лице (структура), отговорно(а) за поддръжката на превозни средства

СУБ	Система за управление на безопасността
СУК	Система за управление на качество
ТСОС	Техническа спецификация за оперативна съвместимост
УБ/ РБ	Удостоверение (разрешително) за безопасност
УИ	Управител на железопътна инфраструктура

А. УВОД

А.1. Цел, обхват и адресати на доклада



1. Този доклад има за цел да направи оценка на постигането на общите показатели за безопасност през 2017 г. и представи общото развитие на безопасността на железопътния транспорт в Република България в съответствие с чл. 5 от Директива 2004/49/ЕО от 29 април 2004 година относно безопасността на железопътния транспорт в Общността (ДЖБ).

2. Обхватът на доклада съответства на изискванията на чл. 18 от ДЖБ.

Той съдържа информация за:

- развитието на безопасността и общите показатели за безопасност (ОПБ) в железопътния транспорт на България през 2017 г.;
- дейността по издаване, подновяване, изменение или отнемане на сертификати и удостоверения за безопасност;
- натрупаният опит от упражняването на надзор върху управителите на инфраструктура (УИ) и железопътните предприятия (ЖП), включително броя и резултатите от проверки и одити;
- важни промени в законодателството и регулирането на безопасността; дерогации, за които е взето решение съгласно чл. 14а, параграф 8 от ДЖБ;
- опита на ЖП и УИ от прилагането на съответните общи методи за безопасност (ОМБ).

Настоящият доклад е изготвен по модела на годишните доклади за безопасност (ГДБ) на Националните органи по безопасност (НОБ), одобрен през 2013 г. от Мрежата на НОБ на държавите членки (ДЧ) на Европейския съюз (ЕС), в сила и за ГДБ за 2017 г.

3. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА) е Национален орган по безопасност в железопътния транспорт в България съгласно чл. 6, ал. 3 от Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ). Седалището на ИАЖА е в град София, а на нейните регионални звена в София, Пловдив и Горна Оряховица.

Информацията за ОПБ е изготвена на база данните, получени от ГДБ на УИ в България (ДП НКЖИ) и ЖП притежаващи СБ за извършване на превоз на пътници или товари за България, а също и от регистрите за жп произшествия и инциденти, поддържани от ИАЖА (АИСКАО¹) и ДП НКЖИ (SmartSafety 2.1).

4. Освен за Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (АЖТЕС), настоящият доклад е предназначен и за: МТИТС, националния орган за разследване (НОР) на Република България (СЗРПЖТ), управителите на железопътни инфраструктури, железопътните предприятия, лица отговорни за поддържане на превозни средства, нотифицираните органи (NoBo), определените органи (DeBo), оценяващите органи (AsBo), специализираните обучаващи институции (университети, институти, училища, колежи, професионални и квалификационни центрове, школи и др.), професионални сдружения, съюзи, юридически и физически лица от страната и чужбина извършващи или възнамеряващи да извършват железопътни дейности на територията на Република България.

Този доклад е публикуван в интернет и е обществено достъпен, както в базата данни ERADIS на АЖТЕС в раздел „NSA&NIB reports“², така и на уебсайта на ИАЖА в раздел „Национален орган по безопасност“, в категория „Годишни доклади за безопасност“. Данните с ОПБ за България за 2017 г., както и за периода от 2007 до 2017 г. са публикувани и обществено достъпни в регистъра ERAIL на Европейския съюз на този адрес³.

¹ АИСКАО - Административна информационна система за комплексно административно обслужване

² NSA&NIBreports - годишни доклади на НОБ и НОР; https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/AnnualReport/default.aspx

³ <https://erail.era.europa.eu/safety-indicators.aspx>



През 2017 г. не са извършени организационни промени, както и значителни законодателни или външни организационни промени, оказали въздействие върху отговорностите на ИАЖА, като НОБ в железопътния транспорт на България.

В. ОБЩО ПРЕДСТАВЯНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА И СТРАТЕГИЯТА

В.1. Основни изводи за отчетната година

Общи показатели за безопасност (вж. също Приложение А към доклада):

1. Данни за основни показатели за безопасност, свързани с железопътни произшествия:

Общият брой на значителните произшествия в България през 2017 г. нарушава положителната тенденцията за подобряване на стойностите на основния показател за безопасност (ОПБ) за железопътните произшествия, а именно: общ брой „*значителни произшествия*“⁴ - 47 броя през 2017 г. срещу 40 през 2016 и 48 през 2015. Общият брой на регистрираните в България през 2017 г. железопътни произшествия е 351 броя, докато през 2016 г. те са 327 броя и през 2015 г. са 305 броя.

1.1. Стойността на показателя (N00) общ брой „*значителни*“ произшествия за 2017 г. е 47 бр. През предишните пет години стойностите на този показател са съответно: 40 (2016), 48 (2015), 58 (2014), 33 (2013) и 48 (2012). През 2017 г. продължава тенденцията най-голям да е делът на „*произшествията с хора с участието на движещ се ПЖПС*“⁵. За 2017 г. те са: 29 бр. (показател с код N04). Следващите по тежест значителни произшествия са: „*произшествия на прелези, включително произшествия с пешеходци на жп прелези*“ (показател N03) - 11бр; „*дерайлирования на влакове*“ - 5 бр. (показател N02); „*сблъсквания на влак с препятствие в рамките на строителния габарит*“ - 1 бр. (показател N012) и „*пожари на ПЖПС*“ - 1 бр. (показател N05). През 2017 г. няма регистрирани „*значителни произшествия*“ от вида „*сблъсък на влак с железопътно превозно средство*“ (показател N011), „*произшествия на жп прелези със защита от страна на железния път*“ (показател N035) и „*произшествия на жп прелези с пасивна охрана*“ (показател N031).

1.2. През 2017 г. при показателя общ брой „*смъртни случаи (загинали лица)*“⁶ (TK00) се наблюдава подобряване в сравнение с 2016 г. През 2017 г. при жп произшествия са загинали общо 16 лица, докато в предходните пет години те са: 22 (2016), 20 (2015), 23 (2014), 12 (2013) и 21 (2012).

1.3. През 2017 г. при показателя общ брой „*тежко ранени лица*“⁷ (TS00) при железопътни произшествия се наблюдава също подобряване в сравнение с 2016 г. През 2017 г. тежко ранените лица са 28, докато в предишните пет години те са: 32 (2016), 24 (2015), 45 (2014), 21 (2013) и 32 (2012).

1.4. Подробности за регистрираните през 2017 г. в България единични железопътни произшествия с най-голям брой загинали (убити) и тежко ранени лица за всяка една от рисковите категории, посочени в чл. 7(4), букви а) и б) от ДЖБ и Решение 2009/460/ЕО⁸:

➤ От рискова категория (РК) „Пътници“⁹:

⁴ „*Значително произшествие*“ означава всяко произшествие с участието на най-малко едно движещо се железопътно возило, с резултат най-малко едно загинало или тежко ранено лице, или значителни щети по подвижния състав, коловоза, други съоръжения или околната среда, или значително нарушаване на движението, с изключение на произшествия в ремонтните заводи, складовете и депата (дефиниция от т. 1.1 на Допълнението към Приложение I на ДЖБ и Наредба № 59).

⁵ ПЖПС - подвижен железопътен състав

⁶ „*Смъртен случай (загинало лице)*“ означава лице, което е загинало на място или е починало в рамките на 30 дни в резултат на произшествие, с изключение на самоубийство (дефиниция от т. 1.18 на Допълнението към Приложение I на ДЖБ и Наредба № 59).

⁷ „*Тежко раняване (тежко ранено лице)*“ означава всяко ранено лице, което е прието за болнично лечение за повече от 24 часа в резултат на произшествие, с изключение на опитите за самоубийство (т. 1.19 на Допълнението към Приложение I на ДЖБ и Наредба № 59)

⁸ Решение на Комисията 2009/460/ЕО от 5 юни 2009 г. за приемане на общ метод в областта на техниката за безопасност, който да се оценява постигането на критериите за безопасност, посочени в чл.6 от Директива 2004/49/ЕО на ЕП и на Съвета

През 2017 г. няма загинали лица спадащи към РК „Пътници“.

➤ От РК „Служители или подизпълнители“¹⁰:

През 2017 г. няма загинали лица спадащи към РК „Служители или подизпълнители“.

➤ От РК „Ползватели на железопътни прелези“¹¹:



На 03.03.2017 г. на железопътен прелез намиращ се на км. 107⁺⁷⁵⁰ в междугарието Пазарджик – Септември при спуснати бариери, автомобил преминава през прелеза като заобикаля бариерите и бива блъснат от влак № 10392. В следствие на сблъсъка загива един от пътниците в автомобилът, а водачът и вторият пътник в автомобила са откарани в болницата с наранявания.

➤ От РК „Нарушители“¹²:

На 21.10.2017 г. в междугарието Горна баня – Захарна фабрика, между предупредителния и входния сигнал на гара Захарна фабрика, излизайки от лява крива по посока на движението, на км. 3⁺⁹⁵⁰ локомотивният машинист забелязва от ляво по посока на движението двама граждани, един от които е стъпил на железния път. Машинистът незабавно предприема екстрено задържане и подава звуков сигнал „внимание“ с локомотивната свирка на ЕМВ. Единият гражданин преминава през железния път, а вторият гражданин при опит да премине се спъва и пада напречно на релсите. Виждайки това, преминалият вече гражданин се връща и се опитва да помогне на падналият гражданин. Разстоянието между движещият се влак и намиращите се на железния път хора е било много късо, вследствие на което последва удар. Двете лица загиват на място.



➤ От РК „Други лица, намиращи се на перон“¹³:

През 2017 г. няма загинали лица спадащи към РК „Други лица, намиращи се на перон“.

➤ От РК „Други лица, ненамиращи се на перон“¹⁴:

През 2017 г. в България са регистриране 2 единични произшествия с лица от РК „Други лица, ненамиращи се на перон“, при които са загинали две лица. При двата случая се наблюдава повтораемост на пресичане на железен път извън перон и удар от транзитно преминаващ влак.

1.5. Общ брой на убитите и тежко ранени лица, пострадали по време на всички значителни произшествия, регистрирани през 2017 г., разделени на отделните рискови категории лица, определени в чл. 7(4), букви а) и б) от ДЖБ и Решение 2009/460/ЕО.

⁹ „Пътник“ е всяко лице с изключение на персонала на влака, което пътува с железопътно превозно средство. В статистиката на произшествията се включват и пътници, опитващи се да се качат на движещ се влак или да слезат от него (т. 1.12 от Допълнението към Приложение I на ДЖБ и Наредба № 59).

¹⁰ „Служител или изпълнител“ означава всяко лице, чиято трудова дейност е свързана с железницата и се намира на работа по време на произшествието, включително персонала на изпълнителите, самостоятелно заетите лица, наетиката изпълнители, влаковата бригада и лицата, работещи с подвижния състав и инфраструктурните съоръжения (дефиниция от т. 1.13 на Допълнението към Приложение I на ДЖБ и Наредба № 59).

¹¹ „Ползвател на прелез“ означава всяко лице, което използва прелез, за да пресече железопътната линия с някакво превозно средство или пеша (т. 1.14 от Допълнението към Приложение I на ДЖБ и Наредба № 59).

¹² „Нарушител“ означава всяко лице, намиращо се в железопътни обекти, в които такова присъствие е забранено, с изключение на ползвател на прелез (дефиниция от т. 1.15 на Допълнението към Приложение I на ДЖБ и Наредба № 59).

¹³ „Друго лице, намиращо се на перон“ означава всяко лице, което се намира на перон, което не попада в определенията за „пътник“, „служител или изпълнител“, „ползвател на прелез“, „нарушител“ или „друго лице, ненамиращо се на перон“ (дефиниция от т. 1.16 на Допълнението към Приложение I на ДЖБ и Наредба № 59).

¹⁴ „Друго лице, ненамиращо се на перон“ означава всяко лице, което не се намира на перон, което не попада в определенията за „пътник“, „служител или изпълнител“, „ползвател на прелез“, „нарушител“ или „друго лице, намиращо се на перон“ (дефиниция от т. 1.17 на Допълнението към Приложение I на ДЖБ и Наредба № 59).

➤ От РК „Пътници“:

През 2017 г. няма загинали лица спадащи към РК „Пътници“. При 12 единични произшествия са ранени 12 лица от РК „Пътници“. Всички те са пострадали при опит да слязат в движение от пътнически влак, потеглящ след регламентиран престой в гара.

➤ От РК „Служители или изпълнители“:

През 2017 г. е регистрирано едно значително произшествие с лице от рискова категория „Служители или изпълнители“, при което на 03.07.2017 г. при преминаване през АПУ на км. 61⁺⁰⁸⁹ и спуснати бариери в междугарието Борово - Моруница е тежко ранен един служител (водач на товарен автомобил).

➤ От РК „Ползватели на прелез“:

През 2017 г. при 10 единични значителни произшествия на прелез са тежко ранени 8 лица и убити други 5 лица от РК „Ползватели на прелез“.

➤ От РК „Нарушители“:

През 2017 г. при общо 15 единични „значителни“ произшествия са убити 9 и тежко ранени други 6 лица от РК „Нарушители“.

➤ От РК „Други лица, ненамиращи се на перон“:

През 2017 г. са регистрирани две тежки произшествия с лица от РК „Други лица, ненамиращи се на перон“, при които са убити 2 лица. Тежко ранени лица от РК „Други лица, ненамиращи се на перон“ не са констатирани.

➤ От РК „Други лица, намиращи се на перон“:

През 2017 г. няма загинали или ранени лица спадащи към РК „Други лица, намиращи се на перон“.

1.6. Показатели за безопасност, свързани с *опасни товари* (ОТ)

В България през 2017 г. е регистрирано само едно „тежко железопътно произшествие“¹⁵ (вкл. Значително) при превоз на опасни товари. На 09.02.2017 г. около 00:38 часа, при движение на директен товарен влак № 30582 в междугарието Дългопол - Комунари по път № 2 на км. 88⁺³⁵⁰ дерайлира вагон № 84537915420-4 /Z 4/ пълен, 22-ри от състава на влака с първа талига по посока на движението. При влизане на влака в гара Комунари на стрелка № 5, дерайлиралата талита на вагон № 84537915420-4 се качва на железният път. Извънредно на 01:31 часа, в гара Завет влака е спрял за извършване на оглед от локомотивната бригада, където не е установено нищо. На 02:20 часа е прустановено движението на влаковете в междугарието Дългопол - Комунари по път № 2 и стрелки №№ 103, 3, 5 и трети коловоз в гара Комунари от началник участък Ненов от железопътна секция на ДП „НКЖИ“, поради нанесени повреди на железопътната инфраструктура. В гара Карнобат след пристигане на влака са установени неизправности по вагон № 84537915420-4. Вагон-цистерната е с видимо изместен център на тежестта в напречна посока от установените двустранно възникнали хлабини в плъзгалките на двете талиги и коша, както и разхлабването на пресовата сглобка колело — ос което е нарушило разстоянията между бандажите на първата водеща колоос на вагона и това е затруднило вписването на талигата в кривата на железния път.

2. Показатели за безопасност, свързани със *самоубийства*¹⁶:

През 2017 г. в железопътния транспорт на България са регистрирани 23 броя самоубийства. В предишните пет години броят на самоубийствата извършени по железния път е: 15 бр. (2016), 21 бр. (2015), 29 бр. (2014), 17 бр. (2013) и 33 бр. (2012).

¹⁵ „Тежко железопътно произшествие“ е всяко сблъскване или дерайлиране на влак, водещо до смърт най-малко на един човек или до сериозни травми на поне пет души, или до големи щети на подвижния състав, инфраструктурата или околната среда, или всяко друго подобно произшествие с явно въздействие върху регулирането на безопасността в железопътния транспорт или управлението на безопасността. „Големи материални щети“ са тези, които по преценка на разследващата структура възлизат минимум на 2 млн. евро или 4 млн. лева (дефиниции от чл.3, буква „д“ на ДЖБ и §1, т.16 и т.17 от допълнителните разпоредби на Наредба № 59).

¹⁶ „Самоубийство“ означава акт на умишлено самонараняване, довел до смърт, както е регистриран и класифициран от компетентния национален орган (дефиниция от т. 3.1 на Допълнението към Приложение I на ДЖБ и Наредба № 59). „Опит за самоубийство“ означава акт на умишлено самонараняване, довел до тежко раняване (дефиниция от т. 3.2 на Допълнението към Приложение I на ДЖБ и Наредба № 59).

През 2017 г. са регистрирани два броя опити за самоубийство. През 2016 г. е регистриран един опит, през 2015 също е регистриран само един опит. Статистически данни за опитите за самоубийства, като показатели преди 2015 г. не са събирани.

3. Показатели за безопасност, свързани с „предпоставки за произшествия“¹⁷:

През 2017 г. показателят „Общ брой предпоставки за произшествия“ с код I00 е намалял с 24% в сравнение с предходната 2016 г. Стойността на показателя I00 за 2017 г. е 91 бр., за 2016 г. е 120 бр., през 2015 г. е 133 бр., а през 2014 г. е 124 бр.

През последните четири години продължава положителната тенденция предпоставките за произшествия, свързани с технически неизправности на ПЖПС, от вида: „Счупено колело на ПЖПС в експлоатация“ (I05) и „Счупена ос на ПЖПС в експлоатация“ (I06) да са равни на нула или близки до нула. Стойността на показателя I05 през 2017 г. е 0 бр., през 2016 г. е 2 бр., през 2015 е 0 бр., а през 2014 г. е 1 бр. През 2017, 2016 и 2015 г. показателят I06 е 0 бр., а през 2014 г. е 4 броя.

През последните години броят на предпоставките за произшествия, свързани с технически неизправности на железния път, съответно: „Счупена релса“ (I01) и „Изкривяване на коловози и други деформации на коловози“ (I02) е почти еднакъв. През 2017 г. са регистрирани 68 случая на „счупени релси“, а в предходните пет години съответно: 83 (2016), 104 (2015), 102 (2014), 83 (2013) и 82 (2012). През 2017 г. няма регистрирани и разследвани случаи на „деформации на железен път“ (I02), през 2016 са съответно 15 бр., а през 2015 - 14 бр.

За поредна година няма регистрирани случаи на „неправилни показания на сигнализацията, водещи до опасна ситуация“ (показател с код I03). За последен път през 2015 г. са регистрирани 2 такива случая.

През 2017 г. общият брой на регистрираните „подминавания на сигнали за опасност“ (с и без преминаване през опасна точка) (показатели I041 и I042) е 22 броя, през 2016 г. те са 20 бр., през 2015 13 бр. и през 2014 и 2013 г. по 16 бр.

4. Показатели за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията:

През 2017 г. стойността на показателя C10 (Икономическо въздействие само от значителни произшествия) е 27,67 млн. лева (14,146 млн. евро), докато през 2016 г. е 38,6 млн. лева (14,736 млн. евро). Понижението през 2017 г. се дължи основно липсата на тежки железопътни произшествия.

През 2017 икономическото въздействие от 16-те смъртни случаи при жп произшествия (показател C01) е 21,770 млн. лева (11,13 млн. евро), а от 28-те тежки наранявания (показател C02) е 5,149 млн. лева (2,632 млн. евро). „Разходите за материални щети по ПЖПС или инфраструктура само от значителни произшествия“ (показател C13) през 2017 г. е 750947 лева (383920 евро), докато през 2016 г. е 2,783 млн. лева (1,423 млн. евро).

Минутите закъснения на пътнически влакове (показател C15) през 2017 г. са съответно 5219. Стойностите на показателя C15 през последните години е:



Фиг. 1 Закъснели влакове вследствие на повреди по съоръжения

¹⁷ „Предпоставките за произшествия“, нар. също „инциденти“, са следните: 1) „Счупена релса“; 2) „Изкривяване на коловоза и други деформации на коловоза“; 3) „Неправилно показание на сигнализацията, което води до опасна ситуация“; 4) „Подминаване на сигнал за опасност, когато се преминава през опасна точка“; 5) „Подминаване на сигнал за опасност, когато не се преминава през опасна точка“; 6) „Счупено колело на подвижен състав в експлоатация“; 7) „Счупена ос на подвижен състав в експлоатация“ (вж. дефинициите, посочени от т. 4.1 до т. 4.7 на Допълнението към Приложение I на ДЖБ и Наредба № 59, както и чл. 68(3) от Наредба № 59).

6166 минути (2016); 12833 (2015); 10882 (2014) и 5157 (2013).

На фигура 1 е представена диаграма на повредите по железопътни съоръжения в България, калкулиращи най-голямо време-закъснение на влаковете в минути, взета от ГДБ на ДП НКЖИ за 2017 г. От диаграмата се вижда, че повредата, водеща до най-голямо време-закъснение на влаковете през 2017 г. в България е счупването на пантографи, която в България се класифицира, като произшествие от вида „Сблъсък на влак с препятствие в строителния габарит“¹⁸. Причините за счупването на пантограф(и) са доста спорни и много често са ябълката на раздора между ЖП и УИ, тъй като щетите по контактната система /25 kV, 50 Hz/ и ПЖПС в повечето случаи са значителни. На следващите места по времезакъснение на влаковете са повредите по: 1) СП (секционни постове) и ТПС (тягови подстанции); 2) носещи въжета и контактни проводници/струнки/; 3) разединители; 4) метални елементи; 5) носещо въже и т.н.

През 2017 г. закъснението на влакове от счупени пантографи в България е общо 16846 минути, докато през 2016 г. то е 17302 мин., което затруднява изпълнението на графика за движение на влаковете и води до закъснения на пътници и товари.

5. Показатели за безопасност, свързани с техническата безопасност на железопътната инфраструктура и нейното приложение.

През 2017 г. при показателя Т03 (*общ брой железопътни прелези*) в България се наблюдава намаление с 0,5 % в сравнение с 2016 г. Стойностите на Т03 през последните пет години са следните: 757 (2017), 761 (2016), 766 (2015), 774 (2014), 785 (2013). Стойностите на показателя Т06 (*общ брой жп прелези с „активна охрана“*) през последните пет години са следните: 609 (2017), 622 (2016), 626 (2015), 632 (2014), 648 (2013). Стойностите на показателя Т14 (*общ брой жп прелези с „пасивна охрана“*) през последните пет години са следните: 139 (2016), 140 (2015), 142 (2014), 137 (2013) и 137 (2012).

6. Показатели, свързани с управление на безопасността.

През 2017 г. се наблюдава увеличение на броя на проведените вътрешни одити на системите за управление на безопасността (СУБ) на УИ (ДП НКЖИ) и ЖП в изпълнение на изискванията на Регламент (ЕС) № 1078/2012¹⁹. При извършваните одити и наблюдения на НОБ на България над УИ и ЖП, се констатира, че същите веднъж годишно планират и провеждат одити на техните СУБ. Процеса по извършване на вътрешното одитиране се документира.

В.2. Национална стратегия по безопасност, програми и инициативи.

Националната стратегия за безопасност на Република България е включена в Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г., издадена от МТИТС през 2010 г. В нея са описани задълженията на държавата по отношение на разработването, съгласуването и провеждането на политика за повишаване на безопасността и сигурността във всички видове транспорт и на транспортната система като цяло. Стратегията посочва важната роля на определянето и контрола върху прилагането на техническите стандарти за планиране, проектиране, изграждане, поддържане и експлоатация на транспортната инфраструктура с оглед осигуряване на безопасност за потребителите, еднородност и техническа съвместимост на мрежите.

Оперативна програма „Транспорт“ (ОПТ) 2007-2013 и Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (ОПТТИ) 2014 - 2020 г.

Една от основните програми за развитие на Транс Европейската транспортна мрежа за постигане на устойчивост на българската транспортна система, част от която е железопътната система, е ОПТ 2007-2013, продължена с ОПТТИ 2014-2020. Тя е една от

¹⁸ „Сблъсък на влак с препятствие в строителния габарит“ означава сблъсък между част от влак и предмети, закрепени или временно намиращи се на или в близост до коловоза (с изключение на предмети на прелез, ако са загубени от пресичащо превозно средство или ползвател), включително сблъсък с надземна контактна мрежа.

¹⁹ Регламент (ЕС) № 1078/2012 на Комисията от 16 ноември 2012 г. относно прилагането на общ метод за безопасност за осъществяване на процеса на наблюдение от железопътните предприятия и управителите на железопътна инфраструктура след получаването на сертификат или разрешително за безопасност, и от структурите, които отговарят за поддръжката.

седемте оперативни програми на Република България, финансирани от Структурните и Кохезионни фондове на ЕС. ОПТ е оперативната програма с най-голям бюджет в България - над 2 млрд. евро.



ОПТТИ 2014-2020 осигурява приемственост и логична последователност на инвестициите от програмния период 2007-2013 г., което гарантира завършването на направленията, в които вече е инвестирано. В програмата са формулирани следните приоритетни оси: 1) „Развитие на ЖИ по „основната“ Транс Европейска транспортна мрежа”; 2) „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Транс Европейска транспортна мрежа”; 3) „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт”; 4) „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта” и 5) Техническа помощ.

Механизъм за свързване на Европа (МСЕ)

МСЕ е създаден с Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември



Съфинансиран от Европейския съюз
Механизъм за свързване на Европа

2013 г. и обхваща секторите транспорт, телекомуникации и енергетика.

Бенефициентите на МСЕ в България в областта на железопътния транспорт са:

✓ **Национална компания „Железопътна инфраструктура“**

Договорени са жп проекти на стойност над 350 млн. евро.

- Подписан е първия договор за проектиране и строителство за участъка София – Елин Пелин. След 4 години трасето ще бъде завършено;

- „Развитие на жп възел София: участък София - Волуяк“, обща стойност на проекта – над 104 млн. евро; Размер на БФП – над 76 млн. евро (73%).;

- „Развитие на жп възел Пловдив“, обща стойност на проекта – 72 млн. евро, финансиране от МСЕ 85 %, в размер на 61 млн. евро „Модернизация на железопътната отсечка София – Елин Пелин“, обща стойност на проекта-около 68 млн. евро; Размер на БФП – около 58 млн. евро (85%);

- „Модернизация на железопътния участък Костенец – Септември“ обща стойност на проекта над 178 млн. евро; Размер на БФП – над 151 млн. евро (85%).

✓ **Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“**

проект „ERTMS HIPPOPS“, който е одобрен за финансиране по „Общия пакет“ на Многогодишната работна програма за 2014 г. на МСЕ, сектор „Транспорт“; Стойността на проекта, в частта на ИАЖА е 100 000 EUR – 50% съфинансиране. Целта на проект „ERTMS HIPPOPS“ е опростяване и хармонизиране на процеса на въвеждане в експлоатация на Европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS). Проектът се изпълнява със съвместното участие на Националните органи по безопасност и Органите за оценка за съответствието на Италия, България, Франция и Белгия.

Инициатива във връзка с ILCAD (Международният ден за безопасно преминаване на железопътни прелези - 3 юни)

През 2017 г. за девета поредна година управителят на държавната железопътна инфраструктура ДП НКЖИ се включи в мащабната инициатива „Международен ден за безопасно преминаване през прелезите“, който се провежда по инициатива на Международния съюз на железниците (UIC) съвместно с железопътния и автомобилния сектор в повече от 50



Фиг. 2 Международен ден за безопасно преминаване на железопътни прелези

страни в света. Първият Международен ден за безопасно преминаване през железопътните прелези бе проведен на 25 юни 2009 г. в 27 страни.

Основната цел на инициативата е да покаже, че произшествията могат да бъдат избегнати, като се спазват правилата за движение и се ограничи опасното поведение на участниците в движението при преминаване през жп прелезите и пространството около тях.

В края на 2017 г. дължина на железопътната мрежа на България е 6458 „километри релсов път“²⁰ и 4030 „линейни километри“²¹. В края на 2017 г. в България има 757 бр. прелези, стопанисвани от ДП НКЖИ, от които с „пасивна охрана“²² са 148 бр. и с „активна охрана“²³ са 609 бр. От всички 757 железопътни прелези, 519 са съоръжени с автоматични устройства, осигуряващи безопасно преминаване на влак през прелеза. На 306 устройства са инсталирани шосейни светофари с трета бяла бавно мигаща светлина.



Един от основните приоритети, като част от цялостната дейност на ДП НКЖИ в България, е обезпечаването на безопасността при преминаване през жп прелези.

През 2017 г. произшествията на прелези са общо 23 бр., от които 11 са „значителни“. През 2016 г. те са 18 бр., от които 5 са „значителни“, през 2015 г. - 20 бр., от които 6 са „значителни“, а през 2014 те са 21, от които 11 са „значителни“. Основната причина за тяхното възникване е нарушаване на правилата за безопасност от водачите на пътни превозни средства (ППС) и незачитане на сигналите, забраняващи преминаването през прелеза, поради приближаващ влак.

Данните за произшествията на железопътни прелези, регистрирани в България в петгодишния период от 2013 до 2017 г., са представени в табличен вид по-долу:

Таблица 1 - Данни за произшествията на жп прелези, регистрирани в България в периода 2013 - 2017 г. (вкл.)

Година	Общ брой произшествия на жп прелези	Общ брой значителни произшествия на жп прелези	Загинали(убити) лица	Тежко ранени лица	Общо убити и тежко ранени лица
2013	32	11	3	12	15
2014	21	11	6	16	22
2015	20	6	2	7	9
2016	18	5	5	5	10
2017	23	11	5	9	14

Анализите показват, че основната причина за тяхното възникване е нарушаване на правилата за безопасност от водачите на пътни превозни средства (ППС) и незачитане на сигналите, забраняващи преминаването през прелеза, поради приближаващ влак.

Основната цел при изпълнението на инвестиционната програма на ДП НКЖИ при съоръжаването на прелезите с всички необходими съвременни технически средства е намаляването на смъртните случаи и тежките наранявания по железопътните прелези. Осъществяваната от компанията финансова стратегия в тази насока се базира, както на средствата, осигурявани от националния бюджет на Република България, така и от европейските фондове – ОПТ 2007-2013г. и ОПТТИ 2014-2020 г.

²⁰ „Километър релсов път“ означава дължината, измерена в километри, на железопътната мрежа в Република България, с изключение на железопътните линии по чл. 2 от ЗЖТ. За многопътните железопътни линии се взема предвид дължината на всеки един текущ път (дефиниция от т. 7.4 на Допълнението към Приложение I на ДЖБ и Наредба № 59).

²¹ „Линейен километър“ означава дължината, измерена в километри, на железопътната мрежа в България, с изключение на жп линии по чл. 2 по ЗЖТ. За многопътните жп линии се взема предвид само разстоянието между началната и крайната точка.

²² „Прелез с пасивна охрана“ означава прелез без каквато и да е форма на предупредителна система или защита, която да се задейства, когато за ползвателя не е безопасно да пресече прелеза.

²³ „Прелез с активна охрана“ означава прелез, при който пресичащите ползватели са защитени или предупреждени за приближаващия се влак чрез устройства, задействащи се, когато за ползвателя не е безопасно да пресече прелеза.

ДП НКЖИ полага усилия да намали инцидентите на жп прелезите в страната, като интензивно подменя прелезни устройства и изгражда еластични прелезни настилки, които да осигуряват безпрепятствено и комфортно преминаване на моторните превозни средства (МПС) в района на прелезите.

През 2017 г. за рехабилитация и текущо поддържане на железопътни прелези и съоръжения са вложени: 3 373 306 лв. или 1 724 946 EUR.

През последните 4 години ДП НКЖИ инвестира в съвременни автоматични прелезни устройства 16 млн. лв. (8,181 млн. евро).

Новите прелезни устройства са автоматизирани, като за разлика от ръчните бариери (спускани и вдигани от прелезопазач), те се задействат автоматично от преминаването на влака. Всички нови прелезни устройства са съоръжени с допълнителна трета бяла бавно мигаща светлина, която индикира, че устройството не е повредено и безопасно може да се премине. За контрол и превенция допълнително се монтират камери.

За периода 2018-2020 г. отново са предвидени 8 000 000 лв. за съоръжаване на 22 прелеза с нови автоматични прелезни устройства.

По повод 10-тото издание на ILCAD на прелеза при село Бели извор, Враца бе изложен автомобил, претърпял злополука при неправилно преминаване през железопътен прелез. Целта на акцията бе да предизвика вниманието на водачите на моторни превозни средства като им показва какви могат да бъдат последствията при неспазване на правилата. Прелезът се намира на околновръстния път на Враца, посока Видин, където е изключително интензивно движението на товарни МПС.

През 2017 г. в ДП НКЖИ са регистрирани 273 случая на повредени бариери вследствие на сблъсък с МПС или вандалски действия, като 73 от тях са се случили на този прелез. От началото на 2018 г. умишлените повреди на бариерните греди при с. Бели извор са 23.

Въпреки, че железопътната ни инфраструктура е с един от най-високите проценти на автоматични и технически средства за осигуряване на сигнализирането на жп прелези, статистиката на ДП НКЖИ сочи, че само за последните 3 години (2015, 2016, 2017 г.), при инциденти на прелези са ранени 25 души, а загиналите са 11. До 1 юни 2018 г. инцидентите на прелези са 13, с 6 ранени и 2-ма загинали.

Образователна кампания по безопасност сред децата

През 2017 г. в продължение на кампанията от предишната година ДП НКЖИ, съвместно с Държавната агенция за закрила на детето, „Холдинг БДЖ“ ЕАД и ИАЖА, се включи в мащабна образователна кампания за разясняване на опасностите от нашумялата мода сред тийнейджърите на селфита и младежки събирания в района на гарите и междугарията. Началото на кампанията бе поставено в началото на 2016 г. след ваканцията на учениците. Инициативата стартира с цел превенция и предотвратяване на инциденти с деца. Насочена е към учениците в тийнейджърска възраст и акцентира върху основната роля на родителите в тяхното възпитание.

Кампания „Железопътните релси не са място за игра и снимки“ и „Струва ли си да рискуваш живота си в името на един кадър?“

Във връзка с летните ваканции и Деня на детето – 1-ви юни, ДП НКЖИ и „Холдинг БДЖ“ ЕАД разпространиха в големите гари в страната стотици хиляди информационни брошури, като част от кампанията **„ЖП релсите не са място за игра и снимки“**. Инициативата се осъществява под егидата на Държавна агенция за закрила на детето, съвместно с Омбудсмана на Република България, Министерството на вътрешните работи (МВР) и други



Фиг 3 Рекламна брошура на кампанията „ЖП релсите не са място за игра“ (лице)

институции, имащи отношение към случаите на поразени от волтова дъга деца, вследствие неправомерно пребиваване в жп участъци.

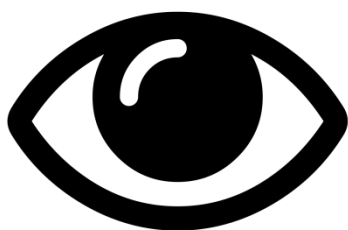
Информационните брошури на НКЖИ и БДЖ са изработени с цел повишаване на безопасността на децата в райони на жп инфраструктурата, както и превенция на превърналото се в мода сред тийнейджърите явление „селфи на опасни места“.

Независимо от всички реализирани през годините инициативи, резултатите от тях, свързани с безопасността по железопътната инфраструктура, като цяло са незадоволителни. Освен проблемите с неправилно пресичане на железопътните прелези, екстремните селфита и опасно поведение в районите на ЖИ, се откроява и сериозен проблем с неспазване на правилата за преминаване на железопътните линии по новоизградените трасета – не се използват изградените съоръжения (подлези, надлези, асансьори), пробиват се „врати“ в шумоизолиращите стени, за да се преминава „напряко“ през линиите. Предвид високите скорости в тези участъци това поведение представлява изключителна опасност за живота и здравето на хората.



Фиг. 4 Рекламна брошура на кампанията „ЖП релсите не са място за игра“ (гръб).

В.3. Обзор на предишната година



През 2017 г. като цяло не се отчита понижаване нивото на безопасността на ЖИ²⁴ и ПЖПС спрямо 2016 г., базирайки се на регламентираните критерии и показатели за безопасност.

Структурите за управление на безопасността към УИ и ЖП оказват пълно съдействие на ИАЖА относно наблюдението и контрола върху общото развитие и подобряване на безопасността. До 10-о число на всеки месец те събират и обработват статистическата информация за ОПБ за предходния месец и я предоставят на ИАЖА и специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Към тази информация се прилагат и заповедите и предписанията, свързани с безопасността на превозите, издадени за този период.

През 2017 г. НОБ на България, прилагайки ОМБ за оценка на съответствието за получаване на сертификат за безопасност на железопътния транспорт, въведен с Регламент (ЕС) № 1158/2010, издаде общо 9 СБ на следните ЖП за превоз на товари:

- ✓ „КАРГО ТРАНС ВАГОН БЪЛГАРИЯ“ АД (подновен СБ част „А“ и „Б“ на 11/04/2017 г. с валидност 5 години);
- ✓ „Мини Марица - изток“ ЕАД (нов СБ част „А“ и част „Б“ издадени на 19/04/2017 г. със срок на валидност 2 години);
- ✓ „ТБД - Товарни превози“ ЕАД (актуализиран СБ част „А“ и част „Б“ издадени на 20/04/2017 г.);
- ✓ „Порт Рейл“ ООД (подновен СБ част „А“ и част „Б“ издадени на 26/05/2017 г. със срок на валидност 5 години);
- ✓ „ДМВ Карго Рейл“ ЕООД (нов СБ част „А“ и част „Б“ издадени на 03/07/2017 г. със срок на валидност 3 години);
- ✓ „ТБД - Товарни превози“ ЕАД (актуализиран СБ част „А“ и част „Б“ издадени на 16/11/2017 г.);
- ✓ „БДЖ-Товарни превози“ (подновен СБ част „А“ и част „Б“ издадени на 21/12/2017 г. със срок на валидност 5 години).

²⁴ ЖИ – железопътна инфраструктура

Сертификатите за безопасност част „А“ и „Б“ на „ТБД - Товарни превози“ ЕАД през 2017 г. бяха актуализирани двукратно във връзка с издадени на същото ЖП сертификати за ЛОП/СОП²⁵ с номера: BG/31/0016/0002 за товарни вагони в съответствие с Регламент (ЕС) № 445/2011²⁶ и BGRA/2017/0003 за железопътни превозни средства в съответствие с Наредба № 59²⁷.

През 2017 г. за първи път се получи заявление за издаване на сертификат за безопасност на дружество не притежаващо лицензия. На дата 05/12/2017 г. бе издаден сертификат за безопасност на „Тракция“ АД за „маневриране“ в ж.п. гара Самуил и срок на валидност 2 години.

За ЖП превоз на пътници (в България досега само „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД) през 2017 г. са подновявани СБ част „А“ и част „Б“ на дата 21/12/2017 със срок на валидност 5 години. Повече подробности за издадените от НОБ на България през 2017 г. сертификати за безопасност на ЖП може да научите в **раздел Е** към настоящия доклад.

В.4. Главни насоки за следващата година



Ключовите области за действие на НОБ на България в сферата на железопътната безопасност през следващата година (2018) съгласно изискванията на чл.16(2) от ДЖБ са:

- ✓ Контрол върху ЖП и УИ за стриктното спазване на нормативните изисквания при превоз на опасни товари, Правилника RID и Наредба № 46 след тежкото произшествие с освобождаване на опасни товари, възникнало на 10.12.2016 г. в гара Хитрино, България.
- ✓ Въвеждане в експлоатация на ЖИ и ПЖПС;
- ✓ Подготвителни дейности, свързани с транспониране в българското законодателство на ДЖБ и другите нормативни актове от Четвъртия железопътен пакет (4ЖП);
- ✓ Издаване, подновяване, изменяне или отменяне на сертификати и удостоверения за безопасност на ЖП и УИ;
- ✓ Упражняване на надзор съгласно изискванията на Регламент (ЕС) № 1077/2012;
- ✓ Издаване на разрешително за въвеждане в експлоатация на структурните подсистеми, изграждащи железопътната система и проверка дали те се експлоатират и поддържат съгласно съответните основни изисквания;
- ✓ Издаване на разрешително за въвеждане в експлоатация на нов и съществено променен подвижен железопътен състав (ПЖПС);
- ✓ Контрол, подкрепа и развиване на регулаторната рамка за безопасност, включително системата от национални правила за безопасност (НПБ);
- ✓ Регистриране на превозните средства в Националния регистър на возилата (НРВ) и своевременно актуализиране на информацията в регистъра;
- ✓ Контрол по ремонта, поддръжката и експлоатацията на железопътната инфраструктура, безопасността на движението и на превозите и техническото състояние на ПЖПС;
- ✓ Контрол и проверки върху дейността на лицата, получили разрешение за дейностите по оценяване и проверка на съответствието на съставни елементи и подсистеми с TCOC (NoBo) и с националните правила за безопасност или с техническите правила (DeBo).

С. РАЗВИТИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА

С.1. Подробен анализ на последните тенденции

Анализ на данните на основните показатели за безопасност (вж. също Приложение А).

²⁵ЛОП/СОП – лице (структура), отговорна за поддръжката на жп возила

²⁶Регламент (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

²⁷Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт

1. Показатели за безопасност, свързани с произшествия, убити и тежко ранени лица:

Стойностите на показателите за безопасност, свързани с жп произшествия, убити и тежко ранени лица са показани в таблицата по-долу за периода от 2013 до 2017 г.:

Таблица 2 - Данни за основните показатели за безопасност за България в периода 2013-2017 г. (вкл.)

Година	Общ брой произшествия	Общ брой „значителни“ произшествия	Общ брой убити лица	Общ брой тежко ранени лица
2013	266	33	12	21
2014	304	58	26	45
2015	305	48	20	24
2016	327	40	22	32
2017	351	47	16	28

В таблица 3 долу е представен общият брой на железопътните произшествия, вкл. „значителни“, регистрирани през 2017 г. в България:

Таблица 3 - Данни за железопътните произшествия, регистрирани през 2017 г. в България (по региони и общо)

Вид на произшествието	Регион София	Регион Пловдив	Регион Г. Оряховица	Общ брой произшествия през 2017 г.	Значителни произшествия през 2017 г.
Сблъсък на влак с жп возило	1	0	2	3	0
Сблъсък на влак с препятствие в рамките на строителния габарит	85	69	48	202	1
Дерайлиране на ПЖПС	17	8	18	43	5
Произшествие на жп прелез	6	9	8	23	11
Произшествие с лица, причинени от ПЖПС в движение	23	22	9	54	29
Пожар в ПЖПС	4	5	1	10	1
Други	3	4	1	8	-
ВСИЧКО	144	119	88	351	47

2. Показатели за безопасност, свързани с предпоставки за произшествия:

Стойностите на показателите, свързани с предпоставки за произшествия през последните пет години са представени в таблица 4 по-долу:

Таблица 4 - Данни за ОПБ, свързани с предпоставки за произшествия за периода 2013 – 2017 г. (вкл.)

Година	Брой счупени релси	Брой изкривявания и други деформации на коловоза	Брой неправилни показания на сигнализацията, водещи до опасна ситуация	Общ брой подминавания на сигнали за опасност	Брой счупени коела на ПЖПС в експлоатация	Брой счупени оси на ПЖПС в експлоатация	ОБЩО
ОПБ код	I01	I02	I03	I041+I042	I05	I06	I00
2013	83	0	0	16	76	5	180
2014	102	1	0	16	1	4	124
2015	104	14	2	13	0	0	133
2016	83	11	0	20	2	0	116
2017	68	0	0	23	0	0	91

3. Показатели за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията:

През 2017 г. в България се наблюдава намаление с 15% на показателя C15 „*Минути закъснение на пътнически влакове само от значителни произшествия*“, сравнено с 2016 г. (2017 – 5219 мин.; 2016 - 6166 мин.; 2015 – 12833 мин.; 2014 – 10882 мин.).

4. Показатели за безопасност, свързани с техническата безопасност на ЖИ.

Данни за някои от показателите за безопасност, свързани с техническата безопасност на инфраструктурата и нейното прилагане („Системи за влакова защита /СВЗ/²⁸ и „Прелези“²⁹) са дадени в таблица 5 долу:

Таблица 5 - ОПБ, свързани с техническата безопасност на ЖИ в България за периода 2013 - 2017 г. (вкл.)

Година	Процент железен път в България с действащи СВЗ	Процент влак-км с ползване на действащи СВЗ	Общ брой прелези с активна и пасивна охрана*	Общ брой активни прелези	Брой активни прелези – автоматични, с предупреждение от страна на ползвателите,	Брой активни прелези – автоматични, със защита от страна на ползвателите,	Брой активни прелези – автоматични с предупреждение и защита от страна на ползвателите и защита от страна на железния път)	Общ брой активни прелези с ръчно по-давано предупреждение от страна на ползвателите	Общ брой прелези с пасивна охрана
	[%]	[%]	[бр.]	[бр.]	[бр.]	[бр.]	[бр.]	[бр.]	[бр.]
ОПБ	T01	T02	T03	T06	T07	T081	T10	T12	T14
2013	10,7	24	785	648	-	-	-	139	137
2014	11,4	22	775	632	-	-	-	126	142
2015	6,5	10,2	766	626	280	238	108	108	140
2016	6,5	-	761	622	278	172	64	108	139
2017	-	-	757	609	265	254	0	80	148

5. Показатели, свързани с управление на безопасността.

През 2017 г. се наблюдава увеличение на вътрешните одити (ВО) на СУБ, проведени от ЖП в България, сертифицирани за превоз на товари или пътници и надзор, съгласно изискванията на Регламент (ЕО) № 1078/2012. През 2017 г. те са провели общо 11 вътрешни одити на техните СУБ, докато през 2015 и 2014 г. те са провели по 7 ВО.

Наблюденията на НОБ на България показват, че управителят на държавната железопътна инфраструктура (ДП НКЖИ), „големите“ и „средни“ ЖП провеждат веднъж годишно ВО на техните СУБ. От тях само БЖК АД (голямо ЖП) през 2017 г. е провело 3 ВО по определени теми на СУБ (1 бр. цялостен; 1 бр. на маневрената и превозна дейност и 1 бр. на поддръжката на ПЖПС). От 15-те ЖП, притежаващи СБ за превоз на товари или пътници за България към 31.12.2017 г., четири от тях все още не провеждат ВО и мониторинг на техните СУБ съгласно изискванията на Регламент (ЕО) № 1078/2012 („Газтрейд“ АД, „Порт Рейл“ ООД, „ПИМК Рейл“ ЕАД и „Карго Транс Вагон България“ АД).

Таблица 6 - Общ брой на проведените в България от ЖП и УИ вътрешни одити на СУБ в периода 2013-2017 г.

Година	Общ брой на проведените одити от УИ и ЖП	Процент на проведените към планираните одити (%)
2013	5	100
2014	7	100
2015	7	87,5
2016	11	100
2017	17	100

C.2. Резултати от препоръки за безопасност

Национален орган за разследване (НОР) на железопътни произшествия и инциденти в България е „Специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт“ (СЗРПИЖТ) към дирекция „Звено за разследване на произшествия

²⁸ „Система за влакова защита (СВЗ)“ означава система, която подпомага да се наложи спазване на сигналите и ограниченията на скоростта;

²⁹ „Прелез“ означава всяко пресичане на едно ниво на път или на преминаване с железопътна линия, както е признато от управителя на инфраструктурата и отворено за публично или частно ползване. Изключват се преминавания между перони в рамките на гарите, както и преминавания на коловозите, които са предназначени за ползване само от служители. Те се делят на: *прелези с пасивна и активна охрана*.

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

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

Прелезите с активна охрана се класифицират, както следва:

а) *ръчни*: прелези, при които защитата или предупреждението от страната на ползвателя се задейства ръчно от служител на железницата;
б) *автоматични, с предупреждение от страната на ползвателя*: прелези, при които предупреждението от страната на ползвателя се задейства от приближаващия влак;
в) *автоматични със защита от страната на ползвателя*: прелези, при които защитата от страната на ползвателя се задейства от приближаващия влак; това включва прелези, които имат както защита, така и предупреждение от страната на ползвателя;
г) *защитени от страната на железния път*: прелез, при който сигнал или друга система за влакова защита разрешава на влака да продължи щом прелезът е напълно защитен от страната на ползвателя и на него няма препятствия.

във въздушния, водния и железопътен транспорт“ на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщения (МТИТС), което е създадено с Постановление № 250 от 25 ноември 2005 г. на Министерски съвет на Република България.

През 2017 г. в ИАЖА от НОР на България (СЗРПИЖТ) са получени препоръки за безопасност във връзка със следните три железопътни произшествия:

1. Дерайлиране на вагон-цистерна от състава на товарен влак № 30582 в междугарието Дългопол - Комунари по път № 2 на 09.02.2017 г. (при произшествието няма пострадали служители или външни за жп системата лица).



Фигура 5 – при изглед на вагона чело откъм буферите стоящ на прав хоризонтален коловоз видимо се забелязва, че кошът и рамата на вагона стоят наклонени на една страна (в случая наляво). Впоследствие е установено, че това е страната, от която се намира и разпресованото колело при първа букса на първа колоос. От извършения подробен оглед на ходовата част на вагона е установено, че плъзгалките (опорите, чрез които кошът и рамата на вагона лягат върху рамата на талигата) от страната на разпресованото колело са силно износени и подбити както на първата талига, така и на втора талига.

2. Дерайлиране на електрически локомотив № 86018.9 от товарен влак № 30690 при влизане в гара Пирдоп на 04.05.2017 г. (при произшествието няма пострадали служители или външни за жп системата лица).



Фигура 6 – подбитости получени при движение от момента на скъсване на оста до момента на спиране на локомотива

3. Пожар в електрически локомотив № 44134.2 обслужвал бърз влак № 8693 в гара Димитровград на 12.10.2017 г. (при произшествието няма пострадали служители или външни за жп системата лица).



Фигура 7 – стопенит материал на медните шини прокапва върху кабелите намиращи се под шините, разтопява тяхната изолация, което води до запалване и предизвиква пожар в машинното отделение.

Препоръки за безопасност, получени от НОР на България през 2017 г.	Предприети мерки за безопасност след препоръките на НОР на България	Статус на изпълнение
1. След дерайлиране на вагон-цистерна от състава на товарен влак № 30582 обслужван от „БЖК“ АД в междугарието Дългопол - Комунари по път № 2 на 09.02.2017 г. :		
1. Да се опреснят знанията и заостри вниманието на персонала от БЖК АД, извършващ технически преглед в граничните преходи при влизане на ПЖПС, собственост на чужди железопътни превозвачи, опериращ по железопътната инфраструктура на Република България. 2. Локомотивните машинисти да следят за особености, възникнали по време на движение на возените от тях влакове и при забелязване на неизправности по подвижния железопътен състав своевременно да вземат мерки за спиране с цел предотвратяване на произшествия и инциденти. 3. Внедряване по железопътната инфраструктура на автоматизирана система за мониторинг и контрол на подвижния железопътен състав в движение, която да известява за възникнали повреди по ходовата част (колооси, букси, ресорно окачване и неравномерно натоварени вагони).	С писмо № 04-15-45/11.8.2017 г. от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ до Изпълнителния директор на „БЖК“ АД в съответствие с препоръки 1 и 2 от Доклада и във връзка с чл. 7, ал. 1 и ал. 2 от Наредба № 56 за изискванията, условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност, изисквана от персонала, отговорен за безопасността на превозите с железопътен транспорт, или признаване на такава правоспособност и реда за провеждане на проверочните изпити на лицата от персонала, отговорен за безопасността на превозите, всички лица, заемащи длъжности: машинист, локомотивен; помощник-машинист, локомотивен и техник-механик, ревизор вагони в „БЖК“ АД, да се явят в РЖИ София, Пловдив и Горна Оряховица на извънреден изпит за проверка на знанията им. С писмо № 04-15-45/14.8.2017 г. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ до Генералния директор на ДП „НКЖИ“ изиска информация до 20.10.2017 г. по изпълнението на препоръка 3 от Окончателния доклад. За изпълнение на препоръки 1 и 2 от доклада, във връзка с член 7, ал.1 и 2 от Наредба № 56 ИАЖА изиска явяване на извънреден изпит за проверка на знанията целия персонал на длъжност машинист, локомотивен; помощник-машинист, локомотивен и техник механик – ревизор вагони в БЖК АД. С писмо рег. № 04-14-1-36/14.09.2017 г. Управителя на БЖК АД ни изпрати график с поименен списък на персонала, заемащ длъжности, подлежащи на явяване на извънреден изпит. Датите за провеждане на изпитите на място в Бургас, Варна, Русе и София са координирани с ръководителите на съответните РЖИ, като е дадена и допълнителна възможност за явяване всеки понеделник в съответното РЖИ. На извънреден изпит са преминали общо 180 броя служители, чиято дейност е свързана с безопасността на превозите. С писмо рег. № ЖИ-37336/24.10.2017г. Генералния директор на ДП „НКЖИ“ ни информира за предприети действия по изпълнение препоръка № 3 в окончателния доклад за внедряване по железопътната инфраструктура на автоматизирана система за мониторинг и контрол на подвижния състав в движение, която да известява за възникнали повреди по ходовата част (колооси, букси, ресорно окачване и неравномерно натоварени вагони).	Всички препоръки са изпълнени.
2. След Дерайлиране на електрически локомотив № 86018.9 от товарен влак № 30690 обслужван от „Ди Би Карго България“ ЕООД при влизане в гара Пирдоп на 04.05.2017 г. :		
1. Техническият персонал на „Ди Би Карго	С писмо № 04-05-166/01.9.2017 г. от	Всички

България“ ЕООД свързан с безопасността на железопътните превози на нетягов подвижен състав да спазва стриктно и точно изискванията, разписани в чл. 243, ал. 4 от Наредба № 58/2006 г., чл. 89, ал. 4 и чл. 309, ал. 1 и ал. 3 от „Правилник за движение на влаковете и маневрена работа“ (ПДВиМР), както и в системата за управление на безопасността. 2. Железопътният превозвач „Ди Би Карго България“ ЕООД да организира обучението на локомотивния персонал, експлоатиращ съответните серии локомотиви в лицензирано учебно заведение в съответствие с изискванията на чл. 18, т. 6 от Закона за професионалното образование и обучение и в съответствие чл. 44, ал. 1, т. 1 от Наредба № 56/2003 г. да им бъдат издадени ново удостоверение за професионално обучение. 3. Ръководството на „Експрес Сервиз“ ООД да предприеме мерки за щателно извършване на ултразвуковите дефектоскопии на локомотивни колооси и оси, и стриктно прилагане технологията за окомплектоване на локомотивни колооси.	Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ до Управителя на „Ди Би Карго България“ ЕООД бяха изпратени препоръките 1 и 2 от доклада с изискването в срок до 30.11.2017 г. да подготвят и изпратят до дирекция „ЗРПВВЖТ“ с копие до ИАЖА, информация за изпълнението на препоръките от т. 13 на окончателния доклад от разследването на железопътното произшествие. С писмо № 04-05-166/01.9.2017 г. от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ до Управителя на „Експрес Сервиз“ ЕООД беше изпратена препоръка 3 от доклада с изискването в срок до 30.11.2017 г. да подготвят и изпратят до дирекция „ЗРПВВЖТ“ с копие до ИАЖА, информация за изпълнението на препоръката от т. 13 на окончателния доклад от разследването на железопътното произшествие. С писмо рег. № 04-05-166/04.12.2017 г. Управителя на „Ди Би Карго България“ ЕООД ни информира за следното: - По препоръка №1 на служителите заемащи длъжността „Ревизор вагони“ е извършен извънреден инструктаж срещу подпис за стриктно спазване цитираните правила. - По препоръка № 2 локомотивните машинисти в „Ди Би Карго България“ ЕООД се назначават на работа след като са преминали обучение в лицензирано учебно заведение и притежават свидетелство за правоспособност „локомотивен машинист“. Допълнително преминават обучение и изпити за конкретна серия локомотив, която ще управляват. С писмо рег. № 04-05-166/08.12.2017 г. Управителя на „Експрес сервиз“ ООД ни информира за следното: - По препоръка № 3 е издадена заповед с цел запознаване на персонала, отговорен за УЗК и формиране на колооси с Окончателния доклад на ЗРПВВЖТ и провеждане на нарочна беседа за спазване на инструкциите. Преиздадена е инструкцията за УЗК на осите на локомотиви серия 86 000 и е обърнато внимание за точно прилагане на „Инструкция за настройка на дефектоскоп „Krautkramer Branson USN 50“.	препоръки са изпълнени.
3. След пожар в електрически локомотив № 44134.2 обслужвал бърз влак № 8693 в гара Димитровград на 12.10.2017 г.		
1. Извършване проверка на противопожарните инсталации и основните защиты на всички локомотиви.	По 1. За намаляване предпоставките за възникване на запалвания причинени от кабели, кабелни връзки и шини е издадена препоръка за експлоатационните прегледи на локомотивите	Препоръката е изпълнена.
4. След дерайлиране на товарен влак № 90570 на стрелка № 5 при влизане в гара Хитрино на 10.12.2016 г.		
Във връзка с изискванията на чл. 94, ал. 1 и ал. 3 от Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт, с цел подобряване на безопасността в железопътния транспорт, ИА „Железопътна администрация“ в	С писмо № 04-05-292/11.9.2017 г. от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ до ДП „НКЖИ“ и всички превозвачи беше изпратена препоръка № 1 от доклада с изискването в срок до 29.12.2017 г.	Препоръка № 16 е изпълнена

качеството на (Национален орган по безопасността) да разпореда на „Булмаркет Рейл-Карго“ ЕООД и на ДП НКЖИ да въведат в изпълнение дадените препоръки за безопасност. 1. ИА „Железопътна администрация“ да препоръча на ръководителите на железопътни превозвачи и на генералния директор на НКЖИ на беседи с персонала, свързан с безопасността на превозите, да се запознае със съдържанието на окончателния доклад от проведеното разследване. 2. Вагон-цистерните, превозвачи втечнени въгледородни газове, да бъдат оборудвани с теглично-отбивачни съоръжения с краш елементи по изискванията на БДС EN 15227:2008+A1:2010, и да притежават сертификат за безопасност. 3. ИА „Железопътна администрация“ да разпореда премахване възможността собствениците на вагони за превоз на опасни товари сами да решават времето за един междуремонтен цикъл на ходовата част, рамата и теглично-отбивачните съоръжения, която към момента е 4 или 6 години, периодичността на ремонтите да се фиксира само на 4 години, каквито са изискванията към резервоарите за превоз на опасни товари, записани в Правилника RID. 4. В граничните гари да се допуска приемането в страната на вагони за превоз на опасни товари по железопътната инфраструктура само с доказана документална и гарантирана техническа изправност от съответния железопътен превозвач. 5. ИА „Железопътна администрация“ да организира провеждането на проверочни изпити на експлоатационния персонал свързан с безопасността на превозите, във връзка с изискванията на чл. 6, ал. 1 от Наредба № 56 от 2003 г. перманентно, а не кампанийно, като задължително те да се предхождат от периодични обучения и да бъдат свързани с проверка както на теоретичните знания, така и на практическите умения на машинистите през симулатори, даващи възможност за проверка на техните реакции в аварийни и стресови ситуации; 6. ИА „Железопътна администрация“ да изготви технически условия за осигуряване на записващо устройство от утвърден тип и да задължи всички железопътни превозвачи и управителя на железопътната инфраструктура и собственици на тягов подвижен състав (ТПС), да монтират това устройство на тяговите си возила. Устройството да бъде изготвено по такъв начин, че да е в състояние да записва най-важните параметри от движението на съответното возило: } Скорост на движение; } Изминат път; - Астрономическо време; } Времетрае и времепрестой; } Задействане на автоматичната влакова спирачка и дали това е извършено от кранмашиниста или от друго място във влака; } Задействане на допълнителната (директна) спирачка; } Задействане на друг вид спирачка, монтирана на возилото и стойности на реализираната спирачна сила; } Позиция на контролера (стойност на теглителната сила);	да подготвят и изпратят до дирекция „ЗРПВВЖТ“ с копие до ИАЖА, информация за изпълнението на препоръката от т. 16 на окончателния доклад от разследването на железопътното произшествие. ДП „НКЖИ“ и всички превозвачи изпратиха отговори, че персонала свързан с безопасността на превозите, е запознат на служебни беседи със съдържанието на окончателния доклад от проведеното разследване.	
--	---	--

} Ток в тяговите двигатели; } Напрежение в контактната мрежа; } Обороти на дизелов (или друг) двигател; } Поддържане в готовност на устройството за бдителност от машиниста; } Състояние на устройството за бдителност (включено – изключено); } Подаване на звуков сигнал със свирката на тяговото возило; } Персонализиране на управлението на съответното возило с помощта на чип, магнитна карта или по друг подходящ начин и съответно блокиране на движението му при липса на персонализиране и идентификация от страна на експлоатационния персонал; } Устройствата да бъдат конструирани така, че органите по безопасността на превозите (НОБ и ведомствени такива), както и разследващите органи да имат възможност незабавно да свалят необходимата им информация без да се налага тя да бъде трансформирана или преработвана; 7. При всяко излизане на подвижен състав за движение по железопътната инфраструктура неговото техническо състояние да се проверява от ревизор вагони, служител на железопътната инфраструктура, което да се удостоверява по съответен начин във влаковите документи; 8. ИА „Железопътна администрация“ да задължи всички превозвачи да монтират в тяговия си подвижен състав устройства за бдителност с променливо време на задействане, което да не води до монотонност от страна на експлоатационния персонал; 9. Ръководството на „Булмаркет Рейл Карго“ ООД да организира провеждането на обучение за придобиване на професионална квалификация по част от професия в лицензирана организация съгласно чл. 9, ал. 5 от Закона за професионалното образование и обучение (ЗПОО); 10. Булмаркет Рейл-Карго ЕООД да завиши контрола по издаването на пътните листа на локомотивите и извършване на предсменните инструктажи на персонала и осигуряване на почивки съгласно изискванията на нормативната уредба. 11. Булмаркет Рейл-Карго ЕООД, да завиши контрола при извършване на проверки от контролните органи относно техническото състояние на подвижния железопътен състав и персонала, свързан с безопасността на превозите; 12. Булмаркет Рейл-Карго“ ЕООД да прецизира изискванията за назначаването на локомотивни машинисти на работа в дружеството, които са придобили право на пенсия за осигурителен стаж и възраст съобразно категорията труд. 13. НКЖИ да организира и проведе обучение на гаровия персонал във всички гари, за действия на същия при възникване на железопътни Происшествия. 14. Да се коригира разписанието за движение на товарните влакове, превозващи опасни товари при възможност транзит по главните коловози на гарите, като се движат със скорост, близка до допустимата за съответните железопътни участъци, с резерв във времеопътуването.		
--	--	--

15. НКЖИ да организира спешно изграждане и внедряване на система за контрол на подвижния железопътен състав в движение („Check Point”) по железопътната мрежа на Р. България. 39		
16. НКЖИ съвместно с железопътните предприятия, извършващи превози със собствен тягов подвижен състав, да организират спешно изграждане и внедряване на автоматична локомотивна сигнализация – пътно оборудване по основната железопътна мрежа на Р. България и бордово оборудване на локомотивите и мотрисните влакове.		

Таблица 7 - Мерки, предприети от ЖП и УИ в България след препоръки за безопасност, направени от НОР към НОБ през 2017 г

С.3. **Предприети мерки, които не са свързани с препоръки за безопасност на НОР.**

➤ **Мерки за безопасност, предприети в резултат на разследвани железопътни произшествия и инциденти от НОБ и районните разследващи комисии (РРК).**

През 2017 г. служители на Районните железопътни инспекции (РЖИ) към ИАЖА са председателствали заседания на районните разследващи комисии (РРК) в София, Пловдив и Горна Оряховица, в които са разследвани общо 514 бр. произшествия и инциденти (предпоставки за произшествия) съгласно изискванията на чл. 78, ал. 3 от Наредба № 59. За всички разследвани произшествия и инциденти РРК са съставили окончателни доклади, в които при необходимост са давани предписания и препоръки с цел неповтаряне на допуснатите нарушения или търсене на отговорност от длъжностни лица за допуснатите от тях нарушения по безопасността на движението на влаковете.

Предписания, издадени от ИД на ИАЖА:

ИД на ИАЖА през 2017 г. издаде единадесет предписания, най-важните от които са 2 броя към БДЖ-ПП и 3 броя към ДП НКЖИ.

- Предписанията към БДЖ-ПП през 2017 бяха свързани с: 1) Предоставяне на информация за правата на пътниците във всички гари и пътнически вагони, вкл. данни за контакт с превозвача в подходящ шрифт и поставяне на стикери с горещия телефон на МТИТС; 2) Осигуряване във всички гари на „Правила за действие на длъжностни лица от БДЖ-ПП и ДП НКЖИ при нарушаване на графика за движение“; 3) Предоставяне по достъпен начин на пътниците в гара София на информация, относно преустановяване на услугите по Договора за предлагане на обществени услуги в железопътния транспорт на България.

- предписанията към ДП НКЖИ през 2017 г. бяха свързани с: 1) Отстраняване на нередности, свързани с наводнен пешеходен подлез на спирка Скобелево. Изграждане на навеси на пероните за защита на пътниците и на временни пешеходни мостчета в двата края на пероните, които да се ползват за пресичане на жп линия от пътници до момента на отводняване на пешеходния подлез и неговото възстановяване; 2) Осигуряване на достъп на ЛНП в гара Драгичево; 3) Изготвяне на процедура, регламентираща назначаване, отмяна и корекция на разписание на влак в оперативен порядък при непредвидени ситуации, възникнали по време на движението на влака или непосредствено преди заминаването му, която се съгласува с железопътните превозвачи и да се включи към РД на мрежата, Анекс 4, VII „Оперативно взаимодействие при планиране и управление на превозите и експлоатация на железопътната инфраструктура“.

Предписания, издадени от служители на РЖИ към ИАЖА:

При извършените през 2017 г. проверки от служители (инспектори) на РЖИ към ИАЖА на обекти на ЖП и УИ се констатираха нередности относно спазването на националните правила за безопасност (НПБ) съгласно ЗЖТ, Наредба № 58³⁰, Наредба № 56, ПТЕ³¹, ПДВМР³² и др., за което са съставени 36 бр. актове за нарушения на жп служители и

³⁰Наредба № 58 от 2006 г. за правилата за техническа експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт;

³¹ПТЕ – Правила за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура, издадени от генералния директор на НКЖИ през 2006 г.

³²ПДВМР – Правила за движение на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт, издадени от генералния директор на НКЖИ през 2006 г.

54 бр. предписания (в т.ч. от РЖИ Пловдив - 27 броя, от РЖИ София - 14 броя и от РЖИ Горна Оряховица – 13 броя).

Мерки за безопасност, предприети от НОБ на България в резултат на извършени през 2017 г. проверки на УИ и ЖП:

През 2017 г. служители на РЖИ към ИАЖА са проверили общо 837 обекта и служители и са извършили общо 1224 проверки на ДП НКЖИ, „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД, „БДЖ-Товарни превози“, частни превозвачи, жп гари, ПЖПС (влакове, локомотиви, ДМВ³³/ЕМВ³⁴, РСММ, моторни дрезини), ВРУ³⁵, прелези, жп участъци, подрайони за поддържане на контактна мрежа, ЕРП³⁶, участъци за ОТ³⁷, пътнически и товарни центрове, локомотивни депа, интермодални терминали, строителни фирми, извършващи ремонт на ЖИ, лицензирани превозвачи и др. служители (влакови и локомотивни бригади, влакови диспечери на УИ и диспечери на ЖП).

През 2017 г. служители на ИАЖА от РЖИ са проверили общо 482 служители, заемащи длъжности, свързани с безопасността на железопътните превози, за употреба на алкохол и други упойващи вещества.

В изпълнение изискванията на чл. 5 от Наредба № 56 през 2017 г. служители на ИАЖА провели проверки изпити на 1310 служители на УИ и ЖП, заемащи длъжности, свързани с безопасността на железопътните превози, в т.ч.: РЖИ София – 520, РЖИ Пловдив – 559 и РЖИ Горна Оряховица – 231.

D. НАДЗОР

D.1. СТРАТЕГИЯ И ПЛАН(ОВЕ)



Основните изисквания за безопасност се определят в ЗЖТ и подзаконовите нормативни актове. Изискванията на ДЖБ, са въведени основно в Наредба № 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт, издадена от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. В нея са въведени принципите на ОМБ за надзора, упражняван от НОБ след издаване на СБ и УБ и сертификати на ЛОП, предвидени в Регламент (ЕС) №

1077/2012.

При определяне на стратегията и плановете за надзор на НОБ на България се ползват най-малко следните източници на информация:

- Месечната и годишна информация за състоянието на безопасността, представена от сертифицираните железопътни предприятие и управителя на националната ЖИ (ДП НКЖИ);
- Ежедневната информация от бюлетина за нередностите по железопътната мрежата на България, изготвен от дежурните диспечери за управление на трафика към управителя на националната ЖИ (ДП НКЖИ);
- Преглед на документация и архиви, свързани със системите за управление на безопасност на ЖП и УИ;
- Преглед на резултатите от работата на системата, установени по време на извършени надзорни одити, проверки и инспекции или други сродни дейности;
- Резултатите от разследваните произшествия, инциденти и СБИ³⁸;
- Получените сигнали и жалби от УИ, ЖП и др.

Планове за годишни проверки могат да се ревизират на база постъпилата информация от извършените месечни анализи, проверки и инспекции. Основните промени при ревизиране са свързани с обхвата и целта на проверката при наличие на обезпокоителна

³³ ДМВ – Дизелови моторни влакове (DMU)

³⁴ ЕМВ – Електрически моторни влакове (EMU)

³⁵ ВРУ – Вагоно-ревизорски участък

³⁶ ЕРП – Електро-разпределително предприятие към ДП „НКЖИ“

³⁷ ОТ – Осигурителна техника

³⁸ СБИ – ситуации, близки до инциденти

информация относно безопасността. Те се одобряват от изпълнителния директор на ИАЖА и се изпращат за информация на съответните железопътните предприятия и управители на инфраструктури. Годишният график за надзор се разработва от главен инспектор в ГДЖИ, съгласува се от главния директор на ГДЖИ и одобрява от ИД на ИАЖА.

D.2. Човешки ресурси

ИАЖА чрез Главна дирекция „Железопътна инспекция“ (ГДЖИ) изпълнява функциите си на НОБ за железопътния транспорт на Република България. Част от нейните основни функции са свързани с осъществяване на надзор на системите за управление на безопасността (СУБ) на ЖП и УИ, както и контрол върху системите за управление на ЛОП/СОП на товарни вагони и др. железопътни превозни средства.

Към 31.12.2017 г. ГДЖИ се състои от 30 служители, в т.ч. 15 инспектори в териториалните звена – Регионалните железопътни инспекции (РЖИ) в София, Пловдив и Горна Оряховица. Административното, правното и финансово обслужване на ГДЖИ се извършва в рамките на ИАЖА от дирекция „Административно-правно и финансово-стопанско обслужване“ в състав от 7 служители.

През 2017 г. НОБ на България проведе 27 броя одити на СУБ на сертифицирани ЖП за превоз на товари (11 бр.) и пътници (1 бр.) в България, както и на държавния УИ (ДП НКЖИ - 1 бр.). Единадесет от тях са планирани надзорни, четири са за подновяване на сертификати за безопасност, три са за първоначална сертификация, осем от тях са извънредни и един е за изменение. Повече информация за проведените от НОБ на България надзорни одити на СУБ на УИ и ЖП за превоз на пътници или товари през 2017 г. са показани в таблица № 8 долу.

Таблица 8 - Надзорни одити на СУБ на сертифицираните ЖП и УИ, проведени от НОБ на България през 2017 г.

№	Име на сертифицираната компания /УИ или ЖП/	Вид дейност	Период на одита
1.	ДП „НК ЖИ“	Управител на инфраструктура	16.01.2017 до 20.01.2017
2.	„Българска железопътна компания“ АД (БЖК)	ЖП за превоз на товари	13.02.2017 до 24.02.2017 21.08.2017 до 31.08.2017
3.	„БДЖ - Товарни превози“ ЕООД (БДЖ-ТП)	ЖП за превоз на товари	23.01.2017 до 03.02.2017 06.11.2017 до 30.11.2017
4.	„ПИМК Рейл“ ЕАД (ПИМК)	ЖП за превоз на товари	13.03.2017 до 24.03.2017 18.09.2017 до 21.09.2017
5.	„Ди Би Карго България“ ЕООД (DVCBG)	ЖП за превоз на товари	13.02.2017 до 24.02.2017 14.08.2017 до 18.08.2017
6.	„Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД (БМРК)	ЖП за превоз на товари	13.02.2017 до 24.02.2017 10.04.2017 до 21.04.2017 01.09.2017 до 08.09.2017
7.	„Порт Рейл“ ООД	ЖП за превоз на товари	24.04.2017 до 28.04.2017 25.09.2017 до 29.09.2017
8.	„ТБД - Товарни превози“ ЕАД (ТБД-ТП)	ЖП за превоз на товари	13.02.2017 до 24.02.2017 11.09.2017 до 15.09.2017
9.	„Рейл Карго Кериър - България“ ЕООД (RCCBG)	ЖП за превоз на товари	28.08.2017 до 01.09.2017
10.	„Експрес Сервиз“ ООД	ЖП за превоз на товари	13.02.2017 до 24.02.2017
11.	„БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД (БДЖ-ПП)	ЖП за превоз на пътници	14.11.2017 до 30.11.2017

Одитите на СУБ на ДП „НКЖИ“, БЖК, „БДЖ-Товарни превози“, „Ди Би Карго България“, „Булмаркет Рейл Карго“, „Газтрейд“, „ТБД - Товарни превози“, „Рейл Карго Кериър - България“ и „БДЖ-Пътнически превози“ през 2017 г. бяха проведени в изпълнение на годишния план за надзор за 2017 г. на НОБ на България, а тези на ДП „ТСВ“, „Порт Рейл“, КТВБ и „Експрес Сервиз“ ООД във връзка с подадени заявления за подновяване на СБ за превоз на товари. От тях само ДП „ТСВ“ не извършва и съответно не заяви превоз на опасни товари (придирният СБ, включваше превоз на опасни товари). Одитът на „ПИМК Рейл“ ЕАД бе проведен във връзка с подадено заявление за издаване на нов СБ (повече информация вижте в **раздел Е.1** на доклада).

През 2017 г. в проведените надзорни одити на СУБ на големите и средни ЖП и УИ (ДП НКЖИ) в България взеха участие средно около 16-18 служители, а за малките ЖП

между 6 и 12 служители от ГДЖИ към ИАЖА, които бяха ангажирани с тази дейност общо около 3650 часа. Досега НОБ на България не е използвал услугите на външни експерти за извършване на надзорни дейности върху СУБ на сертифицираните ЖП и УИ.

През 2017 г. НОБ на България като сертифициращ орган на ЛОП на товарни вагони и тягови железопътни превозни средства (локомотиви, ЕМВ/ДМВ, РСММ и др.) е извършил общо 22 броя одити на ЖП, притежаващи сертификат(и) на ЛОП или за функция по поддръжка (ФП) на ПЖПС, или кандидатстващи за издаване на нови такива сертификати. От тях за първоначално сертифициране са извършени общо 5 броя одити, в т.ч. на лица, сертифицирани за изпълняване на ФП - 1 брой и на сертифицирани лица, отговорни за поддръжка - 4 броя.

За подновяване на сертификати са извършени 4 броя одити, в т.ч. за подновяване на сертификати за изпълняване на ФП – 1 бр. и за подновяване на сертификати на ЛОП – 3 бр. За актуализиране на сертификати - 1 брой одити, от които 1 брой е на лице, изпълняващо функция по поддръжка и 0 броя на лица, отговорни за поддръжка.

През 2017 г. в изпълнение на годишния план за надзор на ИАЖА като сертифициращ орган на ЛОП е извършил общо 17 бр. годишни надзорни одити на ЛОП на превозни средства. В тези одити са взели участие между 4-9 одитори (служители на ГДЖИ), които са били ангажирани с тази дейност общо около 2750 часа. Досега НОБ на България като сертифициращ орган на ЛОП не е ползвал услугите на външни експерти за изпълнение на надзорната си дейност върху ЛОП.

През 2017 г. са извършени проверки и инспекции на железопътните предприятия и управителя на инфраструктурата, свързани с дейностите им по безопасността на превозите, като в тях са взели участие 14 инспектори от районите железопътни инспекции в рамките на около 9100 часа.

D.3. Компетентност

Служителите от НОБ на България, които осъществяват дейности по контрол и надзор на ЖИ и УИ е необходимо да притежават правоспособност, свързана с безопасността на превозите с железопътен транспорт в съответствие с изискванията на Наредба № 56 от 14.02.2003 г. за изискванията, условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност, изисквана от персонала, отговорен за безопасността на превозите с железопътен транспорт, или признаване на такава правоспособност и реда за провеждане на проверочните изпити на лицата от персонала, отговорен за безопасността на превозите.

През 2017 г. не са провеждани обучения на служители на НОБ на България за повишаване на тяхната компетентност и квалификация в надзорната дейност.

D.4. Вземане на решения

В Наредба № 59 са въведени следните принципи на надзора, предвидени в Регламент (ЕС) № 1078/2012: 1) пропорционалност; 2) съгласуваност; 3) насоченост; 4) прозрачност; 5) приоритети за ефективно използване на ресурсите и 6) управленска отговорност и сътрудничество.

Извършваните одити са насочени към проверка на функционирането на СУБ на железопътните превозвачи и управителя на инфраструктурата, както и на системите за управление на поддръжката на жп возила от ЛОП. За констатираните несъответствия се изготвят препоръки със съответни срокове за изпълнение.

При извършените проверки/инспекции на железопътната инфраструктура и превозвачите от НОБ са направени предписания и са предприети действия за привеждане в съответствие с изискванията за безопасност на обекти от железопътната инфраструктура и подвижния железопътен състав. При констатиране на неизправности, застрашаващи безопасността на превозите, проверяващите от НОБ спират от експлоатация елементи от ЖИ или ПЖПС до отстраняване на неизправностите. УИ и ЖП са задължени да изпълнят предписанията в указания срок. Изпълнението на предписанията и отстраняването на несъответствията с изискванията за безопасност са обект на последващ контрол от НОБ.

При констатиране на нарушения, свързани с безопасността на превозите служители на

НОБ съставят актове за административно нарушение съгласно ЗЖТ. През 2017 г. от изпълнителния директор на ИАЖА са издадени 165 наказателни постановления въз основа на актове за нарушения на ЗЖТ, съставени от инспектори на ИАЖА и служители на Министерство на вътрешните работи.

През 2017 г. не са постъпили жалби, подадени от ЖП и УИ срещу решения, взети от НОБ на България по време на извършване на надзорни дейности.

D.5. Координация и сътрудничество

През 2017 г. НОБ на България не е сключвал споразумения с НОБ от други държави членки на ЕС за съвместно прилагане на надзорни дейности върху ЖП или УИ.

D.6. Изводи от предприетите мерки

Резултатите от направените през 2017 г. одити на СУБ на ЖП и УИ, притежаващи СБ и УБ налагат извода, че те изпълняват изискванията на европейското и национално законодателство, свързани с ОМБ и ОКБ и поддържат функциониращи СУБ. Констатирани са пропуски по прилагане на Регламент (ЕС) № 1078/2012 и Регламент (ЕС) № 402/2013. Железопътните предприятия, в резултат на препоръките и предписанията на НОБ, предприемат своевременни действия за коригиране по констатираните несъответствия по прилагане на СУБ.

Е. ИЗДАВАНЕ НА СЕРТИФИКАТИ И УДОСТОВЕРЕНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Е.1. Ръководство

ИАЖА притежава сертификат за управление на качеството (СУК), издаден по международния стандарт ISO 9001:2008. Към СУК на ИАЖА са изготвени вътрешни процедури (работни инструкции по качеството), регламентиращи реда и начина за оценка на подадените заявления за издаване на УБ на УИ и СБ на ЖП за превоз на пътници и/или товари. Процедурите са публикувани в интранет страницата на ИАЖА и се използват от служителите на НОБ на България, ангажирани в оценката на подадените заявления и са издадени на база изискванията на приложимото европейско и национално законодателство. На уебсайта на ИАЖА за заявителите на български език са публикувани: заявлението, заглавната страница за приложения към формуляра за заявление, инструкции за попълване на формуляра за заявления и основните изисквания за издаване на СБ на железопътен превозвач.

През 2017 г. в ИАЖА бяха депозиран следните заявления за издаване на сертификати за безопасност (СБ):

- 3 бр. за издаване на нови СБ (част „А“ и „Б“) на ново ЖП не притежаващо лицензия за маневриране в район на гара („Тракция“ АД, „Монди Стамболийски“ ЕАД и „СИЕН 99“ ЕООД);
- 1 бр. за издаване на актуализирани/изменени СБ действащи ЖП за превоз на товари, вкл. превоз на опасни товари, по всички линии от националната ЖИ (от „ТБД – Товарни превози“ ЕАД);
- 2 бр. за подновяване на СБ (част „А“ и „Б“) на действащи ЖП за превоз на товари по всички линии от националната ЖИ („БДЖ-ТП“ ЕООД и „Порт Рейл“ ООД);
- 1 бр. за подновяване на СБ (част „А“ и „Б“) на действащи ЖП за превоз на пътници по всички линии от националната ЖИ („БДЖ-ПП“ ЕООД).

Някои подробности за издадените през 2017 г. сертификати за безопасност на ЖП са представени в таблица 10 долу:

Таблица 7 - Издадени от НОБ на България през 2017 г. СБ и УБ на ЖП и УИ

Подател Име на ЖП	Дата на подаване на заявлението	Дата на издаване на СБ/УБ	Вид СБ/УБ			Валидност	
			Удосто- верение	Сертификат част „А“	Сертификат част „Б“	От	До
„КАРГО ТРАНС ВАГОН БЪЛГАРИЯ“ АД	27.10.2016	11.04.2017	-	Да	Да	17.04.2017	16.04.2022
„Мини Марица- изток“ ЕАД	07.10.2016	19.04.2017	-	Да	Да	19.04.2017	18.04.2020
„ТБД-Товарни превози“ ЕАД	12.04.2017	20.04.2017	-	Да	Да	20.04.2017	26.08.2020
„Порт Рейл“ ООД	29.12.2016	26.05.2017	-	Да	Да	29.05.2017	28.05.20122
„ДМВ КАРГО РЕЙЛ“ ЕООД	16.11.2016	03.07.2017	-	Да	Да	03.07.2017	02.07.2020
„ТБД-Товарни превози“ ЕАД	06.10.2017	16.11.2017	-	Да	Да	17.11.2017	26.08.2020
„Тракция“ АД	24.08.2017	05.12.2017	-	Да	Да	06.12.2017	05.12.2019
„БДЖ-ТП“ ЕООД	28.06.2016	21.12.2017	-	Да	Да	31.12.2017	30.12.2022
„БДЖ-ПП“ ЕООД	28.06.2017	22.12.2017	-	Да	Да	31.12.2017	30.12.2022

През 2017 г. в ИАЖА не са подавани заявления за издаване, подновяване или актуализиране на УБ на УИ, както и не са издавани и отменяни такива удостоверения.

Е.2. Контакти с други НОБ

През 2017 г. не са постъпвали запитвания от НОБ на други държави членки на Европейския съюз за предоставяне на информация за сертификати за безопасност част „А“ на железопътни превозвачи, сертифицирани от НОБ на България, кандидатстващи за сертификат за безопасност част „Б“ в друга държава членка.

През 2017 г. НОБ на България не е отправял запитвания за предоставяне на информация във връзка със сертификати за безопасност част „А“, издавани в други държави членки на ЕС.

Е.3. Процедурни въпроси

Наблюденията на НОБ на България при прилагането през 2017 г. на ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификати за безопасност (Регламент (ЕС) № 1158/2010/ЕС) и разрешителни за безопасност (Регламент (ЕС) № 1169/2010/ЕС) показват, че УИ (ДП НКЖИ) и железопътните предприятия (ЖП) са адаптирали техните системи за управление на безопасността (СУБ) към тях.

Основна сфера за подобряване на дейността на жп сектора в България в областта на безопасността е прилагането на ОМБ за определяне и оценка на риска съгласно изискванията на Регламент (ЕО) № 352/2009, отменен с Регламент (ЕС) № 402/2013.

Друга основна сфера за подобряване дейността на жп сектора в областта на безопасността е повишаване на критериите от страна на железопътните предприятия при прилагането на ОМБ за мониторинг (наблюдение) съгласно изискванията на Регламент № 1078/2012/ЕС.

Е.4. Обратна връзка

НОБ на България има добро взаимодействие и сътрудничество с ЖП и УИ. Провеждат се периодично срещи и заседания на работни групи, на които се обсъждат различни въпроси, свързани с възникнали проблеми при осъществяването на безопасността на превозите с железопътен транспорт, прилагането на ТСОС и национални правила, промяна на съществуващи национални технически правила и правила за безопасност и др.

ИАЖА осъществява обратна връзка от фирмите и гражданите за качеството на предлаганите от нея услуги по следните начини:

- 1) чрез своята интернет-страница и по електронната поща;
- 2) на място - във фронт-офиса или пощенската кутия, разположена на входа на ИАЖА;
- 3) чрез обикновената поща.

Инструментите, които ИАЖА е създала за измерване на удовлетвореността на гражданите и фирмите е чрез попълване от потребителите по електронен път или на място (фронт - офиса) на анкетна карта за обратна връзка. Анкетната карта съдържа въпроси, свързани с обща оценка за работата и компетентността на служителите на ИАЖА, взаимодействието им с гражданите и наличието на корупционни практики.

Получените данни чрез различните комуникационни канали се анализират и служат за обособяване на потребителите в целеви групи. Потребителите, неправителствените организации на гражданите и бизнеса и обществеността се уведомяват за предприетите действия и за резултатите чрез интернет страницата на ИАЖА и на хартиен носител чрез фронт офиса на ИА „Железопътна администрация“.

Информацията, която интересува гражданите, може да се получи от информационното табло на входа на МТИТС на ул. „Кузман Шапкарев“ № 7, Харта на клиента и интернет страницата на ИАЖА.

От 2011 г. е в действие директен телефон (+359 2 940 9400) и специален интернет сайт (www.transportinfo.bg), на които граждани и фирми могат да подават сигнали за нередности в транспорта, включително и в железопътния транспорт.

Г. ПРОМЕНИ В ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО

Г.1. Директива за железопътна безопасност (ДЖБ)

През 2017 г. в българското законодателство в областта на железопътния транспорт неса извършвани промени във връзка с транспониране на ДЖБ (Директива 2004/49/ЕО). В посочената година бе подготвен проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт във връзка с промяна на разпоредби във връзка с получено мотивирано становище и допълнително официално уведомително писмо № С(2016) 2382 по процедура за нарушение № 2013/2076 по описа на Европейската комисия във връзка с неправилното транспониране и прилагане на Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност.

В *таблица 1* към *Приложение В* на настоящия доклад са представени подробности за направените промени в българското законодателство, свързани с ДЖБ.

Г.2. Законодателни и регулаторни промени:

В периода от 01.01.2017 до 31.12.2017 г. в „Държавен вестник“ (ДВ) на Република България бяха публикувани следните законодателни промени в областта на железопътния транспорт:

- „Закон за железопътния транспорт“ (ЗЖТ) през 2016 г. е променян 2 пъти (в бр.19 и бр. 58 на ДВ от 2016 г.) -**промените не се касаят железопътната безопасност.**
- „Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура“ е изменена и допълнена в бр. 36 на ДВ от 13.05.2016 г. във връзка с транспониране на разпоредбите на Директива 2012/34/ЕС на ЕП и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство. **Промените не касаят железопътната безопасност.**
- „Наредба № 44 от 10.10.2001 г. за превоз на товари с железопътен превоз“ е изменена и допълнена в бр. 76 на ДВ от 30.09.2016 г. Измененията са свързани с въвеждане на електронна товарителница при превоз на товари с железопътен транспорт като превозен документ с доказателствена сила, равностойна на хартиения носител. **Направените промени не касаят железопътната безопасност.**
- „Наредба № 56 от 14.02.2003 г. за изискванията, условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност, изисквана от персонала, отговорен за безопасността на превозите с железопътен транспорт, или признаване на такава правоспособност и реда за провеждане на проверочните

изпити на лицата от персонала, отговорен за безопасността на превозите“ е изменена в бр. 69 на ДВ от 02.09.2016 г., в сила от 01.07.2016 г., във връзка със транспониране на изискванията на Директива (ЕС) 2016/882 на Комисията от 1 юни 2016 година за изменение на Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на езиковите изисквания. С Директива (ЕС) 2016/882 се изменя Приложение VI, т. 8 към Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността (Директива 2007/59/ЕО). Промяната е свързана с необходимостта да се намалят езиковите изисквания към машинистите по отношение на участъците между границите на държавите членки на Европейския съюз и гарите, намиращи се в близост до тях и определени за извършване на трансгранични операции, като се освободят съответните машинисти от езиковите изисквания за ниво В1.

- „Наредба № 57 от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз“ е изменена в бр. 1 на ДВ от 5.01.2016 г., в сила от 1.01.2016 г., във връзка с въвеждане на изискванията на Директива 2014/106/ЕС³⁹. **Промените не касаят железопътната безопасност.**

Повече подробности за влезлите в сила през 2016 г. промени в българското законодателство, касаещи безопасността в железопътния транспорт на България, са представени в **таблица 2** към **Приложение В** на настоящия доклад.

G. ПРИЛАГАНЕ НА ОМБ ЗА ООР (ОПРЕДЕЛЯНЕ И ОЦЕНКА НА РИСКА)

Регламент (ЕО) № 352/2009⁴⁰ и Регламент (ЕС) № 402/2013⁴¹ е въведен на теория в процедурите към СУБ на УИ и ЖП, които на практика се използват рядко, или пък въобще не се използват. По време на надзорните си дейности НОБ на България извършва контрол на прилагането на процедурите за определяне и оценка на риска, включително и оценка на „значителните“ експлоатационни, организационни и други промени.

G.1. Опит на НОБ.

Според информацията, получена от годишните доклади за безопасност на сертифицираните ЖП и УИ в България и от провежданите надзорни одити през отчетната 2017 г. в тяхната организация на работа и типовете подвижен състав, които те използват, не са настъпили „значителни“ промени по смисъла на Регламент (ЕО) № 402/2013.

G.2. Обратна връзка от секторните участници.

НОБ на България получава информация за прилагането на ОМБ за определяне и оценка на риска от ЖП, УИ и СОП/ЛОП на превозни средства чрез надзора, извършван върху тях съгласно изискванията на Регламент (ЕО) 1077/2012⁴² и техните годишните доклади, получавани ежегодно до 30 юни съгласно чл. 12 и чл. 12а от Наредба № 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт на Република България.

Секторните участници (ЖП, УИ, NoBo, DeBo, AsBo, строителни фирми и др.) могат да изразят техните мнения, коментари, предложения, жалби и т.н. по всички въпроси от дейността на ИАЖА, включително и по въпросите, свързани с ОМБ за определяне и оценяване на риска по: електронен път (чрез имейл или на уебсайта на ИАЖА), обикновената поща или на място - във фронт-офиса, или на пощенската кутия, разположена на входа на ИАЖА и МТИТС.

1. Информация за прилагането в ДП НКЖИ през 2017 г. на ОМБ за ОР:

³⁹ Директива 2014/106/ЕС на Комисията от 5 декември 2014 година за изменение на приложения V и VI към Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността.

⁴⁰ Регламент (ЕО) № 352/2009 на Комисията от 24 април 2009 г. за приемане на ОМБ относно определянето и оценката на риска в съответствие с чл. 6, параграф 3, буква а) на Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.

⁴¹ Регламент (ЕС) № 402/2013 на Комисията от 30 април 2013 година относно ОМБ за определянето и оценката на риска и за отмяна на Регламент (ЕО) № 352/2009.

⁴² Регламент (ЕС) № 1077/2012 на Комисията от 16 ноември 2012 г. относно общ метод за безопасност за осъществяване на надзор от националните органи по безопасност след издаването на сертификат за безопасност или разрешително за безопасност.

1.1. Обща информация

За удовлетворяване на изискванията на ОМБ за ОР на 10.06.2013 г. влезе в сила процедура за безопасност ПБ 2.09. Методика за определяне, оценка и управление на риска, версия 01, към СУБ на ДП НКЖИ. На 25.11.2015 за изпълнение на изискванията на Регламент (ЕС) № 402/2013 влезе в сила версия 02 на процедурата, през 2017 г. нейната версия 03, към която са добавени изискванията на Регламент (ЕС) 2015/1136, а през май 2018 г. версия 04.

Във връзка с прилагане на ОМБ за ОР в ДП НКЖИ през ноември 2017 г. бе променена организационната структура на Инспекция „Безопасност на превозите“ (ИБП) към Главния ревизор по безопасността на транспорта при ЦУ на ДП НКЖИ и бе създадено звено/сектор „ТСОС и оценка на риска (ОР)“, което се състои от петима служители: един ръководител сектор и по един експерт за подсистема: „Инфраструктура“ (ИНФ), „Енергия“ (ЕНЕ), „Контрол, управление и сигнализация“ (КУС) и „Експлоатация и управление на движението“ (ЕУД).

1.2. Решения, взети съгласно чл. 4, ал. 1 и ал. 2 от Регламент 402/2013 (дали предложена промяна въздейства върху безопасността и дали е „значителна“, или не):

В изпълнение на процедура за безопасност ПБ 2.09 на ДП НКЖИ и заповеди на генералния директор през 2017 г. назначените в ДП НКЖИ СОР извършиха оценка за значимостта на промените, предложени за следните подсистеми и проекти:

1. за модернизираните подсистеми ИНФ и ЕНЕ на проект *„Реконструкция и електрификация на железопътната отсечка Димитровград – Свиленград – Гръцка граница“* във връзка с издаването на разрешение за въвеждане в експлоатация (РВЕ) от НОБ на България (ИАЖА) съгласно изискванията на Наредба № 57 от 09.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз (ЕС) и Директива 2008/57/ЕО на ЕП и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността. За предложените в проекта промени назначеният със заповед № 2285/04.11.2016 г. на генералния директор (ГД) на ДП НКЖИ СОР реши, че въздействат на безопасността и че са „значителни“. По-нататък процедурата продължи с избор на независим орган за оценка на риска (AsBo), нотифициран орган (NoBo) и определен орган (DeBo). В края на м. февруари 2018 г. ИАЖА издаде ново РВЕ за двете подсистеми. (№ BG/62/2018/0001 за ЕНЕ и № BG/61/2018/0001 за ИНФ).
2. за модернизирана подсистема КУС на проект *„Реконструкция и електрификация на железопътната отсечка Пловдив – Свиленград“* във връзка с въвеждането ѝ в експлоатация съгласно изискванията на Наредба № 57 и Директива 2008/57/ЕО. За предложените по проекта промени назначеният със заповед № 2285/04.11.2016 г. на ГД на ДП НКЖИ СОР взе решение, че въздействат на безопасността и че са „значителни“. По-нататък процедурата продължи с избор на AsBo, NoBo и DeBo. През 2017 г. в ИАЖА бе внесено заявление за издаване на РВЕ за тази подсистема, според изискванията на Наредба № 57, което към момента е в процес на оценяване. През 2018 г. се очаква да се завърши успешно пробната експлоатация на подсистемата и ѝ се издаде ново РВЕ.
3. за модернизираните подсистеми ИНФ и ЕНЕ на проект *„Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъци на железопътната линия Пловдив – Бургас“* във връзка с въвеждането им в експлоатация съгласно изискванията на Директива 2008/57/ЕО и Наредба № 57. За предложените по проекта промени назначеният със заповед № 2285/04.11.2016 г. на ГД на ДП НКЖИ СОР реши, че въздействат на безопасността и определи като „значителни“. В ИАЖА е внесено заявление за въвеждане в експлоатация на двете подсистеми ИНФ и ЕНЕ по изискванията на Наредба № 57 и през 2018 г. се очаква те да бъдат издадени.
4. за модернизираните подсистеми ИНФ, ЕНЕ и КУС на проект *„Рехабилитация на железопътната отсечка Стара Загора – Завой (до км. 190+590 в междугарието*

Ямбол – Завой) и Завой – Зимница (от км. 192+706 до входната стрелка на гара Зимница), включително и главните коловози на гарите Стара Загора и Ямбол и всички гари и спирки между тях с приблизителна разгъната дължина на железния път 120 км”. За предложените по проекта промени, назначени със заповед № 682/31.03.2016 г. на ГД на ДП НКЖИ СОР реши, че въздействат на безопасността и определи като „значителни”. По-нататък процедурата продължи с избор на AsBo.

5. за модернизиращи подсистеми ИНФ, ЕНЕ и КУС на проект „Рехабилитация на железопътната отсечка Церковски – Карнобат, включително главните коловози на гара Церковски с приблизителна разгъната дължина на железния път 28 км и подновяване на железния път в отсечката Карнобат – Бургас, включително главните коловози в гарите Карнобат и Бургас и всички спирки и гари между тях, с приблизителна разгъната дължина на железния път 122 км” предложените по проекта промени СОР, назначен със заповед № 935/28.04.2016 г. на ГД на ДП НКЖИ, реши, че въздействат на безопасността и определи като „значителни”. По-нататък процедурата продължи с избор на AsBo.
6. за подсистема ЕНЕ на проект: „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъци на жп линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Стара Загора и Нова Загора и изграждане на система за телеуправление SCADA на ТПС от ЦДЦ Пловдив“. За предложените по проекта промени СОР, назначен със заповед № 1773/30.08.2016 г. на ГД на ДП НКЖИ, реши, че въздействат на безопасността и определи като „значителни”. По-нататък процедурата продължи с избор на AsBo.
7. за подсистема ЕНЕ на проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъци на железопътната линия Пловдив-Бургас - възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол” бе извършена оценка на риска. За предложените по проекта промени СОР, назначен със заповед № 1773/30.08.2016 г. на ГД на ДП НКЖИ, реши, че въздействат на безопасността и определи като „значителни”. По-нататък процедурата продължи с избор на AsBo.

2. Информация за прилагането през 2017 г. на ОМБ за ОР от ЖП, сертифицирани от НОБ на България за извършване на железопътни превози на пътници или товари и за поддръжка на ПЖПС:

През 2017 от български ЖП, сертифицирани от ИАЖА за извършване на железопътни превози на пътници или товари и поддръжка на ПЖПС не са взети решения и извършени „значителни“ промени по смисъла на чл. 4 от ОМБ за ОР.

Г.3. Ревизирани национални правила за безопасност (НПБ) в резултат от прилагането на разпоредбите на ЕС за оценка и определяне на риска.

През 2017 г. не са ревизирани национални правила за безопасност в резултат от прилагането на разпоредбите на Европейския съюз за оценка и определяне на риска.

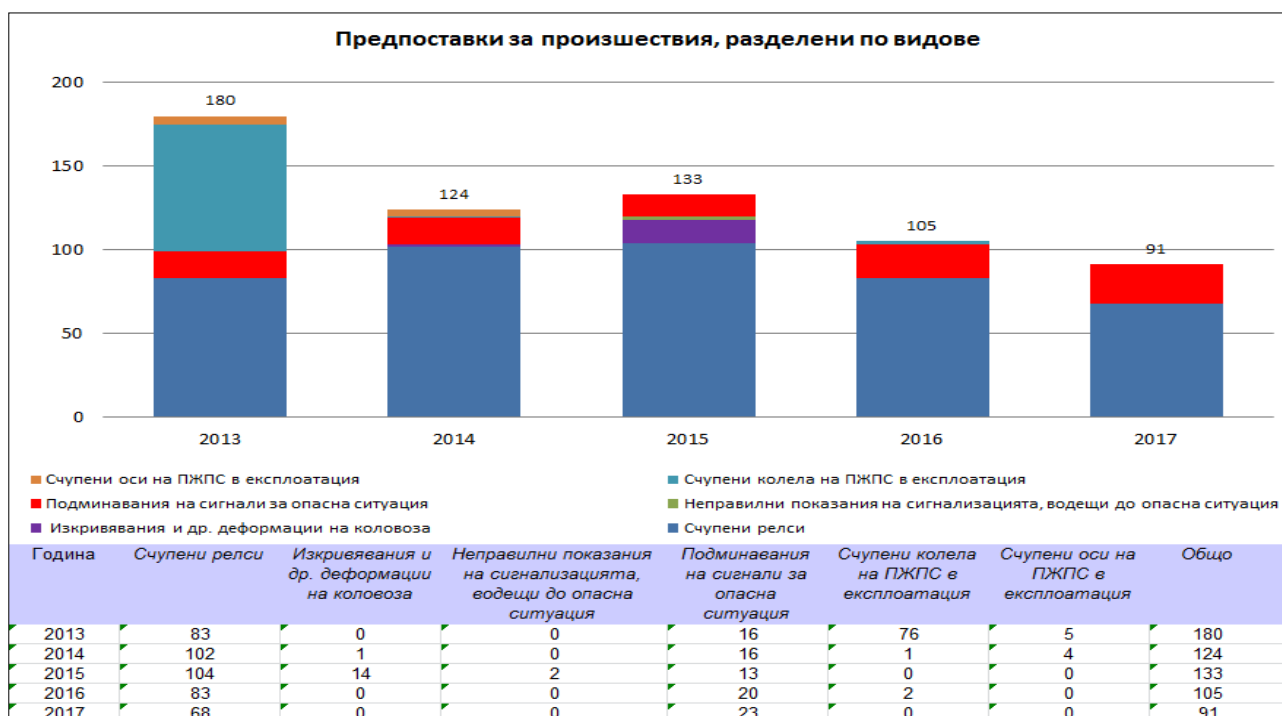
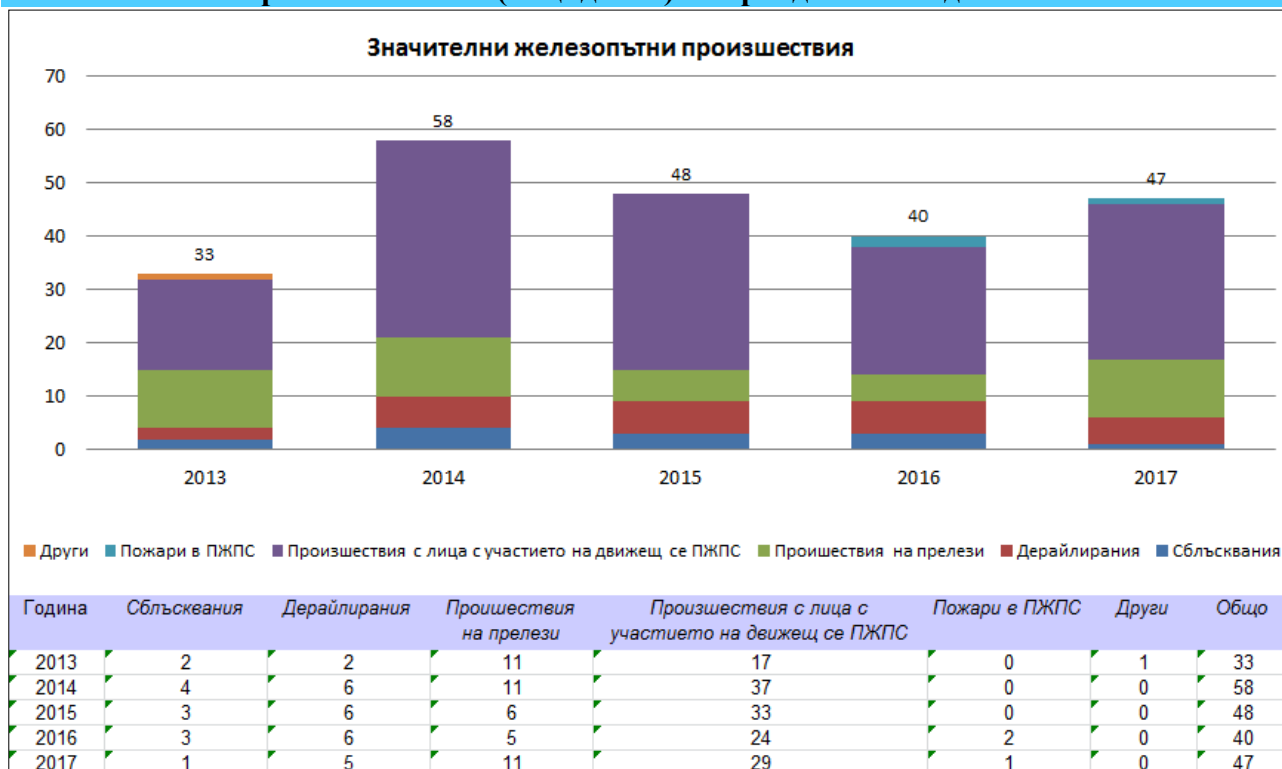
Н. ДЕРОГАЦИИ ВЪВ ВРЪЗКА СЪС СХЕМАТА ЗА СЕРТИФИЦИРАНЕ НА СТРУКТУРИ (ЛИЦА), ОТГОВОРНИ ЗА ПОДДЪРЖАНЕ НА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА В СЪОТВЕТСТВИЕ С ЧЛ. 14А (8) ОТ ДИРЕКТИВА 2008/110/ЕО.

През 2017 г. НОБ на България в качеството си на сертифициращ орган на структури (лица), отговорни за поддръжка на железопътни превозни средства не е прилагал дерогации или алтернативни мерки за тяхното сертифициране в съответствие с чл.14а, параграф 8 от Директива 2008/110/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 2008 г. за изменение на ДЖБ.

ПРИЛОЖЕНИЕ А. ОБЩИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ (ОПБ)

Данни/диаграми за изпълнение на основните ОПБ в периода 2013-2017 г.

Данни за показателите, свързани със „значителни произшествия“⁴³ и „предпоставки за произшествия“⁴⁴ (инциденти) в периода от 2013 до 2017 г.:



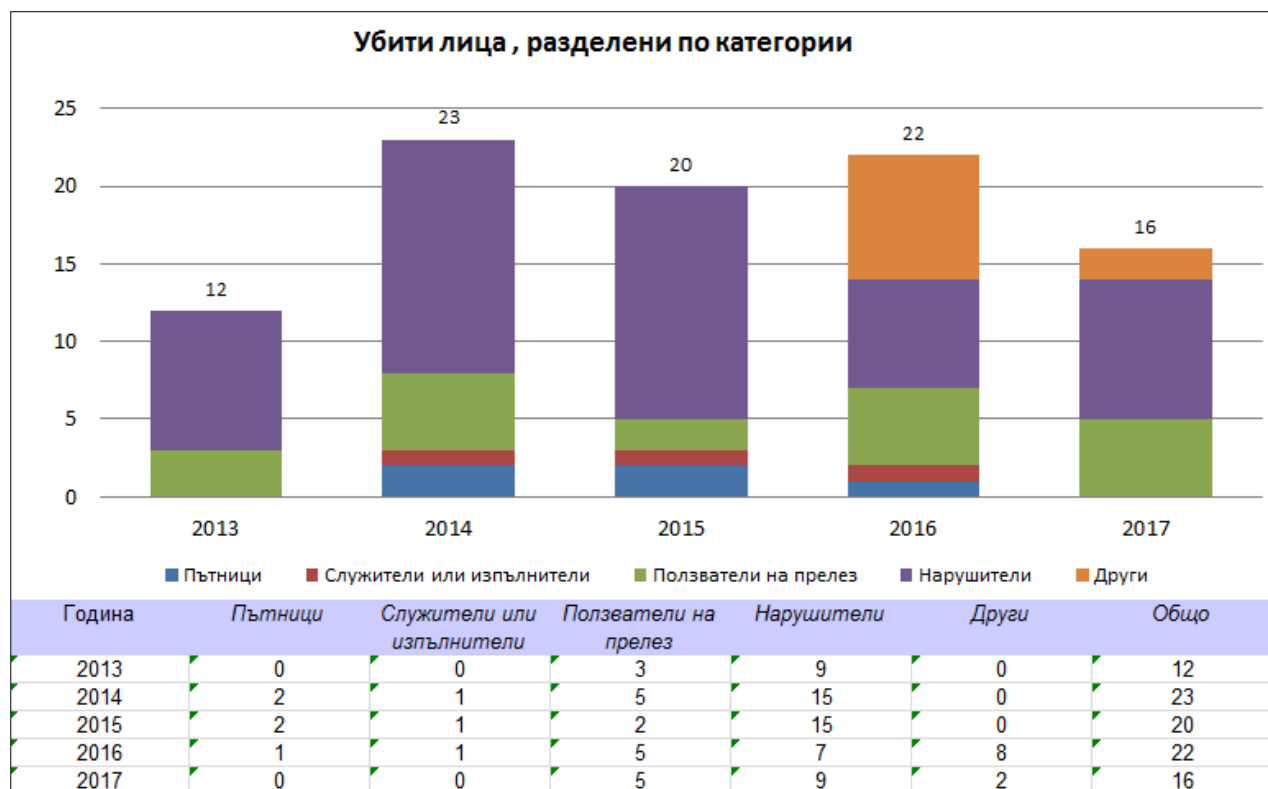
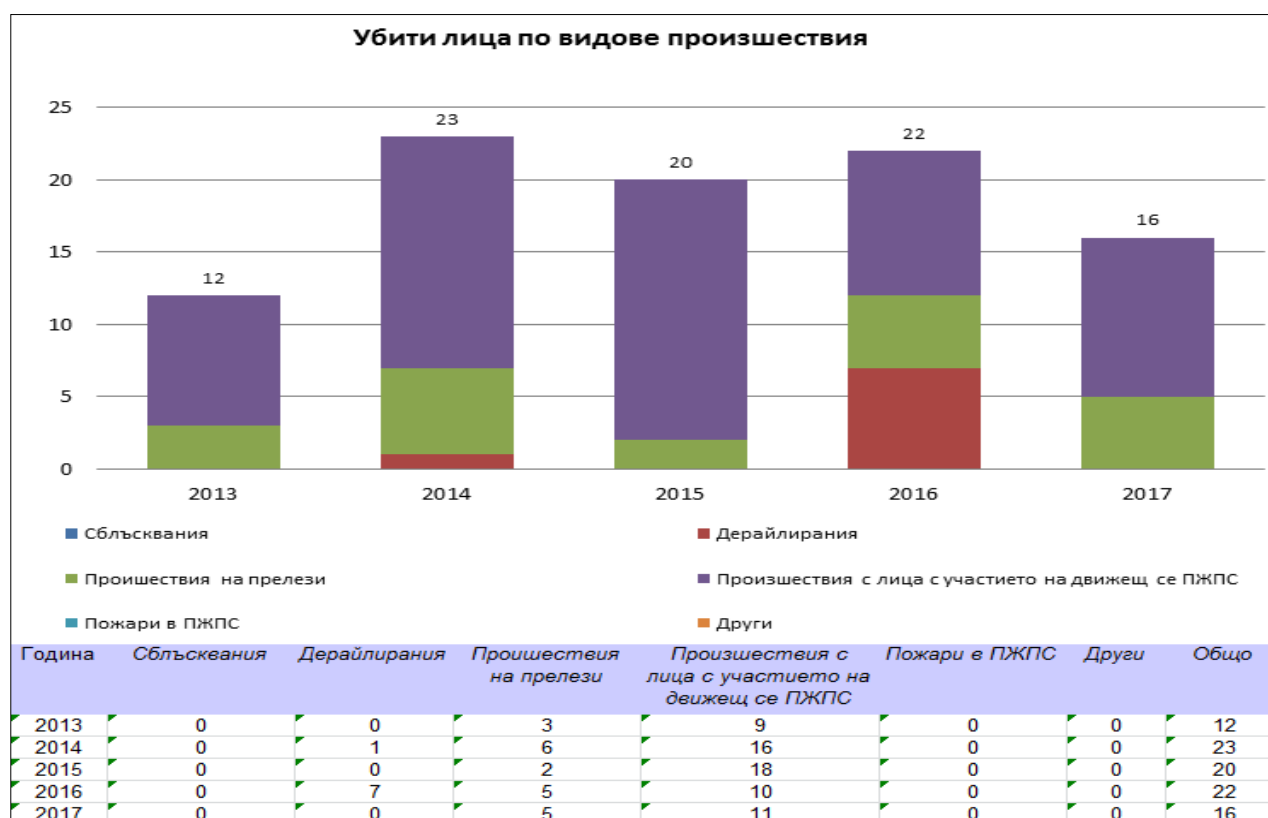
⁴³ „значително произшествие“ означава всяко произшествие с участието на най-малко едно движещо се железопътно возило, с резултат най-малко едно загинало или тежко ранено лице, или значителни щети по подвижния състав, коловоза, други съоръжения или околната среда, или значително нарушаване на движението, с изключение на произшествия в ремонтните заводи, складовете и депата

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

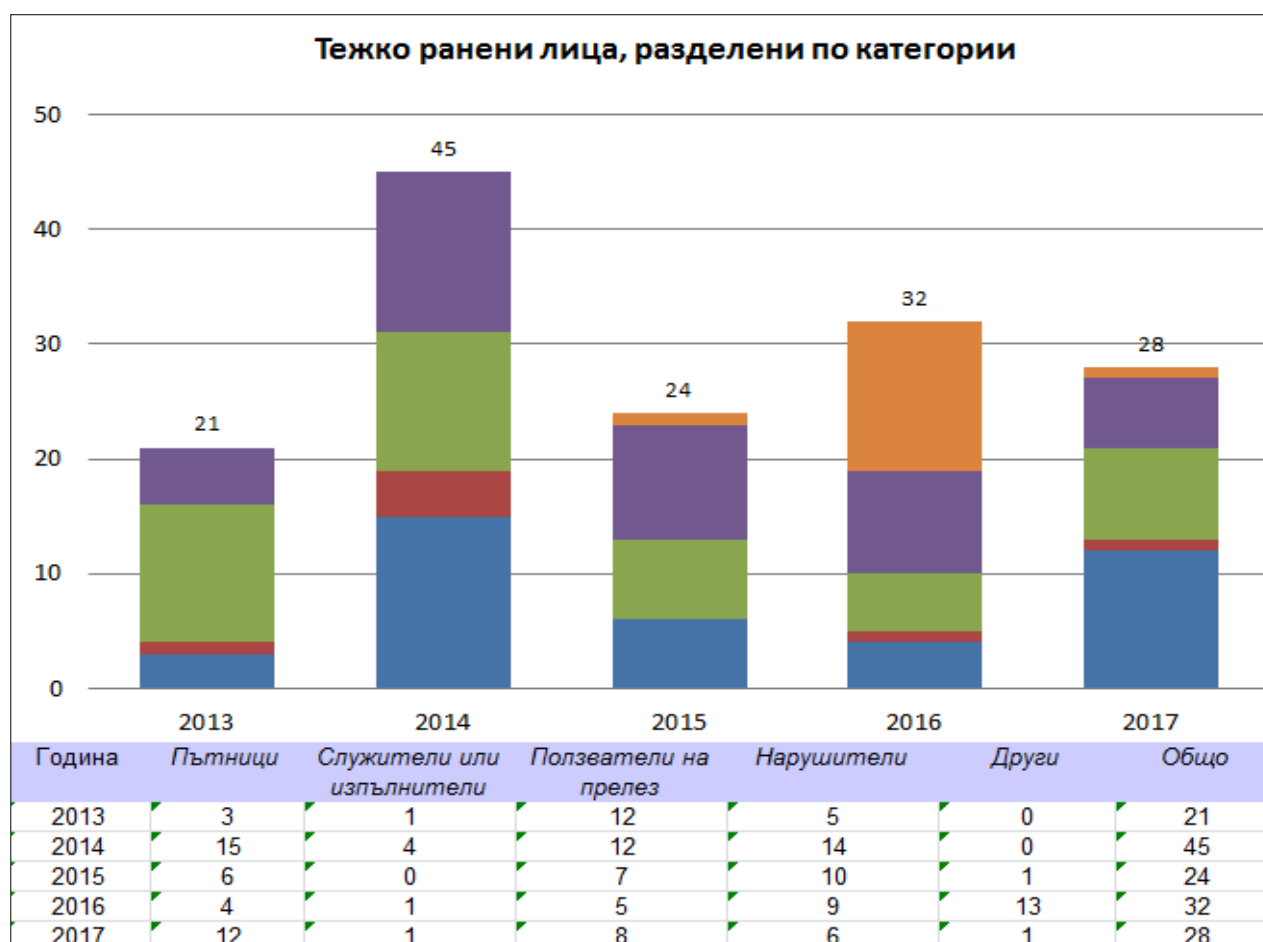
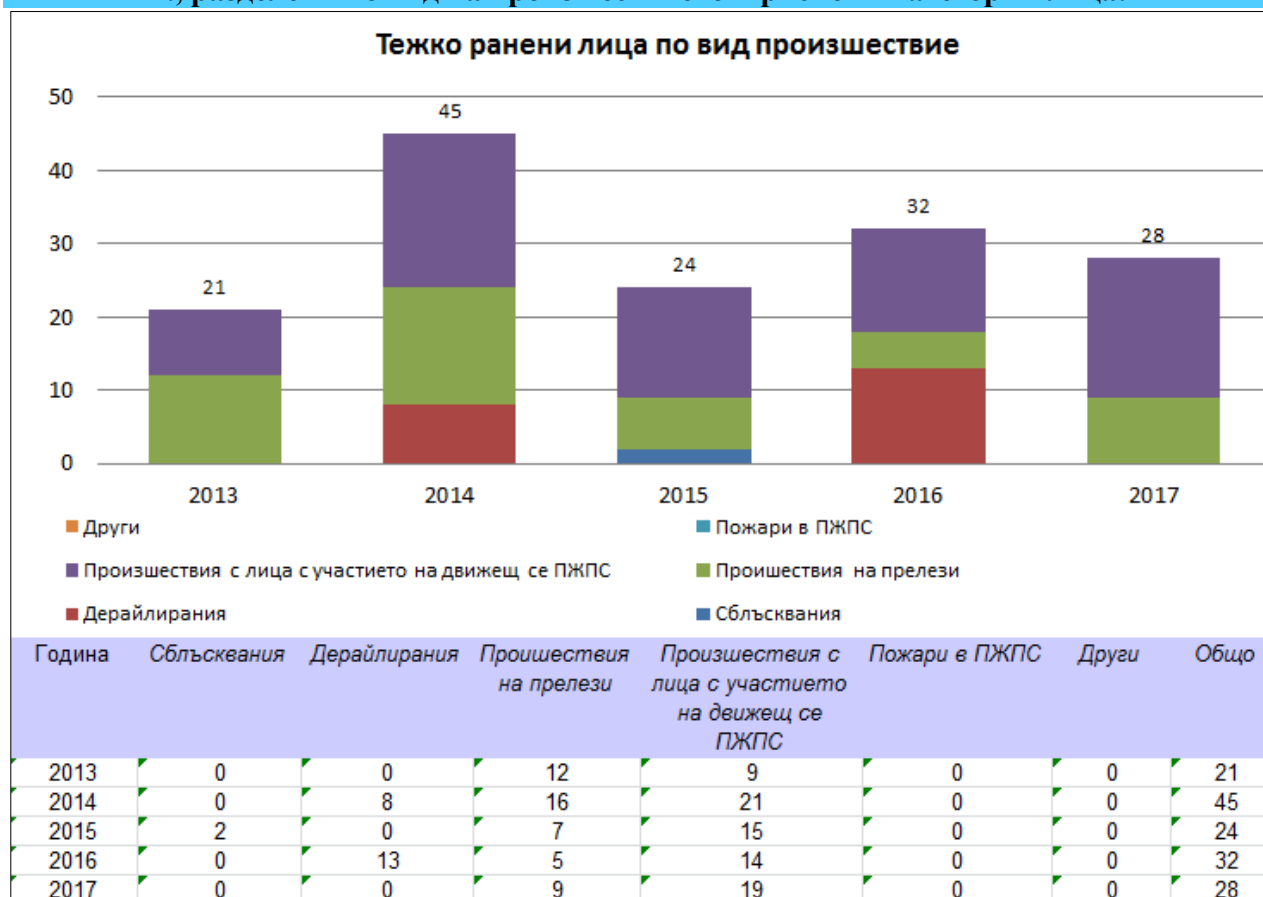
„значително нарушаване на движението“ означава, че движението на влаковете по главна железопътна линия е прекъснато за шест часа или повече;

⁴⁴ „предпоставките за произшествия“ са следните видове: 1) „Счупена релса“, 2) „Изкривяване на коловоза и други деформации на коловоза“, 3) „Неправилно показание на сигнализацията, което води до опасна ситуация“, 4) „Подминаване на сигнал за опасност, когато се преминава през опасна точка“ и 5) „Подминаване на сигнал за опасност, когато не се преминава през опасна точка“

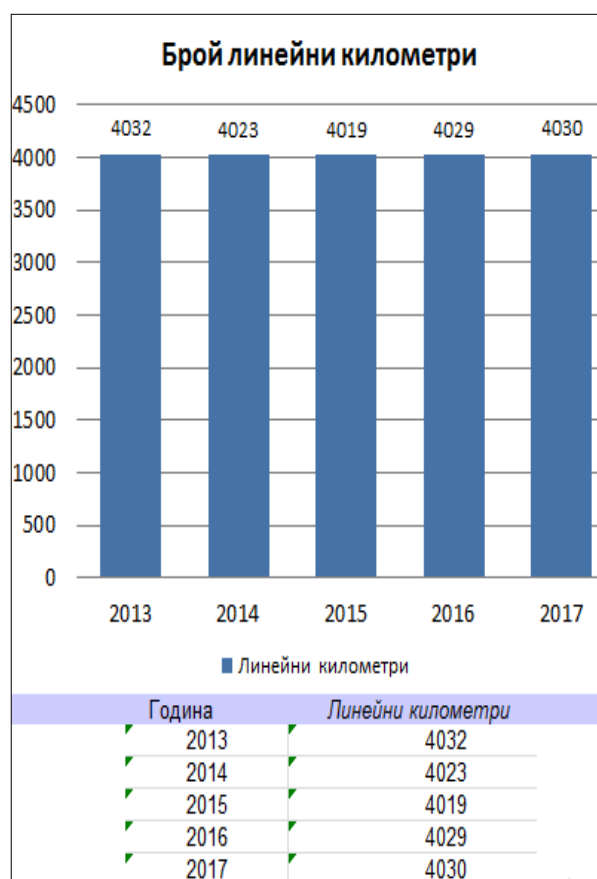
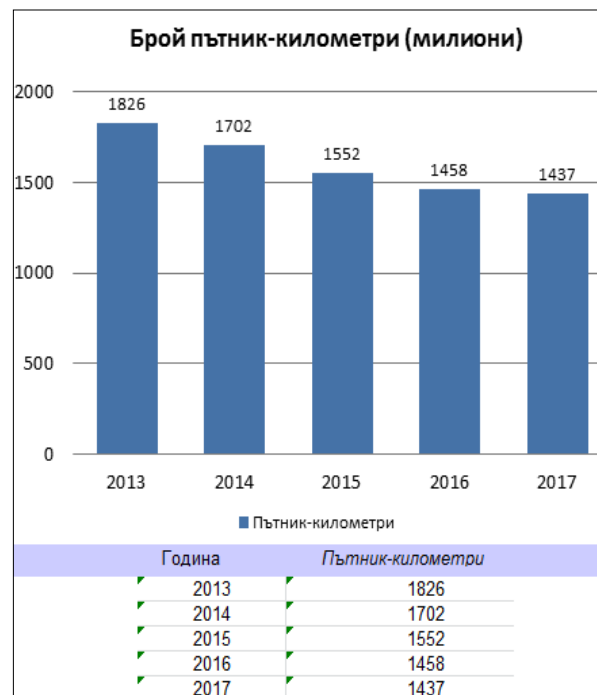
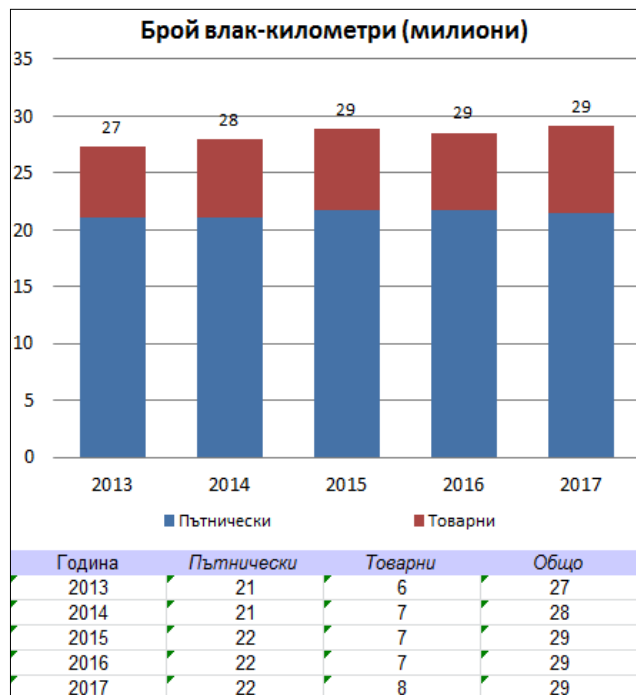
Загинали (убити) лица при железопътни произшествия в България в периода 2013-2017 г., разделени по вид на произшествието и рискови категории лица:



Тежко ранени лица при железопътни произшествия в България в периода 2013 - 2017 г., разделени по вид на произшествието и рискови категории лица:



Данни за трафика⁴⁵ в България в периода 2013 – 2017 г.:



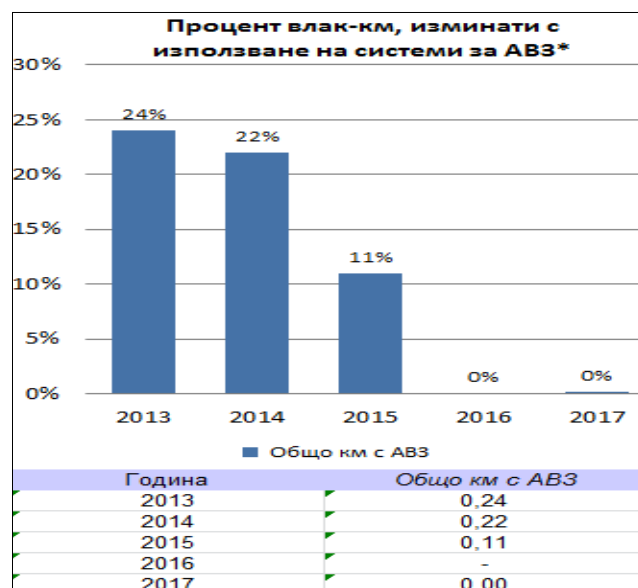
⁴⁵ „влак-километър“ означава единица мярка, изразяваща движението на влак на разстояние един километър. Използва се действително изминатото разстояние, ако то е известно, в противен случай се използва стандартното разстояние по мрежата между началната точка и местоназначението. Взаема се предвид само разстоянието на националната територия на докладващата държава (дефиниции от Директива 2014/88/ЕС за изменение на Директива 2004/49/ЕО);

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

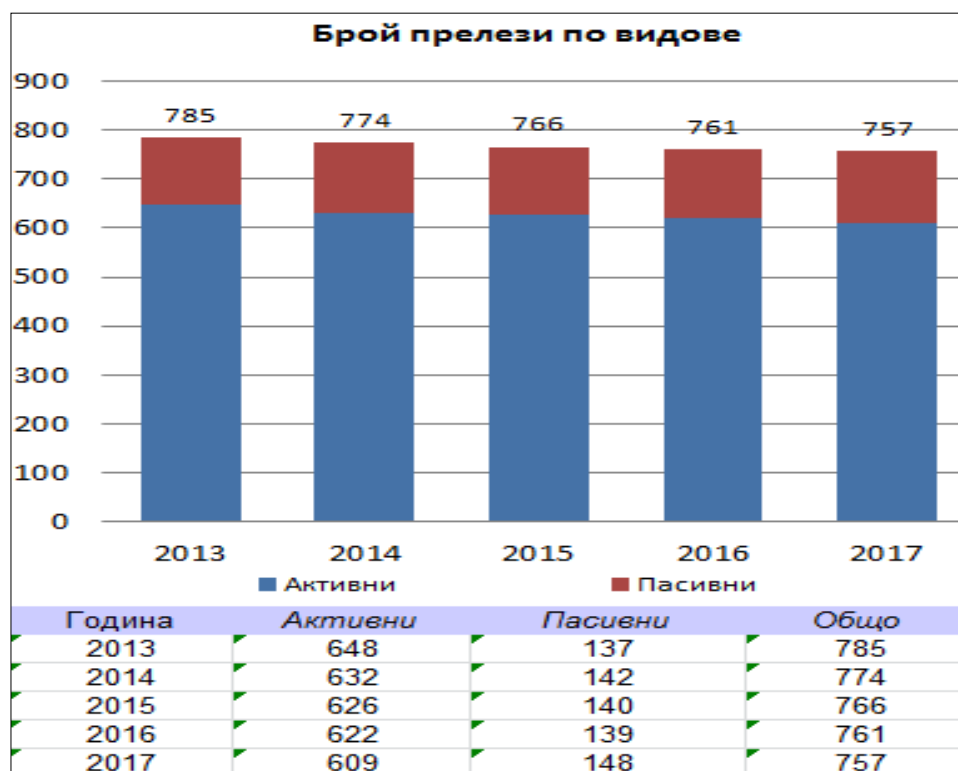
*, „линеен километър“ означава дължината, измерена в километри, на железопътната мрежа в държавите членки, чийто обхват е определен в член 2; За многоколовозни железопътни линии се взема предвид само разстоянието между началната точка и местоназначението.

**, „километър релсов път“ означава дължината, измерена в километри, на железопътната мрежа в държавите членки, чийто обхват е посочен в член 2. За многоколовозните железопътни линии се взема предвид общата дължина на всички коловози.“ 10.7.2014 г. L 201/17 Официален вестник на Европейския съюз BG

Данни за техническата безопасност на железопътната инфраструктура⁴⁶ в България в периода 2013 - 2017 г.:



Данни за общия брой железопътни прелези в България в периода 2013 - 2017 г., разделени на прелези с „пасивна охрана“ и „активна охрана“⁴⁷



⁴⁶ „Автоматична влакова защита (АВЗ)“ е система, която налага съобразяване със сигналите и ограниченията на скоростта чрез контрол върху скоростта, включително автоматично спиране при подаден сигнал за това;

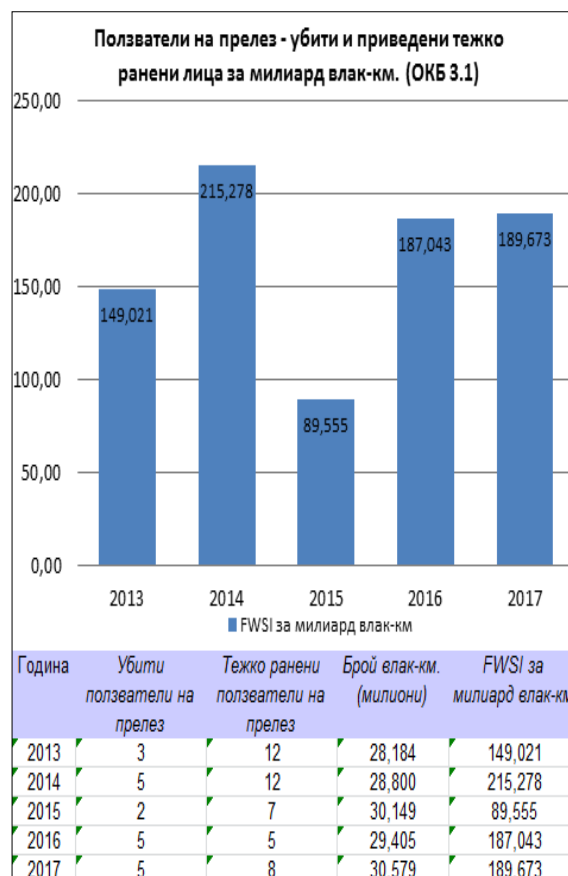
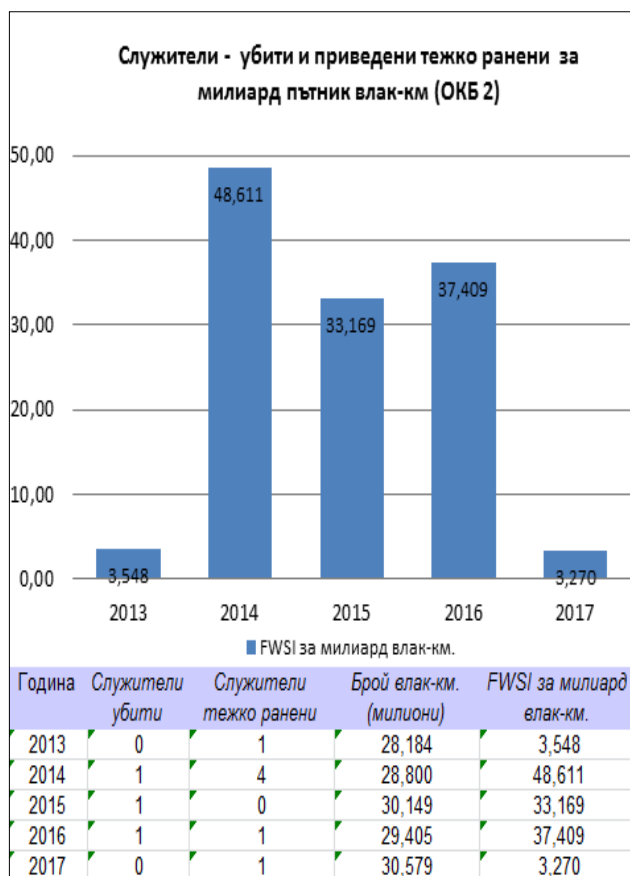
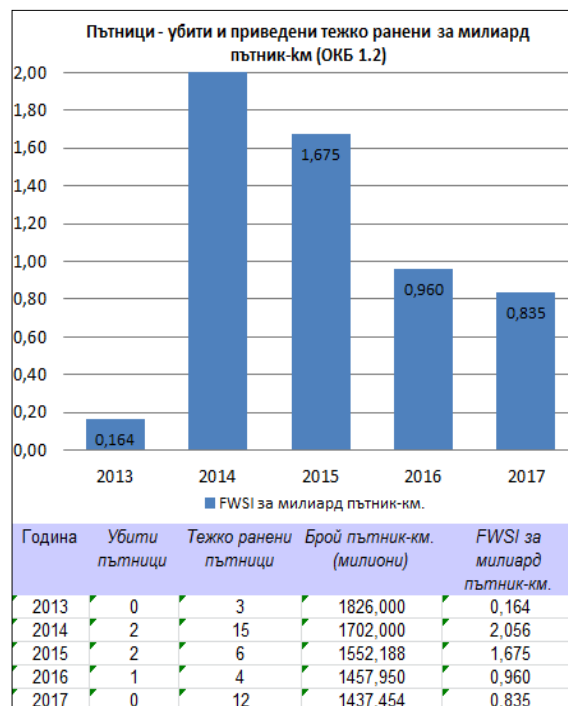
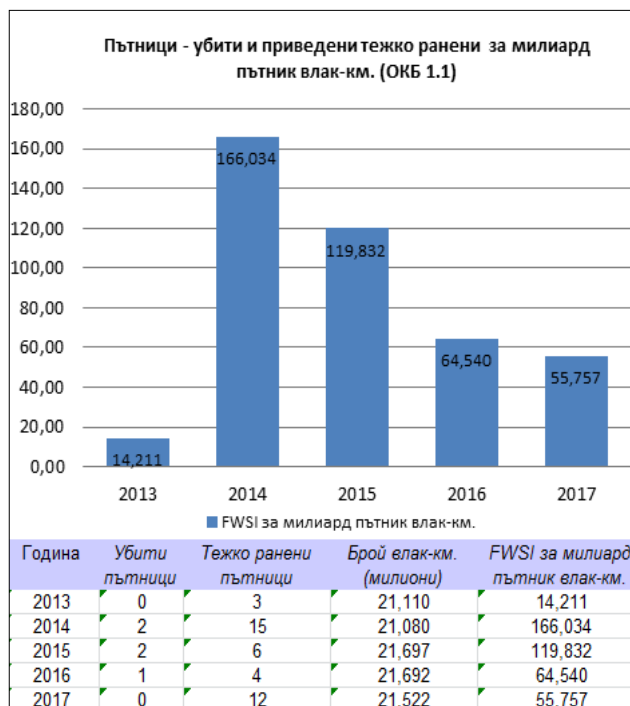
⁴⁷ „Железопътен прелез“ означава пресичане на едно ниво на железопътна линия с път, прието от оператора на инфраструктурата и отворено за публично или частно ползване. Изключват се проходи между перони в рамките на една гара, както и проходи през релсов път, които са предназначени за използване само от служители (дефиниции от Директива 2004/49/ЕО);

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

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

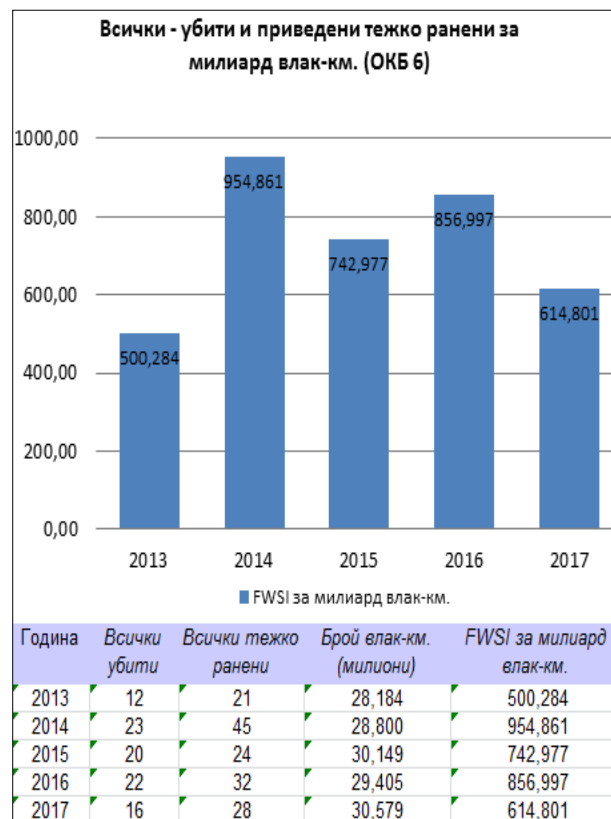
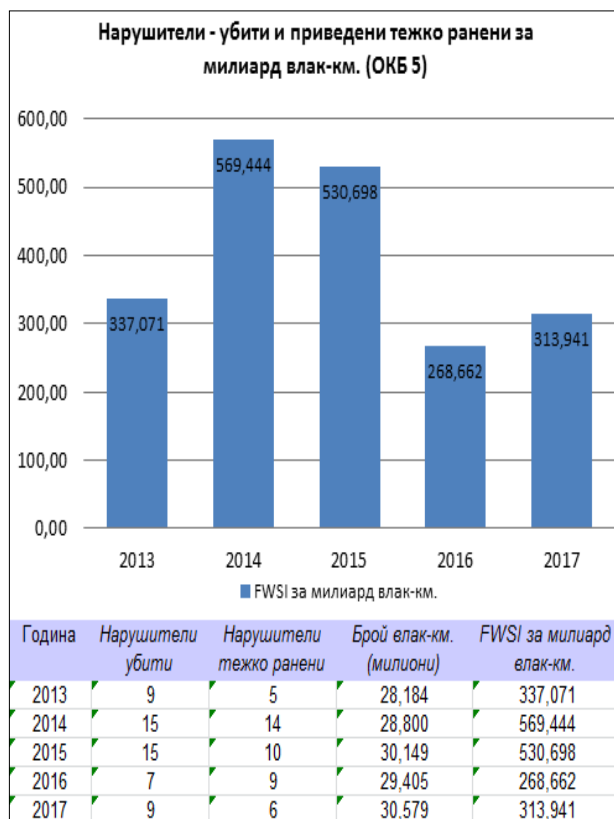
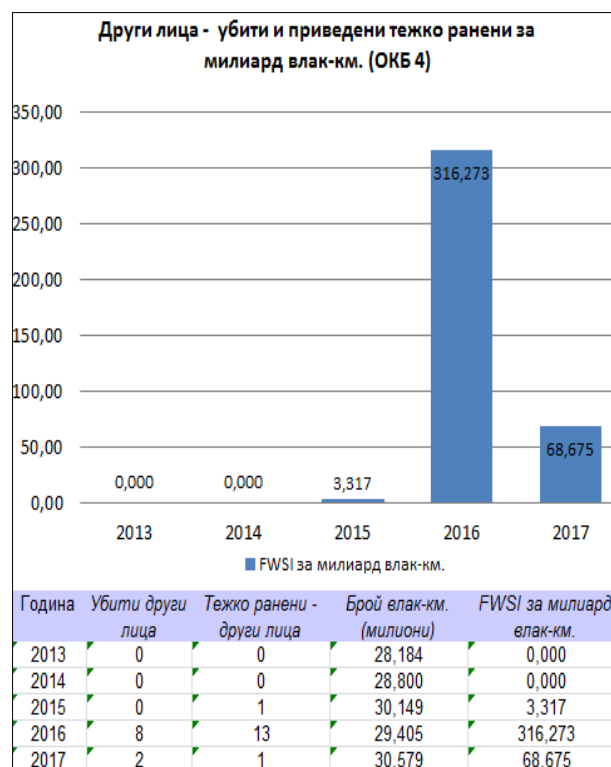
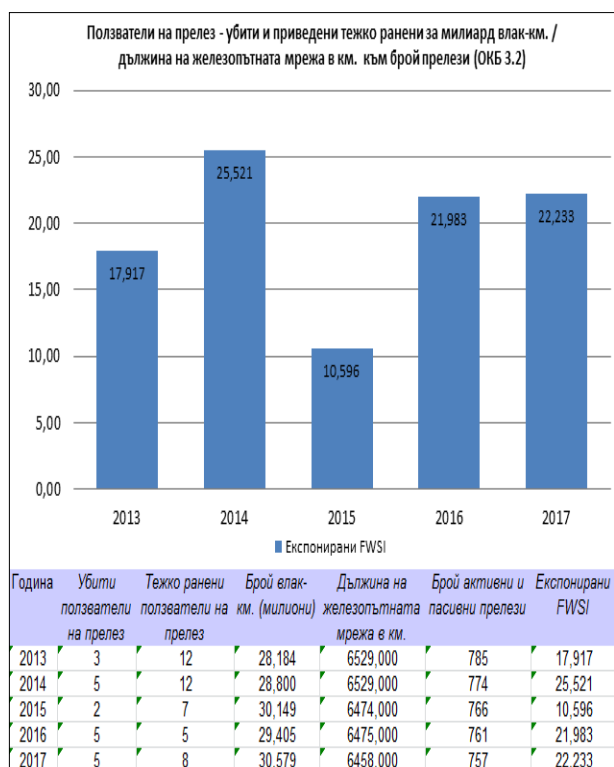
„-“ символ, означаващ липса на данни за съответната година.

Смъртни случаи и приведени тежки наранявания(FWSI)⁴⁸ на лица от рисковите категории: „Пътници“, „Служители“ и „Ползватели на прелез“ (ОКБ 3.1) в периода 2013-2017 г.:



⁴⁸ „Смъртни случаи и приведени тежки наранявания (FWSI)“ означава такова изразяване на последиците от значителни произшествия, с които комбинирано се отчитат смъртните случаи и тежки наранявания, като 1 тежко нараняване статистически се разглежда като равносилно на 0,1 смъртни случаи (чл. 3 (г) от Решение 2009/460/ЕО).

**Смъртни случаи и приведени тежки
наранявания (FWSI) на лица от РК: „Ползватели на прелез“ (ОКБ 3.2),
„Нарушители“, „Други“ и „Всички“ в периода 2013-2017 г.:**



ПРИЛОЖЕНИЕ В. ПРОМЕНИ В ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО

(Приложение към раздел „F” от настоящия доклад)

През 2017 г. в българското законодателство в областта на железопътния транспорт не са извършени промени, свързани с транспониране на изменения на Директива 2016/789/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт в Общността.



Таблица 10. Статус на транспониране на измененията на Директива 2004/49/ЕО в българското законодателство към 31.12.2017 г. - приложение към раздел F.1 на настоящия доклад.

Таблица 10 - Статус на транспониране на измененията на Директива 2004/49/ЕО в българското законодателство към 31.12.2016 г. - приложение към раздел F.1 на настоящия доклад.

Изменения на Директива 2004/49/ЕО	Транспонирано (Да/Не)	Правни препратки	Дата на влизане в сила
Директива 2008/57/ЕО	Да	Наредба № 57 от 9.06.2004 г. за условията и съществените изисквания към железопътната инфраструктура и превозните средства за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на европейския съюз, Глава V, Раздел IV „Разрешение за въвеждане в експлоатация на превозно средство”.	26.10.2010 г.
Директива 2008/110/ЕО	Да	Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт.	28.12.2010 г.
Директива 2009/149/ЕО	Да	Наредба № 59, Приложение 1.	22.06.2010 г.
Директива 2014/88/ЕС	Да	Наредба № 59, Приложение 1.	31.07.2015 г.

Таблица 11. Законодателни и регулаторни промени в областта на железопътния транспорт на България, публикувани в Държавен вестник и влезли в сила от 01.01.2017 до 31.12.2017 г. (Приложение към раздел F.2 от настоящия доклад).

ЗАКОНОДАТЕЛСТВО И РЕГУЛИРАНЕ	Правни препратки	Влизане в сила, дата	Описание на промяната	Причини за промяната
Касаещи НОБ	-	-	-	-
Касаещи NoBo, DeVo, Оценяващи органи, трети страни на регистриране, изпитване и др.	-	-	-	-
Касаещи ЖП/ УИ/ СОП	-	-	-	-
Прилагане на други изисквания на ЕС (касаещи железопътната безопасност)	Наредба № 56 от 14.02.2003 г. за изискванията, условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност, изисквана от персонала, отговорен за безопасността на превозите с железопътен транспорт, или признаване на такава правоспособност и реда за провеждане на проверочните изпити на лицата от персонала, отговорен за безопасността на превозите	Изм. ДВ, бр. 69 от 2.09.2016 г., в сила от 1.07.2016 г.	С Директива (ЕС) 2016/882 се изменя Приложение VI, т. 8 към Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността. Промяната е свързана с необходимостта да се намалят езиковите изисквания към машинистите по отношение на участъците между границите на държавите членки на Европейския съюз и гарите, намиращи се в близост до тях и определени за извършване на трансгранични операции, като се освободят съответните машинисти от езиковите изисквания за ниво В1. Езиковите изисквания към машинистите за ниво В1 са ненужно голяма тежест в много специфични случаи, при които машинистите само достигат до граничната гара в съседната държава членка и това оказва въздействие върху непрекъснатостта на трансграничните операции. Като условие за освобождаването от езиковите изисквания за ниво В1 е предвидено да се въведат достатъчно мерки, които да осигурят комуникацията между съответните машинисти и персонала на управителя на инфраструктурата в рутинни, влошени и аварийни условия, с цел да се избегне евентуално отрицателно въздействие върху безопасността на железопътната система.	Транспониран е наизискваният а на Директива (ЕС) 2016/882 на Комисията от 1 юни 2016 година за изменение на Директива 2007/59/ЕО на ЕП и на Съвета по отношение на езиковите изисквания