



Годишен доклад за безопасност за 2022 на Националния орган за безопасност на Република България

С	СЪДЪРЖАНИЕ 1
	<u>СЪКРАЩЕНИЯ, ИЗПОЛЗВАНИ В ДОКЛАДА 2</u>
A.	<u>УВОД 3</u>
	<u>A.1. ЦЕЛ, ОБХВАТ И АДРЕСАТИ НА ДОКЛАДА 3</u>
	<u>A.2. ЗНАЧИТЕЛНИ НОРМАТИВНИ ПРОМЕНИ, ЗАСЯГАЩИ НОБ 4</u>
B.	<u>ОБЩО ПРЕДСТАВЯНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА И СТРАТЕГИЯТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ 4</u>
	<u>B.1. ОСНОВНИ ИЗВОДИ ЗА ОТЧЕТНАТА ГОДИНА 4</u>
	<u>B.2. НАЦИОНАЛНА СТРАТЕГИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТ, ПРОГРАМИ И ИНИЦИАТИВИ 8</u>
	<u>B.3. ОБЗОР НА 2022 ГОДИНА 11</u>
	<u>B.4. ГЛАВНИ НАСОКИ ЗА 2022 ГОДИНА 12</u>
C.	<u>РАЗВИТИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА 13</u>
	<u>C.1. ПОДРОБЕН АНАЛИЗ НА ПОСЛЕДНИТЕ ТЕНДЕНЦИИ 12</u>
	<u>C.2. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ 15</u>
	<u>C.3. ПРЕДПРИЕТИ МЕРКИ, КОИТО НЕ СА СВЪРЗАНИ С ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА НРО 20</u>
D.	<u>НАДЗОР 23</u>
	<u>D.1. СТРАТЕГИЯ И ПЛАН(ОВЕ) 21</u>
	<u>D.2. ЧОВЕШКИ РЕСУРСИ 22</u>
	<u>D.3. КОМПЕТЕНТНОСТ 27</u>
	<u>D.4. ВЗЕМАНЕ НА РЕШЕНИЯ 28</u>
	<u>D.5. КООРДИНАЦИЯ И СЪТРУДНИЧЕСТВО 28</u>
	<u>D.6. ИЗВОДИ ОТ ПРЕДПРИЕТИТЕ МЕРКИ 28</u>
E.	<u>ИЗДАВАНЕ НА СЕРТИФИКАТИ И УДОСТОВЕРЕНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ 29</u>
	<u>E.1. РЪКОВОДСТВО 29</u>
	<u>E.2. КОНТАКТИ С ДРУГИ НОБ 29</u>
	<u>E.3. ПРОЦЕДУРНИ ВЪПРОСИ 29</u>
	<u>E.4. ОБРАТНА ВРЪЗКА 29</u>
F.	<u>ПРОМЕНИ В ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО 30</u>
	<u>F.1. ДИРЕКТИВА ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ (НДЖБ) 29</u>
	<u>F.2. ЗАКОНОДАТЕЛНИ И РЕГУЛАТОРНИ ПРОМЕНИ: 30</u>
G.	<u>ПРИЛАГАНЕ НА ОМБ ЗА ООР (ОПРЕДЕЛЯНЕ И ОЦЕНКА НА РИСКА) 31</u>
	<u>G.1. ОПИТ НА НОБ 30</u>
	<u>G.2. ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СЕКТОРНИТЕ УЧАСТНИЦИ 30</u>
	<u>G.3. РЕВИЗИРАНИ НАЦИОНАЛНИ ПРАВИЛА ЗА БЕЗОПАСНОСТ (НПБ) В РЕЗУЛТАТ ОТ ПРИЛАГАНЕТО НА РАЗПОРЕДБИТЕ НА ЕС ЗА ОЦЕНКА И ОПРЕДЕЛЯНЕ НА РИСКА 31</u>
H.	<u>ДЕРОГАЦИИ ВЪВ ВРЪЗКА СЪС СХЕМАТА ЗА СЕРТИФИЦИРАНЕ НА СТРУКТУРИ (ЛИЦА), ОТГОВОРНИ ЗА ПОДДЪРЖАНЕ НА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА В СЪОТВЕТСТВИЕ С ЧЛ. 14А (8) ОТ ДИРЕКТИВА 2004/49/ЕО ИЛИ ЧЛ. 15 ОТ ДИРЕКТИВА (ЕС) 2016/798 31</u>
	<u>ПРИЛОЖЕНИЕ А. ОБЩИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ (ОПБ) 33</u>
	<u>ДАННИ/ДИАГРАМИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ОСНОВНИТЕ ОПБ В ПЕРИОДА 2017 – 2022 Г. 32</u>
	<u>ПРИЛОЖЕНИЕ В. ПРОМЕНИ В ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО 37</u>
	<u>Законодателни и регулаторни промени в областта на железопътния транспорт на България, публикувани в Държавен вестник и влезли в сила от 01.01.2021 до 31.12.2022 г. (Приложение към раздел F.2 от настоящия доклад 39</u>

СЪКРАЩЕНИЯ, ИЗПОЛЗВАНИ В ДОКЛАДА

АЖТЕС	Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз
AsBo	Оценяващ орган на процедурата за управление на риска и на резултатите от нея
БДЖ ПП	„БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД
БДЖ ТП	„БДЖ - Товарни превози“ ЕООД
ГДБ	Годишен доклад за безопасност
ГДЖИ	Главна дирекция „Железопътна инспекция“ към ИАЖА
DeBo	Определен орган за оценяване
ДЖБ	Директива за железопътна безопасност
ДОС	Директива за оперативна съвместимост 2008/57/ЕО
ДП НКЖИ	Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“
ДЧ	Държави - членки
ЕК	Европейска комисия
ЕС	Европейски съюз
ЕРАДИС	База данни на АЖТЕС за оперативна съвместимост и безопасност (ERADIS)
ERAIL	База данни за безопасността и произшествията в железопътния транспорт на Европейския съюз (European Railway Accident Information Links)
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
МТС	Министерство на транспорта и съобщенията
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
НРО	Национален разследващ орган
НПБ	Национално правило за безопасност
НРПС	Национален регистър на превозните средства
НБРПВВЖТ	Национален борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт
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
ЕСБ	Единен сертификат за безопасност
СБИ	Ситуации, близки до инциденти
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
OSS	Система за обслужване на едно гише

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 2022 г. и представи общото развитие на безопасността на железопътния транспорт в Република България в съответствие с чл. 19 от Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт (НДЖБ), чл. 115л, ал. 4 от Закона за железопътния транспорт и чл. 67 от Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт.

2. Обхватът на доклада съответства на изискванията на чл. 19 от Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт.

3. Той съдържа информация за:

- развитието на безопасността и общите показатели за безопасност в железопътния транспорт на България през 2022 г.;
- дейността по издаване, подновяване, изменение или отнемане на сертификати и удостоверения за безопасност;
- натрупаният опит от упражняването на надзор върху управителите на инфраструктура и железопътните предприятия, включително броя и резултатите от проверки и одити;
- важните промени в законодателството и регулирането по отношение на безопасността в железопътния транспорт;
- дерогациите, за които е взето решение от НОБ относно алтернативни мерки за определяне и сертифициране на структура, отговорна за поддръжката на превозни средства;
- опита на ЖП и УИ от прилагането на съответните общи методи за безопасност.

Настоящият доклад е изготвен по модела на годишните доклади за безопасност на Националните органи по безопасност, одобрен през 2013 г. от Мрежата на НОБ на държавите членки на Европейския съюз, в сила и за ГДБ за 2022 г.

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

Информацията за ОПБ е изготвена на база информации и данните, получени от годишните доклади за безопасност на управителя на железопътната инфраструктура в България - „Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и железопътните предприятия, притежаващи сертификати за безопасност, включително единни сертификати за безопасност за извършване на превоз на пътници или товари за България, а също и от регистрите за жп произшествия и инциденти, поддържани от ИАЖА и ДП НКЖИ (SmartSafety 2.1).

5. Освен за Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз, настоящият доклад е предназначен и за: министерство на транспорта и съобщенията, националния орган за разследване на България - Националният борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт, управителят на железопътната инфраструктура, железопътните предприятия, лица отговорни за поддържане на превозни средства, нотифицираните органи, определените органи, оценяващите органи, 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“¹, така и на уебсайта на ИАЖА (www.iaja.bg), в раздел „Национален орган по безопасност“, в категория „Годишни доклади за безопасност“. Данните с ОПБ за България за 2022 г., както и за периода от 2006 до 2022 г. са публикувани и обществено достъпни в базата данни ERAIL на АЖТЕС на адрес²: <https://erail.era.europa.eu/>.

A.2. Значителни нормативни промени, засягащи НОБ



През 2022 г. не са извършвани промени, както законодателни така и външни организационни промени, които да са оказали въздействие върху отговорностите на ИАЖА, като НОБ в железопътния транспорт на България. Във връзка с транспонирането на Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура, на Директива (ЕС) 2016/798 относно безопасността на железопътния транспорт и на Директива (ЕС) 2016/797 относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз са извършени промени в Закона за железопътния транспорт (гласуван от Народното събрание и публикуван в ДВ, бр. 20 от 2019 г.).

В. ОБЩО ПРЕДСТАВЯНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА И СТРАТЕГИЯТА

В.1. Основни изводи за отчетната година

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

➤ **Данни за общи показатели за безопасност, свързани с железопътни произшествия:**

През последната година се наблюдава намаляваща се тенденция на „значителни произшествия“³ в България са – 32 броя през 2022 г. срещу 37 броя през 2021 г., 33 броя през 2020 г., 39 през 2019 и 42 през 2018. Общият брой на регистрираните в България през 2021 г. железопътни произшествия е 312 броя, докато през 2020 г. те са 264 броя, а през 2019 г. са 294 броя.

1.1. Стойността на показателя (N00) общ брой „значителни“ произшествия за 2022 г. е 32 бр. През предишните пет години стойностите на този показател са съответно: 37(2021) 33 (2020), 39 (2019), 42 (2018), 47 (2017) и 40 (2016).

През 2022 г. продължава тенденцията най-голям да е делът на „произшествията с хора с участието на движещ се ПЖПС“⁴. За 2022 г. те са: 18 бр. (показател с код N04). Следващите по тежест значителни произшествия са: „произшествия на прелези, включително произшествия с пешеходци на жп прелези“ (показател N03) - 10 бр; „дерайлирования на влакове“ - 2 бр. (показател N02); „сблъсквания на влак с препятствие в рамките на строителния габарит“ - 2 бр. (показател N012). През 2022 г. няма регистрирани „значителни

¹NSA&NIBreports - годишни доклади на НОБ и НРО; https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/AnnualReport/default.aspx

²<https://erail.era.europa.eu/safety-indicators.aspx>

³„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).

⁴ПЖПС - подвижен железопътен състав

произшествия“ от вида „произшествия на ръчно задействани жп прелези“ (показател N032), „пожари на ПЖПС“ (показател N05) и други производства“ (показател N06) както и сблъскване на влак с железопътно превозно средство (показател N011);

1.2. През 2022 г. при показателя общ брой „смъртни случаи (загинали лица)“⁵ (TK00) се наблюдава подобрене в сравнение с 2021 г. През 2022 г. при жп производства са загинали общо 15 лица, докато в предходните шест години те са: 16 (2021), 22 (2020), 16 (2019), 18 (2018), 16 (2017) и 22 (2016).

1.3. През 2022 г. при показателя общ брой „тежко ранени лица“⁶ (TS00) при железопътни производства се наблюдава влошаване в сравнение с 2021 г. През 2022 г. тежко ранените лица са 18, докато в предишните шест години те са: 16 (2021), 15 (2020), 20 (2019), 29 (2018), 28 (2017) и 32 (2016).

1.4. Подробности за регистрираните през 2022 г. в България единични железопътни производства 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/ЕО⁷:

➤ От рискова категория (РК) „Пътници“⁸:

През 2022 г. има един загинал пътник спадащ към РК „Пътници“.

➤ От РК „Служители или подизпълнители“⁹:

През 2022 г. има двама загинали спадащи към РК „Служители или подизпълнители“.

➤ От РК „Ползватели на железопътни прелези“¹⁰:

През 2022 г. има петима загинали лица, спадащи към РК „Ползватели на железопътни прелези“. Петте лица се причисляват към категорията „Произшествия на ж.п. прелези, включително производства с пешеходци на ж.п. прелези“.

➤ От РК „Нарушители“¹¹:

През 2022 г. има седем загинали лица, спадащи към РК „Нарушители“. Това са „Произшествия с хора, причинени от подвижен състав в движение, с изключение на самоубийства“.

➤ От РК „Други лица, намиращи се на перон“¹²:

През 2022 г. година няма загинали лица спадащо към РК „Други лица, намиращи се на перон“.

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

През 2022 г. няма загинали лица спадащи към РК „Други лица, не намиращи се на перон“.

➤ От РК „Пътници“:

През 2022 г. има двама ранени лица спадащи към РК „Пътници“

➤ РК „Служители или изпълнители“:

⁵ „Смъртен случай (загинало лице)“ означава лице, което е загинало на място или е починало в рамките на 30 дни в резултат на производство, с изключение на самоубийство (дефиниция от т. 1.18 на Допълнението към Приложение I на ДЖБ и Наредба № 59).

⁶ „Тежко раняване (тежко ранено лице)“ означава всяко ранено лице, което е прието за болнично лечение за повече от 24 часа в резултат на производство, с изключение на опитите за самоубийство (т. 1.19 на Допълнението към Приложение I на ДЖБ и Наредба № 59)

⁷ 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

⁸ „Пътник“ е всяко лице с изключение на персонала на влака, което пътува с железопътно превозно средство. В статистиката на производствата се включват и пътници, опитващи се да се качат на движещо се влак или да слезат от него (т. 1.12 от Допълнението към Приложение I на ДЖБ и Наредба № 59).

⁹ „Служител или изпълнител“ означава всяко лице, чиято трудова дейност е свързана с железница и се намира на работа по време на производството, включително персонала на изпълнителите, самостоятелно заетите лица, наети като 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).

¹⁰ „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).

¹¹ „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).

¹² „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).

¹³ „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).

През 2022 г. са ранени три лица от РК „Служители или изпълнители“.

➤ От РК „Ползватели на прелез“:

През 2022 г. са тежко ранени 6 лица от РК „Ползватели на прелез“. Ранените лица попадат в категорията „Произшествия на ж.п. прелези, включително произшествия с пешеходци на ж.п. прелези“.

➤ От РК „Нарушители“:

През 2022 г. са тежко ранени 7 лица от РК „Нарушители“. Това са „Произшествия с хора, причинени от подвижен състав в движение, с изключение на самоубийства.“

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

През 2022 г. не са регистрирани тежко ранени лица спадащи към РК „Други лица, не намиращи се на перон“.

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

През 2022 г. не са регистрирани тежко ранени лица спадащи към РК „Други лица, намиращи се на перон“.

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

В България през 2022 г. няма регистрирано „тежко железопътно произшествие“¹⁴ (вкл. Значителни) при превоз на опасни товари.

➤ Показатели за безопасност, свързани със самоубийства¹⁵:

През 2022 г. в железопътния транспорт на България са регистрирани 14 броя самоубийства. В предишните шест години броят на самоубийствата извършени по железния път е: 11 бр. (2021) 20 бр. (2020), 19 бр. (2019), 15 бр. (2018), 23 бр. (2017) и 15 бр. (2016).

Като отделна категория са случаите на опити за самоубийства /завършили без нараняване или с травми/. През 2022 г. е регистриран един опит за самоубийство. През 2021 г. е регистриран един опит, през 2020 г. не са регистрирани опити за самоубийство, през 2019 г. са регистрирани пет броя опити за самоубийство, през 2018 г. е регистриран един опит, през 2017 г. два опита и през 2016 г. е регистриран само по един опит. Статистически данни за опитите за самоубийства, като показатели преди 2015 г. не са събирани.

➤ Показатели за безопасност, свързани с „предпоставки за произшествия“¹⁶:

През 2022 г. показателят „Общ брой предпоставки за произшествия“ с код I00 се наблюдава намаляваща се тенденция в сравнение с предходната 2021 г. Стойността на показателя I00 за 2022 г. е 100, а за 2021г е 107, за 2020г. е 80 бр., за 2019 г. е 87 бр., за 2018 г. е 83 бр., през 2017 г. е 91 бр., а през 2016 г. е 120 бр.

През последната година се запазва положителната тенденция относно 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). Стойностите на показателите са близки до нула респективно I05 през 2022 г. е 0 бр, през 2021г. е един брой, през 2020 г. е 2 бр., 2019 г. е 1 бр., през 2018 г. е 1 бр., през 2017 е 0 бр. През 2021, 2020 и 2019 г. показателят I06 е 0 бр., а през 2018 той е два броя, а през 2017, 2016 и 2015 г. показателят I06 е 0 бр.

¹⁴ „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 „л“ на ДЖБ и §1, т.16 и т.17 от допълнителните разпоредби на Наредба № 59).

¹⁵ „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).

¹⁶ „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“;

I05) „Подминаване на сигнал за опасност, когато не се преминава през опасна точка“;

I06) „Счупено колело на подвижен състав в експлоатация“;

I07) „Счупена ос на подвижен състав в експлоатация“ (вж. дефинициите, посочени от т. 4.1 до т. 4.7 на Допълнението към Приложение I

През последната година в 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) се наблюдава намаляваща се тенденция през 2022 г. са регистрирани 76 случая на „счупени релси“, а в предходните седем години съответно: 82 (2021), 51 (2020), 57 (2019), 62 (2018), 68 (2017), 82 (2016), 104 (2015) и 102 (2014). През 2020 г. както и през 2019, 2018 и 2017 г. няма регистрирани и разследвани случаи на „деформации на железен път“ (I02).

През 2022 г. няма регистрирани случаи на „неправилни показания на сигнализацията, водещи до опасна ситуация“ (показател с код I03). През 2021г. за първи път от последните 6 години има регистрирани два случая на „неправилни показания на сигнализацията, водещи до опасна ситуация“ (показател с код I03). Предишният път е през 2015 г. когато са регистрирани 2 такива случая.

През 2022 г. общият брой на регистрираните „подминавания на сигнали за опасност“ (с и без преминаване през опасна точка) (показатели I041 и I042) е 24 бр. През 2021г е 22 бр, през 2020 г. е 28бр., през 2019 г. е 29 броя, през 2018 г. 18 бр., през 2017 г. 22 бр., през 2016 г. 20 бр.

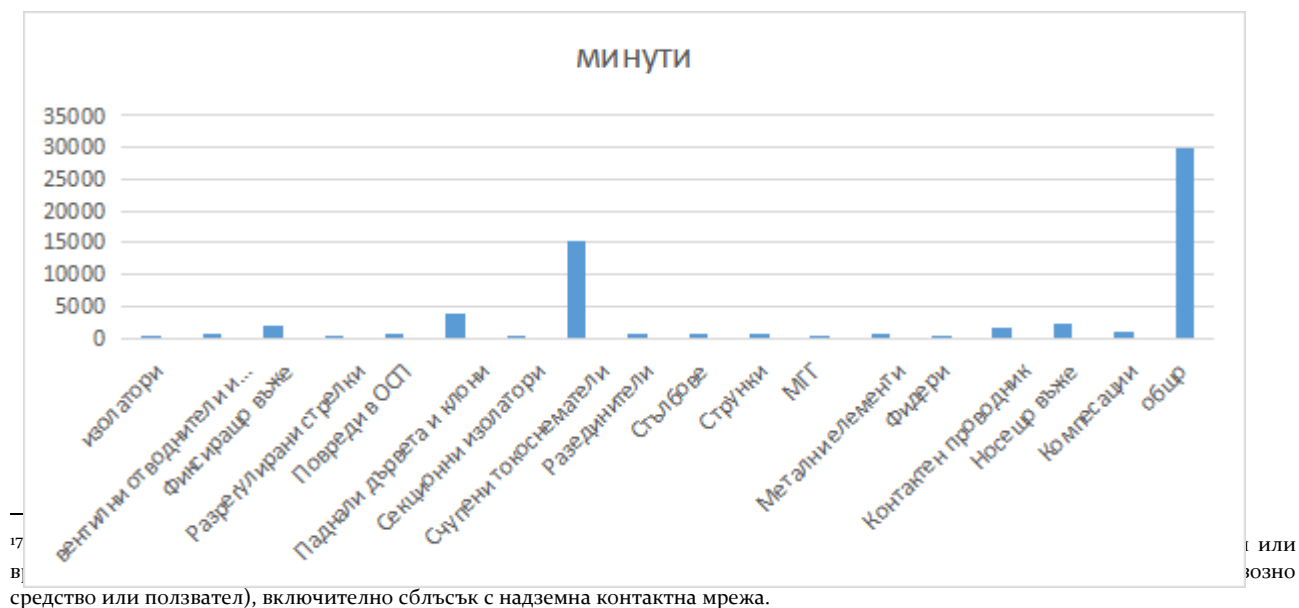
➤ Показатели за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията:

„Разходите за материални щети по ПЖПС или инфраструктура само от значителни произшествия“ (показател C13) през 2022 г. е 1,112862 млн. евро.

Минутите закъснения на пътнически влакове (показател C15) през 2022 г. се наблюдава увеличение и са съответно 12609, спрямо стойностите на показателя C15 през последните шест години е: 9135 (2021), 6331 (2020), 6865 (2019), 5978 (2018); 5219 (2017) и 6166 (2016).

На фигура 1 е представена диаграма на повредите по железопътни съоръжения в България, калкулиращи най-голямо време-закъснение на влаковете в минути, взета от ГДВ на ДП НКЖИ за 2022 г. От диаграмата се вижда, че за поредна година повредата, водеща до най-голямо време-закъснение на влаковете през 2022 г. в България е повреда на токоснематели, която в България се класифицира, като произшествие от вида „Сблъсък на влак с препятствие в строителния габарит“¹⁷. На следващите места по времезакъснение на влаковете са повредите по: 1) Паднали дървета и клони; 2); Носещи въжета 3) Фиксиращи въжета; 4) Контактен проводник и т.н.

През 2022 г. закъснението на влакове по повредени пантографи в България се увеличава и е общо 18448 минути, докато през 2021 г. то е 13448 мин., което затруднява изпълнението на графика за движение на влаковете и води до закъснения на пътници и товари.



съоръжения	минути
изолатори	44
вентилни отводители и ИМ	196
Фиксиращо въже	2013
Разрегулирани стрелки	131
Повреди в ОСП	559
Паднали дървета и клони	3923
Секционни изолатори	79
Счупени токоснематели	15361
Разединители	278
Стълбове	749
Струнки	551
МГГ	398
Метални елементи	488
Фидери	65
Контактен проводник	1579
Носещо въже	2332
Компесации	1025
общо	29771

Фиг. 1 Закъснели влакове следствие на повреди по съоръжения

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

Стойността на показателя Т03 (*общ брой железопътни прелези*) в България се запазва без съществена промяна през последните седем години. Стойностите на Т03 през последните шест години са следните: 752 (2022), 757 (2021), 758(2020), 757 (2019), 757 (2018), 757 (2017), 761 (2016).

Стойността на показателя Т06 (*общ брой жп прелези с „активна охрана“*) през 2022г. намалява (597) в сравнение с предишната 2021 г. През последните пет години стойностите са следните: 603 (2021), 604 (2020), 603 (2019), 602 (2018), 609 (2017), 622 (2016). Стойностите на показателя Т14 (*общ брой жп прелези с „пасивна охрана“*) за 2022 е 155 бр., а през последните пет години са следните: 154 (2021), 154 (2020), 150 (2018 и 2019), 148 (2017), 139 (2016).

➤ **Показатели, свързани с управление на безопасността.**

През 2022 г. остават без промяна проведените вътрешни одити на системите за управление на безопасността на ДП НКЖИ и ЖП в изпълнение на изискванията на Регламент (ЕС) № 1078/2012¹⁸. 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 Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г., издадена от Министерство на

¹⁸Регламент (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.

транспорта, информационните технологии и съобщенията, одобрена с Решение № 336/23.06.2017 г. на Министерския съвет.

Оперативна програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027.

Европейската комисия одобри проекта за модернизация на жп линията Волюяк-Драгоман, която е част от железопътния коридор до границата със Сърбия. Проектът е на обща стойност 166,2 млн. лева, които ще бъдат осигурени от ОПТТИ 2014-2020. От тях, 130,2 млн. лева са европейските средства.

Заради кратките срокове до края на оперативната програма, НКЖИ раздели проекта на две фази. До декември 2023 г. трябва да приключи първият етап, който включва модернизация и частично удвояване на 34-километровата жп линия от Волюяк до Драгоман. Към момента се извършва техническо проектиране на двата участъка на проекта - Волюяк-Петърч и Петърч-Драгоман, и предстои в кратки срокове изпълнителите да започнат реални строителни дейности.

Втората фаза на проекта предвижда изграждане на системи за сигнализация и телекомуникации и ERTMS, и е включена в Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027. Очаква се през 2027 г. трасето да позволява скорост от 160 км/ч за пътнически влакове и 120 км/ч за товарните.

Механизъм за свързване на Европа (МСЕ)

МСЕ е създаден с Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010 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 3 години трасето ще бъде завършено;

- „Развитие на жп възел София: участък София - Волюяк“, 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%).

Национален план за възстановяване и устойчивост:

- Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България-Русе

- Цифровизация по широкообхватната TEN-T мрежа чрез внедряване на ERTMS, ниво 2 в железопътен участък Русе- Каспичан

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

През 2022 г. за четиринадесета 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 страни в света. Първият Международен ден за безопасно преминаване през железопътните прелези бе проведен на 25 юни 2009 г. в 27 страни.

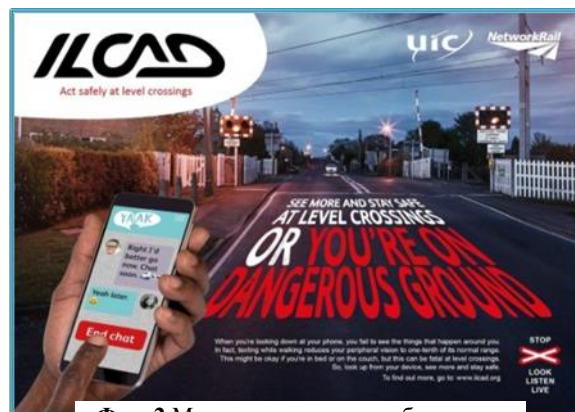
Компанията ежегодно организира действия, начинания и събития, свързани с този ден от самото му начало през 2009 година - разпределяне на брошури на натоварени прелези, даване на медиите на видеоклипове с съответни нарушения, образуване на конкурс за детска рисунка по тематиката, открити уроци по сигурност в учебни заведения, основаване на фейсбук страница „Видиш ли релси, мисли за трен“. 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 2022 г. дължина на железопътната мрежа на България е 6446 „километри релсов път“¹⁹ и 4031 „линейни километри“²⁰. В края на 2022 г. в България има 752 бр. прелези, стопанисвани от ДП НКЖИ, от които с „пасивна охрана“²¹ са 155 бр. и с „активна охрана“²² са 597 бр. От всички 752 железопътни прелези, 521 са съоръжени с автоматични устройства, осигуряващи безопасно преминаване на влак през прелеза. На 313 прелезни устройства са инсталирани шосейни светофари с трета бяла бавно мигаща светлина в съответствие на Наредба № 17 за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали. Бялата бавно-мигаща светлина показва на водачите на пътни превозни средства, че автоматичното прелезно устройство е изправно и към прелеза не приближава жп возило.

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

През 2022 г. произшествията на прелези са 22 от които 10 са „значителни“. През 2021 г. произшествията на прелези са общо 25 бр., от които 8 са „значителни“. През 2020 г. те са 21 бр., от които 9 значителни, през 2019 г. те са 27 бр., от които 7 са „значителни“, през 2018 г. - 23 бр., от които 5 са „значителни“, а през 2017 те са 23, 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 2017 до 2022 г., са представени в табличен вид по-долу:



Фиг. 2 Международен ден за безопасно преминаване на железопътни прелези

¹⁹ „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).

²⁰ „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.

²¹ „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.

²² „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.

Таблица 1 - Данни за произшествията на жп прелези, регистрирани в България в периода 2017 - 2021 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
2017	23	11	5	9	14
2018	23	5	4	6	10
2019	27	7	3	8	11
2020	21	9	6	7	13
2021	25	8	4	5	9
2022	22	10	5	6	11

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.

ДП „НК ЖИ“ 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 2022 год., при осигурено финансиране от Капиталов трансфер, от Инфраструктурни такси, от собствени средства и със средства от МКВП, са изпълнени обекти, видове работи и ремонт по железния път и съоръжения, както следва:

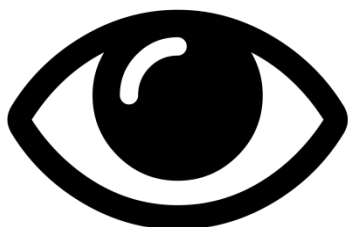
- Подновяване на железен път – 45,974 км;
- Механизиран среден ремонт на железния път – 35,858 км;
- Полагане на безнаставов релсов път – 17,804 км;
- Механизирано поддържане с ТПМ на железен път – 2 654,953 км;
- Механизирано поддържане с ТПМ на железопътни стрелки – 866 броя;
- Механизирано подновяване на железопътни стрелки – 18 броя;
- Ремонт на стоманени жп мостове – 2 бр.;
- Ремонт на стоманобетонени жп мостове – 9 бр.;
- Ремонт на жп тунели – 1 бр.;
- Ремонт водостоци – 17 бр.;
- Обезопасяване на „слаби места“ – 21 бр.;
- Обезопасяване на аварийни участъци – 11 бр.;
- Рехабилитация на железопътни прелези – 26 бр. и 13 бр. пешеходни пътеки;
- Ремонт и доставка на жп механизация и гориво;
- Доставка на железопътни материали, както следва:
 - релси – 4 000 t ;
 - стоманобетонени траверси СТ-6 – 28 100 бр. ;
 - дървени стрелкови траверси – 7 500 бр.;
 - дървени мостови траверси – 500 бр.;
 - нови жп стрелки – 21 бр.;
 - стрелкови части;

В резултат на изпълнение на ремонтните работи беше постигнато:

- Възстановяване на проектни скорости в 3 междугария с обща дължина 27,923 км;
- Запазване на съществуващи скорости – 2 655 км;

- Премахване на ограничения на скоростта – временни 32 броя с дължина 33,571 км;
- Намаляване на времепътуването – 30,8 мин.
- Осигуряване на устойчив ГДВ по отношение на скоростните условия и трафичния капацитет;
- Недопускане на сериозни произшествия по сигурността на движението по причини, произтичащи от железния път и прилежащите му съоръжения.

В.3. Обзор на предишната година



През 2022 г. се отчита повишаване нивото на безопасността на ЖИ²³ и ПЖПС спрямо 2021 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 Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт. Към тази информация се прилагат и заповедите и предписанията, свързани с безопасността на превозите, издадени за този период.

През 2022 г. посредством електронната системата за обслужване на „едно гише“ OSS на Агенцията за железопътен транспорт постъпиха 7 заявления за издаване на единни сертификати. Процедурите приключиха успешно, като се издадоха 7 нови единни сертификата за безопасност.

Подател/Име на заявителя	ЕСБ	Валидност	
		От	До
„ЛТЕ България“ ЕООД	BG 10 2022 0010	12.01.2022	11.01.2027
„Карго Транс Вагон България“ АД	BG 10 2022 0067	17.04.2022	16.04.2027
„Мини Марица – изток“ ЕАД	BG 10 2022 0073	19.04.2022	18.04.2027
„Порт Рейл“ ЕООД	BG 10 2022 0096	29.05.2022	28.05.2027
ЕВРОИНЖЕНЕРИНГ ЕООД	BG 10 2022 0122	01.06.2022	31.05.2027
„БДЖ - Товарни превози“ ЕООД	BG 10 2022 0297	31.12.2022	30.12.2027
„БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД	BG 10 2022 0298	31.12.2022	30.12.2027

От „Group Feroviar Roman“ S.A. е подадено заявление за разширяване на зоната на обхват на вече притежаван единен сертификат за безопасност. Железопътното предприятие е изявило желание да оперира в граничните преходи между Р. България и Р. Гърция и в граничните гари Кулата и Свиленград.

²³ЖИ – железопътна инфраструктура

В.4. Главни насоки за следващата година



Ключовите области за действие на НОБ на България в сферата на железопътната безопасност през следващата година (2023) са:

- ✓ Упражняване на надзор след издаването на сертификати за безопасност/ЕСБ на ЖП, удостоверение за безопасност на УИ, сертификати на ЛОП и сертификати за функция по поддръжката;
- ✓ Издаване, подновяване, изменение или отменяне на сертификати и удостоверения за безопасност на ЖП и УИ, на сертификати на ЛОП и на сертификати за функция по поддръжката;
- ✓ Въвеждане в експлоатация на структурните подсистеми, изграждащи железопътната система и ПЖПС;
- ✓ Издаване на разрешения за допуск до пазара на превозни средства с област на употреба – Република България.;
- ✓ Контрол по ремонта, поддръжката и експлоатацията на железопътната инфраструктура, безопасността на движението и на превозите и техническото състояние на ПЖПС;
- ✓ Контрол, подкрепа и развиване на регулаторната рамка за безопасност, включително системата от национални правила за безопасност (НПБ);
- ✓ 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).
- ✓ Контрол върху ЖП и УИ за стриктното спазване на нормативните изисквания при превоз на опасни товари, Правилника RID и Наредба № 46 за железопътен превоз на опасни товари.
- ✓ Регистриране на превозните средства в Националния регистър на возилата (НРВ) и своевременно актуализиране на информацията в регистъра;
- ✓ Контрол и проверки по жп линиите 3-та категория от вътрешния железопътен транспорт по чл. 2, т. 3 от Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ).

С. РАЗВИТИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА

С.1. Подробен анализ на последните тенденции

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

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 2017 до 2022 г.:

Таблица 2 - Данни за основните показатели за безопасност за България в периода 2017-2022 г. (вкл.)

Година	Общ брой произшествия	Общ брой „значителни“ произшествия	Общ брой убити лица	Общ брой тежко ранени лица
2017	351	47	16	28
2018	294	42	18	29
2019	284	39	16	20
2020	264	33	22	15
2021	312	37	16	16
2022	351	32	15	18

В таблица 3 долу е представен общият брой на железопътните произшествия, регистрирани през 2022 г. в България:

Таблица 3 - Данни за железопътните произшествия, регистрирани през 2022 г. в България (по региони и общо)

Вид на произшествието	Регион София	Регион Пловдив	Регион Г. Оряховица	Общо	Значителни
Сблъсък на влак с жп возило	3	1	2	6	0
Сблъсък на влак с препятствие в рамките на строителния габарит	91	74	45	210	2
Дерайлиране на ПЖПС	22	4	12	38	2
Произшествие на жп прелез	9	7	6	22	10
Произшествие с хора	7	18	7	32	18
Пожар в ПЖПС	10	4	7	21	0
Други	4	2	2	8	0
Самоубийства	4	5	5	14	-
ВСИЧКО	150	115	86	351	32

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

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

Таблица 4 - Данни за ОПБ, свързани с предпоставки за произшествия за периода 2017 – 2022 г. (вкл.)

Година	Брой счупени релси	Брой изкривяван ия и други деформаци и на коловоза	Брой неправилни показания на сигнализацията, водещи до опасна ситуация	Общ брой подминавания на сигнали за опасност	Брой счупени коледа на ПЖПС в експлоатация	Брой счупени оси на ПЖПС в експлоатация	ОБЩО
ОПБ код	I01	I02	I03	I041+I042	I05	I06	I00
2017	68	0	0	23	0	0	91
2018	62	0	0	18	1	2	66
2019	57	0	0	29	1	0	87
2020	51	0	1	28	2	0	80
2021	82	0	2	22	1	0	107
2022	76	0	0	24	0	0	100

3. Показатели за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията:

През 2022 г. в България има голямо увеличение на показателя С15 „Минути закъснение на пътнически влакове само от значителни произшествия“, сравнено с 2021 г. (2022 – 12609 мин; (2021 – 9135 мин; 2020 – 6331 мин.; 2019 – 6865 мин.; 2018 - 5978 мин.; 2017 – 5219 мин.; 2016 – 6166 мин).



2018	5978
2019	6865
2020	6331
2021	9135
2022	12609

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/²⁴ и „Прелези“²⁵) са дадени в таблица 5 долу:

5. Показатели, свързани с управление на безопасността.

През 2022 г. се увеличава нивото на проведените 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 са проведени 14 вътрешни одита. През 2021 г. са проведени общо 8 вътрешни одити на СУБ. През 2020 г. са проведени общо 19 вътрешни одити на СУБ, през 2019 г., 2018 г. и 2017 г. са проведени общо 17 вътрешни одити на СУБ.

Наблюденията на НОБ на България показват, че управителят на железопътната инфраструктура (ДП НКЖИ), „големите“ и „средни“ ЖП провеждат веднъж годишно вътрешен одит на техните СУБ.

Година	Процент железен път в България с действащ СВЗ [%]	Процент влак-км с ползване на действащи СВЗ [%]	Общ брой прелези с активна и пасивна охрана* [бр.]	Общ брой активни прелези [бр.]	Брой активни прелези – автоматични, с предупреждение от страна на ползвателите, [бр.]	Брой активни прелези – автоматични, със защита от страна на ползвателите, [бр.]	Брой активни прелези – автоматични с предупреждение и защита от страна на ползвателите и защита от страна на железния път) [бр.]	Общ брой активни прелези с ръчно подавано предупреждение от страна на ползвателите [бр.]	Общ брой прелези с пасивна охрана [бр.]
ОПБ	T01	T02	T03	T06	T07	T081	T10	T12	T14
2017	-	-	757	609	265	254	0	80	148
2018	9,08	12,998	757	607	270	254	0	83	150
2019	6,5	10,2	757	607	274	252	0	81	150
2020	-	16	758	604	264	259	0	71	154
2021	6,62	17	757	603	262	261	0	70	154
2022	-	-	752	597	257	264	0	66	155

Таблица Error! Main Document Only. - ОПБ, свързани с техническата безопасност на ЖИ в България за периода 2017 - 2022 г. (вкл.)

²⁴ „Система за влакова защита (СВЗ)“ означава система, която подпомага да се наложи спазване на сигналите и ограниченията на скоростта;
²⁵ „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:

- ръчни*: прелези, при които защитата или предупреждението от страната на ползвателя се задейства ръчно от служител на железницата;
- автоматични, с предупреждение от страната на ползвателя*: прелези, при които предупреждението от страната на ползвателя се задейства от приближаващия влак;
- 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;
- 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.

Таблица 5 - Общ брой на проведените в България от ЖП и УИ вътрешни одити на СУБ в периода 2017-2022 г.

Година	Общ брой на проведените одити от УИ и ЖП	Процент на проведените към планираните одити (%)
2017	17	100
2018	17	100
2019	17	100
2020	19	100
2021	8	40
2022	14	100

С.2. Резултати от препоръки за безопасност

Национален разследващ орган на железопътни произшествия и инциденти в България е Националният борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт.

През 2022 г. в ИАЖА са получени от НРО на България препоръки за безопасност във връзка със следните железопътни произшествия:



1. Удар на прелез на км 127+123 в междугарието Димово-Орещец между пътнически влак № 7623 и тежкотоварен автомобил „Ивеко“ на 07.06.2022 г.

На 07.06.2022 г. в 12:25 часа от гара Видин пътническа заминава БВ № 7623 в състав 4 пътнически вагона В4, 175 тона, теглен с локомотив № 91520044158-1, управляван от локомотивен машинист първо лице и локомотивен машинист второ лице, влакова бригада с началник влак и кондуктор. Влакът се движи ежедневно по ГДВ в направление Видин пътническа – София и се обслужва от железопътното предприятие за пътнически превози БДЖ ПП ЕООД. От начална гара Видин пътническа във влака са пътували около 60 пътника.

БВ № 7623 се движи навреме и пристига в гара Димово в 13:14 часа, след престой от 1 минута, заминава в 13:15 часа за гара Орещец. При движението на влака в междугарието Димово – Орещец е задействан далечен датчик за управление на АПС на км 127+123, която, след като се задейства, включва предпрелезния светофор, който започва да свети с мигаща лунно бяла светлина. Това дава указание на локомотивния машинист, че АПС е задействана и работи нормално. Влакът приближава жп прелеза и с локомотивната свирка подава сигнал „Внимание“. В това време по автомобилния път, отдясно на железния път по посока движението на влака, успоредно с него приближава натоварен тежкотоварен автомобил-самосвал „Ивеко“. Водачът на автомобила завива наляво и не спира пред редовно задействания шосеен светофар, навлиза в опасната зона на прелеза и около 13:30 часа последва удар на влака в преминаващия през железопътния прелез тежкотоварен автомобил. От последвалия удар, водачът на автомобила и двамата локомотивни машинисти загиват. Леко пострадали са трима пътници от влака.

Издадени препоръки за безопасност в следствие на произшествието:

- ДП „НКЖИ“ и „БДЖ-ПП“ ЕООД да запознаят заинтересования персонал със съдържанието на окончателен доклад на Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт (НБРПВВЖТ) в „Министерски съвет“ (МС) - Заинтересования персонал на ДП „НКЖИ“ и „БДЖ-ПП“ ЕООД е запознат със съдържанието на окончателен доклад на Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт (НБРПВВЖТ) в (МС), съгласно писмо № 13155/24.03.2023г. на ДП „НКЖИ“.

- Националният орган по безопасността ИАЖА да организира и предложи изменения и допълнения на Наредба № 4 от 27.03.1997г. за железопътните прелези, в комисията по глава пета от Наредбата да бъде включен и представител на Държавна агенция „Безопасност на

движението по пътищата”. - Тече процедура по предстоящо изменение на Наредба № 4 от 27 март 1997 г. за железопътните прелези.

- Националният орган по безопасността ИАЖА да организира и предложи изменения и допълнения на Наредба № 4 от 27.03.1997г. за железопътните прелези, относно актуализиране категоризацията на прелезите, по основните железопътни линии, жп прелези, съоръжени с АПС, да се пресъоръжат с автоматични бариери.(АПБ). - Тече процедура по предстоящо изменение на Наредба № 4 от 27 март 1997 г. за железопътните прелези.

- ДП „НКЖИ“ да разработи програма за поетапно пресъоръжаване на жп прелезите, съоръжени с АПС в междугарията на основните железопътни линии с автоматични бариери (АПБ), след изменение и допълнение на Наредба № 4 за актуализиране категоризацията на жп прелезите - Съгласно писмо № 13155/24.03.2023г. на ДП „НКЖИ“ е предвидено при бъдеща модернизация на прелезите да се съоръжават с АПБ / автоматични бариери/- Тече процедура по предстоящо изменение на Наредба № 4 от 27 март 1997 г. за железопътните прелези.

- ДП „НКЖИ“ поетапно да изгради 24 часово видеонаблюдение, обхващащо преминаващия поток от пътни превозни средства и подвижен железопътен състав през железопътните прелези, разположени на основните железопътни линии - съгласно писмо № 13155/24.03.2023г. на ДП „НКЖИ“ е предвидено при бъдеща модернизация изграждане на видеонаблюдение на прелезите.

2. Дерайлиране на ДТВ 30592 в междугарията Яна и Кремиковци на 26.07.2022 г.

На 26.07.2022 г. в 12:30 часа от гара Пловдив разпределителна заминава ДТВ № 30592 до гара Илиянци. Влакът се обслужва от железопътното предприятие „Рейл Карго Кериър - България“ ЕООД. Влакът се е движил по маршрута Свиленград – Пловдив – Карлово – Илиянци, в състав 20 вагона натоварени с контейнер-цистерни, типове R и S, 80 оси, 1566 тона, 387 метра, с влаков локомотив № 918111161116 и начело № 918111162593. Двата локомотива работят по система много единици (СМЕ) и управлението се осъществява от първия локомотив с локомотивна бригада, машинист първо лице и машинист второ лице.

В гара Пирдоп влакът пристига в 15:36 часа за среща с ПВ № 30113, движещ се по разписание. От гара Пирдоп ДТВ № 30592 заминава в 15:54 часа. Влакът преминава гара Столник без спиране в 16:50 часа, преминава гара Яна без спиране в 16:56 часа и в междугарията Яна – Кремиковци на км 19+041 в 17:01 часа дерайлират пет вагона от състава, което предизвиква скъсване и влакът спира в 17:01 часа. След извършения оглед Локомотивната бригада извършва оглед и установява, че влакът е разединен на две места (вагоните са на три части) и са дерайлирали пет вагона в края на влака, уведомяват дежурният ръководител движение на гара Яна и влаковия диспечер на железопътната линия. Вследствие на дерайлирането няма пострадал персонал от влака. Нанесени са щети на дерайлиралите пет вагона, на железния път и съоръженията.

Издадени препоръки за безопасност в следствие на произшествието:

- ДП „НКЖИ“ и „Рейл Карго Кериър - България“ ЕООД да запознаят заинтересования персонал със съдържанието на окончателен доклад на Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт (НБРПВВЖТ) в (МС) - Заинтересования персонал на ДП „НКЖИ“ и „Рейл Карго Кериър - България“ ЕООД е запознат със съдържанието на окончателен доклад на Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт (НБРПВВЖТ) в (МС), съгласно писма № ЖИ-18692/28.04.23г. на ДП „НКЖИ“ и № 167/19.12.2022г на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД.

- Националният орган по безопасността ИАЖА да анализира и оцени функционирането на Системата за управление на безопасността на ДП НКЖИ по отношение експлоатация, поддържане и ремонт на железния път и преходите между наставов и безнаставов релсов път. - Националният орган по безопасността ИАЖА е включила анализа на СУБ на ДП НКЖИ при

извършване на одит на място във връзка с подадено от ДП НКЖИ заявление за подновяване на удостоверение за безопасност на управител на инфраструктурата.

- ДП „НКЖИ“ да възстанови варосването на безнаставовия релсов път през летния сезон с цел ограничаване повишаване на температурите в релсите от слънчевото нагряване - Съгласно писмо № ЖИ-18692/28.04.23г. на ДП „НКЖИ“ е извършен анализ и при необходимост се предприемат коригиращи действия по неутрализация на пътя, с цел превантивен контрол за предотвратяване на поява на неизправности по ос.

- ДП „НКЖИ“ да планира и извърши ремонт на железния път в междугарието Кремиковци- Яна, гарантиращ безопасността на движението - Съгласно писмо № ЖИ-18692/28.04.23г. на ДП „НКЖИ“ е извършен ремонт на железния път в междугарието Кремиковци- Яна, гарантиращ безопасността на движението.

3. Дерайлиране на локомотиви при възникнал страничен удар, обслужвали ДТВ № 20691 и ДТВ № 20698, в гара Илиянци на 21.01.2022 г.

На 21.01.2022 г. в 03:13 часа от осми коловоз в гара Илиянци заминава ДТВ № 20691 в направление за гара Русе Север. Влакът е с помощен локомотив начело № 91522086001-8 с локомотивен машинист първо лице и локомотивен машинист второ лице и влаков локомотив № 91520085005-4 с локомотивен машинист първо лице, след него в неработно състояние още два локомотива № 91520087025-0, придружаван от локомотивен инструктор и локомотив № 91520087009-4 придружаван от локомотивен машинист и състав от 24 вагона, 648 тона. Влакът заминава след редовно даден изходен сигнал и заповед на дежурния ръководител движение в гара Илиянци.

На девети коловоз в гара Илиянци е композиран ДТВ № 20698 с локомотив № 91522086005-9 с локомотивен машинист I-во лице и локомотивен машинист II-ро лице в състав 10 вагона, 108 тона, в същото време влакът потегля без разрешен сигнал в направление гара Пирдоп. Влакът подминава затворения изходен сигнал и на жп стрелка № 39 се удря странично в предната част на локомотива на ДТВ № 20691. От последвалия удар дерайлират и двата локомотива с всички колооси вляво и вдясно от железния път. Двата влака се обслужват от железопътното предприятие за товарни превози „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД.

Вследствие на удара локомотивния персонал в двата локомотива не е пострадал. Нанесени са материални щети на дерайлиралите локомотиви, на железния път, на контактната мрежа и осигурителната техника.

Издадени препоръки за безопасност в следствие на произшествието:

- ДП „НКЖИ“ и „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД да запознаят заинтересования персонал със съдържанието на окончателен доклад на Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт (НБРПВВЖТ) в (МС). - Заинтересования персонал на ДП „НКЖИ“ и „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД е запознат със съдържанието на окончателен доклад на Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт (НБРПВВЖТ) в (МС), съгласно писма № ЖИ-32394/05.08.22г. на ДП „НКЖИ“ и № 234/08.07.2022г на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД

- „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД да извърши оценка на психологическия човешки фактор на локомотивния персонал с цел подобряване на работата в екип в позитивна атмосфера. - Всички служители, които осъществяват железопътните превози и съпътстващите ги дейности преминават медицинската и психологическата годност съгласно НАРЕДБА № 54 от 02.06.2003г. за медицинските и психологическите изисквания към персонала, който осъществява железопътните превози на пътници и товари и съпътстващите ги дейности, и за провеждане на предпътните медицински прегледи съгласно писмо № 234/08.07.2022г на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД.

- „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД периодично да провежда беседи с локомотивния персонал в присъствието на психолог, на които да се обсъждат изграждане и утвърждаване на колективни добри практики. - Предприета е организация за присъствието на психолог при

извършване на служебни беседи с локомотивния персонал, съгласно писмо № 234/08.07.2022г на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД.

- Националният орган по безопасността ИАЖА да оцени функционирането на Системата за управление на безопасността по отношение извършване на предсменни инструктажи и проверки за алкохол и други упойващи вещества на локомотивния персонал в железопътните предприятия извършващи превози на товари и пътници и по преценка и необходимост да се възстановят пунктовете за извършване на предпътни медицински прегледи. - Националният орган по безопасността ИАЖА е направила оценка на функционирането на Системата за управление на безопасността по отношение извършване на предсменни инструктажи и проверки за алкохол и други упойващи вещества на локомотивния персонал в железопътните предприятия извършващи превози на товари и пътници.

- В случай, че при оценяването на функционирането на Системата за управление на безопасността на железопътните предприятия се установят несъответствия или пропуски относно спазване изискванията на т.4.2 *Компетентност* и т.4.6 *Интегриране на човешкия и организационния фактор от Приложение 1* на Делегиран Регламент (ЕС) 2018/762 на Комисията, ИАЖА да издаде задължителни предписания към железопътните предприятия да организират обучения на персонала за формирането на механизми като устойчивост на стрес, отработване на лична стабилност и динамичен баланс на психологическото състояние, изграждане и отиграване на субективното усещане за контрол.

- Националният орган по безопасността ИАЖА да извърши проверка относно видовете сигнализация в гара Илиянци и съвместно с ДП НКЖИ да предприеме действия по спазване изискванията на чл. 305 от Наредба № 58. - В графика на планираните обществени поръчки на ДП НКЖИ, одобрен с решение от Протокол № 03-01/22 на заседание на управителен съвет на ДП НКЖИ е предвидено възлагане на “Изготвяне на идеен проект по част Сигнализация за внедряване на маршрутно-компютърна централизация в гара Илиянци”. Процедурата е обоснована, поради спешна необходимост от промяна на гаровата централизация, съгласно писмо № ЖИ-32394/05.08.22г. на ДП „НКЖИ“.

4. Железопътна злополука, възникнала в Локомотивно депо Пловдив по време на функционални проби на локомотив № 91520043309-1 на 24.03.2022 г.

На 24.03.2022 г. около 15:30 часа в локомотивно депо Пловдив на коловоз под контактна мрежа е докаран в неработно състояние за извършване функционални проби на електрически локомотив № 91520043309-1 за пускането му в експлоатация. Пробите се извършват в първа кабина на локомотива в присъствието на комисия локомотивен инструктор, инспектор, контрол по ремонта и проверка и организатор производство и ремонт на ПЖПС. Около 15:45 часа без да се синхронизират действията между служителите в кабината на локомотива, организатор производство и ремонт на ПЖПС е намерен легнал в неадекватно състояние до електрическия контактор. На телефон 112 веднага е подадена информация за злополуката. Пострадалият е свален от локомотива и е указана долекарска помощ до пристигане на автомобила на „Спешна медицинска помощ“, които констатира часа на смъртта 15:55 часа.

Локомотива и персонала работещи в Локомотивно депо Пловдив са към железопътното предприятие „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД.

Издадени препоръки за безопасност в следствие на произшествието:

- БДЖ-ТП“ ЕООД и „БДЖ-ПП“ ЕООД да запознаят заинтересования персонал със съдържанието на окончателен доклад на Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт (НБРПВВЖТ) в (МС). - Заинтересования персонал на БДЖ-ТП“ ЕООД и „БДЖ-ПП“ ЕООД е запознат със съдържанието на окончателен доклад на Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт (НБРПВВЖТ) в (МС), съгласно писма № 02-12-142/30.11.2022г. на БДЖ-ТП“ ЕООД и № 03-13-135/30.11.2022г на „БДЖ-ПП“ ЕООД.

- БДЖ-ТП“ ЕООД и „БДЖ-ПП“ ЕООД да проведат опреснително обучение на персонала в ремонта и експлоатацията на ПЖПС за мерките за безопасност по Наредба № 7 и Наредба № 13. - Съгласно Заповеди № 01-01-176/25.10.2022г. на Управител на БДЖ-ТП“ ЕООД и № 01-16-396/16.08.2022г. на Управител на „БДЖ-ПП“ ЕООД се регламентират процесите за опреснителни обучения за мерките по безопасност по Наредба № 7 и Наредба № 13.

- БДЖ-ТП“ ЕООД и „БДЖ-ПП“ ЕООД да направят изменения и допълнения на нормативните документи, регламентиращи видовете ремонти на ТПС (Правилник за организация на ремонтните дейности в локомотивните депа, Инструкция за безопасна работа при обслужване на електрически локомотиви и мотрисни влакове в локомотивните депа, Правилник за деповски ремонт и поддържане на електрически локомотиви на БДЖ и Образци, с които се приема и предава ТПС за ремонт по необходимост). - Съгласно Заповед № 01-01-176/25.10.2022г. на Управител на БДЖ-ТП“ ЕООД е създадена организация за изменения и допълнения на нормативните документи, регламентиращи видовете ремонти на ТПС (Правилник за организация на ремонтните дейности в локомотивните депа, Инструкция за безопасна работа при обслужване на електрически локомотиви и мотрисни влакове в локомотивните депа, Правилник за деповски ремонт и поддържане на електрически локомотиви на БДЖ и Образци, с които се приема и предава ТПС за ремонт по необходимост) и съгласно писмо № 03-13-135/30.11.2022г на „БДЖ-ПП“ ЕООД е изготвен и утвърден ЛП 9/2022Г в сила от 28.06.2022г.

- БДЖ-ТП“ ЕООД и „БДЖ-ПП“ ЕООД да променят работните инструкции и ПЛС с които да се гарантира завишаване на контрола от длъжностните лица при извършване и приемане на ремонтни дейности, проверка на защитните блокировки на локомотивите, осигуряващи проследимост и поименна отговорност. - Съгласно Заповед № 01-01-176/25.10.2022г. на Управител на БДЖ-ТП“ ЕООД е създадена организация за прилагане на ефективен контрол за следене и поддържане в техническа изправност и действие на защитните блокировки на локомотивите и съгласно писмо № 03-13-135/30.11.2022г на „БДЖ-ПП“ ЕООД са утвърдени нови образци - ЛС 010-4/32 и ЛС 010-4/44-45 с добавяне Приложение 6 “Протокол за извършване на проверка на защитните съоръжения на локомотиви в сила от 28.06.2022г.

- БДЖ-ТП“ ЕООД и „БДЖ-ПП“ ЕООД да създадат ред и организация след излизане от ремонт и по време на експлоатация, при приемане на локомотива, локомотивните бригади да проверяват и вписват в бордовия дневник състоянието на всички блокировки на локомотивите - Съгласно Заповед № 01-01-176/25.10.2022г. на Управител на БДЖ-ТП“ ЕООД е създадена организация при излизане от ремонт и по време на експлоатация, при приемане на локомотива да се вписват в бордовия дневник състоянието на всички блокировки на локомотивите от локомотивните бригади и съгласно писмо № 03-13-135/30.11.2022г на „БДЖ-ПП“ ЕООД е създаден ред и организация при излизане от ремонт и по време на експлоатация, при приемане на локомотива да вписват техническото състояние, изправността и действието на всички блокировки.

5. Пожар във първия и втория вагон от пътнически влак № 2613 по време на движение в междугарното Каспичан-Провадия път № 1 на 03.11.2022 г.

На 03.11.2022 г. в 13:15 часа от гара София заминава БВ № 2613 в състав 4 вагона, 16 оси, 159 тона с локомотив № 91521080041-2 с локомотивен машинист и помощник-локомотивен машинист и превозна бригада с началник влак и кондуктор. Влакът се движи ежедневно по график за движение на влаковете в направление София – Горна Оряховица – Варна. Влакът се обслужва от железопътното предприятие „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД, национален превозвач на Република България и подвижният железопътен състав е негова собственост.

В гара Каспичан влакът пристига по график в 19:28 часа и след престой от 4 мин. заминава в 19:32 часа. На два километра след гара Каспичан в посока гара Провадия по път №

1 машинистът на локомотива забелязва, че налягането в ГВП се понижава до 0 бара и влакът спира. Влакът е спрял с аварийната спирачка от пътник, пътуващ във втория вагон, усетил мирис на дим и впоследствие видял огън във вагона. Локомотивният машинист вижда огъня и с помощник-локомотивен машинист незабавно предприемат мерки за разкачване на състава между първия и втория вагон с цел предотвратяване на пожара към първия вагон. След разкачването машинистът прави опит да потегли, но установява, че напрежението в контактната мрежа е изключено и двамата предприемат разкачване между локомотива и първия вагон и с помощта на пътници от влака избутват локомотива на безопасно разстояние от горящия влак. Началникът на влака уведомява на националния спешен телефон 112 за пожара.

Пожарът във вагоните е потушен в 00:30 часа от органите на РС ПБЗН. Персоналът, обслужвал влака, както и пътниците във влака, не са пострадали. Нанесени материални щети по железопътната инфраструктура, нанесени са материални щети на опожарените два вагона от БВ № 2613.

Издадени препоръки за безопасност в следствие на произшествието:

ДП „НКЖИ“ и „БДЖ-ПП“ ЕООД да запознаят заинтересования персонал със съдържанието на окончателен доклад на Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт (НБРПВВЖТ) в (МС) - Заинтересования персонал на ДП „НКЖИ“ и „БДЖ-ПП“ ЕООД е запознат със съдържанието на окончателен доклад на Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт (НБРПВВЖТ) в (МС), съгласно писма № 31757/19.07.2023г. на ДП „НКЖИ“.

- „БДЖ-ПП“ ЕООД да организира провеждане на беседи за запознаване на персонала в ремонта във Вагоно-ремонтните депа на предприятието с обстоятелствата и причините за възникване на произшествието.
- „БДЖ-ПП“ ЕООД при извършване на капитални ремонти на пътнически вагони в железопътните заводи, да контролира изискванията за спазването на относимите противопожарни изисквания за електрическите инсталации и вътрешно оборудване, разписани в Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията от 18.10.2014г.
- „БДЖ-ПП“ ЕООД при извършване на месечните електрически ревизии на пътнически вагони, серии №№ 1974 и 2974 да предприеме проверка и измервания на електрическите инсталации и оборудването с цел предотвратяването запалването на други вагони. Да се монтират камери за видео наблюдение в пътническите вагони.
- ИА “Железопътна администрация” да предприеме мерки за изменение и допълнение на нормативната уредба, регламентираща действията на експлоатационния персонал, свързан с изключване и включване на напрежението в контактната мрежа в аварийни случаи, при които е възникнал пожар в подвижния железопътен състав по време на движение на влака в междугарие. - Тече процедура за изменение и допълнение на нормативната уредба, регламентираща действията на експлоатационния персонал, свързан с изключване и включване на напрежението в контактната мрежа в аварийни случаи.

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

Предписания, издадени от служители на РЖИ към ИАЖА:

При извършените през 2022 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), ЗЖТ, Наредба № 58²⁶, Наредба № 56, ПТЕ²⁷, ПДВМР²⁸ и др.,

²⁶Наредба № 58 от 2006 г. за правилата за техническа експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт;

²⁷ПТЕ – Правила за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура, издадени от генералния директор на НКЖИ през 2006 г.

²⁸ПДВМР – Правила за движение на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт, издадени от генералния директор на НКЖИ през 2006 г.

за което са издадени 54 бр. предписания и съставили 58 броя Актове за установяване на административни нарушения на нормативни актове в железопътния транспорт.

Мерки за безопасност, предприети от УИ и ЖП в резултат на извършени през 2022 г. проверки на НОБ на България:

За периода от 01.01.2022 г. до 31.12.2022 г. инспектори от регионалното звено на НОБ - РЖИ извършиха множество контролни проверки в поделенията на ДП НКЖИ и други железопътни превозвачи както следва:

Служители на РЖИ София извършиха проверки в поделенията на ДП НКЖИ и други железопътни превозвачи както следва: проверени са 163 броя гари, 42 броя прелези, 7 бр. ВРУ, 223 броя влака и локомотиви.

Служители на РЖИ-Пловдив извършиха проверки в поделенията на ДП НКЖИ и други железопътни превозвачи в Регион Пловдив, както следва: проверени са гари - 24 броя, вагоно-ревизорски участъци - 13 броя, превозни служби на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД- 14 броя, локомотивни депа - 18 броя, влака и локомотиви- 37 броя.

Извършени са проверки и на други обекти в Регион Пловдив: 3 броя спирки, 18 броя превозни бригади, 8 броя маневрени бригади, 10 броя РССМ, 11 броя ж.п. участъци, 4 броя участък ОТ, 6 броя ЕРП, 3 броя локомотивни депа (част железопътна инфраструктура), 4 броя вагонни депа (железопътна инфраструктура), 9 броя превозни служби, 4 броя строителни фирми извършващи ремонт на ж.п. инфраструктура, 6 броя индустриални ж.п. клонове, 27 броя прелези, 14 броя пешеходни подлези/надлези (пасарелки), асансьори и др., 4 броя СКПЖПС.

Служители на РЖИ-Горна Оряховица извършиха 314 проверки както следва: проверени са 185 броя гари и прелези, 18 броя ВРУ, 26 броя пътнически центъра на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД, бизнес центрове на „БДЖ-ТП“ ЕООД, локомотивни депа, 57 броя влака и локомотиви и 8 бр. подрайони за поддържане на контактна мрежа.

При проверките бяха констатирани нередности относно спазването на правилата за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура, движението на влаковете и маневрената работа, и сигнализацията в железопътния транспорт, за които са издадени предписания до съответните ръководители.

Изпълнителен директор – 17 броя;

РЖИ СФ – 16 броя;

РЖИ ПО – 32 броя;

РЖИ ГО – 6 броя.

Взето е участие в комисии за квалификационни изпити по теория и практика за даване на правоспособност като са изпитани общо 795 лица от РЖИ СФ, РЖИ ПО, РЖИ ГО и от служители на ГДЖИ.

За проведените квалификационни изпити по теория и практика се изготвят протоколи и на успешно издържалите изпита се издава свидетелство за правоспособност в Главна дирекция „Железопътна инспекция“.

Служителите на НОБ са провеждали изпити за проверка на знанията на експлоатационния персонал отговорен за безопасността на превозите, в изпълнение изискванията на Наредба № 58.

Изпитани са общо **7565 служителя** на ДП НКЖИ и превозвачите.

D. НАДЗОР

D.1. СТРАТЕГИЯ И ПЛАН(ОВЕ)



регламент (ЕС) 2018/761.

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, ЕСБ и УБ, съгласно в Делегиран

При определяне на стратегията и плановите 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 предприятия 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, свързани със системите за управление на безопасност на ЖП и УИ;
- Преглед на резултатите, установени по време на извършени надзорни одити, проверки и инспекции или други сродни дейности;
- Резултатите от разследваните произшествия, инциденти и СБИ²⁹;
- Получените сигнали и жалби от УИ, ЖП и др.

Плановите за годишни проверки се уточняват на база постъпилата информация от извършените месечни анализи, проверки и инспекции. Приоритетите са свързани с обхвата и целта на проверката, при наличие на обезпокоителна 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 ГДЖИ, съгласува се от главния директор на ГДЖИ и одобрява от ИД на ИАЖА.

D.2. Човешки ресурси

ИАЖА чрез Главна дирекция „Железопътна инспекция“ 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 на ЖП и УИ, както и контрол върху системите за управление на ЛОП на железопътни превозни средства.

Към 31.12.2022 г. числеността на персонала в ГДЖИ е 32 служители, в т.ч. 15 инспектори в териториалните звена – Районните 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 8 служители.

През 2022 г. НОБ на България не е отнемал СБ или ЕСБ на ЖП.

За 2022 г. е извършена:

1. Сертификация на **8** дружества от които: **6 броя** дружества - структури, отговорни за поддръжка и **2 броя дружества** - изпълнители на поддръжка по изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/779 на Комисията.

²⁹СБИ – ситуации, близки до инциденти

2. Надзор на **15** дружества от които: **10 броя** дружества - структури, отговорни за поддръжка и **5 броя** дружества - изпълнители на поддръжка, някои от които притежават по два сертификата – за вагони по Регламент 445 и за други превозни средства по Наредба 59, които са в сила до изтичане на валидността им и преминаването им към нов сертификат, в съответствие с изискванията на Регламент 779.

Подробна информация за отчет на дейността представяме в табличен вид, дадена по-долу:

III. Отчет на дейността по сертифициране и надзор.

1. Структури, които отговарят за поддръжка (СОП) на железопътни превозни средства.

1.1. Сертификация в съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/779 на Комисията.

№	Дружество	Вид дружество	ИЗПЪЛНЕНИЕ			Издаден сертификат
1.	„ТСВ“ ЕАД гр. София	Железопътен превозвач	СЕРТИФИКАЦИЯ	Заявление за подновен сертификат на СОП по Регламент 779 Вагони и Локомотиви, РССМ, др.	План за Сертификационен одит рег. №32-03-2/ 14.07.2022 Резултати от одит: Доклад рег.№ 10-18-125/ 19.09.2022 Писмо с рег.№ 32-03-2/ 20.09.2022	ПОДНОВЕН Сертификат BG/31/0022/00 01 Валиден От 12.11.2022 г. до 11.11.2027 г.
2.	„Евроинженеринг“ ЕООД гр. Стара Загора	Железопътно предприятие Изпълнител на поддръжка на локомотиви и товарни вагони	СЕРТИФИКАЦИЯ Включително надзор за изпълнител на поддръжка	Заявление за актуализиран сертификат на СОП по Регламент 779 Вагони и Локомотиви	План за Сертификационен одит рег. №10-02-14/ 19.08.2022 Резултати от одит: Доклад рег.№ 10-18-141/ 12.10.2022 – лок. Доклад рег.№ 10-18-142/ 12.10.2022 - вагони Доклад рег.№ 10-18-143/ 12.10.2022 надзор за функция по поддръжка Писмо с рег.№ 32-03-1/ 12.10.2022	АКТУАЛИЗИРАН Сертификат BG/31/0022/00 02 Валиден От 20.10.2022 г. до 19.10.2027 г.
3.	„ПИМК РЕЙЛ“ ЕАД гр. Пловдив	Железопътен превозвач	СЕРТИФИКАЦИЯ	Заявление за нов сертификат на СОП по Регламент 779 Вагони и Локомотиви	План за Сертификационен одит рег. №10-02-5/ 17.08.2022 Резултати от одит: Доклад рег.№ 10-18-144/12.10.2022	НОВ Сертификат BG/31/0022/00 03 Валиден

					Доклад рег.№ 10-18-145/12.10.2022 Писмо с рег.№ 32-03-3/21.10.2022	От 20.10.2022 г. до 19.10.2027 г.
4.	„Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД гр. Русе	Железопътен превозвач	СЕРТИФИКАЦИЯ	Заявление за актуализиран сертификат на СОП по Регламент 779 Вагони и Локомотиви	План за извършване на сертиф. одит (ЛОП) рег.№ 10-02-18/ 19.08.2022 Резултат от одит: Доклад № 10-18-157/ 28.10.2022 и писмо № 32-04-4/31.10.2022	АКТУАЛИЗИРАНА Сертификат BG/31/0022/0004 Валиден От 31.10.2022 г. до 02.08.2025 г.
5.	ЖП ТРАКЦИЯ ЕООД	Структура отговорна за поддръжка / СОП Изпълнител на поддръжка/Завод ремонт на локомотиви и	СЕРТИФИКАЦИЯ на СОП Включително надзор за изпълнител на поддръжка	Заявление за нов сертификат на СОП по Регламент 779 Локомотиви	План за извършване на сертиф. одит (ЛОП) рег.№ 32-04-2/ 15.11.2022 Резултат от одит: Доклади № 10-18-199/ 28.11.2022 и писмо № 32-04-2/ 29.11.2022	НОВ Сертификат BG/31/0022/0006 Валиден От 29.11.2022 г. до 28.11.2025 г.
6.	„БДЖ-ТП“ ЕООД гр. София	Железопътен превозвач	СЕРТИФИКАЦИЯ	Заявление за актуализиран сертификат на СОП по Регламент 779 Вагони и Локомотиви	План за извършване на Надзорен одит (ЛОП) рег.№ 32-03-4/ 31.10.2022 Резултат от одит: Доклад № 10-18-207/ 07.12.2022 Писмо № 32-03-4/ 09.12.2022 с резултат и дадени препоръки Писмо с рег.№32-03-4/ 19.12.2022 от БДЖ ТП относно изпълнение на препоръки	АКТУАЛИЗИРАНА Сертификат BG/31/0022/0007 Валиден От 12.12.2022 г. до 31.12.2025 г.

1.2. Надзор на сертифицирани дружества, в съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/779.

№	Дружество	Вид дружество	Вид одит	Планувано	Изпълнено
1.	„ТБД ТП“ ЕАД гр. Перник	Железопътен превозвач	Надзорен одит	27 септември	План за извършване на Надзорен одит (ЛОП) рег.№ 10-02-6/ 17.08.2022 Резултати от одит: Доклад рег.№ 10-18-127/ 19.09.2022и Доклад рег.№ 10-18-128/ 19.09.2022 Писмо с рег.№ 10-02-6/ 19.09.2022 – препоръки Писмо с отговор за изпълнение на препоръките с рег.№ 10-02-6/ 20.12.2022

2.	„Ди Би Карго - България“ ЕООД гр. Карлово	Железопътен превозвач	Надзорен одит	11 октомври	План за извършване на Надзорен одит (ЛОП) рег.№ 10-02-19/ 19.08.2022 Резултати от одит: Доклад рег.№ 10-18-185/ 22.11.2022 Писмо с рег.№ 10-02-19/ 22.11.2022
3.	„БДЖ – ПП“ ЕООД гр. София	Железопътен превозвач	Надзорен одит	14-16 декември	План за извършване на надзорен одит (ЛОП) рег.№ 10-02-21/ 01.11.2022 Резултат от одит: <i>Бележка: Чакат се доклади от РЖИ за обобщаване на констатациите.</i>

1.3. Надзор на сертифицирани дружества, в съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2011/445 и Наредба №59.

1.	ДП „НКЖИ“ гр. София	Управител на жп инфраструктура	Надзорен одит	14-18 ноември	План за извършване на Надзорен одит (ЛОП) рег.№ 10-02-20/ 01.11.2022 Резултат от одит: <i>Бележка: Чакат се доклади от РЖИ за обобщаване на констатациите.</i>
2.	„Карго Транс Вагон България“ ЕАД гр. София	Железопътен превозвач	Надзорен одит		План за извършване на Надзорен одит (ЛОП) рег.№ 10-02-7/ 17.08.2022 Резултат от одит: Доклад № 10-18-166/ 03.11.2022 и писмо № 10-02-7/ 04.11.2022
3.	„ПОРТ РЕЙЛ“ ООД гр. Бургас	Железопътен превозвач	Надзорен одит	5-7 ноември	План за извършване на Надзорен одит (ЛОП) рег.№10-02-13/18.08.21 Резултат от одит: Доклад № 10-18-187/ 22.11.2022 и писмо № 10-02-17/ 22.11.2022
4.	„ММИ“ ЕАД гр. Стара Загора	Железопътно предприятие	Надзорен одит	17-19 окт.	План за извършване на Надзорен одит (ЛОП) рег.№ 10-02-15/ 19.08.2022 Резултат от одит: Доклад № 10-18-189/ 22.11.2022 и писмо № 10-02-15/ 22.11.2022
5.	„Експрес Сервиз“ ООД гр. Русе	Железопътен превозвач <u>Изпълнител на поддръжка/</u>	Надзорен одит	26.28 окт.	План за извършване на Надзорен одит (ЛОП) рег. 10-02-10/ 19.08.2022 Резултат от одит: Доклади № 10-18-191/ 22.11.2022 и писмо № 10-02-10/ 22.11.2022

6.	„Аурубис България“, АД гр. Пирдоп	Железопътн о предприятие	Надзорен одит	29 септ.	План за извършване на Надзорен одит (ЛОП) рег.№ 10-02-3/ 17.08.2022 Резултат от одит: Доклад № 10-18-165/ 03.11.2022 и писмо № 10-02-3/ 03.11.2022
7.	„БЖК“ ЕАД гр. София	Железопътен превозвач	Надзорен одит	01 септември	План за извършване на Надзорен одит (ЛОП) рег.№ 10-02-8/ 17.08.2022 Резултат от одит: Доклад № 10-18-190/ 22.11.2022 и писмо № 10-02-8/ 22.11.2022

Бележка: За дружества, притежаващи едновременно сертификати за СТРУКТУРА ОТГОВОРНА ЗА ПОДДЪЖКА на превозни средства и ИЗПЪЛНИТЕЛ НА ФУНКЦИЯ ПО ПОДДРЪЖКА проверката е извършена в един и същи период по изпратени планове за проверка за всяка дейност. Такива дружества са:

1. „Експрес Сервиз“ ООД, гр. Русе – СОП и Изпълнител на функция
2. „ЖП –Тракция“ ЕООД, гр. София– СОП и Изпълнител на функция
3. „Евроинженеринг“ ЕООД, гр. Стара Загора– СОП и Изпълнител на функция

2. Лица, изпълняващи **ФУНКЦИИ ПО ПОДДРЪЖКА** на железопътни превозни средства.

2.1. Сертификация в съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/779 на Комисията.

№	Дружество	Вид дружество	ИЗПЪЛНЕНИЕ			Издаден сертификат
1.	„Сименс Мобилити“ ЕООД гр. София	Изпълнител на поддръжка – мобилен екип	СЕРТИФИКАЦИЯ	Заявление за подновен сертификат на СОП по Регламент 779	План за Сертификационен одит рег. № 12-00-45/ 13.07.2022 Резултати от одит: Доклад рег.№ 10-18-115/ 18.08.2022 Писмо с рег.№ 12-00-45/ 19.08.2022	ПОДНОВЕН Сертификат BG/32/0022/0001 Валиден От 28.09.2022 г. до 27.09.2027 г.
2.	„Тракция“ АД ЕООД гр. Самуил	Изпълнител на поддръжка – вагони	СЕРТИФИКАЦИЯ	Заявление за НОВ сертификат на СОП по Регламент 779	План за Сертификационен одит рег. № 10-02-13/ 19.08.2022 Резултати от одит: Доклад рег. № 10-18-153/ 27.10.2022 Писмо с рег.№ 32-04-3/ 27.10.2022	ПОДНОВЕН Сертификат BG/32/0022/0002 Валиден От 27.10.2022 г. до 26.10.2027 г.

2.2. Надзор на сертифицирани дружества, в съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/779 на Комисията.

№	Дружество	Вид на дружеството	ПЛАНУВАНО		ИЗПЪЛНЕНО
1.	„РВП София“ ЕООД гр. София	Завод за поддръжка на РСМ, пътнически и товарни вагони	Надзорен одит	30 август	План за извършване на одит (ЛОП) рег.№ 10-02-9/ 17.08.2022 Резултат от одит: Доклад и рег. № 10-18-120/ 25.08.2022 10-18-120/ 25.08.2022 и писмо № 10-02-9/ 25.08.2022
4.	„Вагон - Транс Логистик“ ЕООД гр. Търговище	Завод за поддръжка и ремонт на товарни вагони, вкл. вагон цистерни	Надзорен одит	12-13 октомври	План за извършване на одит (ЛОП) рег.№ 10-02-7/ 17.08.2022 Резултат от одит: Доклад рег. № 10-18-166/ 03.11.2022 и писмо рег. № 10-02-7/ 04.11.2022
5.	„Вагонен завод – Интерком“ АД гр. Дряново	Завод за поддръжка на превозни средства – пътнически вагони	Надзорен одит	7-8 ноември	План за извършване на Надзорен одит (ЛОП) рег.№ 10-02-16/ 19.08.2022 Резултат от одит: Доклад рег. № 10-18-188/ 22.11.2022 и писмо рег. № 10-02-16/ 22.11.2022

2.3. Надзор на сертифицирани дружества, в съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2011/445 и Наредба №59.

№	Дружество	Вид на дружеството	ПЛАНУВАНО		ИЗПЪЛНЕНО
2.	„Хан Крум“ АД с. Хан Крум	Завод за поддръжка и ремонт на превозни средства – пътнически и товарни вагони	Надзорен одит	9 ноември	План за извършване на Надзорен одит (ЛОП) рег.№ 10-02-12/ 19.08.2022 Резултат от одит: Доклади рег.№ 10-18-186/ 22.11.2022 и писмо рег. № 10-02-12/ 22.11.2022
3.	„Коловаг“ АД гр. Септември	Завод за поддръжка и ремонт на товарни вагони, вкл. вагон цистерни и на пътнически вагони	Надзорен одит	26 октомври	План за извършване на Надзорен одит (ЛОП) рег.№ 10-02-4/ 17.08.2022 Резултат от одит: Доклади рег.№ 10-18-176/ 15.11.2022 и писмо рег. № 10-02-4/ 15.11.2022

Бележка: Сертификация и/или надзор на дружества притежаващи едновременно сертификати за структура отговорна за поддръжка на превозни средства и за изпълнител на функция по поддръжка проверката е извършена в един и същи период по изпратени планове за проверка за всяка дейност, отразено в т.1 по-горе. Такива дружества са:

1. „Експрес Сервиз“ ООД, гр. Русе – СОП и Изпълнител на функция;

2. „ЖП –Тракция“ ЕООД, гр. София– СОП и Изпълнител на функция;
3. „Евроинженеринг“ ЕООД, гр. Стара Загора– СОП и Изпълнител на функция.

През 2022 г. в проведените надзорни и извънредни одити на СУБ на големите и средни ЖП и УИ (ДП НКЖИ) в България взеха участие средно 13 служители, а за малките ЖП между 4 и 10 служители от ГДЖИ към ИАЖА, които бяха ангажирани с тази дейност общо около 2200 часа. НОБ на България не е използвал услугите на външни експерти за извършване на надзорни дейности върху СУБ на сертифицираните ЖП и УИ.

През 2022 г. в изпълнение на годишния план за надзор на ИАЖА като сертифициращ орган на ЛОП е извършил общо 21 бр. годишни надзорни одити на ЛОП на превозни средства и 12 бр. годишни надзорни одити на заводи за ремонт на превозни средства. В тези одити са взели участие между 4-9 одитори (служители на ГДЖИ), които са били ангажирани с тази дейност приблизително около 2200 часа. НОБ на България като сертифициращ орган на ЛОП не е ползвал услугите на външни експерти за изпълнение на надзорната си дейност върху ЛОП.

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 2022 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 Делегиран регламент (ЕС) 2018/761 на Комисията от 16 февруари 2018 година за определяне на общи методи за безопасност, отнасящи се за надзор от националните органи по безопасността след издаването на единен сертификат за безопасност или на разрешение за безопасност в съответствие с Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1077/2012 на Комисията:

- 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 2022 г. от изпълнителния директор на ИАЖА са издадени 72 бр. наказателни постановления въз основа на актове за нарушения на ЗЖТ.

През 2022 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 2022 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 извършващи трансгранични услуги.

D.6. Изводи от предприетите мерки

Резултатите от направените през 2022 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.

Е. ИЗДАВАНЕ НА СЕРТИФИКАТИ И УДОСТОВЕРЕНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

През 2022г. не са издавани нови или подновявани съществуващи удостоверения за безопасност.

Е.1. Ръководство

От 01.03.2022 г. е сменен главния директор на Главна дирекция „Железопътна инспекция“. През 2022 г. няма промяна в структурата на НОБ.

Е.2. Контакти с други НОБ

През 2022 г. не са постъпвали запитвания от НОБ на други държави членки на Европейския съюз за предоставяне на информация за сертификати за безопасност, както и НОБ на България не е отправял запитвания за предоставяне на информация във връзка със сертификати за безопасност или по други въпроси.

Е.3. Процедурни въпроси

Наблюденията на НОБ на България при прилагането през 2022 г. на ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификати за безопасност и удостоверения за безопасност показват, че ДП НКЖИ като УИ и железопътните предприятия са адаптирали техните системи за управление на безопасността 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 (ЕС) № 402/2013.

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 създавала 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.

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“.



Е. ПРОМЕНИ В ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО

Е.1. Директива за железопътна безопасност (ДЖБ)

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

Е.2. Законодателни и регулаторни промени:

В периода от 01.01.2022 до 31.12.2022 г. в „Държавен вестник“ (ДВ) на Република България бяха публикувани следните законодателни промени в областта на железопътния транспорт:

1. Меморандум за разбирателство за развитието на жп връзка „София – Скопие“ между Република България и Република Северна Македония като основа за водене на преговори
 - – публикуван в ДВ, доп., бр. 12 от 11.02.2022 г.;
2. Споразумение между правителството на Република България и правителството на Република Гърция за регламентиране на железопътния трансграничен трафик, подписано на 26 февруари 2020 г. в гр. Александруполис, Република Гърция
 - – публикуван в ДВ, доп., бр. 60 от 29.07.2022 г.;

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

Регламент (ЕС) № 402/2013³⁰ е въведен в процедурите към СУБ на УИ и ЖП и в системите за поддръжка на лицата, отговорни за поддръжка на превозните средства. 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 2022 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 Делегиран регламент (ЕС) 2018/761³¹ и техните годишните доклади, получавани ежегодно до **31 май** 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 МТС.

1. Информация за прилагането в ДП НКЖИ през 2022 г. на ОМБ за ОР:

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. През 2020 г. е издадена нова версия 05 на процедурата. През 2021г е издадена нова версия 06 на процедурата.

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 2022 г. назначените в ДП НКЖИ СОР извършиха оценка за значимостта на промените, предложени за следните подсистеми и проекти:

1. **Въвеждане в експлоатация на модернизирана структурна подсистема „Реконструкция на гаров комплекс Подуяне“** с географски обхват жп гара Подуяне, част от жп линия София – Пловдив в югозападен район на планиране в България. Област София-град. град София - 18.02.2022 г.

³⁰Регламент (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.

2. **Въвеждане в експлоатация на нова структурна подсистема** Реконструкция на гаров комплекс Казичене“ с географски обхват: Югозападен район на планиране в България. Област София-град. Град София. Жп гара Казичене, част от жп линия София – Пловдив. 04.08.2022 г;

2. Информация за прилагането през 2022 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 2022 от български ЖП, сертифицирани от ИАЖА за извършване на железопътни превози на пътници или товари и поддръжка на ПЖПС не са взети решения и не са извършени „значителни“ промени по смисъла на чл. 4 от ОМБ за ОР.

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

През 2022 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. 15 ОТ ДИРЕКТИВА 2016/798.

През 2022 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. 15 от Директива (ЕС) 2016/798 относно безопасността на железопътния транспорт.

Приложения:

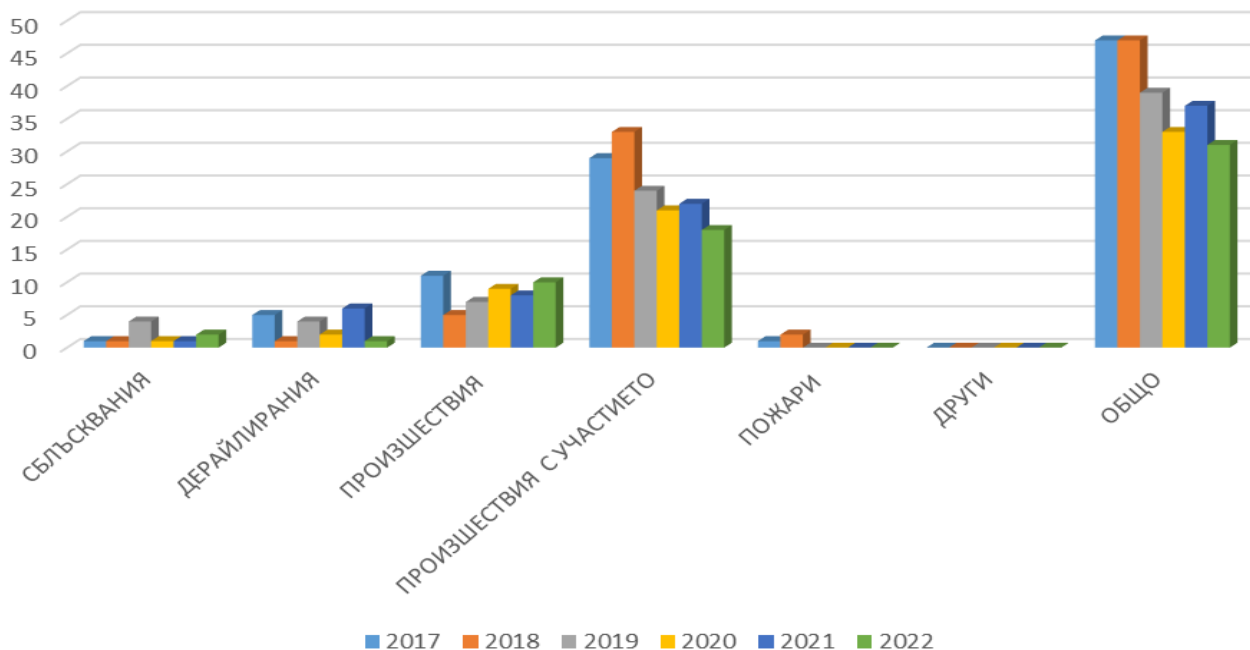
1. Приложение А. Общи показатели за безопасност /ОПБ/
2. Приложение В. Промени в законодателството

ПРИЛОЖЕНИЕ А. ОБЩИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ (ОПБ)

Данни/диаграми за изпълнение на основните ОПБ в периода 2017-2022 г.

Данни за показателите, свързани със „значителни произшествия“³² и „предпоставки за произшествия“³³ (инциденти) в периода от 2017 до 2022 г.:

ЗНАЧИТЕЛНИ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ



ГОДИНА	СБЪЛЪСКВАНИЯ	ДЕРАЙЛИРАНИЯ	ПРОИЗШЕСТВИЯ НА ПРЕЛЕЗИ	ПРОИЗШЕСТВИЯ С УЧАСТИЕТО НА ДВИЖЕЩ СЕ ПЖПС	ПОЖАРИ В ПЖПС	ДРУГИ	ОБЩО
2017	1	5	11	29	1	0	47
2018	1	1	5	33	2	0	47
2019	4	4	7	24	0	0	39
2020	1	2	9	21	0	0	33
2021	1	6	8	22	0	0	37
2022	2	2	10	18	0	0	32

³² „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;

³³ „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“

Година	Неправилни	Счупени	Подминавания на	Счупени оси на	Изкривявания и	Счупени кола на	Счупени	Подминавания на	Счупени
2017	0	68	23	0	0	0	91	0	0
2018	0	62	19	2	0	0	83	0	0
2019	0	57	29	0	0	0	87	0	0
2020	0	51	28	0	0	0	82	0	0
2021	0	82	22	0	0	0	107	0	0
2022	0	76	24	0	0	0	100	0	0

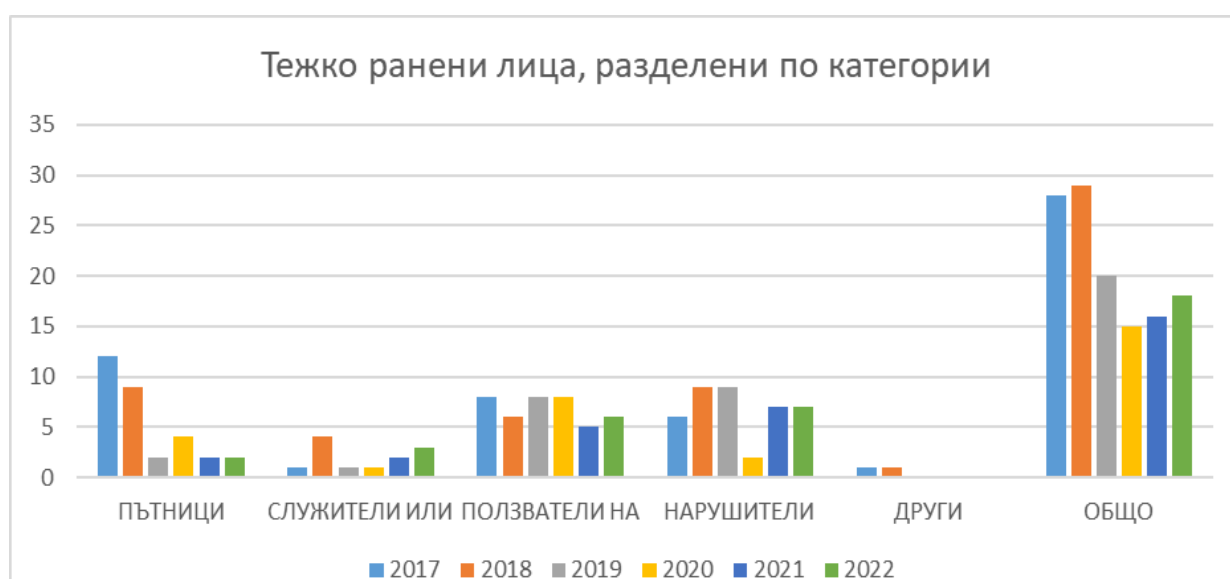
Година	Счупени релси	Изкривявания и деформации на коловоза	Неправилни показания на сигнализация водещи да опасни ситуации	Подминавания на сигнали за опасна ситуация	Счупени коелеа на ПЖПС в експлоат.	Счупени оси на ПЖПС в експлоат.	общо
2017	68	0	0	23	0	0	91
2018	62	0	0	18	1	2	83
2019	57	0	0	29	1	0	87
2020	51	0	1	28	2	0	82
2021	82	0	2	22	1	0	107
2022	76	0	0	24	0	0	100

Загинали (убити) лица при железопътни произшествия в България в периода 2017-2022 г., разделени по вид на произшествието и рискови категории лица:



	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Пътници	0	0	0	0	0	1
Персонал	0	3	0	0	0	2
Ползватели на прелез	5	4	3	6	4	5
Нарушители	9	10	13	15	11	7
Други лица	0	0	0	0	0	0
Други на перон	0	0	0	0	1	0
Други не на перон	2	1	0	1	0	0
Общо	16	18	16	22	16	15

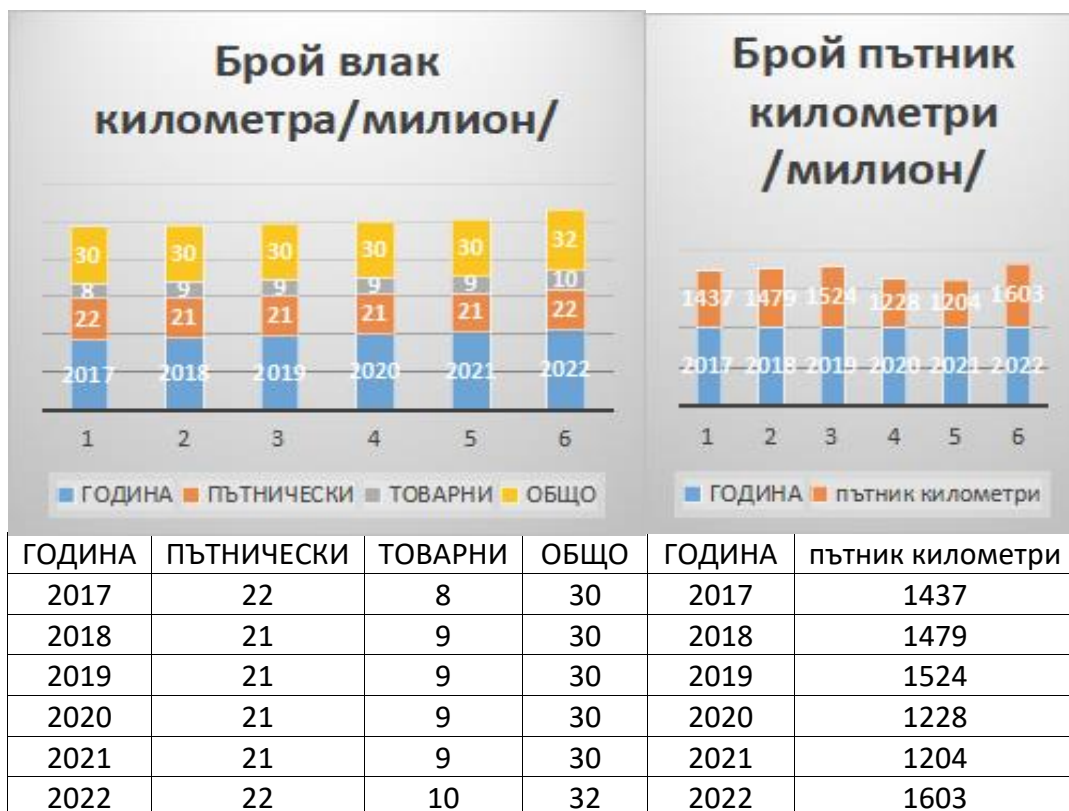
Тежко ранени лица при железопътни произшествия в България в периода 2017 - 2022 г., разделени по вид на произшествието и рискови категории лица:



ГОДИНА	ПЪТНИЦИ	СЛУЖИТЕЛИ ИЛИ ИЗПЪЛНИТЕЛИ	ПОЛЗВАТЕЛИ НА ПРЕЛЕЗ	НАРУШИТЕЛИ	ДРУГИ	ОБЩО
2017	12	1	8	6	1	28

2018	9	4	6	9	1	29
2019	2	1	8	9	0	20
2020	4	1	8	2	0	15
2021	2	2	5	7	0	16
2022	2	3	6	7	0	18

Данни за трафика³⁴ в България в периода 2017 – 2022 г.:



³⁴ „влак-километър“ означава единица мярка, изразяваща движението на влак на разстояние един километър. Използва се действително изминатото разстояние, ако то е известно, в противен случай се използва стандартното разстояние по мрежата между началната точка и местоназначението. Взема се предвид само разстоянието на националната територия на докладващата държава (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. Взема се предвид само разстоянието на националната територия на докладващата държава;

Данни за техническата безопасност на железопътната инфраструктура³⁵
в България в периода 2017 -2022 г.:



ГОДИНА	линейни километри
2017	4030
2018	4030
2019	4029
2020	4029
2021	4031
2022	4029



ГОДИНА	дължина железопътна мрежа в км.
2017	6458
2018	6460
2019	6456
2020	6454
2021	6455
2022	6446



ГОДИНА	ОБЩО ЛИНИИ С АВЗ
2017	0,06
2018	0,09



ГОДИНА	ОБЩО КИЛОМЕТРИ С АВЗ
2017	0,1
2018	0,13

³⁵ „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;

2019	0,07
2020	0,08
2021	0,07
2022	0,07

2019	0,14
2020	0,16
2021	0,17
2022	0,17

* „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 общия брой железопътни прелези в България в периода 2017 - 2022 г., разделени на прелези с „пасивна охрана“ и „активна охрана“³⁶



година	активни	пасивни	общо
2017	609	158	767
2018	607	150	757
2019	607	150	757
2020	604	154	758
2021	603	154	757
2022	597	155	752

ПРИЛОЖЕНИЕ В. ПРОМЕНИ В ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО

(Приложение към раздел „F“ от настоящия доклад)

През 2022 г. в българското законодателство в областта на железопътния транспорт не са извършени промени, свързани с транспониране на Директива (ЕС) 2016/798, относно безопасността на железопътния транспорт и Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно



³⁶ „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 ползвателя не е безопасно да пресече прелеза.

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

„символ, означаващ липса на данни за съответната година.

оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз

Няма законодателни и регулаторни промени в областта на железопътния транспорт на България, публикувани в Държавен вестник и влезли в сила от 01.01.2022 до 31.12.2022 г.