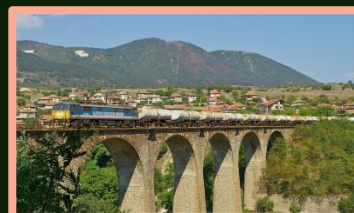


**Изпълнителна Агенция
„Железопътна Администрация“**

**Годишен доклад
за безопасност
за 2015 г.**

**на Националния орган
за безопасност
на Република България**

Септември 2016 г.



СЪДЪРЖАНИЕ

СЪКРАЩЕНИЯ, ИЗПОЛЗВАНИ В ДОКЛАДА.....	3
A. УВОД	4
A.1. Цел, обхват и адресати на доклада.....	4
A.2. Значителни организационни промени, засягащи НОБ	4
B. ОБЩО ПРЕДСТАВЯНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА И СТРАТЕГИЯТА.....	5
B.1. Основни изводи за отчетната година.....	5
B.2. Национална стратегия по безопасност, програми и инициативи	9
B.3. Обзор на предишната година	12
B.4. Главни насоки за следващата година	13
C. РАЗВИТИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА	14
C.1. Подробен анализ на последните тенденции	14
C.2. Резултати от препоръки за безопасност	16
C.3. Предприети мерки, които не са свързани с препоръки за безопасност на НОР	20
D. НАДЗОР	21
D.1. Стратегия и план(ове).....	21
D.3. Компетентност	23
D.4. Вземане на решения	23
D.5. Координация и сътрудничество.....	24
D.6. Изводи от предприетите мерки	24
E. ИЗДАВАНЕ НА СЕРТИФИКАТИ И УДОСТОВЕРЕНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ.....	24
E.1. Ръководство	24
E.2. Контакти с други НОБ	26
E.3. Процедурни въпроси	26
E.4. Обратна връзка	26
F. ПРОМЕНИ В ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО	27
F.1. Директива за железопътна безопасност (ДЖБ).....	27
F.2. Законодателни и регулаторни промени:.....	27
G. ПРИЛАГАНЕ НА ОМБ ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ И ОЦЕНКА НА РИСКА.....	29
G.1. Опит на НОБ и железопътния сектор в България.....	29
G.2. Обратна връзка от секторните участници.	31
G.3. Ревизирани национални правила за безопасност (НПБ) в резултат от прилагането на разпоредбите на ЕС за оценка и определяне на риска.	31
Н. ДЕРОГАЦИИ ВЪВ ВРЪЗКА СЪС СХЕМАТА ЗА СЕРТИФИЦИРАНЕ НА СТРУКТУРИ (ЛИЦА), ОТГОВОРНИ ЗА ПОДДЪРЖАНЕ НА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА В СЪОТВЕТСТВИЕ С ЧЛ. 14А (8) ОТ ДИРЕКТИВА 2008/110/ЕО.....	31
ПРИЛОЖЕНИЕ А. ОБЩИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ.....	32
ПРИЛОЖЕНИЕ В. ПРОМЕНИ В ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО	39

СЪКРАЩЕНИЯ, ИЗПОЛЗВАНИ В ДОКЛАДА

АЖТЕС	Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз (EUAR), бивша Европейска железопътна агенция (ERA)
БДЖ	Български държавни железници (BDZ)
ГДБ	Годишен доклад за безопасност (ASR)
ГДЖИ	Главна дирекция „Железопътна инспекция“ към ИАЖА (DGRI)
ДЖБ	Директива за железопътна безопасност 2004/49/ЕО (RSD)
ДОС	Директива за оперативна съвместимост 2008/57/ЕО (IOD)
ДП НКЖИ	Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ (NRIC SE)
ЕК	Европейска комисия (EC)
ЕРАДИС	База данни на ЕЖА за оперативна съвместимост и безопасност (ERADIS)
ERAIL	Регистър за безопасността и произшествията в железопътния транспорт на Европейския съюз (European Railway Accident Information Links)
ЕС	Европейски съюз (EU)
ЖИ	Железопътна инфраструктура (RI)
ЖП	Железопътно предприятие (RU)
ЗЖТ	Закон за железопътния транспорт на Република България (RTA)
ИАЖА	Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (RAEA)
ИД	Изпълнителен директор (ED)
МТИТС	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщения (МТИТС)
НКС	Национална контролна стойност (NRV)
НО	Нотифициран орган (NoBo)
НОБ	Национален орган за безопасност (NSA)
НОР	Национален орган за разследване (NIB)
НПБ	Национално правило за безопасност (NSR)
НРПС	Национален регистър на превозните средства (NVR)
ОКБ	Общи критерии за безопасност (CST)
ОМБ	Общи методи за безопасност (CSM)
ОПБ	Общи показатели за безопасност (CSI)
ОпО	Определен орган (DeBo)
ОцО	Оценяващ орган (AsBo)
ПЖПС	Подвижен железопътен състав (RS)
СБ	Сертификат за безопасност (SC)
СОП/ ЛОП	Структура (лице), отговорно за поддръжката на превозни средства (ECM)
СУБ	Система за управление на безопасността (SMS)
СУК	Система за управление на качество (QMS)
ТСОС	Техническа спецификация за оперативна съвместимост (TSI)
УБ/ РБ	Удостоверение (разрешително) за безопасност (SA)
УИ	Управител на железопътна инфраструктура (IM)

А. УВОД

А.1. Цел, обхват и адресати на доклада

1. Този доклад има за цел да направи оценка на постигането на общите показатели и критерии за безопасност през 2015 г. и представи общото развитие на безопасността на железопътния транспорт в Република България в съответствие с чл. 5 от Директива 2004/49/ЕО от 29 април 2004 година относно безопасността на железопътния транспорт в Общността (ДЖБ).



2. Обхватът на доклада съответства на изискванията на чл. 18 от ДЖБ. Той съдържа информация за: развитието на безопасността и общите показатели за безопасност (ОПБ) в железопътния транспорт на България през 2015 г.; дейността по издаване, подновяване, изменение или отнемане на сертификати и удостоверения за безопасност; натрупаният опит от упражняването на надзор върху управителите на инфраструктура (УИ) и железопътните предприятия (ЖП), включително броя и резултатите от проверки и одити; важните промени в законодателството и регулирането на безопасността; дерогациите, за които е взето решение съгласно чл. 14а, параграф 8 от ДЖБ; опита на ЖП и УИ от прилагането на съответните общи методи за безопасност (ОМБ).

Настоящият доклад е изготвен по модела на годишните доклади за безопасност (ГДБ) на Националните органи по безопасност (НОБ), одобрен през 2013 г. от Мрежата на НОБ на държавите членки (ДЧ) на Европейския съюз (ЕС), в сила и за ГДБ за 2015 г.

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

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

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

Този доклад е публикуван в интернет в базата данни ERADIS на АЖТЕС в раздел „NSA & NIB reports“² и на уебсайта на ИАЖА в раздел „Национален орган по безопасност“, в категория „Годишни доклади за безопасност“. Данните с ОПБ за България за предишната година, както и за периода от 2006 до 2015 г. са публикувани и обществено достъпни в регистъра ERAIL на този адрес³.

А.2. Значителни организационни промени, засягащи НОБ

През 2015 г. не са извършени значителни организационни промени, както и значителни законодателни или външни организационни промени, оказали въздействие върху отговорностите на ИАЖА, като НОБ на България.

¹ АИСКАО - Административна Информационна Система за Комплексно Административно Обслужване

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

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

В. ОБЩО ПРЕДСТАВЯНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА И СТРАТЕГИЯТА

В.1. Основни изводи за отчетната година

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

1. Показатели за безопасност, свързани с железопътни произшествия:

През 2015 г. се наблюдава тенденция за подобрене на стойностите на основните общи показатели за безопасност (ОПБ), отнасящи се до произшествия, а именно: общ брой „значителни“⁴ произшествия (48 срещу 58 през 2014 г.), общ брой убити (загинали) лица (20 срещу 23 през 2014 г.) и общ брой тежко ранени лица (24 срещу 45 през 2014 г.). Общият брой произшествия през 2015 г. е почти еднакъв с регистрираните през 2014 г. съответно: 305 бр. през 2015 г. срещу 304 бр. през 2014 г.

1.1. Както бе споменато по-горе стойността на показателя (N00) за общия брой „значителни“ произшествия през 2015 г. е намаляла до 48 бр. През предишните пет години стойностите на този показател са съответно: 58 бр. (2014), 33 бр. (2013), 48 бр. (2012), 74 бр. (2011) и 39 бр. (2010). От значителните произшествия, регистрирани през 2015 г., по традиция най-голям е дела на произшествията с лица, с участието на движещ се подвижен железопътен състав (ПЖПС), с изключение на самоубийства и опити за самоубийство, съответно: 33 бр. Следващите по тежест значителни произшествия са на железопътни прелези 6 бр. и дерайлирания също 6 бр. Най-малък на брой са сблъскванията на влакове, включително сблъсък на влак с препятствие в рамките на строителния габарит, съответно 3 бр. През 2015 г. са регистрирани 15 бр. пожари в подвижен железопътен състав (ПЖПС), като от тях нито един не е класифициран като „значително“ произшествие. За повече информация вижте таблица 2 и таблица 3 на стр. 14 от доклада.

1.2. ОПБ за общия брой убити (TK00) и тежко ранени лица (TS00) през 2015 г. намаляват в сравнение с 2014 г. През 2015 г. убитите лица са общо 20, докато в предишните пет години те са били: 23 (2014), 12 (2013), 21 (2012), 37 (2011) и 16 (2010). През 2015 г. тежко ранените лица са 24, докато в предишните пет години те са били: 45 (2014), 21 (2013), 32 (2012), 42 (2011) и 22 (2010).

1.3. През 2015 г. „значителните“ произшествия с най-голям брой убити и тежко ранени лица за отделните рискови категории, посочени в чл. 7, параграф 4, букви а) и б) от Директива 2004/49/ЕО са, както следва:

- За рискова категория (РК) „Пътници“⁵:

През 2015 г. най-тежките произшествия с лица от РК „Пътници“ са два броя с по един убит пътник в тях. Първото е регистрирано на 26.10.2015 г. в гара Чирпан, където е прегазен 1 пътник на 84 г. от пътнически влак № 10113, обслужван от „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД. Второто е регистрирано на 11.11.2015 г. в гара Искър, където е прегазен 1 пътник от пътнически влак № 10125 на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД. За тези два случая стойността на показателя $FWSI^6 = 1,0$ за лица от РК „Пътници“.



⁴ „Значително произшествие“ означава всяко произшествие с участието на най-малко едно движещо се железопътно возило, с резултат най-малко едно загинало или тежко ранено лице, или значителни щети по подвижния състав, коловоза, други съоръжения или околната среда, или значително нарушаване на движението, с изключение на произшествия в ремонтните заводи, складовете и депата (т. 1.1 от Допълнението към Приложение I на ДЖБ).

⁵ „Пътник“ е всяко лице с изключение на персонала на влака, което пътува с железопътно превозно средство. В статистиката на произшествията се включват и пътници, опитващи се да се качат на движещ се влак или да слезат от него (т. 1.12 от Допълнението към Приложение I на ДЖБ).

⁶ $FWSI$ („Смъртни случаи и приведени тежки наранявания“) означава такова изразяване на последиците от значителни произшествия, с които комбинирано се отчитат смъртните случаи и тежки наранявания, като 1 тежко нараняване статистически се разглежда като равносилно на 0,1 смъртни случаи (вж. чл. 3 (г) от Решение 2009/460/ЕО).

- За рискова категория (РК) „Служители“⁷:

На 26.08.2015 г. в 03:48 ч. в гара Горна Оряховица разпределителна при извършване на маневра с локомотив № 55-169 на „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД, при придвижване на вагони към вагоно-ремонтен цех (ВРЦ), е ударен и тежко ранен 1 жп служител (маневрен стрелочник на 58 г.), който по-късно умира. За случая стойността на показателя FWSI = 1,0.



- За рискова категория „Ползватели на прелези“⁸:

На 03.04.2015 г. на железопътен прелез на км. 10+147 в междугарието Карнобат – Лозарево пътнически влак № 9632 на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД, обслужван от локомотив № 44-125, се сблъсква с лек автомобил. В резултат на удара са убити 2 ползватели на прелез и други 2 ползватели на прелез са тежко ранени (всички пострадали са пътували в лекия автомобил). За това произшествие за лица от РК „Ползватели на прелез“ показателят за убити и приведени тежко ранени лица FWSI = 2,2.

Тази стойност на показателя FWSI е равна на стойността на най-тежкото единично произшествие на прелез, регистрирано в периода 2006 – 2014 г. Това произшествие е възникнало на 04.01.2014 г. на железопътен прелез на км. 29+415 в междугарието Долна махала - Баня между пътнически влак № 82206 и лек автомобил в резултат, на което са убити 2 и тежко ранени други 2 лица от РК „Ползватели на прелез“. Стойността на показателя FWSI за това произшествие е също равен на 2,2.

- За рискова категория „Нарушители“⁹:

През 2015 г. при 15 единични произшествия са убити 15 лица от РК „Нарушители“. За всички тези случаи за лица от РК „Нарушители“ стойността на показателя FWSI = 1,0. Регистрирани са още 10 тежко ранени „Нарушители“ при други 10 единични произшествия.

- За рискова категория „Други лица, намиращи се на перон“¹⁰:

През 2015 г. не са регистрирани значителни произшествия с хора от РК „Други лица, намиращи се на перон“.

- За рискова категория „Други лица, ненамиращи се на перон“¹¹:

През 2015 г. е регистрирано едно единично значително произшествие, при което тежко ранен е 1 човек от РК „Други лица, ненамиращи се на перон“. Произшествието е възникнало на 11.04.2015 г. в 09:16 ч. при заминаване на пътнически влак № 8611 от първи коловоз на гара Пловдив. Мъж на 66 г. от Пловдив, който е изпращал свои близки, скача от влака по време на движение при скорост от около 23 км/ч, след което пада между коловоза и перона на първи коловоз и се наранява. Пострадалият е откаран в болница с кола на СМП¹².

1.4. Подробности за убитите и тежко ранени лица по време на регистрираните през 2015 г. значителни произшествия, разделени по рискови категории лица.

- За рискова категория „Пътници“:

⁷ „Служител или изпълнител“ означава всяко лице, чиято трудова дейност е свързана с железница и се намира на работа по време на произшествието, включително персонала на изпълнителите, самостоятелно заетите лица, наети като изпълнители, влаковата бригада и лицата, работещи с подвижния състав и инфраструктурните съоръжения (т. 1.13 от Допълнението към Приложение I на ДЖБ).

⁸ „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).

⁹ „Нарушител“ означава всяко лице, намиращо се в железопътни обекти, в които такава присъствие е забранено, с изключение на ползвател на прелез.

¹⁰ „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“.

¹¹ „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“.

¹² СМП – Спешна медицинска помощ.

През 2015 г. при 2 единични произшествия са убити 2 лица от РК „Пътници“. В други 5 единични произшествия тежко ранени са 6 лица от РК „Пътници“. Четири от тях са пострадали след скачане от движещ се влак, а други две са пострадали на 09.08.2015 г. в гара Пловдив при сблъсък на маневрен локомотив № 07-032.6 в спрял международен пътнически влак № 493.



- За рискова категория „Служители“:

През 2015 г. е регистрирано едно „значително“ произшествие с лице от РК „Служители“ в резултат, на което е убит 1 железопътен служител (произшествието е описано по-горе).

- За рискова категория „Ползватели на прелез“:

През 2015 г. при общо шест единични „значителни“ произшествия са убити 2 лица от РК „ползватели на прелез“ и тежко ранени са други 7 лица от РК „Ползватели на прелез“.

- За рискова категория „Нарушители“:

През 2015 г. при общо 25 единични „значителни“ произшествия са убити 15 и тежко ранени други 10 лица от РК „Нарушители“.

- За рискова категория „Други лица, ненамиращи се на перон“:

През 2015 г. е регистрирано 1 тежко ранено лице (изпращач) от РК „Други лица, ненамиращи се на перон“ при произшествие, възникнало на 11.04.2015 г. в гара Пловдив (подробности за произшествието са дадени на предишната страница).

- За рискова категория „Други“ лица:

През 2015 г. на са регистрирани значителни произшествия, убити и тежко ранени лица от РК „Други“.

- За рискова категория „Други лица, намиращи се на перон“:

През 2015 г. на са регистрирани значителни произшествия, убити и тежко ранени лица от РК „Други лица, ненамиращи се на перон“.

2. Показатели за безопасност, свързани с опасни товари:

През 2015 г. в България е регистрирано едно произшествие при превоз на опасни товари. Произшествието е възникнало на 16.09.2015 г. в междугарието Клисура – Стряма с товарен влак № 82590, обслужван (теглен) от локомотив № 40-0534.4 на „БЖК“ АД. Първичното произшествие в случая е дерайлиране на вагон-цистерна със сярна киселина № 33527868283-6 (Z4), собственост на КЦМ АД гр. Пловдив, 11-ти вагон в състава на влака след локомотива. Вторичното произшествие е това с участието на най-малко едно железопътно возило, превозващо опасни товари. При произшествието не е допуснато освобождаване на опасен товар (сярна киселина). След извършения оглед на железния път е установено, че мястото на дерайлиране (възкачване) е км. 113+980 в началото на тунел № 11. Влакът е изминал 4580 метра след дерайлирането и спира на км. 109+400.

3. Показатели за безопасност, свързани със самоубийства:

През 2015 г. са регистрирани 21 бр. самоубийства и 1 опит за самоубийство. В предишните пет години броят на самоубийствата са били, както следва: 29 (2014), 17 (2013), 33 (2012), 27 (2011) и 18 (2010). Статистически данни за опитите за самоубийства преди 2015 г. не са събирани.

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

През 2015 г. при показателя „Общ брой предпоставки за произшествия“ с код I00 се наблюдава увеличение с около 7 % в сравнение с предходната 2014 г. Стойността на показателя I00 за 2015 г. е 133 бр., докато за 2014 г. е 124 бр.

През последните години при показателите: I05 „Счупено колело на ПЖПС в експлоатация“ и I06 „Счупена ос на ПЖПС в експлоатация“ се наблюдава тенденция за намаляването им, което се дължи на повишеното внимание, което обръщат собствениците, държателите и структурите, отговорни за поддръжката на превозните средства в България на тези два основни показателя. През 2015 г. стойностите на показателите I05 и I06 са равни на 0 бр., докато през 2014 г. са били съответно 1 бр. и 4 бр.

Наблюдава се увеличение на стойността на показателя I02 „Изкривяване на коловози и други деформации на коловози“. За 2015 г. стойността на I02 е 14 бр., докато за 2014 г. I02 е 1 бр., а за 2012 и 2013 г. по 0 бр.

За показателя I01 „Счупена релса“ стойността за 2015 г. е 104 бр., докато в предишните 4 години е била: 2014 - 102 бр., 2013 – 83 бр., 2012 – 82 бр. и 2011 – 71 бр. За показателя I04 „Общ брой подминавания на сигнали за опасност“ стойността за 2015 г. е 13 бр., докато в предишните 4 години е била следната: през 2014 и 2013 по 16 бр., през 2012 и 2011 по 4 бр.

5. Показатели за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията:

През 2015 г. при показателя „Разходи за материални щети на подвижен състав или инфраструктура от значителни произшествия“ (C13) се наблюдава увеличение с близо 80 % в сравнение с 2014 г., съответно 136180,33 лв. за 2015 г. и 27191,00 лв. за 2014 г.

Продължава тенденцията за увеличение на стойностите на показателите C15 „Минути закъснения на пътнически влакове“ и C16 „Минути закъснения на товарни влакове“, което се дължи на значителното повишаване на повредите на ТПС на двете дружества в състава на „Холдинг БДЖ“ ЕАД („БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД). Стойностите на показателя C15 през последните години са следните: за 2015 г. общо 12833 минути, за 2014 г. – 10882 мин., за 2013 г. – 5157 мин. и за 2012 г. – 7583 мин. Стойностите на показателя C16 през последните години са следните: за 2015 г. общо 7058 мин. закъснения, за 2014 г. – 4842 мин., за 2013 г. – 7012 мин. и за 2012 г. – 3159 мин.

В годишния доклад за безопасност за 2015 г. на управителя на държавната железопътна инфраструктура в България - ДП НКЖИ в графичен вид е представен анализ на повредите по съоръженията, калкулиращи най-голямо времезакъснение на влаковете в минути, който е показан долу (фигура 1).



Фигура 1. Данни за закъснените влакове вследствие на повреди по съоръжения на ЖИ и ПЖПС през 2015 г.

От диаграмата се вижда, че повредата, водеща до най-голямо времезакъснение на влаковете през 2015 г. е счупването на пантографи.

През 2015 година се наблюдава тенденция за намаляване на времето на закъснение на влаковете от счупени пантографи (фигура 2).



Фигура 2. Данни за общото време на закъснение на влакове от счупени пантографи през 2008, 2014 и 2015 г.

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

През отчетната 2015 г. при показателя Т01 „Процент коловози с действаща автоматична защита на влаковете (АВЗ)“ има намаление с близо 50% в сравнение с 2014 г., поради изолиране действието на 507,63 км железен път, заради строителни дейности. По тази причина с над 45% са намалели стойностите и на показателя Т02 „Процент влак-километрите, изминати с използване на действащи системи за АВЗ“.

При показателя Т06, отнасящ се за общия брой железопътни прелези с „активна охрана“ в България, се наблюдава намаление с около 1 %, в сравнение с 2014 г. През 2015 г. Т06 е 626 бр., докато през предишните четири години е: 2014 г. - 632 бр., 2013 г. – 648 бр., 2012 г. – 646 бр. и 2011 г. – 654 бр.

При показателя Т14, отнасящ се общия брой железопътни прелези с „пасивна охрана“ се наблюдава намаление също с около 1%, в сравнение с 2014 г. През 2015 г. Т14 е равен на 140 бр., докато през предишните четири години е както следва: 2014 г. - 142 бр., 2013 г. – 137 бр., 2012 г. – 137 бр. и 2011 г. – 134 бр.

7. Показатели, свързани с управление на безопасността.

През 2015 г. не се наблюдава увеличение на броя на проведените вътрешни одити на системите за управление на безопасността (СУБ) на УИ (ДП НКЖИ) и ЖП в изпълнение на изискванията на Регламент (ЕС) № 1078/2012¹³. Наблюденията на НОБ на България показват, че УИ и старите ЖП веднъж годишно планират и провеждат одити на техните СУБ. Повечето от тях ползват услугите на обучени вътрешни одитори и само едно ЖП („Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД) използва външни одитори. През 2015 г. планираният от „Булмаркет ДМ“ ООД вътрешен одит на СУБ не е проведен, поради закриване на ЖП и прехвърлянето на дейността му на новосъздаденото дъщерно дружество - „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД, на което на 07.08.2015 г. НОБ на България издаде СБ част „А“ и част „Б“.

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

Националната стратегия за безопасност на Република България е включена в Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.,

¹³ Регламент (ЕС) № 1078/2012 на Комисията от 16 ноември 2012 г. относно прилагането на общ метод за безопасност за осъществяване на процеса на наблюдение от железопътните предприятия и управителите на железопътна инфраструктура след получаването на сертификат или разрешително за безопасност, и от структурите, които отговарят за поддръжката.

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

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

Една от основните програми за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа за постигане на устойчивост на българската транспортна система, част от която е железопътната система, е ОПТ 2007-2013, продължена с ОПТТИ 2014-2020. Тя е една от седемте оперативни програми на Република България, финансирани от Структурните и Кохезионни фондове на ЕС. ОПТ е оперативната програма с най-голям бюджет в България - над 2 млрд. евро.



Стратегията на ОПТТИ 2014-2020 осигурява приемственост и логична последователност на инвестициите от програмния период 2007-2013 г., което гарантира завършването на направленията, в които вече е инвестирано. В програмата са формулирани следните приоритетни оси:

1. „Развитие на ЖИ по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа”.
2. „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа”.
3. „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт”.
4. „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта”.
5. Техническа помощ.

Стратегията на ОПТТИ 2014-2020 е разработена и се основава на поредица от релевантни документи в унисон с приложимите Общностни и национални стратегии и политики. Тя е изготвена на базата на нуждите, дефинирани в анализа на текущото състояние на транспортния сектор, изработен за целите на програмата. Стратегията на ОПТТИ 2014-2020 предвижда завършване на основни национални и Общоевропейски транспортни направления на територията на страната. Основните инвестиции се насочват по направления с напреднала степен на изпълнение, в основни линии финансирани по ОПТ 2007-2013, целящо в максимална степен приключване на модернизацията им или тяхното доизграждане.



„Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013 - 2025 г.” – включва набор от приоритети, един от които има за цел да развие националната транспортна инфраструктура като част от Трансевропейската транспортна мрежа. - „Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.” дефинира следните цели на националната транспортна политика: 1) Постигане на икономическа ефективност; 2) Развитие на устойчив транспортен сектор; 3) Подобряване на регионалното и социално развитие и обвързаност. Общата цел на ОПТТИ 2014-2020, както и на ОПТ 2007-2013, е „Развитие на устойчива транспортна система”, която съответства на посочените по-горе тематични цели.

Национален план за внедряване на Европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS)

През 2013 г. министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията на България одобри „Стратегия за внедряване на TCOC(и) за конвенционалната железопътна система в Република България (2013-2030)“, финансиран от ОПТ 2007-2013 г., приоритетна ос 5 „Техническа помощ“. Преди това, през 2012 г., той одобри актуализираните национални планове за внедряване на отделните TCOC, както и „Национален план за внедряване на Европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS)“.



Внедряването на Европейска система за управление на железопътния трафик (ERTMS) в България ще доведе до повишаване нивото на безопасност и сигурност в железопътния транспорт, във връзка с което е разработен и внедрен Национален план и стратегия на Република България за внедряване на ERTMS.

„Стратегия за внедряване на техническите спецификации за оперативна съвместимост за конвенционалната железопътна система в Република България 2013-2030 г.“, съдържаща 11 стратегии за отделните подсистеми, както и една обща стратегия, одобрени от министъра на ТИТС през 2013 г. Обхванати са както TCOC за конвенционалната железопътна система, така и функционалните TCOC, които се прилагат задължително както за конвенционални, така и за високоскоростни линии.

За всяка от стратегиите има изготвени и одобрени актуализирани национални планове. „Стратегията за внедряване на Европейска система за управление на железопътния трафик (ERTMS) в Република България“ и „Националният план за внедряване на европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS)“ са одобрени от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията през 2012 г. Отчитайки, че географският обхват на приложимост на TCOC се разширява, тяхното внедряване следва да обхване не само коридорите по „основната“ мрежа и „разширената“ мрежа, а да бъдат прилагани на цялата територия на страната, т.е. с обхват цялата железопътна мрежа.

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

През 2015 г. за седма 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 беше проведен на 25 юни 2009 г. в 27 страни.



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

В края на 2015 г. общата разгънатата дължина на железопътната мрежа на Република България е 6474 км. На територията на страната има 766 бр.

прелези, стопанисвани от ДП НКЖИ, от които: прелези с „пасивна охрана“ - 140 бр. и прелези с „активна охрана“ – 626 бр. (в т.ч. с ръчни бариери - 108 бр., с АПС¹⁴ – 280 бр., с автоматични бариери (АПУСБ¹⁵ и ЕБ¹⁶) – 238 бр. Отделно от тях пешеходните пътеки са 116 бр. Индустриалните прелези, намиращи се в индустриални жп клонове, са общо 163 бр.

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

През миналата година се наблюдава тенденция за намаляване на произшествията, регистрирани на жп прелези. През 2015 г. произшествията на жп прелези са общо 20 бр., от които 6 са „значителни“, докато през 2014 г. те са общо 21 бр., от които 11 „значителни“. Основната причина за тяхното възникване е грубото 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 жп прелези, регистрирани в България в петгодишния период от 2011 до 2015 г., са представени в табличен вид по-долу:

Година	Общ брой произшествия на жп прелези	Общ брой значителни произшествия на жп прелези	Убити лица	Тежко ранени лица	Общо убити и тежко ранени лица
2011	15	7	2	9	11
2012	36	15	7	15	22
2013	32	11	3	12	15
2014	21	11	6	16	22
2015	20	6	2	7	9

Таблица 1. Данни за произшествията на жп прелези, регистрирани в България в периода 2011 - 2015 г. (вкл.)

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 2007-2013 г. и ОПТТИ 2014-2020 г.

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

В.3. Обзор на предишната година

През 2015 г. като цяло не се отчита понижаване нивото на безопасността на железопътната инфраструктура (ЖИ) спрямо миналата 2014 година, базирайки се на регламентиранияте 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



¹⁴ АПС – Автоматична прелезна сигнализация

¹⁵ АПБ – Автоматично прелезно устройство със сигнализация и бариера

¹⁶ ЕБ – Електрическа бариера

информация за ОПБ за предходния месец и я предоставят на ИАЖА и специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Към тази информация се прилагат и заповедите и предписанията, свързани с безопасността на превозите, издадени за този период.

Усилията на НОБ на България през 2015 г. бяха насочени в следните направления:

1. Поддържане на нивото на безопасност на движението на влаковете и ЖИ и повишаване на тяхната ефективност.
2. Контрол по изграждането, ремонта, поддръжката и експлоатацията на ЖИ, безопасността на движението и на превозите и техническото състояние на ПЖПС.
3. Надзор върху СУБ на УИ и ЖП съгласно изискванията на Регламент (ЕО) № 1077/2012.
4. Контрол и проверки върху дейността на лицата, получили разрешение за дейностите по оценяване и проверка на съответствието на съставни елементи и подсистеми с Техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) (NoVO) и с националните правила за безопасност или с техническите правила (DeVo);
5. Успешното провеждане на взаимния одит на НОБ на България, който се осъществи от декември 2014 г. до март 2016 г. в изпълнение на програмата за взаимен одит на НОБ. Приложното поле на одита обхващаше следните 3 процеси: 1) Издаване на сертификати и разрешителни (удостоверения) за безопасност; 2) Надзор върху безопасността и 3) Издаване на разрешения за въвеждане в експлоатация на подвижен железопътен състав.
6. Ревизиране и пресяване на националните правила за безопасност (НПБ) и националните технически правила (НТБ).

През 2015 г. НОБ на България, прилагайки ОМБ за оценка на съответствието за получаване на сертификат за безопасност на железопътния транспорт, въведен с Регламент (ЕС) № 1158/2010, издаде нови СБ на следните три ЖП за превоз на товари: „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД, „Рейл Карго Кериър България“ ЕООД и „ТБД – Товарни превози“ ЕАД. През 2015 г. бяха подновени СБ на „Ди Би Шенкер Рейл България“ ЕООД и отнети СБ (част А и Б) на „Булмаркет ДМ“



ООД, поради закриване дейността на ЖП и прехвърлянето ѝ към новосъздаденото ЖП „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД. На УИ през отчетната година не са издавани/подновявани или отнемани УБ. Повече подробности относно издадените от НОБ сертификати и удостоверения за безопасност на ЖП и УИ вижте в **раздел Е** към доклада.

В.4. Главни насоки за следващата година

Ключовите области в сферата на железопътната безопасност през 2016 г. на НОБ на България съгласно изискванията на чл.16(2) от ДЖБ са следните:

1. Издаване, подновяване, изменяне или отмяна на сертификати и разрешителни (удостоверения) за безопасност на ЖП и УИ;
2. Упражняване на надзорна дейност съгласно изискванията на Регламент (ЕС) № 1077/2012 и проверка дали формулираните условия и изисквания в издадените сертификати и разрешителни за безопасност са спазени, както и дали УИ и ЖП оперират според изискванията на Общността или националното законодателство;
3. Издаване на разрешително за въвеждане в експлоатация на структурните подсистеми, изграждащи железопътната система и проверка дали те се експлоатират и поддържат съгласно съответните основни изисквания;

4. Издаване на разрешително за въвеждане в експлоатация на нов и съществено променен подвижен железопътен състав (ПЖПС);
5. Контрол, подкрепа и развиване на регулаторната рамка за безопасност, включително системата от национални правила за безопасност (НПБ);
6. Регистриране на превозните средства в Националния регистър на возилата (НРВ) и своевременно актуализиране на информацията в регистъра.
7. Контрол по ремонта, поддръжката и експлоатацията на железопътната инфраструктура, безопасността на движението и на превозите и техническото състояние на ПЖПС.
8. 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);
9. Успешното завършване на взаимния одит на НОБ на България, провеждан по програмата за взаимен одит на НОБ в периода от декември 2014 г. до март 2016 г.

С. РАЗВИТИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА

С.1. Подробен анализ на последните тенденции

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

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

Както бе посочено в т. В.1 на настоящия доклад през 2015 г. бяха регистрирани следните стойности на показателите за безопасност, свързани със общ брой произшествия, общ брой „значителни“ произшествия, убити и тежко ранени лица, които за периода от 2011 г. до 2015 г. са показани в таблицата по-долу:

Година	Общ брой произшествия	Общ брой значителни произшествия	Общ брой убити лица	Общ брой тежко ранени лица
2011	189	74	37	42
2012	274	48	21	32
2013	266	33	12	21
2014	304	58	23	45
2015	305	48	20	24

Таблица 2. Данни за основните ОПБ за България за периода 2011 - 2015 г. (вкл.)

Общият брой на регистрираните през 2015 г. произшествия, в т.ч. и значителни, е показан в таблица 3 долу:

Вид на произшествието	Регион София	Регион Пловдив	Регион Г. Оряховица	Общ брой произшествия	Значителни произшествия
Сблъсък на влак с жп возило	1	1	0	2	1
Сблъсък на влак с препятствие в рамките на строителния габарит	62	47	40	149	2
Дерайлиране на ПЖПС	21	16	12	49	6
Произшествие на жп прелез	6	8	6	20	6
Произшествие с лица, причинени от ПЖПС в движение	25	21	20	66	33
Пожар в ПЖПС	5	6	4	15	0
Други	2	2	0	4	0
ВСИЧКО	122	101	82	305	48

Таблица 3. Данни за общия брой на регистрираните през 2015 г. произшествия, в т.ч. и значителни

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

Стойностите на показателите, свързани с предпоставки за произшествия през последните пет години са представени в долната таблица:

Година	Брой счупени релси	Брой изкривявания и други деформации на коловоза	Брой неправилни показания на сигнализацията, водещи до опасна ситуация	Общ брой подминавания на сигнали за опасност	Брой счупени кола на ПЖПС в експлоатация	Брой счупени оси на ПЖПС в експлоатация	ОБЩО
ОПБ код	I01	I02	I03	I04	I05	I06	I00
2011	71	1	0	4	2	16	94
2012	82	0	0	4	27	14	127
2013	83	0	0	16	76	5	180
2014	102	1	0	16	1	4	124
2015	104	14	2	13	0	0	133

Таблица 4. Данни за ОПБ, свързани с предпоставки за произшествия за периода 2011 – 2015 г. (вкл.)

3. Показатели за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията:

За 2015 г. стойността на показателя C10 „Икономическо въздействие само от значителни произшествия“ е равна на 15,081 млн. евро. За 2015 г. стойността на показателя C01 за „Икономическо въздействие на смъртните случаи само от значителни произшествия“ е 12,859 млн. евро, а на C02 „Икономическо въздействие на тежките наранявания само от значителни произшествия“ е 2,086 млн. евро. През 2015 г. показателят C17 за нанесени щети на околната среда е равен на 0, а на показателя C13 за щети на ПЖПС и ЖИ е 0,136 млн. евро.

В сравнение с 2014 г. през 2015 г. се наблюдава увеличение с 15% на показателя C15 „Минути закъснение на пътнически влакове само от значителни произшествия“ (2015 – 12833 мин., 2014 – 10882 мин.). При показателя C16 „Минути закъснение на товарни влакове само от значителни произшествия“ увеличението е с над 30 % (2015 – 7058 мин., 2014– 4842 мин.).

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

През 2015 г. при показателя T01 „Процент коловози с действаща автоматична влакова защита (АВЗ)“ се наблюдава намаление с близо 50% в сравнение с 2014 г., поради изолиране действието на 507,63 км железен път, заради строителни дейности. По тази причина през 2015 г. с над 45% е намаляла и стойността на показателя T02 „Процент влак-километри, изминати с използване на действащи системи за АВЗ“.

При показателя T06, отнасящ се за общия брой железопътни прелези в България с „активна охрана“ се наблюдава намаление с около 1 % в сравнение с 2014 г. При показателя T14, отнасящ се общия брой на железопътни прелези с „пасивна охрана“, се наблюдава намаление също с около 1%, в сравнение с 2014 г.

Година	Процент коловози с действаща АВЗ	Процент влак-км с ползване на действащи АВЗ	Общ брой активни и пасивни жп прелези	Общ брой активни жп прелези (с автоматична защита и предупреждение от страна на ползвателите, и автоматична защита от страна на железния път)	Общ брой активни прелези (с автоматично предупреждение от страна на ползвателите)	Общ брой активни жп прелези (с автоматична защита и предупреждение от страна на ползвателите и автоматична защита от страна на железния път)	Общ брой активни жп прелези с ръчно подавано предупреждение от страна на ползвателите	Общ брой пасивно обезопасени жп прелези
Код	T01/TP03	T02/TT03	T03	T06	T08/T09	T10	T12	T14
2010	11 %	21 %	815	669	131	354	184	146
2011	11 %	21 %	788	654	161	315	178	134
2012	11 %	22 %	783	646	172	303	171	137
2013	16 %	24 %	785	648	187	322	139	137
2014	13 %	22 %	771	632	120	386	126	142
2015	6,7 %	10,2 %	766	626	238	108	108	140

Таблица 5. ОПБ, свързани с техническата безопасност на ЖИ в България за периода 2010 - 2015 г. (вкл.)

5. Показатели, свързани с управление на безопасността.

През 2015 г. стойността на проведените през годината вътрешни одити и мониторинг на системите за управление на безопасността (СУБ) от ЖП, лицензирани за превоз на товари и пътници е същата като и през 2014 г. съответно 7 бр. Планираният през 2015 г. вътрешен одит на СУБ на „Булмаркет ДМ“ ООД не е проведен, поради закриване дейността на ЖП и прехвърлянето ѝ към новосъздаденото ЖП „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД.

Наблюденията на НОБ на България показват, че ДП НКЖИ (управителят на държавната железопътна инфраструктура) и „старите“ ЖП провеждат веднъж годишно вътрешни одити на своята СУБ. При „новите“ ЖП все още не са създадени такива традиции. До 2011 г. няма данни български УИ и ЖП да са провеждали вътрешни одити на техните СУБ.

Година	Общ брой на проведените одити от УИ и ЖП	Процент на проведените към планираните одити (%)
2012	4	100
2013	5	100
2014	7	100
2015	7	87,5 *

Таблица 6. Извършени вътрешни одити на СУБ от ЖП и УИ, притежаващи СБ и УБ, издадени от НОБ на България

* Планираният през 2015 г. вътрешен одит на СУБ на „Булмаркет ДМ“ ООД не е проведен, поради закриване дейността на ЖП и създаването на ново дъщерно ЖП.

С.2. Резултати от препоръки за безопасност

Национален орган за разследване (НОР) в България е „Специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт“ (СЗРПИЖТ) към дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътен транспорт“ на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщения (МТИТС).

През 2015 г. от НОР на България (СЗРПИЖТ) са получени препоръки за безопасност във връзка със следните четири железопътни произшествия:

1. На 23.12.2014 г. при заминаване от гара Зимница дерайлира товарен влак № 30561, обслужван от локомотивен персонал и два електрически локомотиви № 92-034 и № 92-027 на „Ди Би Шенкер Рейл България“ ЕООД (DBSRBG).



Снимки от мястото на дерайлиране на товарен влак № 30561 на 23.12.2014 г. в гара Зимница

2. На 01.02.2015 г. при влизане в гара Стряма дерайлира пътнически влак № 30111, обслужван от влаков персонал и електрически локомотив № 44-179 на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, движещ се по направление София - Карлово.



Снимки от мястото на дерайлиране на пътнически влак № 30111 на 01.02.2015 г. в гара Стряма

3. На 09.08.2015 г. в гара Пловдив дизелов локомотив № 07-032.6 се сблъсква в международен пътнически влак № 493, обслужван от „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД.



Снимки на локомотив № 07-032.6 и пътнически вагон В4 след произшествието на 09.08.2015 г. в гара Пловдив

4. На 13.10.2015 г. в междугарието Елин Пелин – Вакарел възниква пожар в локомотив № 44-169.1, обслужвал пътнически влак № 1621 на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД.



Снимки на локомотив № 44-169.1 и неговия 33-позиционен дисков избирач на степените след пожара в локомотива, възникнал на 13.10.2015 г. в междугарието Елин Пелин - Вакарел

Препоръки за безопасност, получени от НОР на България	Предприети мерки за безопасност след препоръките на НОР на България	Статус на изпълнение
След дерайлирането на товарен влак № 30561 на „Ди Би Шенкер Рейл България“ ЕООД в гара Зимница на 23.12.2014 г.		
1. ДП НКЖИ да проучи възможността и достави апаратура за безразрушителен контрол с възможности за прецизно откриване на дефекти по профила на стрелковите части и елементи в железния път.	ДП НКЖИ е провел проучвания за доставка на автоматизирана апаратура за контрол на релсов път, на специализирано МПС¹⁷ - дрезина за автоматичен ултразвуков контрол на релсов път. След доставяне на такава подвижна измервателна установка контролът ще се извършва и на двете релси едновременно по време на движение. Данните от контрола ще се оценяват и архивират автоматично. Закупени са резервни части за дефектоскопни апарати и е създадена организация за поддръжката им в годно техническо състояние. Завишен е контрола върху работата на длъжностните лица, свързани с извършване на безразрушителен контрол на релси, жп стрелки и заварени съединения от железния път, което се изпълнява стриктно.	В процес на изпълнение
След дерайлиране на пътнически влак № 30111 на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД в гара Стряма на 01.02.2015 г.		
1. Във връзка с чл.7, ал.1 и ал.2 от Наредба № 56¹⁸, ИАЖА да проведе извънреден изпит на лицата, заемащи длъжности началник гара, ръководител движение и постови стрелочник, работещи в гарите Копривщица и Стряма. 2. Генералният директор на ДП НКЖИ, на основание чл.22, ал.3, т.13 от Наредба № 59 да организира и разработи програми, гарантиращи техническата компетентност на персонала, вкл. работа при повредена ОТ (осигурителна техника) за гарите и междугарията на участъка по 3-та главна жп линия от гара Пирдоп до гара Сопот, вкл. на лицата заемащи длъжностите: началник гара, ръководител движение, стрелочник/постови и/или стрелочник/ прелезопазач	1. На 21, 27 и 28.05.2015 г. ИАЖА организира и проведе извънредни изпити на лицата, заемащи длъжности: началник гара, ръководител движение и постови стрелочник в гарите Копривщица и Стряма. Служителите издържаха успешно извънредния изпит по правилата за безопасност на превозите и техническата експлоатация, като за резултатите от изпита са съставени протоколи съгласно чл. 25 (1) от Наредба № 56. 2. С телеграма № 196 от 09.02.2015 г. на директора на поделение УДВК¹⁹ на ДП НКЖИ, като тревожен бюлетин са описани причините, довели до дерайлирането на пътническия влак № 30111 в гара Стряма и е наредено на служебни беседи да се разгледа тревожния бюлетин, да се организира и проведе допълнително обучение на персонала в участъка Илиянци – Карлово относно работата в гара с повредена осигурителна техника (ОТ), като за проведеното допълнително обучение се изготвят протоколи на всички присъствали служители срещу подпис. Обърнато е внимание на персонала при работа с повредена ОТ да се действа внимателно, без прибрзани действия, да се изискват от експлоатационния персонал доклади за правилната подготовка на маршрута за безопасност на движението на влаковете и маневрената работа в	Изпълнени

¹⁷ МПС – Моторно превозно средство

¹⁸ 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

¹⁹ УДВК – Управление движение на влаковете и капацитета

Препоръки за безопасност, получени от НОР на България	Предприети мерки за безопасност след препоръките на НОР на България	Статус на изпълнение
	железопътния транспорт с цел недопускане на случаи от подобен характер. Завишени са изискванията от ръководителите на поделения УДВГД²⁰ София, Пловдив и Горна Оряховица на ДП НКЖИ към всички служители, свързани с контрола по изпълнение на безопасността на превозите в железопътния транспорт. За подобряване на обучението на персонала с правоспособност „ръководител движение“ през месец април 2015 г. е изготвен и одобрен нов учебен план и програма, в които са завишени часовете по теория и практика за гарантиране техническата компетентност на персонала при изпълнение на служебните си задължения.	
След сблъсъка на локомотив № 07-032.6 в пътнически влак № 493 на 09.08.2015 г. в гара Пловдив		
1. „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД (БДЖ-ПП) да организира обучение на локомотивния персонал, обслужващ международните пътнически влакове в участъка Пловдив-Капъкуле-Пловдив и проведе извънреден изпит в съответствие с изискванията на чл. 7, ал. 1 от Наредба № 56. 2. ИАЖА да извърши контрол за пълното и точно прилагане на нормативните актове.	1. На 07.12.2015 г. ИАЖА организира и проведе в РЖИ²¹ Пловдив проверочен изпит на локомотивната бригада, допуснала тежкото железопътно произшествие, за което съгласно изискванията на чл. 25, ал. 1 от Наредба № 56 е изготвен Протокол № XI -20-49/07.12.2015 г. 2. Със заповед № 101/12.11.2015 г. на началника на локомотивно депо Пловдив към БДЖ-ПП са изготвени списък на локомотивния персонал, обслужващ международните пътнически влакове в участъка Пловдив – Капъкуле – Пловдив и програма за обучение, включваща основно показанията на входни и изходни светофори, проба на автоматичните спирачки, скорости при извършване на маневра. Обучението на локомотивния персонал е извършено на 19 и 20.11. 2015 г.	Изпълнени
След възникналия на 13.10.2015 г. в междугариято Елин Пелин-Вакарел пожар в електрически локомотив № 44-169.1, обслужвал пътнически влак № 1621		
1. „Холдинг БДЖ“ ЕАД и железопътни-те превозвачи, експлоатиращи ел. локомотиви с автотрансформаторен превключвател (АТП) при извършване на 48 ч. експлоатационни прегледи да се извършва визуален оглед и на колекторния блок на АТП. 2. След извършен оглед и евентуален ремонт задължително да се изготвя и сменя ъглова диграма, като се спазват нормите за голям периодичен ремонт. 3. Да се изготвят технически изисквания за доставка на контактни тела от материал с показатели съгласно техническите изисквания на завода производител.	1. Окончателният доклад е изпратен до всички поделения за запознаване срещу подпис на ремонтния и експлоатационен персонал. 2. В дирекции „ПЖПС“ и „Експлоатация“ на БДЖ-ПП са получени заповеди от поделенията за създадената организация за изпълнение препоръките. 3. В ход е подготовка на обществена поръчка за доставка на контакти за АТП на електрически локомотиви серии 44 и 45, в които за залегнали изисквания за материала, от който са изготвени контактите, съответстващи на оригиналния чертеж, издаден от завода производител.	Първите две препоръки са изпълнени. Препоръка 3 е в процес на изпълнение.

Таблица 7. Мерки, предприети в резултат на препоръки за безопасност, направени от НОР на България през 2015 г.

²⁰ УДВГД – Управление движение на влаковете и гарова дейност

²¹ РЖИ – Регионална железопътна инспекция към ИА „Железопътна администрация“

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

Мерки за безопасност, предприети в резултат на разследвани от НОБ железопътни произшествия и инциденти

През 2015 г. служители на Районните железопътни инспекции (РЖИ) към ИАЖА са участвали в заседания на районните разследващи комисии, в които са разследвани общо 305 произшествия и 36 инцидента (предпоставки за произшествия) съгласно изискванията на Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт. За отделните РЖИ данните са следните: 1) РЖИ София – 135 произшествия и 18 инцидента, 2) РЖИ Пловдив – 108 произшествия и 10 инцидента и 3) РЖИ Горна Оряховица – 82 произшествия и 8 инцидента. За всички произшествия и инциденти са съставени окончателни доклади, в които при необходимост са давани препоръки с цел неповтаряне на допуснатите нарушения или търсене на отговорност от длъжностни лица за допуснатите от тях нарушения по безопасността на движението на влаковете.

На 10.02.2015 г. изпълнителният директор на ИАЖА издаде предписание № 2015/001/10 след извършено техническо разследване на причините за железопътен инцидент, при който на 16.11.2014 г. в гара Церковски пътнически влак № 8601 е приет на шести коловоз, зает от влак № 80122, вместо на пети свободен коловоз, вследствие на допусната субективна грешка от дежурния постовия стрелочник при подготовка на маршрута за приемане на влак № 8601. Предписанието съдържа няколко препоръки за безопасност, свързани с:



- 1) Възлагане на самостоятелна работа на новоназначени работници в определена гара и подготовка на длъжностните лица за работа с ОТ (осигурителната техника) в гарите;
- 2) Работното време на лицата, заемащи длъжност, свързана с безопасността на превозите;
- 3) Технологиите на работа на гарата;
- 4) Разработване на пулт за временно управление на входните светофори в района на гарите.

През 2015 г. служителите на Районните железопътни инспекции (РЖИ) към ИАЖА са съставили общо 21 броя актове за нарушения на служители, в т.ч. от РЖИ Пловдив – 9 броя и от РЖИ Горна Оряховица – 12 броя.

Мерки за безопасност, предприети от НОБ на България в резултат на извършени през 2015 г. проверки на УИ и ЖП:

През 2015 г. служители на НОБ на България са проверили повече от 1000 обекти на УИ (ДП НКЖИ) и ЖП и СОП, в т.ч.: железопътни гари, жп участъци, жп прелези, подрайони за поддържане на контактна мрежа, ЕРП²², участъци за ОТ²³, ВРУ²⁴, пътнически и товарни центрове, локомотивни депа, влакове, локомотиви, ДВМ²⁵/ЕМВ²⁶, моторни дрезини, влакови и локомотивни бригади, влакови диспечери на УИ и диспечери на ЖП, строителни фирми, извършващи ремонт на ЖИ, лицензирани превозвачи и др. При проверките са констатирани нередности относно спазването на ЗЖТ, Наредба № 58²⁷, Наредба № 56, ПТЕ²⁸, ПДВМР²⁹ и др., за което са съставени общо: 66 бр. предписания (в

²² ЕРП – Електро-разпределително предприятие към ДП „НКЖИ“

²³ ОТ – Осигурителна техника

²⁴ ВРУ – Вагоно-ревизорски участък

²⁵ ДВМ – Дизелови мотрисни влакове (DMU)

²⁶ ЕМВ – Електрически мотрисни влакове (EMU)

²⁷ Наредба № 58 от 2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт;

²⁸ ПТЕ – Правила за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура, издадени от генералния директор на НКЖИ през 2006 г.

²⁹ ПДВМР – Правила за движение на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт, издадени от генералния директор на НКЖИ през 2006 г.

- По сигнали и жалби, получени от фирми и граждани;
- Анализ на разследваните произшествия, инциденти и СБИ през предходния месец
- По постъпващата ежемесечно информация от железопътните превозвачи и управителя на инфраструктурата за състоянието на безопасността.

Месечният график за контрол се разработва от началника на отдел РЖИ и се одобрява от главния директор на ГДЖИ. Графикът може да претърпи промени, тъй като в процеса на контрол възникват допълнителни задачи или извънредни ситуации.

Годишните планове за надзор се изготвят на база обобщената информация от:

- Резултатите от извършените месечни проверки и инспекции от РЖИ;
- Натрупаната информация от годишните доклади на железопътните превозвачи и управителя на инфраструктурата;
- Анализ на разследваните произшествия и инциденти през предходната година.

Плановите за годишни проверки могат да се ревизират на база постъпилата информация от извършените месечни анализи, проверки и инспекции. Основните промени при ревизиране са свързани с обхвата и целта на проверката при наличие на обезпокоителна информация относно безопасността. Те се одобряват от изпълнителния директор на ИАЖА и се изпращат за информация на съответните железопътните превозвачи и на управителя на инфраструктурата. Годишния график за надзор се разработва от главния директор на ГДЖИ.

D.2. Човешки ресурси

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



ГДЖИ към 31.12.2015 г. се състои от 31 служители, в т.ч. 15 инспектори в териториалните звена – Регионалните железопътни инспекции (РЖИ) в София, Пловдив и Горна Оряховица. Административното, правното и финансово обслужване на ГДЖИ се извършва в рамките на ИАЖА от дирекция „Административно-правно и финансово-стопанско обслужване“ в състав от 8 служители.

През 2015 г. НОБ на България проведе общо 8 одити на СУБ на едно ЖП за превоз на пътници и на седем ЖП за превоз на товари, както следва:

1. „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД, 2. „Ди Би Карго България“ ЕООД, 3. ДП „ТСВ“, 4. „Порт Рейл“ ООД, 5. „Газтрейд“ АД, 6. „Карго Транс Вагон България“ АД; 7. „Експрес Сервиз“ ООД и 8. „ТБД-Товарни превози“ ЕАД.

Одитите на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД, ДП „ТСВ“, „Порт Рейл“ ООД, „Газтрейд“ АД, „Карго Транс Вагон България“ АД и „Експрес Сервиз“ ООД са проведени в изпълнение на годишния план за надзор на ИАЖА като НОБ, а тези на „Ди Би Карго България“ ЕООД и „ТБД-Товарни превози“ ЕАД за оценка на подадени заявления за подновяване на СБ (повече информация вижте в **раздел Е.1 на доклада**). В тях взеха участие средно по 9-10 одитори (служители на ГДЖИ), които са били ангажирани с



тази дейност общо около 640 часа. Досега НОБ на България не е ползвал услугите на външни одитори за изпълнение на надзорната си дейност.

През 2015 г. НОБ на България, като сертифициращ орган на структури (лица), отговорни за поддръжка (ЛОП) на товарни вагони и железопътни превозни средства, е извършил 22 броя одити.

От тях за първоначално сертифициране са извършени общо 9 броя одити, в т.ч. на лица, сертифицирани за изпълняване на функция по поддръжка - 4 броя и на сертифицирани лица, отговорни за поддръжка - 5 броя.

За подновяване на сертификати са извършени 7 броя одити, в т.ч. за подновяване на сертификати за изпълняване на функция по поддръжка – 3 броя и за подновяване на сертификати на лица, отговорни за поддръжка – 4 броя одити.

За актуализиране на сертификати - 3 броя одити, от които 2 броя са на лица, изпълняващи функция по поддръжка, а 1 брой одит е на лица, отговорни за поддръжка.

Надзорни годишни одити, по изпълнение на годишния план за надзор на НОБ - 3 броя одити на лица, отговорни за поддръжка.

В тези одити са взели участие от 5 до 10 одитори (служители на ГДЖИ), които са били ангажирани с тази дейност общо около 1000 часа (средно по 7-8 часа на човек).

Досега НОБ на България не е ползвал услугите на външни одитори за изпълнение на надзорната си дейност на ЛОП.

През 2015 г. са извършени проверки и инспекции на железопътните предприятия и управителя на инфраструктурата, свързани с дейностите им по безопасността на превозите, като в тях са взели участие 15 инспектори от районите железопътни инспекции в рамките на около 6000 часа.

D.3. Компетентност

Служителите от НОБ на България, които осъществяват дейности по контрол и надзор на железопътните предприятия е необходимо да имат правоспособност, свързана с дейностите по 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 2015 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

1. В Наредба № 59 са въведени принципите на надзора, предвидени в Регламент (ЕС) № 1078/2012, а именно:

- пропорционалност
- съгласуваност
- насоченост
- прозрачност
- приоритети при ефективното използване на ресурсите
- управленска отговорност
- 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 2015 г. от изпълнителния директор на ИАЖА са издадени 96 наказателни постановления въз основа на актове за нарушения на ЗЖТ, съставени от инспектори на ИАЖА и служители на Министерство на вътрешните работи.

2. През отчетната година 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 2015 г. няма сключени споразумения от НОБ на България с НОБ от други държави членки на ЕС за съвместно прилагане на надзорни дейности върху ЖП или УИ.

D.6. Изводи от предприетите мерки

В резултат на направените през 2015 г. одити на ЖП и УИ се налагат изводите, че те изпълняват изискванията на европейското и национално законодателство, свързани с ОМБ и ОКБ и поддържат функциониращи СУБ. Констатирани са пропуски по прилагане на Регламент (ЕС) № 1078/2012 и Регламент (ЕС) № 402/2013. Железопътните предприятия, в резултат на препоръките и предписанията на НОБ, предприемат своевременни действия за коригиране по констатираните несъответствия по прилагане на СУБ.

Е. ИЗДАВАНЕ НА СЕРТИФИКАТИ И УДОСТОВЕРЕНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ



Е.1. Ръководство

ИАЖА притежава сертификат за управление на качеството, издаден по международния стандарт ISO 9001:2008. Към СУК на ИАЖА са изготвени вътрешни процедури (работни инструкции), регламентиращи реда и начина за оценка на подадените заявления за издаване на УБ на УИ и СБ на ЖП за превоз на пътници и/или товари. Процедурите са публикувани в интранет страницата на ИАЖА и се използват от служителите на НОБ на България, ангажирани в оценката на подадените заявления и са издадени на база изискванията на приложимото европейско и национално законодателство, които обхващат:

- Закон за железопътния транспорт (ЗЖТ);

- Наредба № 59 от 05.12.2006 г. за управление на безопасността в жп транспорт;
- Наредба № 58 от 2.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт;
- Наредба № 56 от 14 февруари 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;
- Устройствен правилник на ИАЖА;
- Регламент (ЕО) № 653/2007 на Комисията от 13 юни 2007 година относно прилагането на общ европейски формат за сертификатите за безопасност и документите за кандидатстване за сертифициране съгласно чл. 10 от ДЖБ и за валидността на сертификатите за безопасност, издадени по Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета;
- Регламент (ЕС) № 1158/2010 на Комисията от 9 декември 2010 година относно общ метод за безопасност за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат за безопасност на железопътния транспорт;
- Регламент (ЕС) № 1169/2010 на Комисията от 10 декември 2010 година относно общ метод за безопасност за оценка на съответствието с изискванията за получаване на разрешително за железопътна безопасност
- Регламент (ЕС) № 1077/2012 на Комисията от 16 ноември 2012 година относно общ метод за безопасност за осъществяване на надзор от националните органи по безопасност след издаването на сертификат за безопасност или разрешително за безопасност.

Горепосочените нормативни актове са публикувани на интернет сайта на ИАЖА.

През 2015 г. бяха депозири в НОБ на България три заявления за издаване на нови сертификати за безопасност (СБ) част „А“ и част „Б“ на новосъздадени ЖП за превоз на товари („Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД, „Рейл Карго Кериър България“ ЕООД и „ТБД-Товарни превози“ ЕАД“) и две заявления за изменение/актуализиране на СБ за превоз на товари на „ТБД-Товарни превози“ ЕАД. След подаване на цялата необходима и допълнително изискана информация - всички заявления бяха удовлетворени в срока, определен в чл. 12 от ДЖБ, респективно в чл. 29(3) от Наредба № 59.



Подаденото на 28.11.2014 г. заявление за подновяване на сертификатите за безопасност част „А“ и част „Б“ на „Ди Би Шенкер Рейл България“ ЕООД бе удовлетворено на 22.05.2015 г.

Подробности за издадените през 2015 г. сертификати и удостоверения (разрешителни) за безопасност на ЖП и УИ са представени в таблица 7 по-долу:

Подател Име на ЖП	Дата на подаване на заявлението	Дата на издаване на СБ/УБ	Вид СБ/УБ			Валидност	
			Удосто- верение	Сертификат	Сертификат	От	До
				част „А“	част „Б“		
„ДБ Шенкер Рейл България“ ЕООД	28.11.2014	22.05.2015	-	Да	Да	27.05.2015	26.05.2020

Подател Име на ЖП	Дата на подаване на заявлението	Дата на издаване на СБ/УБ	Вид СБ/УБ			Валидност	
			Удосто- верение	Сертификат	Сертификат	От	До
				част „А“	част „Б“		
„Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД	30.03.2015	06.08.2015	-	Да	Да	06.08.2015	05.08.2020
„Рейл Карго Кериър България“ ЕООД	05.03.2015	07.08.2015	-	Да	Да	07.08.2015	06.08.2020
„ТБД-Товарни превози“ ЕАД	01.04.2015	27.08.2015	-	Да	Да	27.08.2015	26.08.2020
„ТБД-Товарни превози“ ЕАД	01.10.2015	01.12.2015	-	Да	Да	01.12.2015	26.08.2020
„ТБД-Товарни превози“ ЕАД	30.12.2015	25.01.2015	-	Да	Да	26.01.2016	26.08.2020

Таблица 8. Издадени от НОБ на България през 2015 г. СБ на ЖП и УБ на УИ

През 2015 г. със заповед № 14-00-116/ 26.10.2015 г. на ИД на ИАЖА бяха отнети сертификатите за безопасност (част А и Б) на „Булмаркет ДМ“ ООД и прекратени правата, произтичащи от тях, поради прекратяване на дейността на дружеството и създаване на ново дъщерно ЖП.

През 2015 г. в ИАЖА не са подавани заявления за издаване на удостоверения за безопасност на УИ, както и не са издавани такива удостоверения.

Е.2. Контакти с други НОБ

През 2015 г. не са постъпвали запитвания от други НОБ за предоставяне на информация за сертификати за безопасност част А на железопътни превозвачи, сертифицирани от НОБ на България, кандидатстващи за сертификат за безопасност част Б в друга държава-членка.

През 2015 г. НОБ на България не е отправял запитвания за предоставяне на информация за сертификати за безопасност част А издавани в други държави членки на ЕС.

Е.3. Процедурни въпроси

Наблюденията на НОБ на България при прилагането през 2015 г. на ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификати за безопасност (Регламент (ЕС) № 1158/2010/ЕС) и разрешителни за безопасност (Регламент (ЕС) № 1169/2010/ЕС) показват, че УИ (ДП НКЖИ) и железопътните предприятия (ЖП) са адаптирали техните системи за управление на безопасността (СУБ) към тях.



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

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

Е.4. Обратна връзка

НОБ на България работи в непрекъснато 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 и 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.

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

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

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

Г. ПРОМЕНИ В ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО

Г.1. Директива за железопътна безопасност (ДЖБ)

През 2015 г. бе транспонирана Директива 2014/88/ЕС³² в Приложение № 1 на Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт.



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

Г.2. Законодателни и регулаторни промени:

В периода от 01.01.2015 до 31.12.2015 г. в „Държавен вестник“ (ДВ) на Република България бяха публикувани следните промени в българското законодателство в областта на железопътния транспорт:

- „Закон за железопътния транспорт“ (ЗЖТ) през 2015 г. е променян 2 пъти: 1) изменен в бр. 17 на ДВ от 06.03.2015 г. и 2) изменен и допълнен в бр. 47 на ДВ от 26.06.2015 г. При първото изменение са прецизирани разпоредби на ЗЖТ във връзка с получено мотивирано становище по процедура за нарушение № 2013/2076 по описа на ЕК във връзка с неправилното транспониране и прилагане на ДЖБ (Директива 2004/49/ЕО), а второто въвежда разпоредбите на Директива 2012/34/ЕС³³.
- „Наредба № 43 от 11.09.2001 г. за железопътен превоз на пътници, багажи и колетни пратки“ е допълнена в бр. 40 на ДВ от 02.06.2015 г. във връзка с поискана от

³² Директива 2014/88/ЕС на Комисията от 9 юли 2014 година за изменение на Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на общите показатели за безопасност и общите методи за изчисляване на разходите при произшествие.

³³ Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство

българската страна и одобрена от ЕК дерогация на членове №№ 4, 5, 6(1), 8, 10, 13, 15-18, 20(2), 21-25 относно превозите по чл. 2, ал. 4-6 от Регламент (ЕО) № 1371/2007³⁴. - *промените не касаят железопътната безопасност.*

- „Наредба № 46 от 30.11.2001 г. за железопътен превоз на опасни товари“ е изменена и допълнена в бр. 24 на ДВ от 31.03.2015 г. във връзка с транспониране на Директива 2014/103/ЕС³⁵.
- „Наредба № 54 от 02.06.2003 г. за медицинските и психологическите изисквания към персонала, който осъществява железопътни превози на пътници и товари и съпътстващите ги дейности, и за провеждане на предпътните (предсменни) медицински прегледи“ е изменена в бр. 76 на ДВ от 02.10.2015 г. във връзка с транспониране на Директива 2014/82/ЕС³⁶.
- „Наредба № 56 от 14.02.2003 г. за изискванията, условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност, изисквана от персонала, отговорен за безопасността на превозите с железопътен транспорт, или признаване на такава правоспособност и реда за провеждане на проверочните изпити на лицата от персонала, отговорен за безопасността на превозите“ е изменена и допълнена в бр. 76 на ДВ от 02.10.2015 г. във връзка със: 1) транспониране на Директива 2014/82/ЕС, 2) прецизиране на разпоредби, касаещи организацията на провеждането на проверочен изпит по националните правила за безопасност в железопътния транспорт във връзка с натрупаният опит от изпитната кампания през 2014 г. и 3) прецизиране на реда и начина за признаване на професионални квалификации, придобити в други държави членки на ЕС, или в трети страни, с цел достъп и упражняване на регулирани професии в областта на железопътния транспорт в Република България.
- „Наредба № 57 от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз“ е изменена в бр. 4 на ДВ от 16.01.2015 г. във връзка с въвеждане в българското законодателство на разпоредбите на Директива 2014/106/ЕС³⁷.
- „Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт“ е изменена в бр. 58 на ДВ от 31.07.2015 г. във връзка с прецизиране на разпоредби, свързани с: 1) получено мотивирано становище по процедура за нарушение № 2013/2076 по описа на ЕК във връзка с неправилното транспониране и прилагане на Директива 2004/49/ЕО; 2) транспониране на Директива 2014/88/ЕС чрез замяна на Приложение 1 на Наредба № 59 и 3) Прецизиране на системата за сертифициране на лица, отговорни за поддържане на железопътни превозни средства (ЛОП) по отношение срока на валидност на сертификата на ЛОП в съответствие с Регламент (ЕС) № 445/2011³⁸.
- „Наредба за категоризация на железопътните линии в Република България, включени в железопътната инфраструктура, и закриване на отделни линии или участъци от линии“ е изменена в бр. 40 на ДВ от 02.06.2015 г., като е въведено изискване при



³⁴ Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно правата и задълженията на пътниците използващи железопътен транспорт

³⁵ Директива 2014/103/ЕС на Комисията от 21 ноември 2014 г. за привеждане за трети път в съответствие с научно-техническия прогрес на приложенията към Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно вътрешния превоз на опасни товари.

³⁶ Директива 2014/82/ЕС на Комисията от 24 юни 2014 година за изменение на Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на общите професионални познания, медицинските изисквания и изискванията във връзка със свидетелство.

³⁷ Директива 2014/106/ЕС на Комисията от 5 декември 2014 година за изменение на приложения V и VI към Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността.

³⁸ Регламент (ЕС) № 445/2011 на Комисията от 10 май 2011 г. относно система за сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката на товарни вагони, и за изменение на Регламент (ЕО) № 653/2007

закриване на железопътни линии III категория собствениците им да уведомяват, освен министъра на транспорта, информационните технологии и съобщения, но и министъра на икономиката.

Повече подробности за влезлите в сила през 2015 г. промени в българското законодателство, касаещи безопасността в железопътния транспорт на България, са представени в **таблица 2** към **Приложение В** на настоящия доклад.

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

Регламент (ЕО) № 352/2009³⁹ и Регламент (ЕС) № 402/2013⁴⁰ е въведен в процедурите към СУБ на УИ и ЖП, като НОБ контролира прилагането на съответните процедури за определяне и оценка на риска, вкл. оценка на „значителни“ експлоатационни или организационни промени.



G.1. Опит на НОБ и железопътния сектор в България.

1. Решения, взети от вносителите на предложения през 2015 г., относно степента на значимост на промяна.

През календарната 2015 г. в организацията на работата на железопътните превозвачи и в типовете подвижен състав, които те използват не са настъпили „значителни“ промени по смисъла на Регламент (ЕО) № 402/2013.



1.1. „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД (БДЖ-ПП) през 2015 г. е прилагал ОМБ за ООР при изготвяне на експертна оценка за определяне на значителността и степента на въздействие върху безопасността на експлоатационния процес в дружеството на следната предлагана промяна:

„Обслужване на влак в състав един дизелов моторисен влак серия 10 от превозна бригада в състав от началник-влак, вместо от началник-влак и един кондуктор“, като заключението от експертната оценка извършена на основание и при спазване на Регламент (ЕС) № 402/2013 е, че промяната е незначителна и като такава не оказва въздействие върху безопасността на експлоатационния процес в дружеството. Впоследствие предложението за съответното изменение не е прието, тъй като един служител не може да обслужва цял влак, както и поради опасността от атентати.

Методиката е използвана също и за извършване на анализ на безопасността в БДЖ-ПП, включително за определяне и оценка на риска за безопасността на превозите в БДЖ-ПП, извършена в отговор на заповед № 789 от 27.11.2014 г. на управителя на БДЖ-ПП с оглед придобиване на яснота какви са рисковете за безопасността, какви са идентифицираните потенциални опасности и дали те са приемливи. Вследствие на това ръководителят на отдел „Безопасност“ към ЦУ на БДЖ-ПП е изготвил доклад, в който е представена оценка на рисковете при превоз на пътници от БДЖ-ПП въз основа на данните от настъпилите Происшествия, инциденти и ситуации, близки до инциденти през последните три години – т.е. от създаването на отдел „Безопасност“ в дружеството. След извършаната оценка на риска по опасности от първа категория (Произшествия и инциденти)

³⁹ Регламент (ЕО) № 352/2009 на Комисията от 24 април 2009 г. за приемане на ОМБ относно определянето и оценката на риска в съответствие с чл. 6, параграф 3, буква а) на Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.

⁴⁰ Регламент (ЕС) № 402/2013 на Комисията от 30 април 2013 година относно ОМБ за определянето и оценката на риска и за отмяна на Регламент (ЕО) № 352/2009.

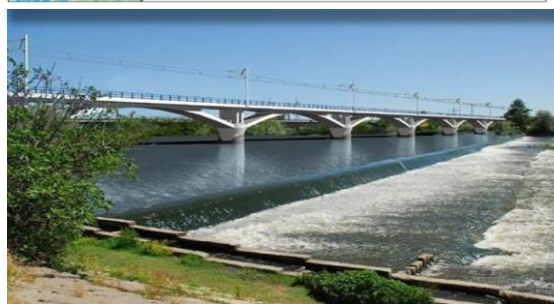
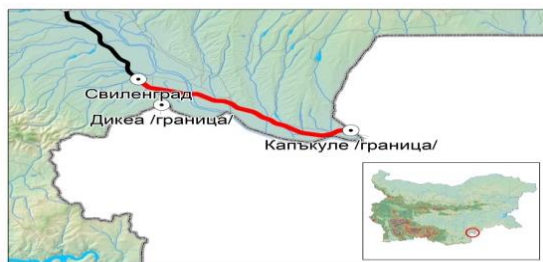
и опасности от втора категория (откази и повреди на ПЖПС), както и оценка на рисковете по направления, се наложил извода, че мотрисните влакове от 10-та серия дават най-много откази, докато при мотрисите 32-ра серия отказите са малко, но пък са най-тежки.

1.2. БЖК АД в периода от 10.03.2015 г. до 30.05.2015 г. в изпълнение на своя процедура за безопасност (ПБ 9.1.2) за прилагане на общ метод за безопасност за наблюдение на ефективността на СУБ е провел наблюдение на процесите и дейностите при обслужването на влаковете, водещи до повреди в електрическото оборудване на експлоатираните локомотиви. В рамките на проведеното наблюдение е направена и оценка на степента на риска от възникване на повреди в електрическото оборудване на локомотивите при обслужване на влакове. Приложена е процедура ПБ 5.1.3 „Процедури и метод за определяне нивото на риска” при което е установено, че събитието попада в зоната на пренебрежимия (абсолютно приемлив) риск.



1.3. ДП НКЖИ през 2015 г. извърши оценка на риска и значимостта на промяната за проекта: „Електрификация и реконструкция на жп линия Свиленград – Турска граница – фаза 3”.

Със заповед № 2701/12.12.2015 г. на генералния директор на ДП НКЖИ, в съответствие на вътрешна процедура по безопасност „ПБ 2.09. Методика за определяне и оценка на риска” и в изпълнение на изискванията на Регламент (ЕО) № 402/2023 е поставена задача на постоянно действащия експертен съвет по оценка на риска в ДП НКЖИ да извърши независима оценка на направената оценка на риска от ЗУИП Първомай - Свиленград за проекта „Електрификация и реконструкция на железопътна линия Свиленград – Турска граница – фаза 3” във връзка с подаване на заявление за издаването на разрешение за въвеждане в експлоатация от НОБ на България. Съветът е одобрил следните документи: 1) Описание на системата; 2) План за безопасност; 3) Анализ на риска; 4) Спецификации на изискванията за безопасност; 5) Регистър на опасностите.



1.4. В съответствие с приетата „Стратегия за управление на риска в ДП „НКЖИ“ 2014-2016 г.“, Поделение „Сигнализация и телекомуникации” (ПСТ) на ДП „НКЖИ” е разработило и изпълнява план за смекчаване и контролиране на рисковете за 2015 - 2016 г. Обхванати са всички рискове при осъществяване на поставените цели и се гарантира тяхното добро управление в рамките на риск апетита на ДП „НК ЖИ” и ПСТ.

Предприети са реални мерки за внедряване на управлението на риска, като част от процеса по взимане на решения. Изградената организационна структура на Поделение „Сигнализация и телекомуникации” към ДП „НКЖИ” по отношение на управлението на риска и на отговорност е свързана с управлението на риска на всички нива.

Обект „Рехабилитация на съоръженията и устройствата на осигурителната техника в железопътния участък Пирдоп - Карлово” е оценен като рисков, тъй като се изпълнява в експлоатационни условия. След анализ на потенциалните заплахи, Поделение „Сигнализация и телекомуникации” е разработило указания за създаване на план за управление на рисковете, които се прилагаха при изпълнението на обекта.

Създаден е регистър на рисковете за отчетната 2015 година и редовно се проследява изпълнението на определените в него действия и мерки за тяхното смекчаване и контрол, като се води необходимата отчетност.

G.2. Обратна връзка от секторните участници.

НОБ на България получава информация за прилагането на ОМБ за определяне и оценяване на риска от ЖП, УИ и СОП на превозни средства чрез надзора, извършван върху тях съгласно изискванията на Регламент (ЕО) 1077/2012⁴¹ и техните годишните доклади, получавани ежегодно до 30 юни съгласно чл. 12 и чл. 12а от Наредба № 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт на България.



Секторните участници 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 пощенската кутия, разположена на входа на ИАЖА и МТИТС.

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

През 2015 г. не са ревизирани национални правила за безопасност в резултат от прилагането на разпоредбите на ЕС за оценка и определяне на риска.

В изпълнение на Регламент (ЕС) № 402/2013 на Комисията от 30 април 2013 година относно общия метод за безопасност за определянето и оценката на риска, Република България е приела орган за оценка на риска да бъде признат орган съгласно чл. 9 от Регламента. Органът за признаване е НОБ на България, за което своевременно е уведомена АЖТЕС съгласно чл. 13 от Регламента.

На 05.11.2015 г. ИАЖА, като признаващ орган за България, на основание чл. 7, буква „б“, във връзка с чл. 9, параграф 1, буква „г“ от Регламент (ЕС) № 402/2013 издаде на българската фирма „ТИНСА“ ООД удостоверение номер BG/36/0015/0001 на оценяващ орган (AsBo) за извършване на независима оценка по прилагането на процедурата за управление на риска и резултатите от нея.

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

През 2015 г. НОБ на България в качеството си на сертифициращ орган на структури (лица), отговорни за поддръжка на превозни средства не е прилагал дерогации или алтернативни мерки за тяхното сертифициране в съответствие с чл. 14а, параграф 8 от Директива 2008/110/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 2008 г. за изменение на Директива 2004/49/ЕО.



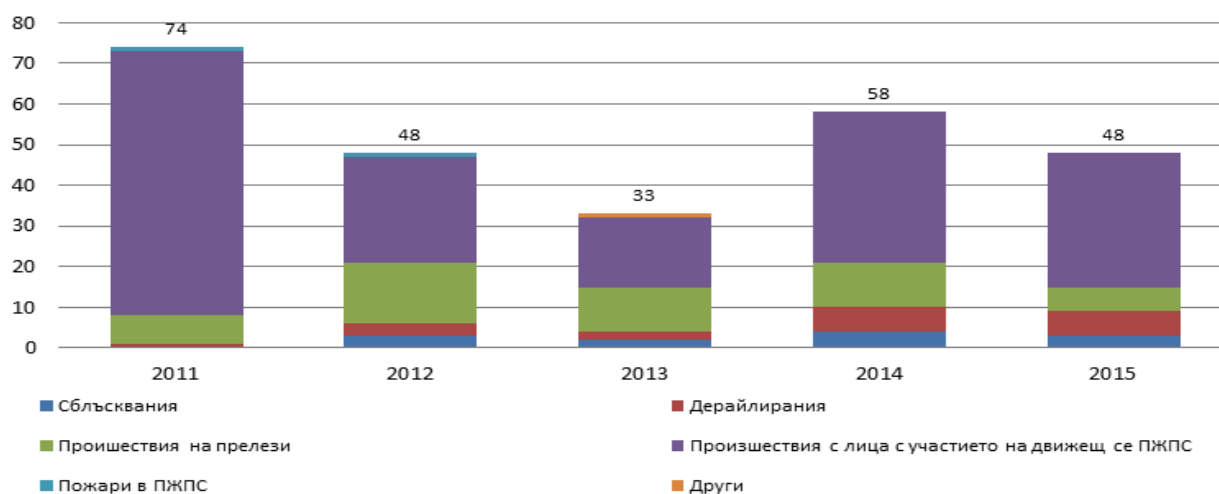
⁴¹ Регламент (ЕС) № 1077/2012 на Комисията от 16 ноември 2012 г. относно общ метод за безопасност за осъществяване на надзор от националните органи по безопасност след издаването на сертификат за безопасност или разрешително за безопасност.

ПРИЛОЖЕНИЕ А – ОБЩИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ (ОПБ)

Данни/диаграми за изпълнение на основните ОПБ за периода 2011 – 2015 г.

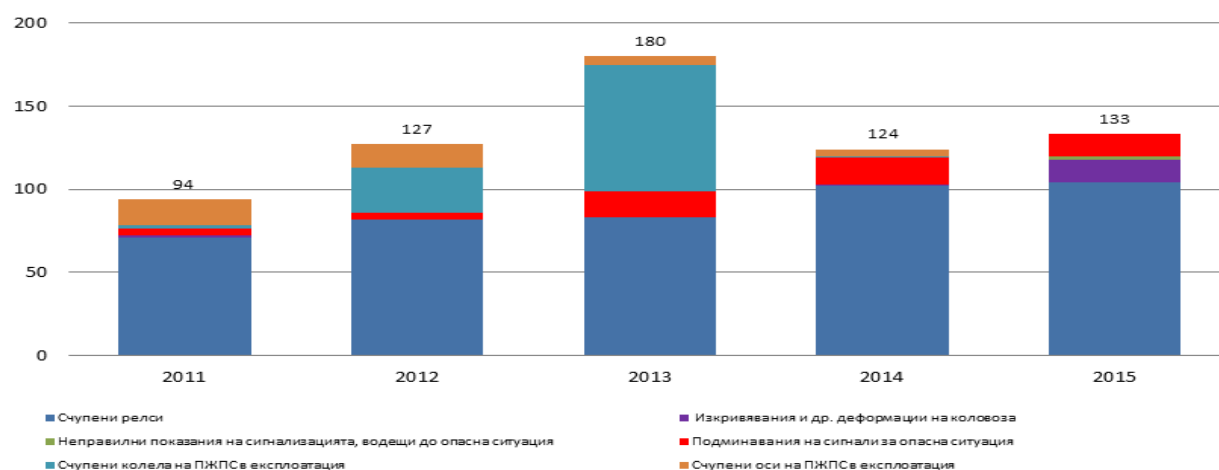
Данни за „значителните“⁴² произшествия и предпоставките за произшествия:

Значителни железопътни произшествия



Година	Сблъсквания	Дерайлирования	Произшествия на прелези	Произшествия с лица с участието на движещ се ПЖПС	Пожари в ПЖПС	Други	Общо
2011	0	1	7	65	1	0	74
2012	3	3	15	26	1	0	48
2013	2	2	11	17	0	1	33
2014	4	6	11	37	0	0	58
2015	3	6	6	33	0	0	48

Предпоставки за произшествия, разделени по видове



Година	Счупени релси	Изкривявания и др. деформации на коловоза	Неправилни показания на сигнализацията, водещи до опасна ситуация	Подминавания на сигнали за опасна ситуация	Счупени коледа на ПЖПС в експлоатация	Счупени оси на ПЖПС в експлоатация	Общо
2011	71	1	0	4	2	16	94
2012	82	0	0	4	27	14	127
2013	83	0	0	16	76	5	180
2014	102	1	0	16	1	4	124
2015	104	14	2	13	0	0	133

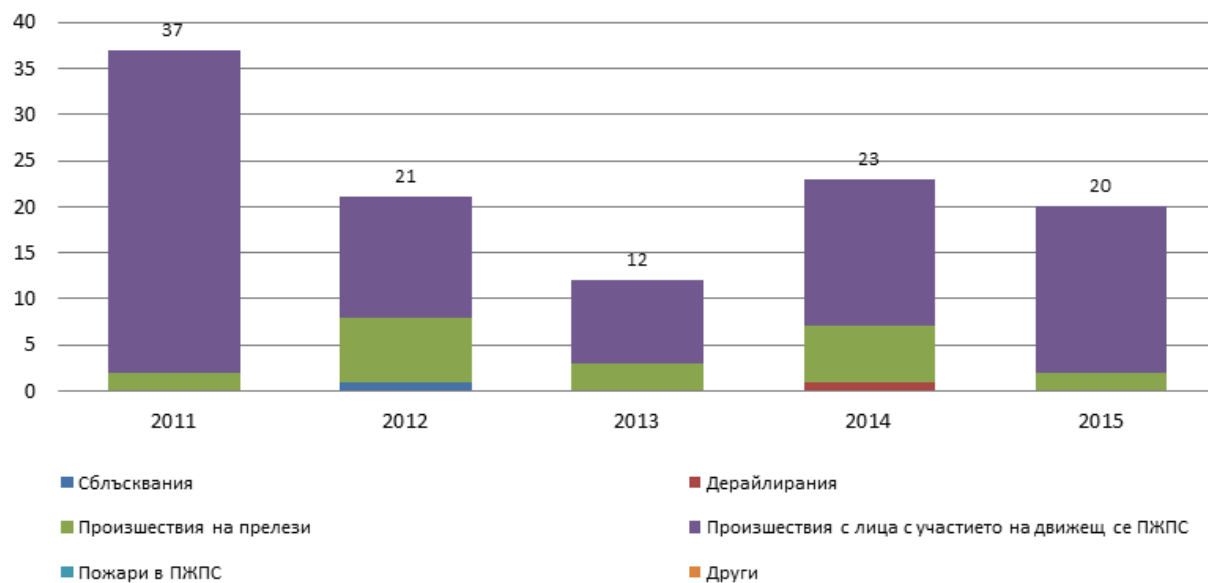
⁴² „значително произшествие“ означава всяко произшествие с участието на най-малко едно движещо се железопътно возило, с резултат най-малко едно загинало или тежко ранено лице, или значителни щети по подвижния състав, коловоза, други съоръжения или околната среда, или значително нарушаване на движението, 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;

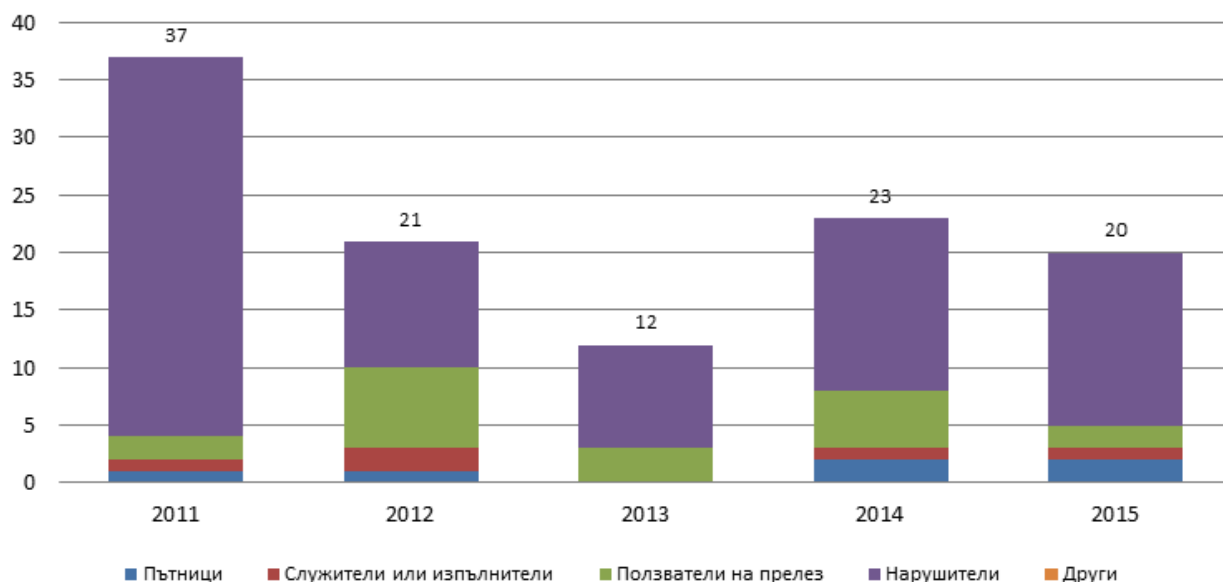
Общ брой убити, според вида на произшествията и рисковите категории лица:

Убити лица по видове произшествия



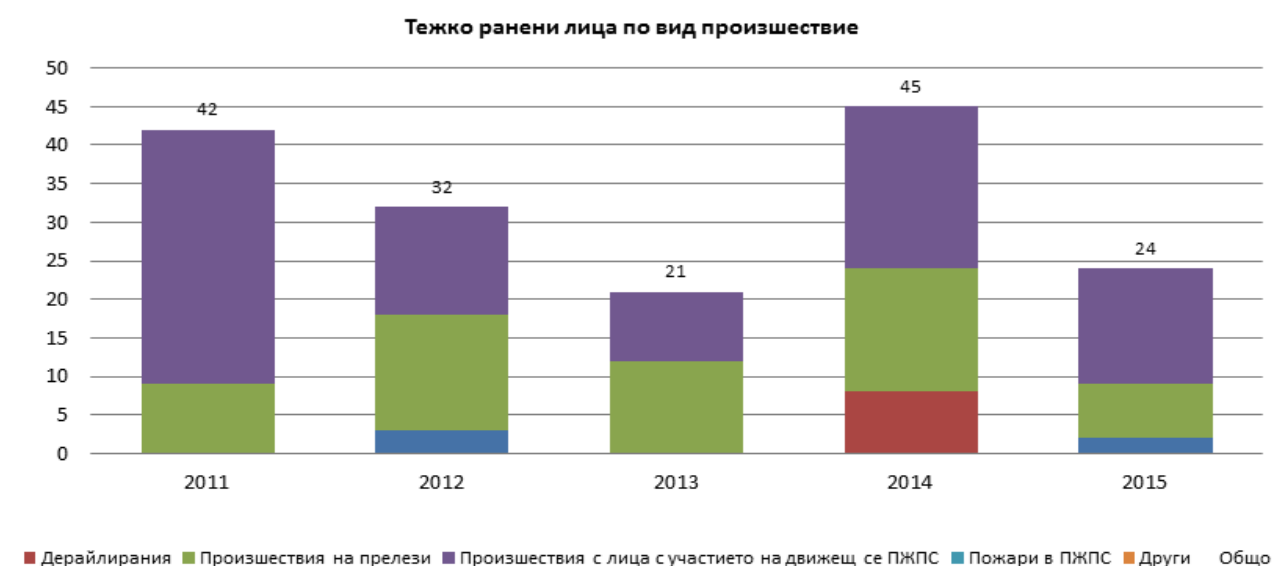
Година	Сблъсквания	Дерайлирания	Произшествия на прелези	Произшествия с лица с участието на движещ се ПЖПС	Пожари в ПЖПС	Други	Общо
2011	0	0	2	35	0	0	37
2012	1	0	7	13	0	0	21
2013	0	0	3	9	0	0	12
2014	0	1	6	16	0	0	23
2015	0	0	2	18	0	0	20

Убити лица , разделени по категории

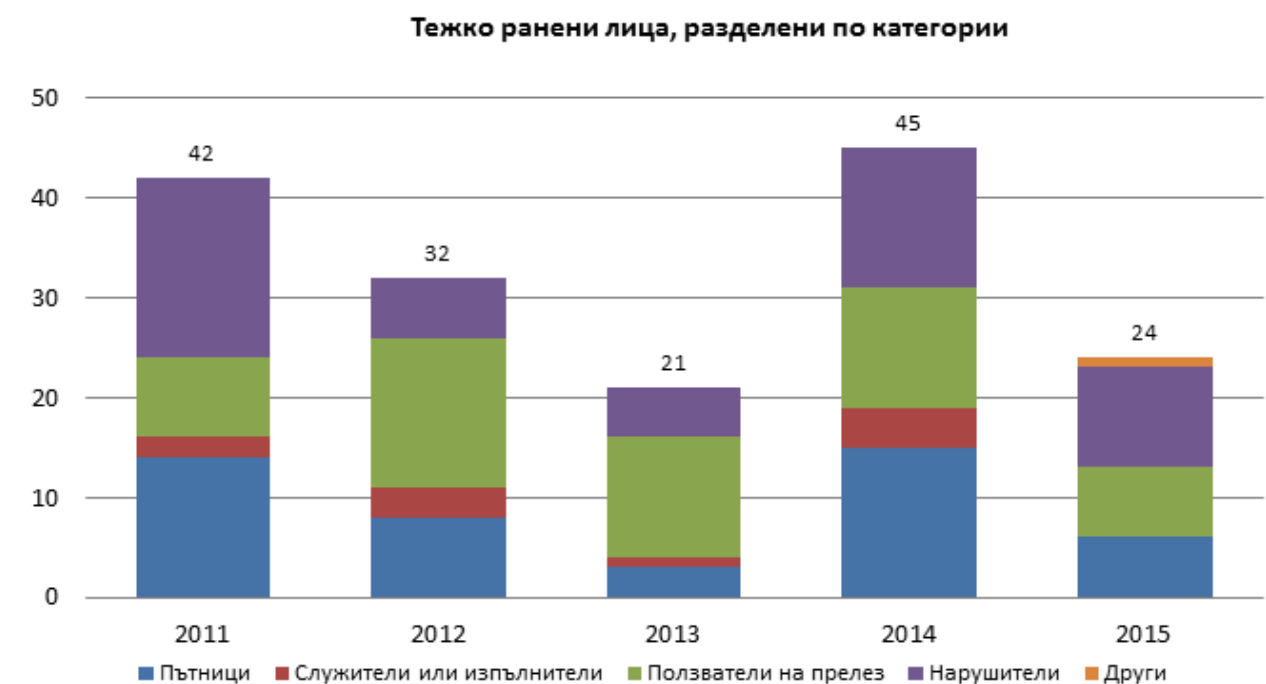


Година	Пътници	Служители или изпълнители	Ползватели на прелез	Нарушители	Други	Общо
2011	1	1	2	33	0	37
2012	1	2	7	11	0	21
2013	0	0	3	9	0	12
2014	2	1	5	15	0	23
2015	2	1	2	15	0	20

Общ брой тежко ранени, според вида на произшествието и рисковите категории лица:



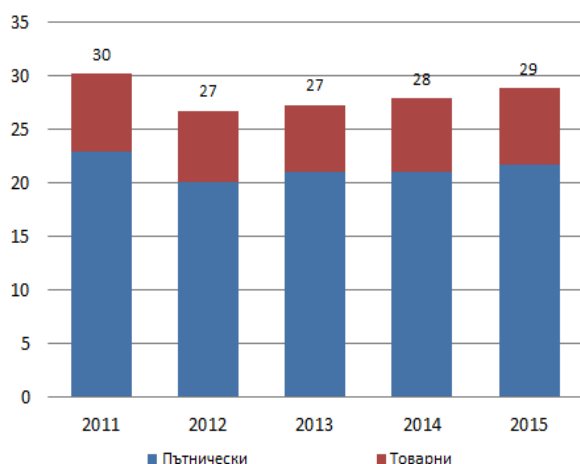
Година	Сблъсквания	Дерайлирания	Произшествия на прелези	Произшествия с лица с участието на движещ се ПЖПС	Пожари в ПЖПС	Други	Общо
2011	0	0	9	33	0	0	42
2012	3	0	15	14	0	0	32
2013	0	0	12	9	0	0	21
2014	0	8	16	21	0	0	45
2015	2	0	7	15	0	0	24



Година	Пътници	Служители или изпълнители	Ползватели на прелез	Нарушители	Други	Общо
2011	14	2	8	18	0	42
2012	8	3	15	6	0	32
2013	3	1	12	5	0	21
2014	15	4	12	14	0	45
2015	6	0	7	10	1	24

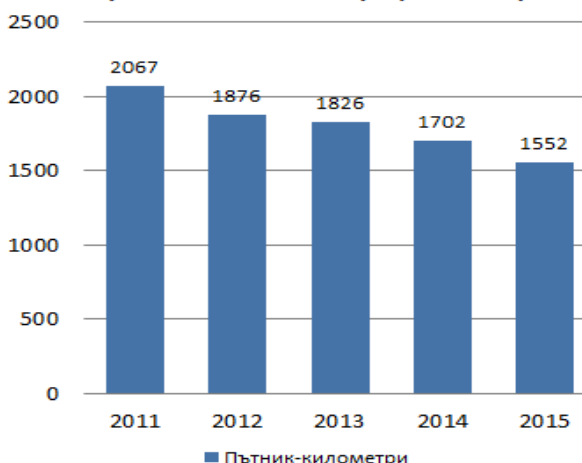
Данни за трафика⁴³:

Брой влак-километри (милиони)



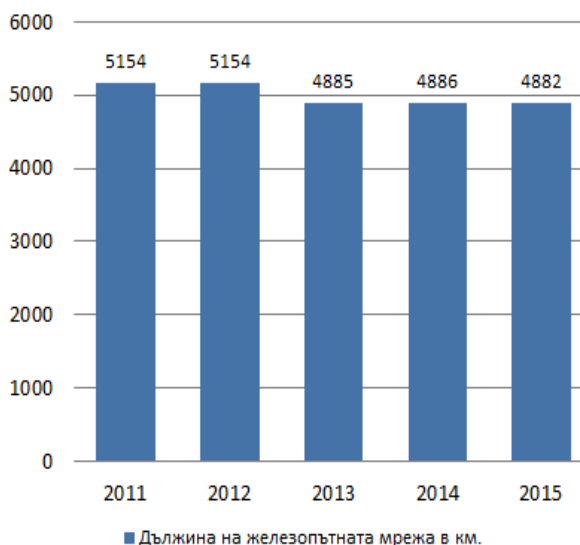
Година	Пътнически	Товарни	Общо
2011	23	7	30
2012	20	7	27
2013	21	6	27
2014	21	7	28
2015	22	7	29

Брой пътник-километри (милиони)



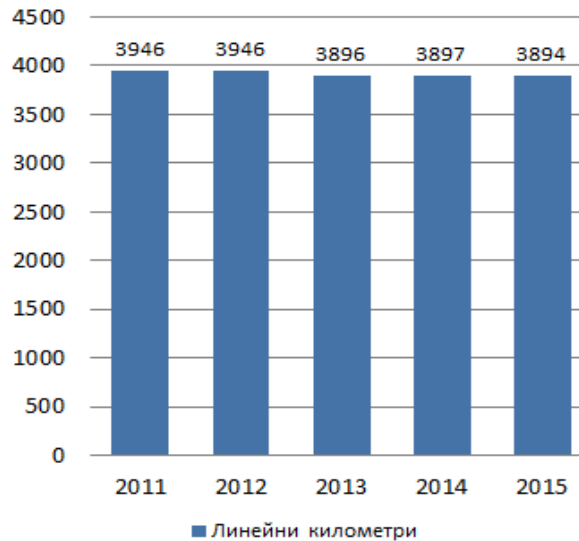
Година	Пътник-километри
2011	2067
2012	1876
2013	1826
2014	1702
2015	1552

Брой километри релсов път



Година	Дължина на железопътната мрежа в км.
2011	5154
2012	5154
2013	4885
2014	4886
2015	4882

Брой линейни километри



Година	Линейни километри
2011	3946
2012	3946
2013	3896
2014	3897
2015	3894

⁴³

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

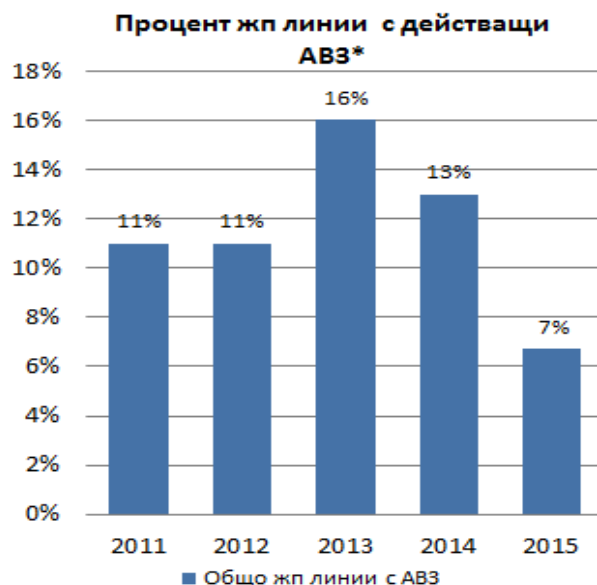
„пътник-километър“ означава единица мярка, изразяваща превоза на един пътник с железопътен транспорт на разстояние от един километър. Взаема се предвид само разстоянието на националната територия на докладващата държава;

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

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

--- символ, означаващ липса на данни за съответната година

Данни за техническата безопасност на железопътната инфраструктура⁴⁴:



Година	Общо жп линии с АВЗ
2011	0,11
2012	0,11
2013	0,16
2014	0,13
2015	0,067



Година	Общо км с АВЗ
2011	0,21
2012	0,22
2013	0,24
2014	0,22
2015	0,10

Данни за общия брой прелези (в т.ч. с „пасивна“ и „активна охрана“⁴⁵) в България



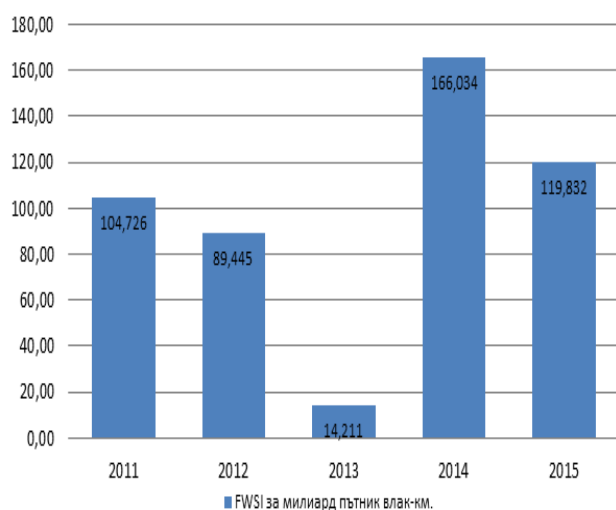
⁴⁴ „Автоматична влакова защита (АВЗ)“ е система, която налага съобразяване със сигналите и ограниченията на скоростта чрез контрол върху скоростта, включително автоматично спиране при подаден сигнал за това;

⁴⁵ „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.

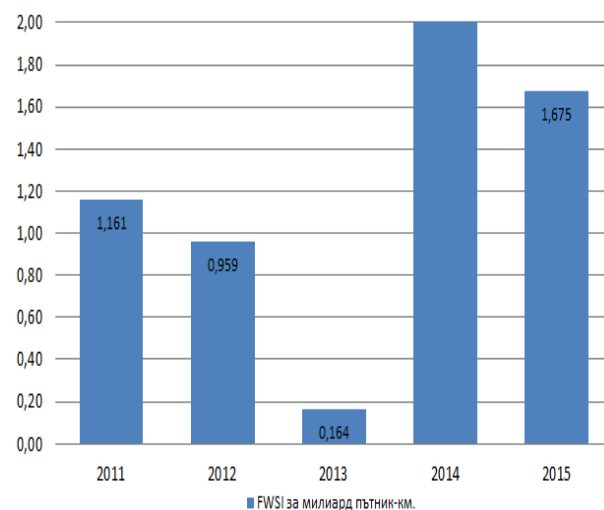
„Прелез с активна охрана“ означава прелез, при който пресичащите ползватели са защитени или предупредени за приближаващия се влак чрез устройства, задействащи се, когато за ползвателя не е безопасно да пресече прелеза.

Убити и приведени тежко ранени лица (FWSI⁴⁶) от рисковите категории: „Пътници“, „Служители“ и „Ползватели на прелез“ в периода от 2011 до 2015 г.:

Пътници - убити и приведени тежко ранени за милиард пътник влак-км. (ОКБ 1.1)



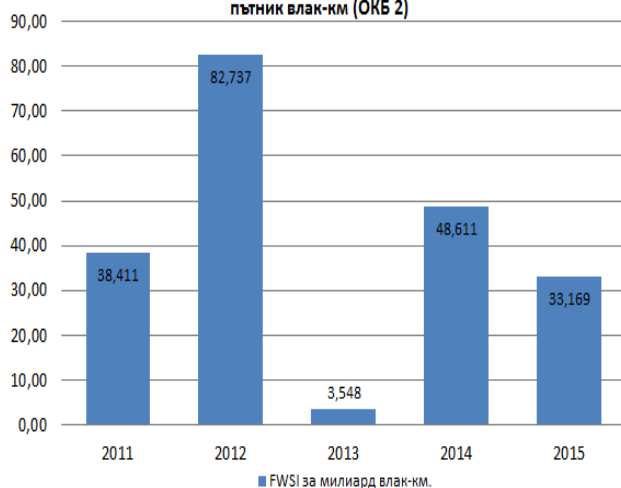
Пътници - убити и приведени тежко ранени за милиард пътник-км (ОКБ 1.2)



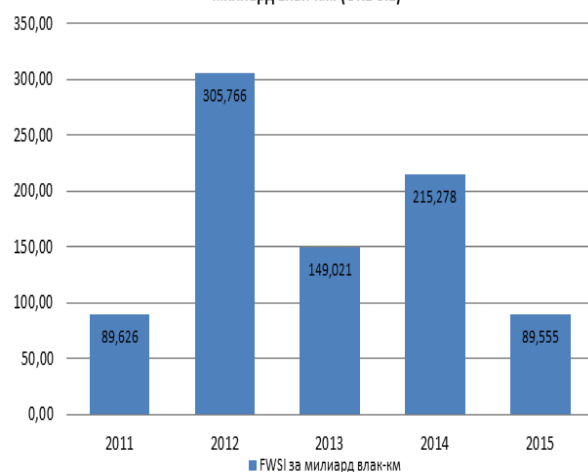
Година	Убити пътници	Тежко ранени пътници	Брой влак-км. (милиони)	FWSI за милиард пътник влак-км.
2011	1	14	22,917	104,726
2012	1	8	20,124	89,445
2013	0	3	21,110	14,211
2014	2	15	21,080	166,034
2015	2	6	21,697	119,832

Година	Убити пътници	Тежко ранени пътници	Брой пътник-км. (милиони)	FWSI за милиард пътник-км.
2011	1	14	2067,000	1,161
2012	1	8	1876,000	0,959
2013	0	3	1826,000	0,164
2014	2	15	1702,000	2,056
2015	2	6	1552,188	1,675

Служители - убити и приведени тежко ранени за милиард пътник влак-км (ОКБ 2)



Ползватели на прелез - убити и приведени тежко ранени лица за милиард влак-км. (ОКБ 3.1)



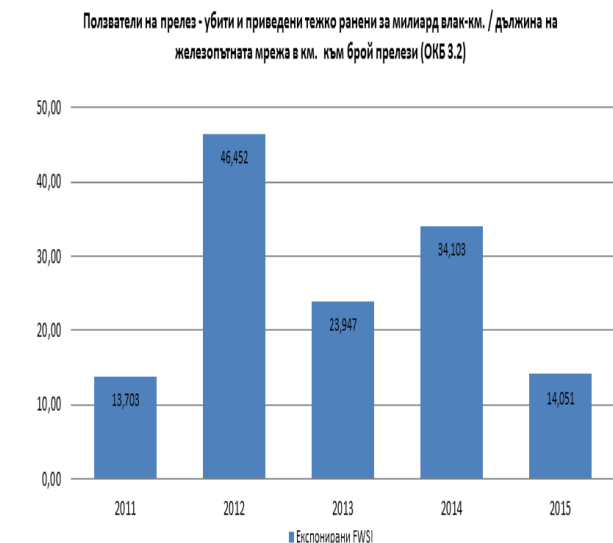
Година	Служители убити	Служители тежко ранени	Брой влак-км. (милиони)	FWSI за милиард влак-км.
2011	1	2	31,241	38,411
2012	2	3	27,799	82,737
2013	0	1	28,184	3,548
2014	1	4	28,800	48,611
2015	1	0	30,149	33,169

Година	Убити ползватели на прелез	Тежко ранени ползватели на прелез	Брой влак-км. (милиони)	FWSI за милиард влак-км
2011	2	8	31,241	89,626
2012	7	15	27,799	305,766
2013	3	12	28,184	149,021
2014	5	12	28,800	215,278
2015	2	7	30,149	89,555

⁴⁶ „Смъртни случаи и приведени тежки наранявания (FWSI)“ означава такова изразяване на последиците от значителни произшествия, с които комбинирано се отчитат смъртните случаи и тежки наранявания, като 1 тежко нараняване статистически се разглежда като равносилно на 0,1 смъртни случаи (чл. 3 (г) от Решение 2009/460/ЕО)

„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);

Убити и приведени тежко ранени лица (FWSI) от рисковите категории: „Ползватели на прелез“, „Нарушители“, „Други“ и „Всички“ в периода от 2011 до 2015 г.:

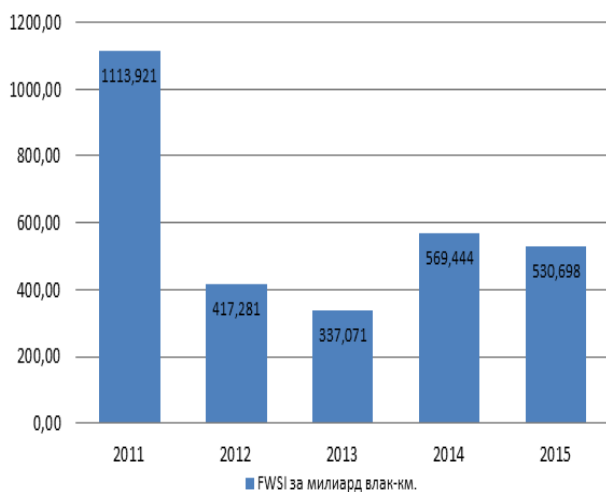


Година	Убити ползватели на прелез	Тежко ранени ползватели на прелез	Брой влак-км. (милиони)	Дължина на железопътната мрежа в км.	Брой активни и пасивни прелези	Експонирани FWSI
2011	2	8	31,241	5154,000	788	13,703
2012	7	15	27,799	5154,000	783	46,452
2013	3	12	28,184	4885,000	785	23,947
2014	5	12	28,800	4886,000	774	34,103
2015	2	7	30,149	4882,000	766	14,051



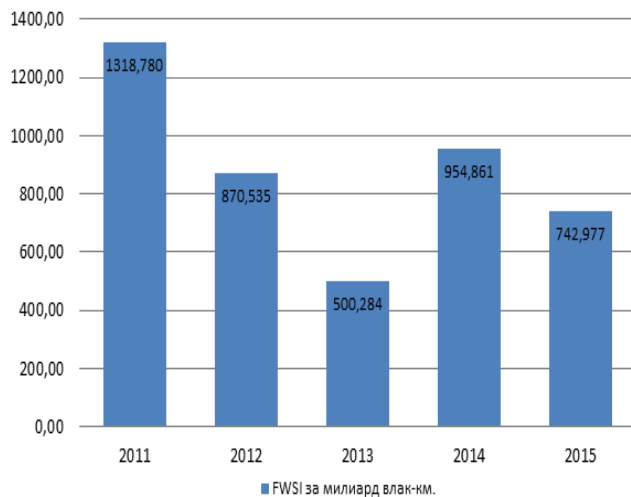
Година	Убити - други лица	Тежко ранени - други лица	Брой влак-км. (милиони)	FWSI за милиард влак-км.
2011	0	0	31,241	0,000
2012	0	0	27,799	0,000
2013	0	0	28,184	0,000
2014	0	0	28,800	0,000
2015	0	1	30,149	3,317

Нарушители - убити и приведени тежко ранени за милиард влак-км. (ОКБ 5)



Година	Нарушители - убити	Нарушители - тежко ранени	Брой влак-км. (милиони)	FWSI за милиард влак-км.
2011	33	18	31,241	1113,921
2012	11	6	27,799	417,281
2013	9	5	28,184	337,071
2014	15	14	28,800	569,444
2015	15	10	30,149	530,698

Всички - убити и приведени тежко ранени за милиард влак-км. (ОКБ 6)



Година	Всички - убити	Всички - тежко ранени	Брой влак-км. (милиони)	FWSI за милиард влак-км.
2011	37	42	31,241	1318,780
2012	21	32	27,799	870,535
2013	12	21	28,184	500,284
2014	23	45	28,800	954,861
2015	20	24	30,149	742,977

В. ПРОМЕНИ В ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО

(Приложение към раздел „F” от настоящия доклад)

Таблица 9.

Статус на транспониране на измененията на Директива 2004/49/ЕО към 31.12.2015 г. в България.

(Приложение към раздел F.1 на настоящия доклад)



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

Таблица 10

Законодателни и регулаторни промени в областта на железопътния транспорт на България, публикувани в Държавен вестник и влезли в сила в периода от 01.01.2015 до 31.12.2015 г. (**Приложение към раздел F.2 от настоящия доклад**).



ЗАКОНОДАТЕЛСТВО И РЕГУЛИРАНЕ	Правни препратки	Влизане в сила, дата	Описание на промяната	Причини за промяната
Касаещи НОБ	Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт.	ДВ, бр. 58 от 31.07.2015 г.	Приложение № 1 на Наредба № 59 е заменено с новото Приложение от Директива 2014/88/ЕС.	В българското законодателство е транспонирана Директива 2014/88/ЕС ⁴⁷ .
Касаещи NoBo, DeBo, Оценяващи органи, трети страни на регистриране, изпитване и др.	Наредба № 57 от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз.	ДВ, бр. 4 от 16.01.2015 г., в сила от 01.01.2015 г.	В чл. 13, ал. 2 на Наредба № 57 са транспонирани текстовете от Директива 2014/38/ЕС ⁴⁸ . В чл. 60а, ал. 1, т. 3 е допълнена с „националните технически правила“, поясняваща процеса и обхвата на контрол върху дейностите на лицата за оценяване на съответствието (NoBo и DeBo) по отношение спазването на изискванията на ЗЖТ. За транспониране на текстовете на Директива 2014/106/ЕС в Наредба № 57 са създадени Приложения № 1а (ЕО декларация за проверка на подсистеми) и Приложение № 1б (ЕО процедура за проверка на подсистеми). Изменено е и Приложение № 8а към чл. 56д, ал. 3.	В българското законодателство са транспонирани Директива 2014/106/ЕС ⁴⁹ и Директива 2014/38/ЕС.
Касаещи ЖП/ УИ/ СОП	Закон за железопътния транспорт (ЗЖТ).	ДВ, бр. 17 от 06.03.2015 г.	1. В т.3а в § 1 от Допълнителните разпоредби на Наредба № 59 е дадено по-разширено понятие на определението за „железопътно предприятие“ съгласно Директива 2004/49/ЕО, отколкото съществуващото към момента в ЗЖТ и Наредба № 59 определение за „железопътен превозвач“. Съгласно българското законодателство досега, за да може едно лице да има достъп до железопътната инфраструктура, е необходимо да притежава освен лицензия и сертификат за безопасност. 2. Прецизирана е системата за сертифициране на структури, отговорни за поддържане (СОП) на жп превозни средства по отношение срока на валидност на Сертификата на СОП в съответствие с Регламент (ЕС) № 445/2011. Изменен е чл. 62б, ал. 5 на Наредба № 59 съгласно изискванията на чл.7, параграф 4 на Регламент (ЕС) № 445/2011, така че сертификатът на СОП да е валиден за срок до 5 г. В досега действащия текст на Наредбата срокът бе посочен като петгодишен.	Прецизирани са разпоредби от ЗЖТ във връзка с получено мотивирано становище по процедура за нарушение № 2013/2076 по описа на ЕК относно неправилното транспониране и прилагане на Директива 2004/49/ЕО, касаещо разширяване на понятието „железопътно предприятие“, което включва, както предприятия с лицензия да извършват жп превози, така и такива без лицензия, но които задължително притежават СБ. ЖП без лицензия ще има достъп само до първата гара от ЖИ.

⁴⁷ Директива 2014/88/ЕС на Комисията от 9 юли 2014 година за изменение на Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на общите показатели за безопасност и общите методи за изчисляване на разходите при произшествие.

⁴⁸ Директива 2014/38/ЕС на Комисията от 10 март 2014 г. за изменение на приложение III към Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на нивото на допустимо шумово замърсяване.

⁴⁹ Директива 2014/106/ЕС на Комисията от 5 декември 2014 година за изменение на приложения V и VI към Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността

	Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт	ДВ, бр. 58 от 31.07.2015 г.	1. В т.3а и в § 1 от Допълнителните разпоредби на Наредба № 59 е дадено по-разширено понятие за определение за „железопътно предприятие“ съгласно Директива 2004/49/ЕО, отколкото съществуващото към момента в ЗЖТ и Наредба № 59 определение за „железопътен превозвач“. Съгласно българското законодателство досега, за да може едно лице да има достъп до железопътната инфраструктура, е необходимо да притежава освен лицензия и сертификат за безопасност. 2. Прецизирана е системата за сертифициране на структури, отговорни за поддържане (СОП) на жп превозни средства по отношение срока на валидност на Сертификата на СОП в съответствие с Регламент (ЕС) № 445/2011. Изменен е чл. 62б, ал. 5 на Наредба № 59 съгласно изискванията на чл.7, пар. 4 на Регламент (ЕС) № 445/2011, така че сертификатът на СОП да е валиден за срок до 5 г. В досега действащия текст на Наредбата срокът бе посочен като петгодишен.	Прецизирани са разпоредби от ЗЖТ във връзка с получено мотивирано становище по процедура за нарушение № 2013/2076 по описа на ЕК относно неправилното транспониране и прилагане на Директива 2004/49/ЕО, касаещо разширяване на понятието „железопътно предприятие“, което да включва, както предприятия с лицензия да извършват жп превози, така и такива без лицензия, но които задължително притежават СБ. ЖП без лицензия ще има достъп само до първата гара от ЖИ.
Прилагане на други изисквания на ЕС (касаещи железопътната безопасност)	Наредба № 46 от 30.11.2001 г. за железопътен превоз на опасни товари	Изм. и доп. ДВ, бр. 24 от 31.03.2015 г.	Изменен и допълнен е § 2 от Заключителните разпоредби на Наредба № 46.	Транспонира се Директива 2014/103/ЕС ⁵⁰ за привеждане за трети път в съответствие с научно-техническия прогрес на приложенията към Директива № 2008/68/ЕО относно вътрешния превоз на опасни товари.
	Наредба № 54 от 2.06.2003 г. за медицинските и психологическите изисквания към персонала, който осъществява железопътни превози на пътници и товари и съпътстващите ги дейности, и за провеждане на предпътните (предсменни) медицински прегледи	Изм. ДВ, бр. 76 от 02.10.2015 г.	Предложените изменения и допълнения на Наредба № 54 (в Приложение № 2а към чл. 8а „Медицински изисквания“, т. 1.2 „Зрение“) са свързани с промяната на медицинските изисквания относно зрението на локомотивните машинисти	Транспониране на Директива 2014/82/ЕС ⁵¹
	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	Изм. и доп. ДВ, бр. 76 от 02.10.2015 г.	1. С цел транспониране на Директива 2014/82/ЕС са ревизирани Приложения № 5 и № 8 от Наредба № 56 във връзка с необходимостта от еднозначно тълкуване на задачите, които трябва да бъдат изпълнени по време на обучението на кандидатите за локомотивен машинист в държавите членки. По този начин се уеднаквяват изискванията към обучаващите се и възможността от допускане на неразбиране на разпоредбите. 2. Прецизиран е реда и начина за признаването на	Транспониране на Директива 2014/82/ЕС във връзка с изменение на Приложение IV относно общите професионални знания и изисквания във връзка със свидетелството за управление на локомотив и Приложение VI, т. 8 относно езиковите познания, свързани с допълнителното удостоверение на локомотивен машинист.

⁵⁰ Директива 2014/103/ЕС на Комисията от 21 ноември 2014 г. за привеждане за трети път в съответствие с научно-техническия прогрес на приложенията към Директива 2008/68/ЕО.

⁵¹ Директива 2014/82/ЕС на Комисията от 24 юни 2014 година за изменение на Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на общите професионални познания, медицинските изисквания и изискванията във връзка със свидетелство.

	за провеждане на проверочните изпити на лицата от персонала, отговорен за безопасността на превозите		професионални квалификации, придобити в други държави членки на ЕС, или в трети страни, за упражняване на регулирани професии в областта на железопътния транспорт в Република България съгласно изискванията на ЗППК ⁵² , ЗПОО ⁵³ и Решение № 619 на МС ⁵⁴ от 20.07.2009 г. за приемане Списък на регулираните професии в Република България.	
	Наредба № 58	ДВ, бр. 68 от 15.08.2014 г.	5. В заглавието на Глава шестнадесета думите „Оперативно ръководство“ са заменени с думата „Експлоатация“.	Направената промяна е във връзка с прилагането на Решение 2011/314/ЕС относно ТСОС ЕУД от 01.01.2012 г.

В настоящия доклад са използвани снимки от следните източници:

1. <http://flickrhivemind.net/> - три от снимките на заглавната стр. 1, както и снимките на стр. 5, 6, 7, 12, 13, 21, 22, 29 и 30 (горе) – всичките с автор Иво Радоев;
2. <http://www.railpictures.net/> - снимките на стр. 2 (съдържание), стр. 11 и стр. 24 – всичките с автор Иво Радоев;
3. <http://www.railwaymodeling.com> – снимките на стр. 1 (най-долу) и на ДМВ „Сименс Дезиро“ серия 10.00 на стр. 30;
4. <http://lz1866.com/> (официалният сайт на „Експрес Сервиз“ ООД) – две от снимките на стр. 1, както и снимките на стр. 8 и 31 (долу);
5. <http://www.rail-infra.bg/> (официалният сайт на ДП „НКЖИ“) – най-горната снимка на стр. 1, както картата и снимката на моста под нея на стр. 31;
6. <http://www.tsv-bg.com/> (официалният сайт на ДП „Транспортно строителство и възстановяване“) – снимката най-долу на стр. 1;
7. <http://lokomotiv.bg/> (български локомотивен форум) – 4-те снимки на локомотивите, показани на стр. 25;
8. <https://www.mtitc.government.bg/page.php?category=390&id=9040> – 8-те снимки на стр. 16 и 17 са от окончателните доклади на НОР на България (СЗРПИЖТ).

⁵² ЗППК – Закон за признаване на професионалните квалификации на Република България.

⁵³ ЗПОО – Закон за професионалното образование и обучение на Република България.

⁵⁴ МС – Министерски съвет на Република България.