

ОДОБРЯВАМ:

ВЕСЕЛИН ВАСИЛЕВ
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА
ИА „ЖЕЛЕЗОПЪТНА АДМИНИСТРАЦИЯ“

Годишен доклад за безопасност за 2020 г. на Националния орган за безопасност на Република България



Изготвил:
Пламен Недков
Старши експерт в ГДЖИ

Съгласувал:
Даниел Неделков
Главен директор на ГДЖИ

Изпълнителна агенция

„Железопътна администрация“

30/09/2021

СЪДЪРЖАНИЕ 1

СЪКРАЩЕНИЯ, ИЗПОЛЗВАНИ В ДОКЛАДА 2

A. УВОД 3

A.1. ЦЕЛ, ОБХВАТ И АДРЕСАТИ НА ДОКЛАДА 3

A.2. ЗНАЧИТЕЛНИ НОРМАТИВНИ ПРОМЕНИ, ЗАСЯГАЩИ НОБ 4

B. ОБЩО ПРЕДСТАВЯНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА И СТРАТЕГИЯТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ

B.1. ОСНОВНИ ИЗВОДИ ЗА ОТЧЕТНАТА ГОДИНА 5

B.2. НАЦИОНАЛНА СТРАТЕГИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТ, ПРОГРАМИ И ИНИЦИАТИВИ 11

B.3. ОБЗОР НА 2020 ГОДИНА 175

B.4. ГЛАВНИ НАСОКИ ЗА 2021 ГОДИНА 186

C. РАЗВИТИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА 186

C.1. ПОДРОБЕН АНАЛИЗ НА ПОСЛЕДНИТЕ ТЕНДЕНЦИИ 186

C.2. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ 208

C.3. ПРЕДПРИЕТИ МЕРКИ, КОИТО НЕ СА СВЪРЗАНИ С ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА НРО 25

D. НАДЗОРERROR! BOOKMARK NOT DEFINED. 26

D.1. СТРАТЕГИЯ И ПЛАН(ОВЕ) 256

D.2. ЧОВЕШКИ РЕСУРСИ 27

D.3. КОМПЕТЕНТНОСТ 29

D.4. ВЗЕМАНЕ НА РЕШЕНИЯ 30

D.5. КООРДИНАЦИЯ И СЪТРУДНИЧЕСТВО 30

D.6. ИЗВОДИ ОТ ПРЕДПРИЕТИТЕ МЕРКИ 30

E. ИЗДАВАНЕ НА СЕРТИФИКАТИ И УДОСТОВЕРЕНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ 30

E.1. РЪКОВОДСТВО 30

E.2. КОНТАКТИ С ДРУГИ НОБ 31

E.3. ПРОЦЕДУРНИ ВЪПРОСИ 31

E.4. ОБРАТНА ВРЪЗКА 31

F. ПРОМЕНИ В ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО 32

F.1. НОВА ДИРЕКТИВА ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ (НДЖБ) 32

F.2. ЗАКОНОДАТЕЛНИ И РЕГУЛАТОРНИ ПРОМЕНИ: 32

G. ПРИЛАГАНЕ НА ОМБ ЗА ООР (ОПРЕДЕЛЯНЕ И ОЦЕНКА НА РИСКА) 32

G.1. ОПИТ НА НОБ 33

G.2. ОБРАТНА ВРЪЗКА ОТ СЕКТОРНИТЕ УЧАСТНИЦИ 33

G.3. РЕВИЗИРАНИ НАЦИОНАЛНИ ПРАВИЛА ЗА БЕЗОПАСНОСТ (НПБ) В РЕЗУЛТАТ ОТ ПРИЛАГАНЕТО НА РАЗПОРЕДБИТЕ НА ЕС ЗА ОЦЕНКА И ОПРЕДЕЛЯНЕ НА РИСКА 35

H. ДЕРОГАЦИИ ВЪВ ВРЪЗКА СЪС СХЕМАТА ЗА СЕРТИФИЦИРАНЕ НА СТРУКТУРИ (ЛИЦА), ОТГОВОРНИ ЗА ПОДДЪРЖАНЕ НА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА В СЪОТВЕТСТВИЕ С ЧЛ. 14А (8) ОТ ДИРЕКТИВА 2004/49/ЕО ИЛИ ЧЛ. 15 ОТ ДИРЕКТИВА (ЕС) 2016/798 35

ПРИЛОЖЕНИЕ А. ОБЩИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ (ОПБ) 36

ДАННИ/ДИАГРАМИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ОСНОВНИТЕ ОПБ В ПЕРИОДА 2016 – 2020 Г. 36

ПРИЛОЖЕНИЕ В. ПРОМЕНИ В ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО 40

Законодателни и регулаторни промени в областта на железопътния транспорт на България, публикувани в Държавен вестник и влезли в сила от 01.01.2020 до 31.12.2020 г. (Приложение към раздел F.2 от настоящия доклад 40

СЪКРАЩЕНИЯ, ИЗПОЛЗВАНИ В ДОКЛАДА

АЖТЕС	Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз
AsBo	Оценяващ орган на процедурата за управление на риска и на резултатите от нея
БДЖ ПП	„БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД
БДЖ ТП	„БДЖ - Товарни превози“ ЕООД
ГДБ	Годишен доклад за безопасност
ГДЖИ	Главна дирекция „Железопътна инспекция“ към ИАЖА
DeBo	Определен орган за оценяване
ДЖБ	Директива за железопътна безопасност 2004/49/ЕО
ДОС	Директива за оперативна съвместимост 2008/57/ЕО
ДП НКЖИ	Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“
ЕК	Европейска комисия
ЕРАДИС	База данни на АЖТЕС за оперативна съвместимост и безопасност (ERADIS)
ERAIL	База данни за безопасността и произшествията в железопътния транспорт на Европейския съюз (European Railway Accident Information Links)
ЕС	Европейски съюз
ЖИ	Железопътна инфраструктура
ЖП	Железопътно предприятие
ЗЖТ	Закон за железопътния транспорт на Република България
ИАЖА	Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“
ИД	Изпълнителен директор
МТИТС	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщения
НКС	Национална контролна стойност
НДЖБ	Нова директива за железопътна безопасност 2016/798
НДОС	Нова директива за оперативна съвместимост 2016/797
NoBo	Нотифициран орган
НОБ	Национален орган за безопасност
НРО	Национален разследващ орган
НПБ	Национално правило за безопасност
НРПС	Национален регистър на превозните средства
НБРПВВЖТ	Национални борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт
ОКБ	Общи критерии за безопасност
ОМБ	Общи методи за безопасност
ОПБ	Общи показатели за безопасност
ПЖПС	Подвижен железопътен състав
РД	Референтен документ на мрежата
СБ	Сертификат за безопасност
ЕСБ	Единен сертификат за безопасност
СБИ	Ситуации, близки до инциденти
ЛОП/ СОП	Лице (структура), отговорно(а) за поддръжката на превозни средства
СУБ	Система за управление на безопасността
СУК	Система за управление на качество
ТСОС	Техническа спецификация за оперативна съвместимост
УБ/ РБ	Удостоверение (разрешително) за безопасност
УИ	Управител на железопътна инфраструктура
OSS	Система за обслужване на едно гише

А. УВОД

А.1. Цел, обхват и адресати на доклада



1. Този доклад има за цел да направи оценка на постигането на общите показатели за безопасност през 2020 г. и представи общото развитие на безопасността на железопътния транспорт в Република България в съответствие с чл. 19 от Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт (НДЖБ), чл. 115л, ал. 4 от ЗЖТ и чл. 67 от Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт.
2. Обхватът на доклада съответства на изискванията на чл. 19 от Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт.
3. Той съдържа информация за:
 - развитието на безопасността и общите показатели за безопасност (ОПБ) в железопътния транспорт на България през 2020 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 по отношение на безопасността в железопътния транспорт;
 - дерогациите, за които е взето решение от НОБ относно алтернативни мерки за определяне и сертифициране на структура, отговорна за поддръжката на превозни средства;
 - опита на ЖП и УИ от прилагането на съответните общи методи за безопасност (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 2020 г.

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

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

5. Освен за Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (АЖТЕС), настоящият доклад е предназначен и за: министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС), националния орган за разследване (НОР) на България - Националният борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт (НБРПВВЖТ), управителят на железопътната инфраструктура, железопътните предприятия, лица отговорни за поддържане на превозни средства, нотифицираните органи (NoBo), определените органи (DeBo), оценяващите органи (AsBo), специализираните обучаващи институции (университети, институти, училища, колежи, професионални и квалификационни центрове, школи и др.), професионални сдружения, съюзи, юридически и

физически лица от страната и чужбина извършващи или възнамеряващи да извършват железопътни дейности на територията на Република България.

Този доклад е публикуван в интернет и е обществено достъпен, както в базата данни ERADIS на АЖТЕС в раздел „NSA&NIB reports“¹, така и на уебсайта на ИАЖА в раздел „Национален орган по безопасност“, в категория „Годишни доклади за безопасност“. Данните с ОПБ за България за 2020 г., както и за периода от 2006 до 2020 г. са публикувани и обществено достъпни в базата данни ERAIL на АЖТЕС на този адрес²: <https://erail.era.europa.eu/>.

A.2. Значителни нормативни промени, засягащи НОБ



През 2020 г. не са извършвани промени, както законодателни така и външни организационни промени, които да са оказали въздействие върху отговорностите на ИАЖА, като НОБ в железопътния транспорт на България. Във връзка с транспонирането на Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура, на Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт и на Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз са извършени промени в Закона за железопътния транспорт (гласуван от Народното събрание и публикуван в ДВ, бр. 20 от 2019 г.).

След транспониране на Директива (ЕС) 2016/798 и на Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз са променени следните нормативни актове, които имат отношение относно правомощията на НОБ и на Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз (АЖТЕС):

- Наредба № 57 от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз – публикувана в ДВ, бр. 77 от 1.09.2020 г. (Наредба № 57) – промени свързани с определяне на Национална компания "Железопътна инфраструктура" за субект по чл. 7а от Регламент (ЕС) 1300/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 г. относно техническите спецификации за оперативна съвместимост, свързани с достъпността на железопътната система на Съюза за лица с увреждания и лица с намалена подвижност (ОВ, L 356 от 2014 г.), отговорен за събирането, поддържането и обмена на данни за достъпността и предаването на тези данни до базата данни за достъпността на европейските железопътни гари (European Railway Stations Accessibility Database – ERSAD), която се поддържа от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз.

Промените в Наредба № 57 включват и задължението проектите на подсистеми за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, които включват ETCS и/или оборудване на GSM-R, заявителят да подава искане за одобрение от страна на АЖТЕС. Искането се подава на етап проектиране. Искането или информацията за всички заявления, етапите на съответните процедури и резултатите от тях, а също и когато е приложимо – исканията и решенията на апелативния съвет – се подават чрез обслужването на едно гише, посочено в чл. 12 от Регламент (ЕС) 2016/796.

Направено е и допълнение в изискванията към лицата за оценката на съответствието на съставните елементи и подсистемите с националните правила за безопасност или техническите правила получили разрешение при условията и по реда на Закона за

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

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

железопътния транспорт и те следва да отговарят на изискванията, приложими към лицата за оценяване на съответствието (нотифицирани органи) съгласно раздел I „*Определяне на лицата за оценяване*“ и раздел Ia „*Издаване на разрешение за оценяване на съответствието*“ от Наредба № 57;

- Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт – публикувана в ДВ, бр. 12 от 11.02.2020 г., в сила от 1.02.2020 г. и бр. 80 от 11.09.2020 г. (Наредба № 59). Считано от 16.06.2019 г. НОБ издава единен сертификат за безопасност на железопътно предприятие, което има област на дейност в Република България, когато това е поискано от заявителя. Заявленията за ЕСБ и за допуск до пазара на возила и процедурата по издаването им се провежда посредством електронната системата за обслужване на „едно гише“ (OSS) на АЖТЕС. С промени публикувани в Държавен вестник е установено изискването железопътните предприятия да установяват своята система за управление на безопасността в съответствие с изискванията съгласно Приложение I на Делегиран регламент (ЕС) 2018/762. Направени са и множество промени относно поддръжката на превозните средства и изискванията за сертифициране на лицата, отговори за поддръжката им.

С изменение от 2020 г. е променен срока за предоставяне на годишен доклад. Управителите на железопътна инфраструктура и железопътните предприятия в срок до 31 май всяка година представят на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ и на члена на управителния съвет на НБРПВВЖТ с компетентност за разследване на железопътни произшествия годишен доклад за безопасността и общите показатели за безопасност през предшестващата година със съответните анализи, констатации, предприети мерки и препоръки. Лицата, които отговарят за поддръжката на превозни средства, и лицата, които изпълняват функции или част от функции по поддръжката на превозни средства, сертифицирани по реда на тази наредба, представят на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" годишен доклад за дейността си съгласно Приложение V на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/779.

Считано от 2020 г. Националният орган по безопасността следва да публикува на електронната си страница критериите за вземане на решения, съгласно които извършва надзора по Делегиран регламент (ЕС) 2018/761 на Комисията от 16 февруари 2018 г. за определяне на общи методи за безопасност, отнасящи се за надзор от националните органи по безопасността след издаването на единен сертификат за безопасност или на разрешение за безопасност в съответствие с Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1077/2012 на Комисията (ОВ, L 129, 25.05.2018 г.), както и информация относно процедурата, чрез която железопътните предприятия и управителите на железопътна инфраструктура, както и всички други заинтересовани страни могат да подават жалби, свързани с взетите решения по време на извършения надзор на нивото на безопасност.

От 06.08.2019 г. с изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт е създаден Национален борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт (НБРПВВЖТ). Със ЗЖТ са възложени правомощия регламентиращи функциите и дейностите на транспортно направление за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България.

С Постановление № 6 от 22 януари 2020 г. към Министерски съвет на Република България е създаден независим специализиран държавен орган „Национален борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт“ (НБРПВВЖТ) и Правилник за дейността, структурата и организацията на Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт.

В. ОБЩО ПРЕДСТАВЯНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА И СТРАТЕГИЯТА

В.1. Основни изводи за отчетната година

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

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

Общият брой на значителните произшествия в България през 2020 г. продължава положителната тенденцията за подобряване на стойностите на основния показател за безопасност (ОПБ) за железопътните произшествия, а именно: общ брой „*значителни произшествия*“³ - 33 броя през 2020 г. срещу 39 през 2019 и 42 през 2018. Общият брой на регистрираните в България през 2020 г. железопътни произшествия е 264 броя, докато през 2019 г. те са 294 броя, а през 2018 г. са 294 броя.

1.1. Стойността на показателя (N00) общ брой „*значителни*“ произшествия за 2020 г. е 33 бр. През предишните пет години стойностите на този показател са съответно: 39 (2019), 42 (2018), 47 (2017), 40 (2016) и 48 (2015). През 2019 г. продължава тенденцията най-голям да е дялът на „*произшествията с хора с участието на движещ се ПЖПС*“⁴. За 2020 г. те са: 21 бр. (показател с код N04). Следващите по тежест значителни произшествия са: „*произшествия на прелези, включително произшествия с пешеходци на жп прелези*“ (показател N03) - 9 бр; „*дерайлирования на влакове*“ - 2 бр. (показател N02); „*сблъсквания на влак с препятствие в рамките на строителния габарит*“ - 1 бр. (показател N012). През 2020 г. няма регистрирани „*значителни произшествия*“ от вида „*произшествия на ръчно задействани жп прелези*“ (показател N032), „*пожари на ПЖПС*“ (показател N05) и други произшествия“ (показател N06);

1.2. През 2020 г. при показателя общ брой „*смъртни случаи (загинали лица)*“⁵ (TK00) се наблюдава влошаване в сравнение с 2019 г. През 2020 г. при жп произшествия са загинали общо 22 лица, докато в предходните пет години те са: 16 (2019), 18 (2018), 16 (2017), 22 (2016) и 20 (2015).

1.3. През 2020 г. при показателя общ брой „*тежко ранени лица*“⁶ (TS00) при железопътни произшествия се наблюдава подобрение в сравнение с 2019 г. През 2020 г. тежко ранените лица са 15, докато в предишните пет години те са: 20 (2019), 29 (2018), 28 (2017), 32 (2016) и 24 (2015).

1.4. Подробности за регистрираните през 2020 г. в България единични железопътни произшествия с най-голям брой загинали (убити) и тежко ранени лица за всяка една от рисковите категории, посочени в чл. 7(4), букви а) и б) от ДЖБ и Решение 2009/460/ЕО⁷:

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

През 2020 г. няма загинали лица спадащи към РК „Пътници“.

➤ От РК „Служители или подизпълнители“⁹:

През 2020 г. няма загинали лица спадащи към РК „Служители или подизпълнители“.

³ „Значително произшествие“ означава всяко произшествие с участието на най-малко едно движещо се железопътно возило, с резултат най-малко едно загинало или тежко ранено лице, или значителни щети по подвижния състав, коловоза, други съоръжения или околната среда, или значително нарушаване на движението, с изключение на произшествия в ремонтните заводи, складовете и депата (дефиниция от т. 1.1 на Допълнението към Приложение I на ДЖБ и Наредба № 59).

⁴ ПЖПС - подвижен железопътен състав

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

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

⁷ Решение на Комисията 2009/460/ЕО от 5 юни 2009 г. за приемане на общ метод в областта на техниката за безопасност, който да се оценява постигането на критериите за безопасност, посочени в чл.6 от Директива 2004/49/ЕО на ЕП и на Съвета

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

⁹ „Служител или изпълнител“ означава всяко лице, чиято трудова дейност е свързана с железница и се намира на работа по време на произшествието, включително персонала на изпълнителите, самостоятелно заетите лица, наетикато изпълнители, влаковата бригада и лицата, работещи с подвижния състав инфраструктурните съоръжения (дефиниция от т. 1.13 на Допълнението към Приложение I на ДЖБ и Наредба № 59).

➤ От РК „Ползватели на железопътни прелези“¹⁰:

През 2020 г. има шест загинали лица в три произшествия, спадащи към РК „Ползватели на железопътни прелези“. Шестте лица се причисляват към категорията „Произшествия на ж.п. прелези, включително произшествия с пешеходци на ж.п. прелези“.

На 09.01.2020 год. влак № 80144 ("БДЖ-ПП" ЕООД) е обслужван от локомотив № 44-185 с локомотивен машинист и помощник локомотивен машинист на Локомотивно депо София, ППП София. На същата дата влакът пристига в гара Желю войвода на 19:53 часа. Влакът престоява 1 минута и при редовно отворен изходен светофор и дадена заповед за заминаване от дежурния ръководител движение, потегля от гарата за гара Сливен. Според писменото обяснение на машиниста, при приближаване на прелеза на км. 310 + 920, намиращ се в района на гарата, той е подал сигнал "Внимание" с локомотивната свирка. Прелезът е съоръжен с електрически бариери (ЕБ), които са в обвързка с показанията на изходните светофори, тоест редовен изходен сигнал може да се отвори, само когато бариерните греди са спуснати. В момента на подаване на сигнала "Внимание" машинистът е забелязал, че от дясно по посока на движение на влака, се приближава автомобил с висока скорост. Автоматичните бариери на прелеза са били спуснати, но шофьорът не е предприел спиране пред тях. Отново е подал звуков сигнал "Внимание" и е привел влаковата спирачка в режим "бързо спиране" (екстрено). Последвал е удар в задната част на автомобила. По телефона е уведомил телефон 112 и всички заинтересовани служби.

Според разшифровката на скоростомерната лента, влакът е развил скорост до 79 км/ч. следва екстремно задържане и влакът спира на 19:54 часа на км. 310+900, като спирачният път е 100 метра.

На място пристигат разследващи органи от МВР. автомобили на Спешна медицинска помощ (СМП) и Противопожарна безопасност. Направено е всичко възможно да се окаже помощ на пострадалите. След приключване на следствените действия и получено разрешение от разследващите органи, на 22:33 часа влакът потегля за гара Сливен, след престой от 159 минути. Има нанесени щети по локомотива, които не пречат за обслужването на влака. Установено е, че преминалия автомобил при спуснати бариери и ударен от влака е лек автомобил "Фолксваген - Шаран" с регистрационен номер К 8477 АТ с водач на 48 години от гр. Ямбол,. В колата е имало още 4 човека. На място е бил починал 1 човек, а друг е починал на следващия ден в болницата, а трети е починал на четвъртия ден в болницата. Останалите двама - водача на автомобила и един от пътниците са ранени.

Причинено е закъснение на влакове №№ 3601 плюс 120 минути, 30621 плюс 47 минути и 30622 плюс 167 минути.

Водачът на лек автомобил "Фолксваген - Шаран" с регистрационен номер К 8477 АТ е нарушил чл. 8 от Наредба № 4/1997 г. на Министерство на транспорта и Министерство на вътрешните работи; чл.37, ал. 1 от Наредба № 58/2006 г. на Министерство на транспорта; чл. 51, ал.1 и ал.2, чл. 52, т.2 от Закона за движение по пътищата.

➤ От РК „Нарушители“¹¹:

През 2020 г. има петнадесет загинали лица в тринадесет единични произшествия, спадащи към РК „Нарушители“. Това са „Произшествия с хора, причинени от подвижен състав в движение, с изключение на самоубийства“.

На 06.02.2020 год. влак № 9622 с машинист и началник влак преминава транзит през гара Ястребово в 02.01 часа. При движението на влака в междугарието Ястребово- Образцов чифлик на км. 17+650 при обилен снеговалеж придружен със силен вятър и намалена видимост локомотивната бригада забелязва човек да се движи в междурелсието на железния път.

¹⁰ „Ползвател на прелез“ означава всяко лице, което използва прелез, за дапресече железопътната линия с някакво превозно средство или пеша (т. 1.14 от Допълнението към Приложение I на ДЖБ и Наредба № 59).

¹¹ „Нарушител“ означава всяко лице, намиращо се в железопътни обекти, в които такаваприсъствие е забранено, с изключение на ползвател на прелез(дефиниция от т. 1.15 на Допълнението към Приложение I на ДЖБ и Наредба № 59).

Локомотивният машинист подава сигнал „Внимание“ и веднага прави екстрено задържане с АВС, като скоростта на влака от 58 км/ч рязко пада на 0 км/ч., но поради недостатъчно спиращо разстояние последва удар и влака спира на 02.09 часа на км. 17+500. Началник влака и пом. машиниста отиват на мястото на удара, където намират тялото на жена на около 4 метра от ляво на железния път по посока движението на влака. При огледа те констатираха, че ударената жена е мъртва.

Чрез телефон 112 веднага са уведомени органите на МВР.

За настъпилите инцидент веднага е уведомен и влаковия диспечер.

Поради лошото време органите на ОД на МВР-Русе успяват да стигнат до сп. Червена вода на км. 15+259 откъдето искат влака да се придвижи до спирката, за да ги вземе и откара до мястото на удара. По нареждане на ЦДР влака се придвижва до спирката, където се качват органите на ОД на МВР-Русе и се връща на мястото на удара. При направения оглед те констатираха, че жената е мъртва и без документи за самоличност. Поради лошото време тялото на жената е качено на влака, за да бъде откарано до гара Русе разпределителна.

След престой от 294 мин. в 07.00 часа, влака продължава движението си и пристига в гара Русе разпределителна в 07.21 часа, където тялото е свалено от влака.

При направените разследвания от органите на ОД на МВР-Русе е установено, че ударената гражданка е от гр. Русе.

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

През 2020 г. за поредна година няма загинали лица спадащи към РК „Други лица, намиращи се на перон“.

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

През 2020 г. има едно загинало лице спадащо към РК „Други лица, не намиращи се на перон“

На 28.04.2020 г. влак №20133 обслужван от ЕМВ № 3219/120 /БДЖ-ПП/ с локомотивен машинист и началник влак. Влак № 20133 заминава от гара Левски на 09.41 часа и се движи със допустимата за влака скорост по книжка разписание в междугарското Левски - Павликени път №1. При приближаване на спирка Бутово локомотивният машинист забелязва възрастен мъж и жена да стоят на преходното мостче на съседния коловоз към приемното здание от ляво по посока на движението на влака, като предприемат пресичане пред движещия се влак, за да отидат на перона който се намира от дясно по посока на движението на влака, за да се качат на влака. Локомотивният машинист веднага подава няколко пътя сигнал „ВНИМАНИЕ“ с локомотивната свирка, но възрастните хора не са реагирали от подадения сигнал и продължават движението си въпреки и виковете на хората стоящи на перона, които са чакали влака на спирката. Локомотивният машинист веднага възприема екстрено задържане с влаковата спиращка и скоростта от 60 км/ч рязко пада на 0 км/ч, но поради недостатъчно спиращо разстояние последва удар на възрастния гражданин от влака и е изхвърлен между път №1 и перона на влака, като влака спира на 09.50 часа. Възрастната жена е успяла в последния момент да се качи на перона преди влака.

След направен оглед от локомотивния машинист се установява че мъжът е жив и веднага началника на влака уведомява на телефон 112 органите на МВР.

На мястото пристига линейка на спешна помощ от МБАЛ град Павликени удареният гражданин е откаран в МБАЛ, където по късно почива.

След престой от 97 минути, след освобождаване на влака от разследващите органи, влака заминава от км.249+000 на 11.27 ч. и се движи със скорост по КР.

¹² „Друго лице, намиращо се на перон“ означава всяко лице, което се намира на перон, което не попада в определенията за „пътник“, „служител или изпълнител“, „ползвател на прелез“, „нарушител“ или „друго лице, ненамиращо се на перон“ (дефиниция от т. 1.16 на Допълнението към Приложение I на ДЖБ и Наредба № 59).

¹³ „Друго лице, ненамиращо се на перон“ означава всяко лице, което не се намира на перон, което не попада в определенията за „пътник“, „служител или изпълнител“, „ползвател на прелез“, „нарушител“ или „друго лице, намиращо се на перон“ (дефиниция от т. 1.17 на Допълнението към Приложение I на ДЖБ и Наредба № 59).

Разследващите органи установяват самоличността на ударения живущ в село Бутово област Велико Търново. Закъснели влакове- Влак № 20133 /БДЖ-ПП/+97 мин ., влак № 20132 /БДЖ-ПП/+26 мин.

1.5. Общ брой на убитите и тежко ранени лица, пострадали по време на всички значителни произшествия, регистрирани през 2020 г., разделени на отделните рискови категории лица, определени в чл. 7(1), буква а) от НДЖБ и Решение 2009/460/ЕО.

➤ От РК „Пътници“:

През 2020 г. при 3 единични произшествия са тежко ранени 4 лица от РК „Пътници“. Това са „Произшествия с хора, причинени от подвижен състав в движение, с изключение на самоубийства.

На 24.07.2020 г. пътнически влак (ПВ) № 8601 („БДЖ - ПП“ ЕООД) в състав : 7 вагона, 325 тона, 180 метра е обслужван от локомотив № 44 114 с локомотивен машинист и помощник локомотивен машинист служители на Локомотивно депо София при ППП София. На същата дата влак № 8601 пристига на 3-ти коловоз в гара Септември на 08:30 часа, според разшифровката на скоростомерната лента. След слизване и качване на пътниците, началникът на влака е поискал и получил сигнал „Готовност“ за заминаване на влака от кондукторите. Според писменото обяснение на ръководител движение второ лице в гара Септември, той е получил сигнал „Готовност“ и е дал „Заповед за заминаване“ със сигналния диск. Влакът е заминал при затворени врати.

Ръководител движение е изпратил влака пред канцеларията на дежурния ръководител движение, а не от перона на заминаващия влак и не е забелязал нередности при заминаването му. Когато влакът е набирал скорост, дежурния ръководител движение е бил уведомен от дежурния полицаи на гарата, че от заминаващия влак са скочили двама пътника. За случилото се, е уведомен началника на гарата и влаковия диспечер. Началникът на гарата и гаровия полицаи са отишли на място при скочилите пътници и са им оказали съдействие, като полицаят се е обадил на телефон 112. На място пристигат разследващи органи от РПУ Септември и Спешна медицинска помощ. Оказана им е първа помощ и пострадалите са откарани за преглед в болница в град Пазарджик. След като е уведомен, че от влака са скочили двама пътника, началникът на влака извършва проверка на състава и установява, че на вагон № 515219401103 (трети от челото на влака) има скъсана пломба на блокировката на страничната врата, вследствие на което същата е отворена (разблокирана) и от нея са скочили двамата пътника. Блокировките на страничните врати на целият състав са били изправни. За скъсаната пломба има съставен Протокол №7/24.07.2020 год.

С помощта на разследващите органи е установено, че скочилите пътници от влака са били от град Шумен и от град София.

➤ От РК „Служители или изпълнители“:

През 2020 г. при едно произшествие е ранено едно лице от РК „Служители или изпълнители“. Произшествието попада в категорията „Сблъскване на влак, включително сблъсквания в рамките на строителния габарит“.

На 18.09.2020 г. бърз влак № 8601 /„БДЖ - ПП“ ЕООД/, в състав от 6 вагона, 278 тона е обслужван от локомотив № 44 174. Локомотивен машинист и помощник машинист от служители Локомотивно депо - София към „БДЖ - ПП“ ЕООД.

Влак № 8601 заминава от жп. гара София на 06:30 часа. При движение на влака в междугарието Белово - Септември със скорост 70 км/час около км. 101+850 по път № 1, непосредствено преди входният светофор на гара Септември при разминаване с влак № 8640 движещ се в посока гара Белово по път № 2, машинистът на влак № 8601 чува силен трясък, при което установява, че е счупено челното стъкло от страна на помощник машиниста и същият има порезни рани в областта на лицето, ръцете и гърдите. На 08.23 часа установява

влака в гара Септември и уведомява началника на влака за случилото се. Началникът на влака незабавно подава сигнал на телефон 112 за настъпилото произшествие и уведомява всички заинтересовани служби по установения ред. На място пристигат медицински екип и органите на МВР. Помощник машинистът е откаран в болнично заведение в град Септември за оказване на спешна медицинска помощ. Органите на реда провеждат следствени действия и оглед на мястото и установяват, че челното стъкло е счупено в следствие на предмет (балон пълен с вода), изхвърлен при разминаване с влак (БВ) № 8640 от неизвестен извършител.

След приключване на следствените действия в гара Септември е даден локомотив № 43 519 на „БДЖ - ТП“ ЕООД за отвозване на влака до гара Пловдив, а локомотив № 44 174 е намален от състава на влака в гара Септември. Влак № 8601 заминава от гара Септември за гара Пловдив на 09:29 часа, с плюс 66 минути закъснение. В гара Пловдив локомотив № 43 519 е сменен с локомотив № 44 094. На 09:10 часа влак № 8640 е спрял и проверен от полицейски служители в гара Ихтиман, но не са установени нарушители.

➤ От РК „Ползватели на прелез“:

През 2020 г. при 7 единични „значителни“ произшествия на прелез са тежко ранени 8 лица и убити други 6 лица от РК „Ползватели на прелез“. Ранените лица попадат в категорията „Произшествия на ж.п. прелези, включително произшествия с пешеходци на ж.п. прелези“.

➤ От РК „Нарушители“:

През 2020 г. при общо 2 единични „значителни“ произшествия са тежко ранени 2 лица от РК „Нарушители“. Това са „Произшествия с хора, причинени от подвижен състав в движение, с изключение на самоубийства.

На 20.05.2020 г. в 22:20 часа от гара София за гара Волуяк по път №1 (Бански) заминава влак № 10932 - изолиран локомотив №43 550 с локомотивен машинист и помощник локомотивен машинист от Локомотивно депо Дупница. В 22:31 часа на километър 6+000, около 100 метра след железопътния прелез, който е на километър 5+904, в прав участък на железния път, локомотивният машинист забелязва човек, който стои прав от външната страна на лявата релса, държи някакъв багаж и не помръдва. Машинистът подава звуков сигнал „Внимание“ с локомотивната свирка и задържа екстрено, но въпреки това последва удар.

Влака спира на 100-тина метра след мястото на удара. Локомотивната бригада установява, че блъснатото от локомотива лице е изхвърлено на 5-6 метра встрани от жп линията, лежи по корем и диша. Машинистът подава сигнал за случая на телефон 112. На мястото на произшествието пристигат органите на МВР и спешна медицинска помощ. Реанимират пострадалият мъж и го транспортират към болница. По време на оперативно - следствените действия скоростомерната лента на локомотива е иззета от органите на МВР.

След като е дадено разрешение от разследващите, влак № 10932- изолиран локомотив № 43 550 потегля от местопроизшествието и в 01:35 часа на 21.05.2020 г. е приет в гара Волуяк.

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

През 2020 г. не са регистрирани тежко ранени лица спадащи към РК „Други лица, не намиращи се на перон“.

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

През 2020 г. не са регистрирани тежко ранени лица спадащи към РК „Други лица, намиращи се на перон“.

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

В България през 2020 г. едно регистрирано „тежко железопътно произшествие“¹⁴ (вкл. Значителни) при превоз на опасни товари. При произшествието не са изпуснати опасни товари.

¹⁴ „Тежко железопътно произшествие“ е всяко сблъскване или дерайлиране на влак, водещо до смърт най-малко на един човек или до сериозни травми на поне пет души, или до големи щети на подвижния състав, инфраструктурата или околната среда, или всяко друго подобно произшествие с явно въздействие върху регулирането на безопасността в железопътния транспорт или управлението

➤ **Показатели за безопасност, свързани със самоубийства¹⁵:**

През 2020 г. в железопътния транспорт на България са регистрирани 20 броя самоубийства. В предишните пет години броят на самоубийствата извършени по железния път е: 19 бр. (2019), 15 бр. (2018), 23 бр. (2017), 15 бр. (2016) и 22 бр. (2015).

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

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

През 2020 г. показателят „Общ брой предпоставки за произшествия“ с код I00 намалява с 8% в сравнение с предходната 2019 г. Стойността на показателя I00 за 2020г. е 80 бр., за 2019 г. е 87 бр., за 2018 г. е 83 бр., през 2017 г. е 91 бр., а през 2016 г. е 120 бр.

През последната година се запазва положителната тенденция относно предпоставките за произшествия, свързани с технически неизправности на ПЖПС, от вида: „Счупено колело на ПЖПС в експлоатация“ (I05) и „Счупена ос на ПЖПС в експлоатация“ (I06). Стойностите на показателите са близки до нула респективно I05 през 2020 г. са 2 случая, през 2019 г. е 1 бр., 2018 г. е 1 бр., през 2017 г. е 0 бр., през 2016 е 2 бр., а през 2015 г. е 0 бр. През 2019 г. показателят I06 е 0 бр., а през 2018 той е два броя, а през 2017, 2016 и 2015 г. показателят I06 е 0 бр.

През последните години в броят на предпоставките за произшествия, свързани с технически неизправности на железния път, съответно: „Счупена релса“ (I01) и „Изкривяване на коловози и други деформации на коловози“ (I02) се наблюдава положителна тенденция. През 2020 г. са регистрирани 51 случая на „счупени релси“, а в предходните шест години съответно: 57 (2019), 62 (2018), 68 (2017), 82 (2016), 104 (2015) и 102 (2014). През 2020 г. както и през 2019, 2018 и 2017 г. няма регистрирани и разследвани случаи на „деформации на железен път“ (I02).

За първи път от последните 5 години има регистриран един случаи на „неправилни показания на сигнализацията, водещи до опасна ситуация“ (показател с код I03). Предишният път е през 2015 г. когато са регистрирани 2 такива случая.

През 2020 г. общият брой на регистрираните „подминавания на сигнали за опасност“ (с и без преминаване през опасна точка) (показатели I041 и I042) е 28бр. През 2019 г. е 29бр., през 2018 г. е 18 броя, през 2017г. 22 бр., през 2016г. 20 бр., през 2015 13 бр. и през 2014 16 бр.

➤ **Показатели за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията:**

„Разходите за материални щети по ПЖПС или инфраструктура само от значителни произшествия“ (показател C13) през 2020 г. е 1,736 млн. лева (0,887638 млн. евро).

набезопасността. „Големи материални щети“ са тези, които по преценка на разследващата структура възлизат минимум на 2 млн. евро или 4 млн. лева (дефиниции от чл.3, буква „л“ на ДЖБ и §1, т.16 и т.17 от допълнителните разпоредби на Наредба № 59).

¹⁵ „Самоубийство“ означава акт на умишлено самонараняване, довел до смърт, както е регистриран и класифициран от компетентния национален орган (дефиниция от т. 3.1 на Допълнението към Приложение I на ДЖБ и Наредба № 59). „Опит за самоубийство“ означава акт на умишлено самонараняване, довел до тежко раняване (дефиниция от т. 3.2 на Допълнението към Приложение I на ДЖБ и Наредба № 59).

¹⁶ „Предпоставките за произшествия“, нар. също „инциденти“, са следните: 1) „Счупена релса“; 2) „Изкривяване на коловоза и други деформации на коловоза“; 3) „Неправилно показание на сигнализацията, което води до опасна ситуация“; 4) „Подминаване на сигнал за опасност, когато се преминава през опасна точка“;

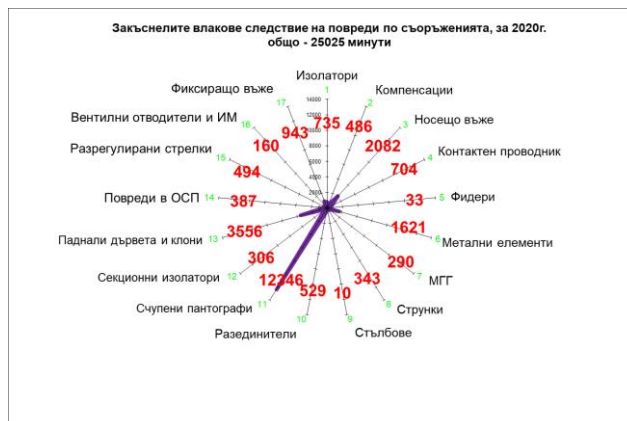
I05) „Подминаване на сигнал за опасност, когато не се преминава през опасна точка“;

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

I07) „Счупена ос на подвижен състав в експлоатация“ (вж. дефинициите, посочени от т. 4.1 до т. 4.7 на Допълнението към Приложение I на ДЖБ и Наредба № 59, както и чл. 68(3) от Наредба № 59).

Минутите закъснения на пътнически влакове (показател С15) през 2020 г. са съответно 6331. Стойностите на показателя С15 през последните години е: 6865 минути (2019), 5978 (2018); 5219 (2017); 6166 (2016) и 12833 (2015).

На фигура 1 е представена диаграма на повредите по железопътни съоръжения в България, калкулиращи най-голямо време-закъснение на влаковете в минути, взета от ГДБ на ДП НКЖИ за 2020 г. От диаграмата се вижда, че за поредна година повредата, водеща до най-голямо време-закъснение на влаковете през 2020 г. в България е счупването на пантографи, която в България се класифицира, като произшествие от вида „Сблъсък на влак с препятствие в строителния габарит“¹⁷. Причините за счупването на пантограф(и) са доста спорни и много често са ябълката на раздора между ЖП и УИ, тъй като щетите по контактната система 25 kV, 50 Hz и ПЖПС в повечето случаи са значителни. На следващите места по времезакъснение на влаковете са повредите по: 1) Паднали дървета и клонове; 2) Носещи въжета; 3) Метални елементи; 4) Фиксиращи въжета; 5) Изолатори и т.н.



Фиг. 1 Закъснели влакове вследствие на повреди по съоръжения

През 2020 г. закъснението на влакове от счупени пантографи в България е общо 12346 минути, докато през 2019 г. то е 10235 мин., което затруднява изпълнението на графика за движение на влаковете и води до закъснения на пътници и товари.

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

Стойността на показателя Т03 (общ брой железопътни прелези) в България се запазва без съществена промяна през последните три години. Стойностите на Т03 през последните шест години са следните: 758(2020), 757 (2019), 757 (2018), 757 (2017), 761 (2016), 766 (2015). Стойността на показателя Т06 (общ брой жп прелези с „активна охрана“) през 2020г. намалява остава почти без промяна (604) в сравнение с предишната 2019 г. През последните шест години стойностите са следните: 603 (2019), 602 (2018), 609 (2017), 622 (2016), 626 (2015), 632(2014). Стойностите на показателя Т14 (общ брой жп прелези с „пасивна охрана“) също остава без съществена промяна и за 2020 е 154 бр., а през последните шест години са следните: 150 (2018 и 2019), 148 (2017), 139 (2016), 140 (2015) и 142 (2014).

➤ Показатели, свързани с управление на безопасността.

През 2020 г. за поредна година 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) № 1078/2012¹⁸. При извършваните одити и наблюдения на НОБ на България над УИ и ЖП, се констатира, че същите веднъж годишно планират и провеждат одити на техните СУБ. Процеса по извършване на вътрешното одитиране се документира.

¹⁷„Сблъсък на влак с препятствие в строителния габарит“ означава сблъсък между част от влак и предмети, закрепени или временно намиращи се на или в близост до коловоза (с изключение на предмети на прелез, ако са загубени от пресичащо превозно средство или ползвател), включително сблъсък с надземна контактна мрежа.

¹⁸Регламент (ЕС) № 1078/2012 на Комисията от 16 ноември 2012 г. относно прилагането на общ метод за безопасност за осъществяване на процеса на наблюдение от железопътните предприятия и управителите на железопътна инфраструктура след получаването на сертификат или разрешително за безопасност, и от структурите, които отговарят за поддръжката.

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

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

Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура”(ОПТТИ) 2014 - 2020 г.

Една от основните програми за развитие на Транс Европейската транспортна мрежа за постигане на устойчивост на българската транспортна система, част от която е железопътната система, е **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.



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

Механизъм за свързване на Европа (МСЕ)

МСЕ е създаден с Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010 и обхваща секторите транспорт, телекомуникации и енергетика.



Съфинансиран от Европейския съюз

Механизъм за свързване на Европа

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

✓ Национална компания „Железопътна инфраструктура“

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

- Подписан е първия договор за проектиране и строителство за участъка София – Елин Пелин. След 3 години трасето ще бъде завършено;

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

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

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

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

През 2020 г. за дванадесета поредна година управителят на държавната железопътна инфраструктура ДП НКЖИ се включи в мащабната инициатива „Международен ден за безопасно преминаване през прелезите“, който се провежда по инициатива на Международния съюз на железниците (UIC) съвместно с железопътния и автомобилния сектор в повече от 50 страни в света. Първият Международен ден за безопасно преминаване през железопътните прелези бе проведен на 25 юни 2009 г. в 27 страни.

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 2020 г. дължина на железопътната мрежа на България е 6454 „километри релсов път“¹⁹ и 4029 „линейни километри“²⁰. В края на 2020 г. в България има 758 бр. прелези, стопанисвани от ДП НКЖИ, от които с „пасивна охрана“²¹ са 154 бр. и с „активна охрана“²² са 604 бр. От всички 758 железопътни прелези, 523 са съоръжени с автоматични устройства, осигуряващи безопасно преминаване на влак през прелеза. На 313 прелезни устройства са инсталирани шосейни светофари с трета бяла бавно мигаща светлина в съответствие на Наредба № 17 за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали. Бялата бавно-мигаща светлина показва на водачите на пътни превозни средства, че автоматичното прелезно устройство е изправно и към прелеза не приближава жп возило.

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

През 2020 г. произшествията на прелези са общо 21 бр., от които 9 са „значителни“. През 2019 г. те са 27 бр., от които 7 са „значителни“, през 2018 г. - 23 бр., от които 5 са „значителни“, а през 2017 те са 23, от които 11 са „значителни“. Основната причина за тяхното възникване е нарушаване на правилата за безопасност от водачите на пътни превозни средства (ППС) и незачитане на сигналите, забраняващи преминаването през прелеза, поради приближаващ влак.



Фиг. 2 Международен ден за безопасно преминаване на железопътни прелези



¹⁹ „Километър релсов път“ означава дължината, измерена в километри, на железопътната мрежа в Република България, с изключение на железопътните линии по чл. 2 от ЗЖТ. За многопътните железопътни линии се взема предвид дължината на всеки един текущ път (дефиниция от т. 7.4 на Допълнението към Приложение I на ДЖБ и Наредба № 59).

²⁰ „Линеен километър“ означава дължината, измерена в километри, на железопътната мрежа в България, с изключение на жп линии по чл. 2 по ЗЖТ. За многопътните жп линии се взема предвид само разстоянието между началната и крайната точка.

²¹ „Прелез с пасивна охрана“ означава прелез без каквато и да е форма на предупредителна система или защита, която да се задейства, когато за ползвателя не е безопасно да пресече прелеза.

²² „Прелез с активна охрана“ означава прелез, при който пресичащите ползватели са защитени или предупредени за приближаващия се влак чрез устройства, задействащи се, когато за ползвателя не е безопасно да пресече прелеза.

Данните за произшествията на железопътни прелези, регистрирани в България в петгодишния период от 2016 до 2020 г., са представени в табличен вид по-долу:

Таблица 1 - Данни за произшествията на жп прелези, регистрирани в България в периода 2016 - 2020 г. (вкл.)

Година	Общ брой произшествия на жп прелези	Общ брой значителни произшествия на жп прелези	Загинали(убити) лица	Тежко ранени лица	Общо убити и тежко ранени лица
2016	18	5	5	5	10
2017	23	11	5	9	14
2018	23	5	4	6	10
2019	27	7	3	8	11
2020	21	9	6	7	13

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

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

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

През 2020 год., при осигурено финансиране от Капиталов трансфер, от Инфраструктурни такси, от собствени средства и със средства от МКВП, са изпълнени обекти, видове работи и ремонт по железния път и съоръжения, както следва:

- Подновяване на железен път – 38,9 км;
- Механизиран среден ремонт на железния път – 71,114 км;
- Полагане на безнаставов релсов път – 53,119 км;
- Механизирано поддържане с ТПМ на железен път – 2 937,098 км;
- Механизирано поддържане с ТПМ на железопътни стрелки – 570 броя;
- Механизирано подновяване на железопътни стрелки – 43 броя;
- Механизиран среден ремонт на железопътни стрелки – 13 броя;
- Ремонт на стоманени жп мостове – 16 бр.;
- Ремонт на стоманобетонени жп мостове – 11 бр.;
- Ремонт на жп тунели – 5 бр. През 2020 год. беше завършен ремонтът на Тунел № 7 „Козница“ по IIIта жп линия, който включваше основен ремонт на железен път, усилване на тунелна облицовка, хидроизолация, контактна мрежа, осветление, вентилация, пожарообезопасяване и надзор на обща стойност над 38 млн. лв.
- Ремонт водостоци – 48 бр.;
- Обезопасяване на слаби места и аварийни участъци – 28 бр.;
- Рехабилитация на железопътни прелези – 5 бр. и 205 бр. преходни мостчета;
- Ремонт и доставка на жп механизация и гориво;
- Доставка на железопътни материали на стойност – 17 247 458 лв., както следва:
 - Доставка на 2 250 t релси – 5 067 900 лв.;
 - Доставка на 20 000 бр. стоманобетонени траверси СТ-6 – 1 744 920 лв.;

- Доставка на трошен камък – 1 431 429 лв.;
- Доставка на 34 бр. жп стрелки и стрелкови части – 8 371 524 лв.;
- Доставка на 2 200 дози за алумино-термитни заварки – 434 309 лв.;
- Доставка на обтяжки за регулиране на междурелсие – 197 376 лв.

В резултат на изпълнение на ремонтните работи беше постигнато:

- Възстановяване на проектни скорости – 20,561 км в 3 междугария;
- Завишаване на скорости – 8,160 км в 1 междугарие;
- Запазване на съществуващи скорости – 2 937 км;
- Премахване на ограничения на скоростта – временни 24 броя с дължина 40,458 км;
- Намаляване на времепътуването – 32 мин.
- Осигуряване на устойчив ГДВ по отношение на скоростните условия и трафичния капацитет;
- Недопускане на сериозни произшествия по сигурността на движението по причини, произтичащи от железния път и прилежащите му съоръжения.

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

Образователна кампания по безопасност сред децата

През 2020 г. в продължение на кампанията от предишната година ДП НК ЖИ, съвместно с Държавната агенция за закрила на детето, „Холдинг БДЖ“ ЕАД и ИАЖА, се включи в образователна кампания за разясняване на опасностите от нашумялата мода сред тийнейджърите на селфита и младежки събирания в района на гарите и междугарията. Началото на кампанията бе поставено в началото на 2016 г. след ваканцията на учениците. Инициативата стартира с цел превенция и предотвратяване на инциденти с деца. Насочена е към учениците в тийнейджърска възраст и акцентира върху основната роля на родителите в тяхното възпитание.



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

Във връзка с летните ваканции и Деня на детето – 1-ви юни, ДП НКЖИ и дружествата от групата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД разпространиха в големите гари в страната стотици хиляди информационни брошури, като част от кампанията **„ЖП релсите не са място за игра и снимки“**. Инициативата се осъществява под егидата на Държавна агенция за закрила на детето, съвместно с Омбудсмана на България, Министерството на вътрешните работи (МВР) и други институции, имащи отношение към случаите на поразени от волтова дъга деца, вследствие неправомерно пребиваване в жп участъци.



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

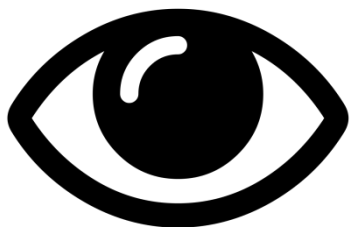
Информационните брошури на ДП НКЖИ и „БДЖ-ПП“ са изработени с цел повишаване на безопасността на децата в райони на жп инфраструктурата, както и превенция на превърналото се в мода сред тийнейджърите явление „селфи на опасни места“.

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



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

В.3. Обзор на предишната година



През 2020 г. се отчита повишаване нивото на безопасността на ЖИ²³ и ПЖПС спрямо 2019 г., базирайки се на регламентираните критерии и показатели за безопасност.

Структурите за управление на безопасността към УИ и ЖП оказват пълно съдействие на ИАЖА относно наблюдението и контрола върху общото развитие и подобряване на безопасността. До 10-о число на всеки месец те събират и обработват статистическата информация за ОПБ за предходния месец и я предоставят на ИАЖА и Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт. Към тази информация се прилагат и заповедите и предписанията, свързани с безопасността на превозите, издадени за този период.

През 2020 г. посредством електронната системата за обслужване на „едно гише“ OSS на Агенцията за железопътен транспорт постъпиха шест заявления за издаване на единни сертификати. Пет от процедурите приключиха успешно и се издадоха пет нови единни сертификата на железопътни предприятия. Шестата процедура завърши през 2021 г. с положително становище и бе издаден Единен Сертификат за Безопасност.

Подател/Име на заявителя	ЕСБ	Валидност	
		От	До
„Монди Стамболийски“ ЕАД	BG 10 2020 0032	18.06.2020	17.06.2025
„ДМВ Карго Рейл“ ЕООД	BG 10 2020 0042	03.07.2020	02.07.2025
„Рейл Карго Кериър - България“ ЕООД	BG 10 2020 0045	07.08.2020	06.08.2025
„Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД	BG 10 2020 0048	06.08.2020	05.08.2025
„ТБД Товарни превози“ ЕАД	BG 10 2020 0049	27.08.2020	26.08.2025

От посочените в горната таблица дружества, фирма „Монди Стамболийски“ ЕАД не притежава лицензия за извършване на транспортни услуги и поради тази причина получи достъп за извършване на превози за собствена сметка само в жп. гара Стамболийски.

²³ЖИ – железопътна инфраструктура

В.4. Главни насоки за следващата година



Ключовите области за действие на НОБ на България в сферата на железопътната безопасност през следващата година (2020) са:

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

С. РАЗВИТИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА

С.1. Подробен анализ на последните тенденции

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

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

Стойностите на показателите за безопасност, свързани с жп произшествия, убити и тежко ранени лица са показани в таблицата по-долу за периода от 2016 до 2020 г.:

Таблица 2 - Данни за основните показатели за безопасност за България в периода 2016-2020 г. (вкл.)

Година	Общ брой произшествия	Общ брой „значителни“ произшествия	Общ брой убити лица	Общ брой тежко ранени лица
2016	327	40	22	32
2017	351	47	16	28
2018	294	42	18	29
2019	284	39	16	20
2020	264	33	22	15

В таблица 3 долу е представен общият брой на железопътните произшествия, регистрирани през 2020 г. в България:

Таблица 3 - Данни за железопътните произшествия, регистрирани през 2020 г. в България (по региони и общо)

Вид на произшествието	Регион София	Регион Пловдив	Регион Г. Оряховица	Общо	Значителни
Сблъсък на влак с жп возило	0	0	0		0
Сблъсък на влак с препятствие в рамките на строителния габарит	31	43	36	150	1
Дерайлиране на ПЖПС	13	8	7	28	2
Произшествие на жп прелез	5	5	11	21	9
Произшествие с хора	10	13	4	27	21
Пожар в ПЖПС	4	3	2	9	1
Други	2	7	0	9	0
Самоубийства	8	8	4	20	0
ВСИЧКО	113	87	64	264	33

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

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

Таблица 4 - Данни за ОПБ, свързани с предпоставки за произшествия за периода 2016 – 2020 г. (вкл.)

Година	Брой счупени релси	Брой изкривяван ия и други деформаци и на коловоза	Брой неправилни показания на сигнализацията, водещи до опасна ситуация	Общ брой подминавания на сигнали за опасност	Брой счупени коледа на ПЖПС в експлоатация	Брой счупени оси на ПЖПС в експлоатация	ОБЩО
ОПБ код	I01	I02	I03	I041+I042	I05	I06	I00
2016	83	11	0	20	2	0	116
2017	68	0	0	23	0	0	91
2018	62	0	0	18	1	2	66
2019	57	0	0	29	1	0	87
2020	51	0	1	28	2	0	80

3. Показатели за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията:

През 2020 г. в България се наблюдава намаление с 7% на показателя C15 „*Минути закъснение на пътнически влакове само от значителни произшествия*“, сравнено с 2019 г. (2020 – 6331 мин.; 2019 – 6865 мин.; 2018 - 5978 мин.; 2017 – 5219 мин.; 2016 – 6166 мин).

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

Данни за някои от показателите за безопасност, свързани с техническата безопасност на инфраструктурата и нейното прилагане („Системи за влакова защита /CBZ/²⁴ и „Прелези“²⁵) са дадени в таблица 5 долу:

²⁴ „Система за влакова защита (CBZ)“ означава система, която подпомага да се наложи спазване на сигналите и ограниченията на скоростта;
²⁵ „Прелез“ означава всяко пресичане на едно ниво на път или на преминаване с железопътна линия, както е признато от управителя на инфраструктурата и отворено за публично или частно ползване. Изключват се преминавания между перони в рамките на гарите, както и преминавания на коловозите, които са предназначени за ползване само от служители. Те се делят на: *прелези с пасивна и активна охрана*.

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

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

Прелезите с активна охрана се класифицират, както следва:

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

в) *автоматични със защита от страната на ползвателя*: прелези, при които защитата от страната на ползвателя се задейства от приближаващия влак; това включва прелези, които имат както защита, така и предупреждение от страната на ползвателя;

г) *защитени от страната на железния път*: прелез, при който сигнал или друга система за влакова защита разрешава на влака да продължи щом прелезът е напълно защитен от страната на ползвателя и на него няма препятствия.

Таблица 5 - ОПБ, свързани с техническата безопасност на ЖИ в България за периода 2016 - 2020 г. (вкл.)

Година	Процент железен път в България с действащ и СВЗ [%]	Процент влак-км с ползване на действащи СВЗ [%]	Общ брой прелези с активна и пасивна охрана* [бр.]	Общ брой активни прелези [бр.]	Брой активни прелези – автоматични, с предупреждение от страна на ползвателите, [бр.]	Брой активни прелези – автоматични, със защита от страна на ползвателите, [бр.]	Брой активни прелези – автоматични с предупреждение и защита от страна на ползвателите и защита от страна на железния път) [бр.]	Общ брой активни прелези с ръчно подавано предупреждение от страна на ползвателите [бр.]	Общ брой прелези с пасивна охрана [бр.]
ОПБ	T01	T02	T03	T06	T07	T081	T10	T12	T14
2016	6,5	-	761	622	278	172	64	108	139
2017	-	-	757	609	265	254	0	80	148
2018	9,08	12,998	757	607	270	254	0	83	150
2019	6,5	10,2	757	607	274	252	0	81	150
2020	-	16	758	604	264	259	0	71	154

5. Показатели, свързани с управление на безопасността.

През 2020 г. се запазва нивото на проведените вътрешните одити (ВО) на СУБ, проведени от ЖП в България, сертифицирани за превоз на товари или пътници и надзор, съгласно изискванията на Регламент (ЕО) № 1078/2012. През 2019 г. са проведени общо 17 вътрешни одити на СУБ както през 2018 и 2017г.

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

Таблица 6 - Общ брой на проведените в България от ЖП и УИ вътрешни одити на СУБ в периода 2016-2020 г.

Година	Общ брой на проведените одити от УИ и ЖП	Процент на проведените към планираните одити (%)
2016	11	100
2017	17	100
2018	17	100
2019	17	100
2020	19	100

През 2020 г. са проведени общо 41 надзорни одити над ЛОП и лица, изпълняващи функции по поддръжка

С.2. Резултати от препоръки за безопасност

Национален разследващ орган (НОР) на железопътни произшествия и инциденти в България е Националният борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт (НБРПВВЖТ) в „Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщения (МТИТС).

През 2020 г. в ИАЖА от НОР на България са получени препоръки за безопасност във връзка със следните железопътни произшествия:

D. Пожар в ел. локомотив № 44094.8, възникнал по време на

обслужване на бърз влак № 3621 между гарите Черноград – Айтос на 28.09.2020 г.

На 28.09.2020 г. в 06:55 часа от гара София заминава БВ № 3621. Влакът е в състав: 4 вагона, 16 оси, 162 тона. Влакът се обслужва с електрически локомотив № 44 094.8 на Локомотивно депо Пловдив, с локомотивен и помощник-локомотивен машинист от Локомотивно депо София. Превозна бригада началник влак и кондуктор от Превозна служба Бургас към ППП - Пловдив. Превозът и обслужването на влака с превозни средства и персонал се осъществява от железопътното предприятие „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД.



В гара Карнобат БВ № 3621, пристига в 12:53 часа и заминава в 12:55 часа. По време на движение между гарите Черноград – Айтос по път № 1, локомотивната бригада усеща дим, идващ от машинното помещение. Локомотивният машинист предприема спиране на влака в 13:07 часа, изключва акумулаторната батерия и задейства противопожарната инсталация от двете кабините на локомотива, но тя не се задейства. С преносимите пожарогасители локомотивната бригада е опитала да загасят пожара, но поради гъстия дим не са успели. Локомотивният машинист се е обадил на телефон 112 за помощ от противопожарните служби.

След спирането на влака началник влака вижда, че от локомотива излиза дим и съвместно с кондуктора са предприели евакуация на пътниците от първите вагони към последния вагон на влака, които са общо 35 пътника.

В 13:30 часа на място пристига противопожарен автомобил със служители на РС ПБиЗН – Айтос. Изключено е напрежението в контактната мрежа, и локомотивът е изгасен в 15:20 часа.

Вследствие на пожара няма пострадали пътници и персонал. Няма нанесени повреди на железопътната инфраструктура и съоръженията. Нанесени са повреди на локомотива.

Произшествието (запалване) на електрически локомотив № 44094, обслужвал БВ № 3621 по време на движение е настъпило между гарите Черноград – Айтос по път № 1 на км 254+200 в 13:07 часа на 28.09.2020 г.



Издадени препоръки за безопасност:

С цел подобряване на безопасността в железопътния транспорт Комисията за разследване в НБРПВВЖТ предлага на ИА „Железопътна администрация“ следните препоръки за безопасност относими към БДЖ ПП ЕООД и ДП НКЖИ.

С препоръка 1 се предлага БДЖ ПП ЕООД да преработи схемата за контрол на вентилаторите в локомотива с цел изключване намеса на субективният фактор (локомотивният машинист), като се спазят изискванията на Правилника за деповски ремонт и поддържане на електрически локомотиви на БДЖ (ЛС 0103/01.01.1979г.)-§13 и на Правилника за заводски ремонт на електрически локомотиви серии 44.000 и 45.000 (ПЛС 127/05)-§13.

С препоръка 2 се предлага БДЖ ПП ЕООД да ограничи достъпът за принудително „въздействие“ на електронно реле за контрол на напрежението на вентилаторите УЗ, чрез задължително пломбиране и извършване на периодичен планов контрол за изправност и функционалност.

С препоръка 3 се предлага ДП НКЖИ да извърши проверки на съоръженията и устройствата за тяговото електроснабдяване, свързани с констатиране и отстраняване на повреди, водещи до ниско захранващо напрежение в контактната мрежа при движение на влаковете в участъка Зимница – Айтос.

2. Дерайлиране на товарен влак № 80561 във входните стрелки на гара Нова Загора на 15.05.2020 г.

На 14.05.2020 г. от гара Златица в 18:13 часа е заминал ДТВ № 80561. Влакът е с 25 пълни вагона, брутна маса 2148 тона с локомотив № 88030 начело и помощен бутащ локомотив № 88025. Влакът е превозвал меден пирит в направление Златица – София – Пловдив – Порт Бургас (фиг. 1). В гара София начело на влака е прикачен втори помощен локомотив № 88016 и е заминал в 20:43 часа. В гара Вакарел от влака е разкачен бутащият помощен локомотив № 88025 и е заминал в 21:52 часа. В гара Тодор Каблешков на локомотив № 88030 се сменят локомотивните машинисти и влакът заминава в 00:23 часа. В гара Пловдив е разкачен помощният локомотив начело № 88016 и влакът заминава с един локомотив № 88030 в 00:36 часа.



В гара Хан Аспарух, след среща с БВ № 8636 е заминал в 03:02 часа за гара Нова Загора.

Дежурният ръководител движение в гара Нова Загора е подготвил маршрута за преминаване на влака по четвърти – главен коловоз без спиране. Влакът навлиза във входните стрелки на гарата със скорост 67,7 км/ч. През входните стрелки № 8, № 16 и през стрелка № 20 преминават локомотивът с първите пет вагона и от 6-ти до 15-ти вагон дерайлират 10 вагона.

От последвалото дерайлиране влакът спира в гарата. Дежурният ръководител движение в гара Нова Загора е уведомил заинтересованите служби и лица.

Вследствие дерайлирането на влака са нанесени повреди на железопътната инфраструктура – железен път, железопътни стрелки, осигурителна техника и съоръжения на контактната мрежа. Нанесени са повреди на дерайлиралите 10 вагона. Движението на влаковете е прекъснато през гара Нова Загора от 03:20 до 08:10 часа на 15.05.2020 г.



Издадени препоръки с цел предотвратяване на произшествия по същите причини:

Във връзка с изискванията на чл. 94, ал. 1 и ал. 3 от Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт, с цел подобряване на безопасността в железопътния транспорт, комисията за разследване предлага на ИА „Железопътна администрация“ да препоръча на „Ди Би Карго България“ ЕООД и на ДП НКЖИ да въведат в изпълнение дадените препоръки за безопасност.

1. С препоръка 1 се предлага да се проведе извънреден инструктаж на персонала, свързан с безопасността на превозите в „Ди Би Карго България“ ЕООД и ДП НКЖИ, който да бъде запознат със съдържанието на окончателния доклад.

2. С препоръка 2 се предлага на ДП НКЖИ да преоборудва платформените возни в основните експлоатационни пунктове за насипни товари с цел прецизно и точно измерване на натоварените вагони както по оси, така и по колела.

3. С препоръка 3 се предлага ДП НКЖИ съвместно с „Фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД да изменят и допълнят „Ръководство за монтаж, експлоатация и поддържане на пружинна кобилица с две рамена“, да се разпишат параметричните данни за ремонт и поддръжка в съответствие с нормите за безопасна експлоатация на железопътни стрелки.

4. С препоръка 4 се предлага ДП НКЖИ да разпреди на поделение „Железен път и съоръжения“ и поделение „Сигнализация и телекомуникации“, отговорни за поддръжката на стрелки тип UIC 60, съоръжени със стрелкови обръщателен апарат тип 550-B, заключваща

система Spherolock и пружинна кобилица с две рамена, манипулациите по ремонта и поддръжката им на електрическата и механичната част, поделенията да извършват съвместно.

5. С препоръка 5 се предлага, с цел подобряване безопасността на железопътната инфраструктура, ДП НКЖИ да възложи поддръжката на определени гари, съоръжени със стрелки тип UIC 60 на „Фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД, която да отговаря за тяхното техническо състояние в съответствие с нормите за безопасна експлоатация.

6. С препоръка 6 се предлага ДП НКЖИ да актуализира инструкцията за работа със системата за контрол на подвижния железопътен състав в участъка София – Пловдив в частта минимална скорост за измерване и регистриране на параметрите от преминаващ подвижен железопътен състав, с цел точно и пълно регистриране на данните.

7. С препоръка 7 се предлага „Ди Би Карго България“ ЕООД да проведе обучение на локомотивния персонал в акредитирана институция за придобиване на професионална квалификация за съответната серия локомотиви в съответствие с изискванията на чл. 18, т. 6 от Закон за професионалното образование и обучение и чл. 44, ал. 1, т. 1 от Наредба № 56 от 14.02.2003 г.

3. Дерайлиране на локомотив № 46041 от директен товарен влак № 30682 при влизане в гара Костенец на 15.07.2020 г.

На 15.07.2020 г. в 05:02 часа от гара Карлово е заминал ДТВ № 30682 на железопътния превозвач „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД в състав 42 вагона празни цистерни, 168 оси, 833 тона, теглен с електрически локомотив № 46041. Превозът на ДТВ № 30682 се извършва по маршрута Бургас – Зимница – Карлово – Пловдив – София – Илиянци – Пирдоп.

От гара Септември влакът е заминал в 09:12 часа, преминава без спиране през гара Белово в 09:24 часа. Дежурният ръководител движение в гара Костенец, след полученото заминаване на влака, е подготвил маршрут с МРЦ-МН-70 за приемане на ДТВ № 30682 на трети отклонителен коловоз.

ДТВ № 30682 навлиза в гара Костенец при редовно отворен входен сигнал за трети отклонителен коловоз. Влакът преминава в отклонение през стрелка № 15 (дясно) и след нея в крива (лява) към трети коловоз със скорост на движение 25 км/ч локомотивната бригада е усетила силни вибрации и сътресения в кабината на локомотива, при което е предприела спиране на влака. След спирането на влака и извършения оглед на локомотива се установява, че същият е дерайлирал с първа и втора колоос вдясно по посока на движението.



Препоръки за безопасност:

С цел предотвратяване на други произшествия от подобен характер, във връзка с изискванията на чл. 94, ал. 1 от Наредба № 59 от 5.12.2006 г. Комисията за разследване предлага на ИА „Железопътна администрация“ да разпорежи на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД и ДП НКЖИ да въведат в изпълнение дадените препоръки за безопасност.

С препоръка 1 се предлага БДЖ ТП ЕООД да подобри техническото обслужване на междуталиговия съединител на локомотиви серия 46000, като се спазват изискванията на техническата документация за ремонт и поддръжка;

С препоръка 2 се предлага БДЖ ТП ЕООД на плановите ремонти на локомотиви серия 46.000 да извършва следните технологични операции:

- ✓ Демонтаж и измерване на силово-деформационните характеристики на всички гумено-метални пакети с последващо аранжиране (определяне на оптималното им разположение);
- ✓ Регулиране (балансиране) на ресорната система на локомотивите, с оглед изравняване вертикалното натоварване по колела и достигане до „състояние на най-добро регулиране“.

С препоръка 3 се предлага БДЖ ТП ЕООД да изгради и внедри електронен стенд/уредба за настройка на параметрите и тестване на междуталигов съединител на локомотиви от серия 46000 с обективно регистриране на измерените параметри и издаване на електронен протокол за състоянието и настройките.

С препоръка 4 се предлага ДП НКЖИ да приведе трети коловоз в гара Костенец в съответствие с изискванията на т. 3.3.12.7. и т. 3.36 за контракриви без надвишение без преходни криви и без междинна права от Инструкция за устройство и поддържане на горното строене на железния път и жп стрелки.

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

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

През 2020 г. служители на Районните железопътни инспекции (РЖИ) към ИАЖА са извършвали надзор над процеса по разследване на произшествия и инциденти (предпоставки за произшествия). За всички разследвани произшествия и инциденти РРК са съставили окончателни доклади, в които при необходимост са давани предписания и препоръки с цел не повтаряне на допуснатите нарушения или търсене на отговорност от длъжностни лица за допуснатите от тях нарушения по безопасността на движението на влаковете.

Предписания, издадени от служители на РЖИ към ИАЖА:

При извършените през 2020 г. проверки от служители (инспектори) на РЖИ към ИАЖА на обекти на ЖП и УИ се констатираха нередности относно спазването на националните правила за безопасност (НПБ), ЗЖТ, Наредба № 58²⁶, Наредба № 56, ПТЕ²⁷, ПДВМР²⁸ и др., за което са издадени 75 бр. предписания и съставили 65 броя Актове за установяване на административни нарушения на нормативни актове в железопътния транспорт.

Мерки за безопасност, предприети от НОБ на България в резултат на извършени през 2020 г. проверки на УИ и ЖП:

За периода от 01.01.2020 г. до 31.12.2020 г. инспектори от регионалното звено на НОБ - РЖИ извършиха множество контролни проверки в поделенията на ДП НКЖИ и други железопътни превозвачи както следва:

Служители на РЖИ София извършиха проверки в поделенията на ДП НКЖИ и други железопътни превозвачи както следва: проверени са 112 броя гари, 62 броя прелези, 4 бр. ВРУ, 94 броя влака и локомотиви.

Служители на РЖИ-Пловдив извършиха - 78 броя проверки в Регион Пловдив, както следва: проверени са гари- 40 броя, вагоноревизорски участъци- 7 броя, пътнически центъра на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД- 3 броя, локомотивни депа- 5 броя, влака и локомотиви -23 броя.

Извършени са проверки и на други обекти в Регион Пловдив: 11 броя спирки, 13 броя превозни бригади, 13 броя маневрени бригади, 6 броя РССМ, 16 броя ж.п. участъци, 7 броя участък ОТ, 7 броя ЕРП, 3 броя локомотивни депа (част железопътна инфраструктура), 3 броя вагонни депа (железопътна инфраструктура), 8 броя превозни служби, 6 броя строителни

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

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

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

фирми извършващи ремонт на ж.п.инфраструктура, 11 броя индустриални ж.п.клонове, 32 броя прелези, 1 брой пешеходни пътеки, 8 броя пешеходни подлези/надлези(пасарелки), асансьори и др., 13 броя междугария-пеша, 20 броя междугарие-от влак/РССМ, 9 броя достъп до железопътната инфраструктура, 5 броя билетни каси, информационни табла и уредби за пътници, 3 броя на звената за изпълнение на проекти на ДП НКЖИ, 1 брой на строителен надзор работещ в участъка ПО-БС по време на работата му, 1 брой на звено Пловдив, 1 брой Районна инспекция „Безопасност на превозите“ на ДП НКЖИ, 4 броя на ЖП Секции, 2 броя на поделения „Сигнализация и телекомуникации“ на ДП НКЖИ , 2 броя на Енергосекции и подрайони за поддръжка на контактна мрежа на ДП НКЖИ.

Служители на РЖИ-Горна Оряховица извършиха 676 проверки както следва: проверени са 335 броя в гари, 27 броя ВРУ, 87 броя пътнически центъра на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД, бизнес центрове на „БДЖ-ТП“ ЕООД, локомотивни депа, 227 броя влака и локомотиви, прелези, Подрайони за поддържане на Контактна мрежа.

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

Изпълнителен директор – 5 бр.

РЖИ СФ – 13 броя;

РЖИ ПО – 38 броя

РЖИ ГО – 16 броя

Взето е участие в комисии за квалификационни изпити по теория и практика за даване на правоспособност като са изпитани общо 621 лица от РЖИ СФ, РЖИ ПО, РЖИ ГО и от служители на ГДЖИ.

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

Служителите на НОБ са провеждали проверочни изпити всеки понеделник на експлоатационния персонал отговорен за безопасността на превозите, в изпълнение изискванията на Наредба № 58, както и за проверка на знанията на основната част от експлоатационния персонал. Изпитани са общо **1132 служителя** на ДП НКЖИ и превозвачите. За проведените изпити са съставени протоколи с резултатите от изпита, като един екземпляр е изпращан до работодателя на явилите се, а втори екземпляр се съхранява в ГДЖИ и РЖИ. На издържалите са издадени „Удостоверение“ в уверение на това, че успешно са издържали изпит по чл. 5, ал. 1 на Наредба № 56 от 14.02.2003

Е. НАДЗОР

Е.1. СТРАТЕГИЯ И ПЛАН(ОВЕ)



Основните изисквания за безопасност се определят в ЗЖТ и подзаконовите нормативни актове. Изискванията на ДЖБ, са въведени основно в Наредба № 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт, издадена от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. В нея са въведени принципите на ОМБ за надзора, упражняван от НОБ след издаване на СБ, ЕСБ и УБ и сертификати на ЛОП, предвидени в Регламент (ЕС) № 1077/2012.

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

- Месечната и годишна информация за състоянието на безопасността, представена от сертифицираните железопътни предприятия и управителя на националната ЖИ (ДП НКЖИ);
- Ежедневната информация от бюлетина за нередностите по железопътната мрежата на България, изготвен от дежурните диспечери за управление на трафика към управителя на националната ЖИ (ДП НКЖИ);
- Преглед на документация и архиви, свързани със системите за управление на безопасност на ЖП и УИ;
- Преглед на резултатите от работата на системата, установени по време на извършени надзорни одити, проверки и инспекции или други сродни дейности;
- Резултатите от разследваните произшествия, инциденти и СБИ²⁹;
- Получените сигнали и жалби от УИ, ЖП и др.

Плановите за годишни проверки 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 железопътни предприятия и управители на инфраструктури. Годишният график за надзор се разработва от главен инспектор в ГДЖИ, съгласува се от главния директор на ГДЖИ и одобрява от ИД на ИАЖА.

В съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕС) № 1077/2012, който определя методите за надзор над предприятията, над структурите, отговорни за поддръжка на возила и над управителя на железопътната инфраструктура ИАЖА, в съответствие с новите разпоредби на Четвъртия железопътен пакет, през 2020 г. установи базова основа за изготвяне на стратегията за надзор за следващата година.

D.2. Човешки ресурси

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

Към 31.12.2020 г. числеността на персонала в ГДЖИ е 32 служители, в т.ч. 15 инспектори в териториалните звена – Районните железопътни инспекции (РЖИ) в София, Пловдив и Горна Оряховица. Административното, правното и финансово обслужване на ГДЖИ се извършва в рамките на ИАЖА от дирекция „Административно-правно и финансово-стопанско обслужване“ в състав от 8 служители.

През 2020 г. НОБ на България не е отнемал СБ или ЕСБ на ЖП.

- В периода 01.01.2020 – 31.12.2020 г. се извършиха надзорни одити на следните железопътни предприятия:

Одитирано предприятие	Притежава сертификат/удостоверение за пбезопасност	Период на одит
“БДЖ–ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ” ЕООД	Сертификат за безопасност	13 - 24.01.2020 г.
“БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ”	Сертификат за безопасност	10 - 21.02.2020 г.
„Ди Би Карго България“ ЕООД	Единен сертификат за безопасност	05 - 10.03.2020 г.

²⁹СБИ – ситуации, близки до инциденти

„Монди Стамболийски“ ЕАД	Единен сертификат за безопасност	18 - 20.05.2020 г.
„ДМВ КАРГО РЕЙЛ“ ЕООД	Единен сертификат за безопасност	10 - 12.06.2020 г.
„Рейл Карго Кериър-България“ ЕООД	Единен сертификат за безопасност	18 - 24.06.2020 г.
„ТБД – Товарни превози“ ЕАД	Единен сертификат за безопасност	14 – 15.07.2020 г.
„Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД	Единен сертификат за безопасност	28 – 30.07.2020 г.
ДП НКЖИ	Удостоверение за безопасност на УИ	19 – 31.10.2020 г.

Забележка: Поради въведени ограничения и с цел ограничаване на разпространение на Covid-19 в останалата част от железопътните предприятия са извършвани множество проверки от инспектори на РЖИ върху работата на персонала на управителя на инфраструктурата и на железопътните предприятия, както и дейността на строителните и ремонтните предприятия и на вътрешния железопътен транспорт на министерства, ведомства, дружества и предприятия по безопасността на движението.

През 2020 г. в проведените надзорни и извънредни одити на СУБ на големите и средни ЖП и УИ (ДП НКЖИ) в България взеха участие средно 15 служители, а за малките ЖП между 5 и 11 служители от ГДЖИ към ИАЖА, които бяха ангажирани с тази дейност общо около 3000 часа. НОБ на България не е използвал услугите на външни експерти за извършване на надзорни дейности върху СУБ на сертифицираните ЖП и УИ.

През 2020 г. са проведени надзорни одити на ЛОП и лица, изпълняващи функции по поддръжка както следва:

- във връзка с издаване на нови, подновени и изменени национални /по Наредба № 59/

Сертификати за структура, която отговаря за поддръжка на превозни средства:

№ по ред	Подател/ Име на заявителя	Сертификати	Валидност		
		Нов	Подновен/Изменен	От	До
1.	"ПМК РЕЙЛ" ЕАД		BGRA/2020/0001	25.2.2020	24.2.2025
2.	"ДИ БИ КАРГО БЪЛГАРИЯ" ЕООД		BGRA/2020/0002	12.3.2020	26.5.2021
3.	"МИНИ МАРИЦА-ИЗТОК" ЕАД		BGRA/2020/0003	24.3.2020	1.5.2024
4.	ДП "НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"		BGRA/2020/0004	1.7.2020	16.6.2023
5.	"ПОРТ РЕЙЛ" ООД		BGRA/2020/0006	4.12.2020	16.6.2023

- във връзка с издаване на нови, подновени и изменени европейски Сертификати за структура, която отговаря за поддръжка на товарни вагони по изискванията на Регламент 445/2011

№ по ред	Подател/ Име на заявителя	Сертификат	Валидност
		Нов	Подновен/Изменен
1	"ПИМК РЕЙЛ" ЕАД	BG/31/0019/0001	-
2	"БЖК" ЕАД	-	BG/31/0019/0002
3	"Карго Транс Вагон България" ЕАД	-	BG/31/0019/0003

- във връзка с издаване на нови, подновени и изменени национални Сертификати за функция по поддръжка на заводи за ремонт на локомотиви и други превозни средства по изискванията на Наредба № 59:

№ по ред	Подател/ Име на заявителя	Сертификати	Валидност		
		Нов	Подновен/Изменен	От	До
1.	"ПИМК РЕЙЛ" ЕАД		BG/31/0020/0001	25.2.2020	24.2.2025
2.	"ДИ БИ КАРГО БЪЛГАРИЯ" ЕООД		BG/31/0020/0002	12.3.2020	26.5.2021
3.	ДП "НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"		BG/31/0020/0003	1.7.2020	30.6.2025
4.	"БЖК" ЕАД		BG/31/0020/0005	12.12.2020	11.12.2025

През 2020 г. в изпълнение на годишния план за надзор на ИАЖА като сертифициращ орган на ЛОП е извършил общо 41 бр. годишни надзорни одити на ЛОП на превозни средства. В тези одити са взели участие между 4-9 одитори (служители на ГДЖИ), които са били ангажирани с тази дейност приблизително около 3000 часа. НОБ на България като сертифициращ орган на ЛОП не е ползвал услугите на външни експерти за изпълнение на надзорната си дейност върху ЛОП.

D.3. Компетентност

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

През 2020 г. не са провеждани обучения на служители на НОБ на България за повишаване на тяхната компетентност и квалификация в надзорната дейност.

D.4. Вземане на решения

В Наредба № 59 са въведени следните принципи на надзора, предвидени в ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2018/761 НА КОМИСИЯТА от 16 февруари 2018 година за определяне на общи методи за безопасност, отнасящи се за надзор от националните органи по безопасността след издаването на единен сертификат за безопасност или на разрешение за безопасност в съответствие с Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1077/2012 на Комисията:

- 1) пропорционалност;
- 2) съгласуваност;
- 3) насоченост;
- 4) прозрачност;

- 5) приоритети за ефективно използване на ресурсите и
- 6) управленска отговорност и сътрудничество.

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

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

При констатиране на нарушения, свързани с безопасността на превозите служители на НОБ съставят актове за административно нарушение съгласно ЗЖТ.

През 2020 г. от изпълнителния директор на ИАЖА са издадени 230 бр. наказателни постановления въз основа на актове за нарушения на ЗЖТ, съставени от инспектори на ИАЖА (65 бр.) и служители на Министерство на вътрешните работи (165 бр.).

През 2020 г. не са постъпили жалби, подадени от ЖП и УИ срещу решения, взети от НОБ на България по време на извършване на надзорни дейности.

D.5. Координация и сътрудничество

През 2020 г. НОБ на България не е сключвал споразумения с НОБ от други държави членки на ЕС за съвместно прилагане на надзорни дейности върху ЖП или УИ извършващи трансгранични услуги.

D.6. Изводи от предприетите мерки

Резултатите от направените през 2020 г. одити на СУБ на ЖП и УИ, притежаващи СБ и УБ налагат извода, че те изпълняват изискванията на европейското и национално законодателство, свързани с ОМБ и ОКБ и поддържат функциониращи СУБ.

F. ИЗДАВАНЕ НА СЕРТИФИКАТИ И УДОСТОВЕРЕНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

E.1. Ръководство

През 2020 г. не са настъпвали промени в ръководството и структурата на НОБ.

E.2. Контакти с други НОБ

През 2020 г. не са постъпвали запитвания от НОБ на други държави членки на Европейския съюз за предоставяне на информация за сертификати за безопасност част „А“ на железопътни превозвачи, сертифицирани от НОБ на България, кандидатстващи за сертификат за безопасност част „Б“ в друга държава членка.

През 2020 г. НОБ на България не е отправял запитвания за предоставяне на информация във връзка със сертификати за безопасност част „А“, издавани в други държави членки на ЕС.

E.3. Процедурни въпроси

Наблюденията на НОБ на България при прилагането през 2020 г. на ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификати за безопасност (Регламент (ЕС) № 1158/2010/ЕС), единни сертификати за безопасност и разрешителни за безопасност (ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2018/762 НА КОМИСИЯТА от 8 март 2018 година за установяване на общи методи за безопасност във връзка с изискванията към системата за

управление на безопасността съгласно Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕС) № 1158/2010 и (ЕС) № 1169/2010 на Комисията) показват, че ДП НКЖИ като УИ и железопътните предприятия 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 (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 ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2018/761 НА КОМИСИЯТА от 16 февруари 2018 година за определяне на общи методи за безопасност, отнасящи се за надзор от националните органи по безопасността след издаването на единен сертификат за безопасност или на разрешение за безопасност в съответствие с Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1077/2012 на Комисията.

Е.4. Обратна връзка

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

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

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

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

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

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



Г. ПРОМЕНИ В ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО

Г.1. Директива за железопътна безопасност (ДЖБ)

През 2020 г. в българското законодателство в областта на железопътния транспорт са извършвани промени във връзка с транспониране на НДЖБ.

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

Г.2. Законодателни и регулаторни промени:

В периода от 01.01.2020 до 31.12.2020 г. в „Държавен вестник“ (ДВ) на Република България бяха публикувани следните законодателни промени в областта на железопътния транспорт:

- Закон за допълнение на Закона за железопътния транспорт (ЗИД на ЗЖТ) – гласуван от Народното събрание и публикуван в ДВ, доп., бр. 79 от 8.09.2020 г.;
- Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 57 от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз – публикувана в ДВ, бр. 77 от 1.09.2020 г.;
- Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт – публикувана в ДВ, бр. 12 от 11.02.2020 г., в сила от 1.02.2020 г., бр. 80 от 11.09.2020 г.;

Повече подробности за влезлите в сила през 2020 г. промени в българското законодателство, касаещи безопасността в железопътния транспорт на България, са представени в **таблица 2** към **Приложение В** на настоящия доклад.

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

Регламент (ЕС) № 402/2013³⁰ е въведен в процедурите към СУБ на УИ и ЖП и в системите за поддръжка на лицата, отговорни за поддръжка на превозните средства. По време на надзорните си дейности НОБ на България извършва контрол на прилагането на процедурите за определяне и оценка на риска, включително и оценка на „значителните“ експлоатационни, организационни и други промени.

Г.1. Опит на НОБ.

Според информацията, получена от годишните доклади за безопасност на сертифицираните ЖП и УИ в България и от провежданите надзорни одити през отчетната 2020 г. в тяхната организация на работа и типовете подвижен състав, които те използват, не са настъпили „значителни“ промени по смисъла на Регламент (ЕО) № 402/2013.

Г.2. Обратна връзка от секторните участници.

НОБ на България получава информация за прилагането на ОМБ за определяне и оценка на риска от ЖП, УИ и СОП/ЛОП на превозни средства чрез надзора, извършван върху тях съгласно изискванията на Регламент (ЕО) 1077/2012³¹ и техните годишните доклади, получавани ежегодно до **31 май** съгласно чл. 12 и чл. 12а от Наредба № 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт на Република България.

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

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

³¹ Регламент (ЕС) № 1077/2012 на Комисията от 16 ноември 2012 г. относно общ метод за безопасност за осъществяване на надзор от националните органи по безопасност след издаването на сертификат за безопасност или разрешително за безопасност.

1. Информация за прилагането в ДП НКЖИ през 2020 г. на ОМБ за ОР:

1.1. Обща информация

За удовлетворяване на изискванията на ОМБ за ОР на 10.06.2013 г. влезе в сила процедура за безопасност ПБ 2.09. Методика за определяне, оценка и управление на риска, версия 01, към СУБ на ДП НКЖИ. На 25.11.2015 за изпълнение на изискванията на Регламент (ЕС) № 402/2013 влезе в сила версия 02 на процедурата, през 2017 г. нейната версия 03, към която са добавени изискванията на Регламент (ЕС) 2015/1136, а през май 2018 г. версия 04. През 2020 г. е издадена нова версия 05 на процедурата.

Във връзка с прилагане на ОМБ за ОР в ДП НКЖИ през ноември 2017 г. бе променена организационната структура на Инспекция „Безопасност на превозите“ (ИБП) към Главния ревизор по безопасността на транспорта при ЦУ на ДП НКЖИ и бе създадено звено/сектор „ТСОС и оценка на риска (ОР)“, което се състои от петима служители: един ръководител сектор и по един експерт за подсистема: „Инфраструктура“ (ИНФ), „Енергия“ (ЕНЕ), „Контрол, управление и сигнализация“ (КУС) и „Експлоатация и управление на движението“ (ЕУД). От тогава до 2020 г. не са настъпвали промени.

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

В изпълнение на процедура за безопасност ПБ 2.09 на ДП НКЖИ и заповеди на генералния директор през 2020 г. назначените в ДП НКЖИ СОР извършиха оценка за значимостта на промените, предложени за следните подсистеми и проекти:



1. Въвеждане в експлоатация на **част от модернизирана** структурна подсистема „Енергия“ на обект: „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците от железопътната линия Пловдив - Бургас - възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол“

Географски обхват: Подстанционната зона на ТПС Бургас обхваща контактната мрежа от неутралната вставка (НВ) в междугарието Айтос - Българово, от км 261+000 до км 261+370 по Път 1 и Път 2 до НВ в междугарието Долно Езерово - РП Лозово - Владимир Павлов, от км 285+380 до км 285+650 по Път 1 и Път 2, гара Бургас и гара Бургас разпределителна.

Подстанционната зона на ТПС Карнобат обхваща контактната мрежа от НВ в междугарието Айтос - Българово, от км 261+000 до км 261+370 по Път 1 и Път 2 до НВ в междугарието Завой - Зимница от км 195+400 до км 195+750 по 8 - ма жп линия, от гара Карнобат до НВ в междугарието Карнобат - Лозарево по 3 - та жп линия от км 2+630 до км 3+040 и от гара Зимница до НВ в междугарието Зимница - Желю Войвода по 3-та жп линия от км 317+950 до км 318+360.

Подстанционната зона на ТПС Ямбол обхваща контактната мрежа от НВ в междугарието Коньово - Кермен от км 158+520 до км 158+880 до НВ в междугарието Завой - Зимница от км 195+400 до км 195+750);

2. Въвеждане в експлоатация на модернизирана структурна подсистема „Инфраструктура“ за обект „Модернизация на железопътната отсечка Пазарджик – Стамболийски в границите от край стрелка № 5 (км 119+624) по път № 1 и край стрелка № 1 (км 119+692) по път № 2 на източната гърловина гара Пазарджик до край стрелка № 3 (км 138+755) по път № 1 и начало стрелка № 1 (км 138+810) по път № 2 западна гърловина гара Стамболийски, включително гарите Огняново и Стамболийски“ – позиция 2 от проект „Модернизация на железопътен участък Септември – Пловдив – част от трансевропейската

железопътна мрежа“ с географски граници на участъка след модернизирането: „По път № 1 граница страна Пазарджик на км 119+930 и граница страна Стамболийски на км 138+755 и по път № 2 граница страна Пазарджик на км 119+820 и граница страна Стамболийски на км 138+810“;

3. Въвеждане в експлоатация на модернизирана структурна подсистема „Инфраструктура“ за обект „Рехабилитация на железопътни участъци Скуtare-Оризovo и Стралджа-Церковски, част от проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линия Пловдив-Бургас – Фаза 2“ за обособена позиция 2: Рехабилитация на железопътен участък Стралджа-Церковски“.

2. Информация за прилагането през 2020 г. на ОМБ за ОР от ЖП, сертифицирани от НОБ на България за извършване на железопътни превози на пътници или товари и за поддръжка на ПЖПС:

През 2020 от български ЖП, сертифицирани от ИАЖА за извършване на железопътни превози на пътници или товари и поддръжка на ПЖПС не са взети решения и не са извършени „значителни“ промени по смисъла на чл. 4 от ОМБ за ОР.

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

През 2020 г. не са ревизирани национални правила за безопасност в резултат от прилагането на разпоредбите на Европейския съюз за оценка и определяне на риска.

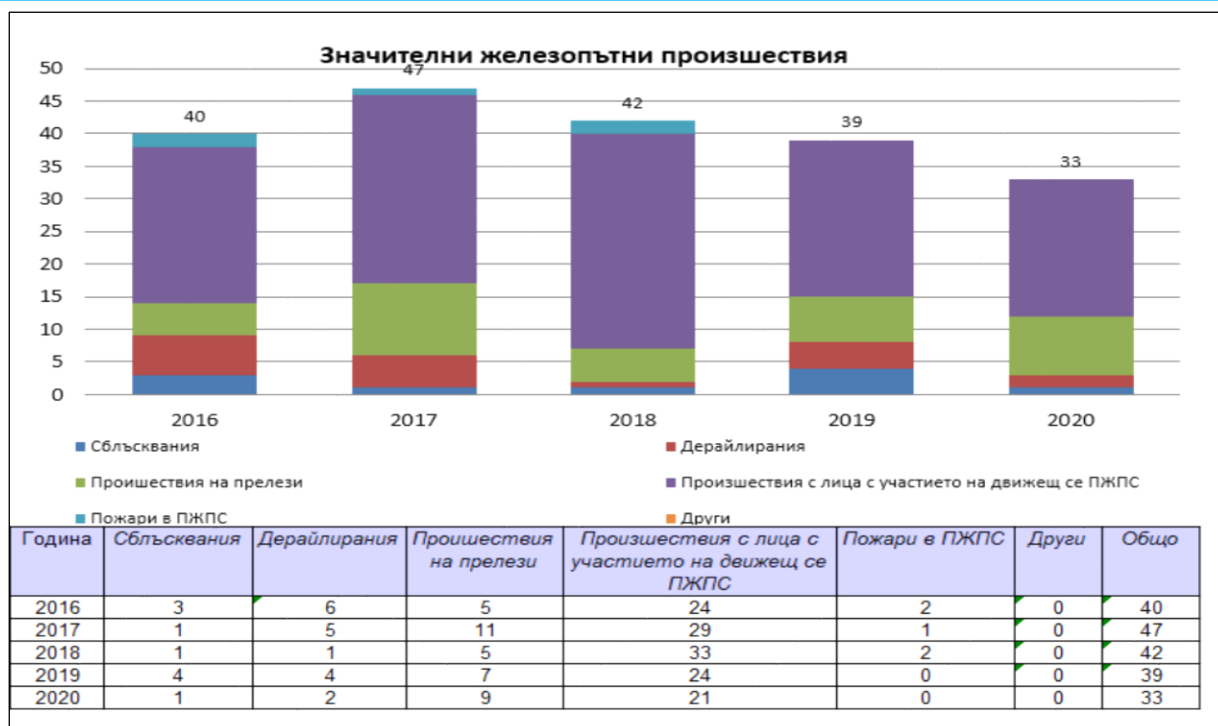
I. ДЕРОГАЦИИ ВЪВ ВРЪЗКА СЪС СХЕМАТА ЗА СЕРТИФИЦИРАНЕ НА СТРУКТУРИ (ЛИЦА), ОТГОВОРНИ ЗА ПОДДЪРЖАНЕ НА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА В СЪОТВЕТСТВИЕ С ЧЛ. 14А (8) ОТ ДИРЕКТИВА 2004/49/ЕО ИЛИ ЧЛ. 15 ОТ ДИРЕКТИВА 2016/798.

През 2020 г. НОБ на България в качеството си на сертифициращ орган на структури (лица), отговорни за поддръжка на железопътни превозни средства не е прилагал дерогации или алтернативни мерки за тяхното сертифициране в съответствие с чл.14а, параграф 8 от Директива 2004/49/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 24 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт или в съответствие с чл. 15 от Директива (ЕС) 2016/798 относно безопасността на железопътния транспорт.

ПРИЛОЖЕНИЕ А. ОБЩИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ (ОПБ)

Данни/диаграми за изпълнение на основните ОПБ в периода 2016-2020 г.

Данни за показателите, свързани със „значителни произшествия“³² и „предпоставки за произшествия“³³ (инциденти) в периода от 2016 до 2020 г.:



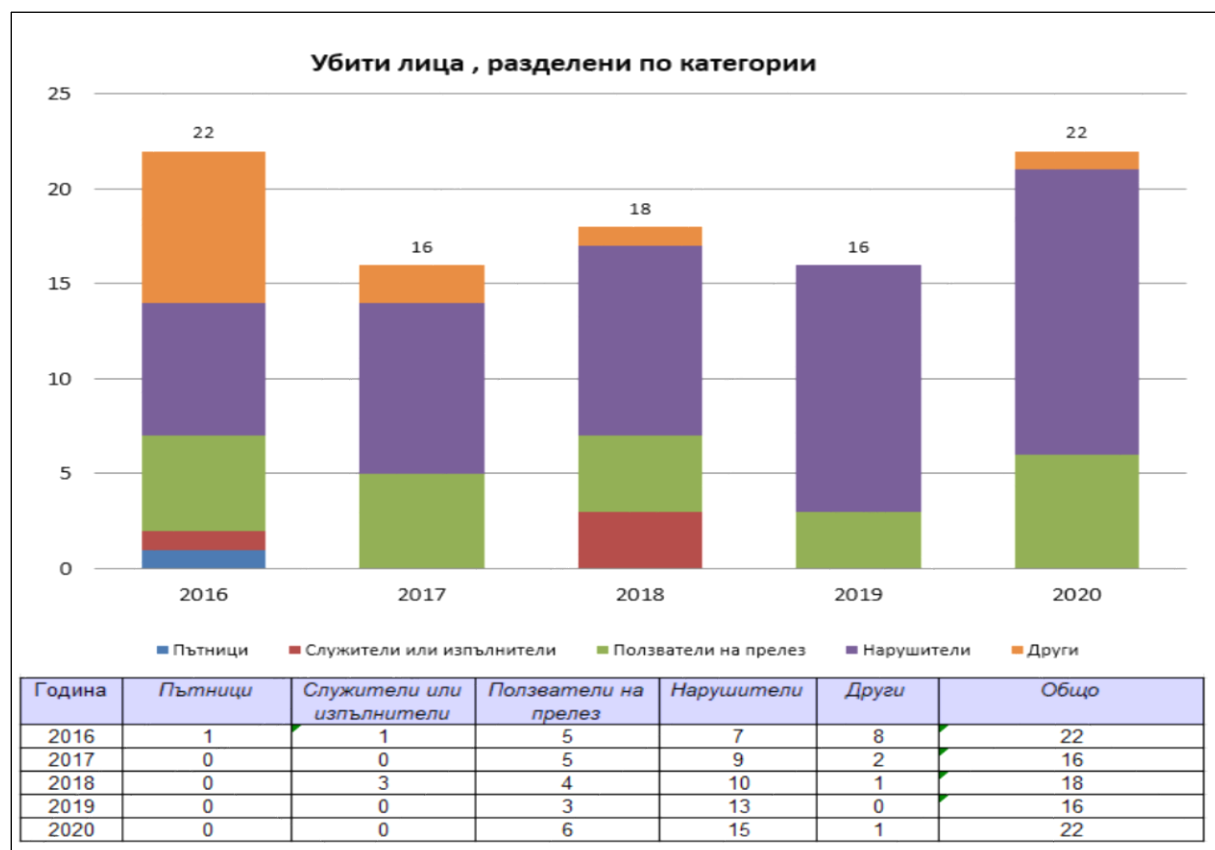
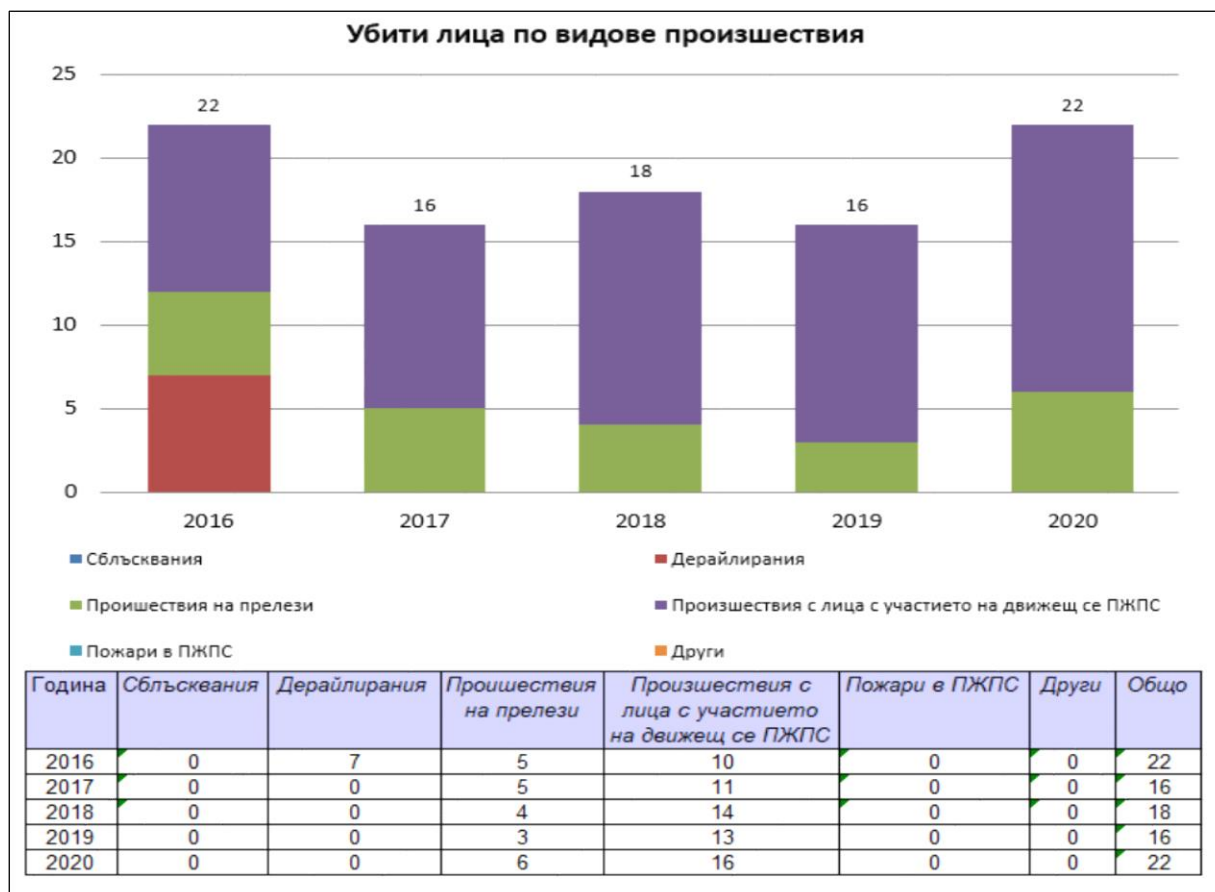
³² „значително произшествие“ означава всяко произшествие с участието на най-малко едно движещо се железопътно возило, с резултат най-малко едно загинало или тежко ранено лице, или значителни щети по подвижния състав, коловоза, други съоръжения или околната среда, или значително нарушаване на движението, с изключение на произшествия в ремонтните заводи, складовете и депата

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

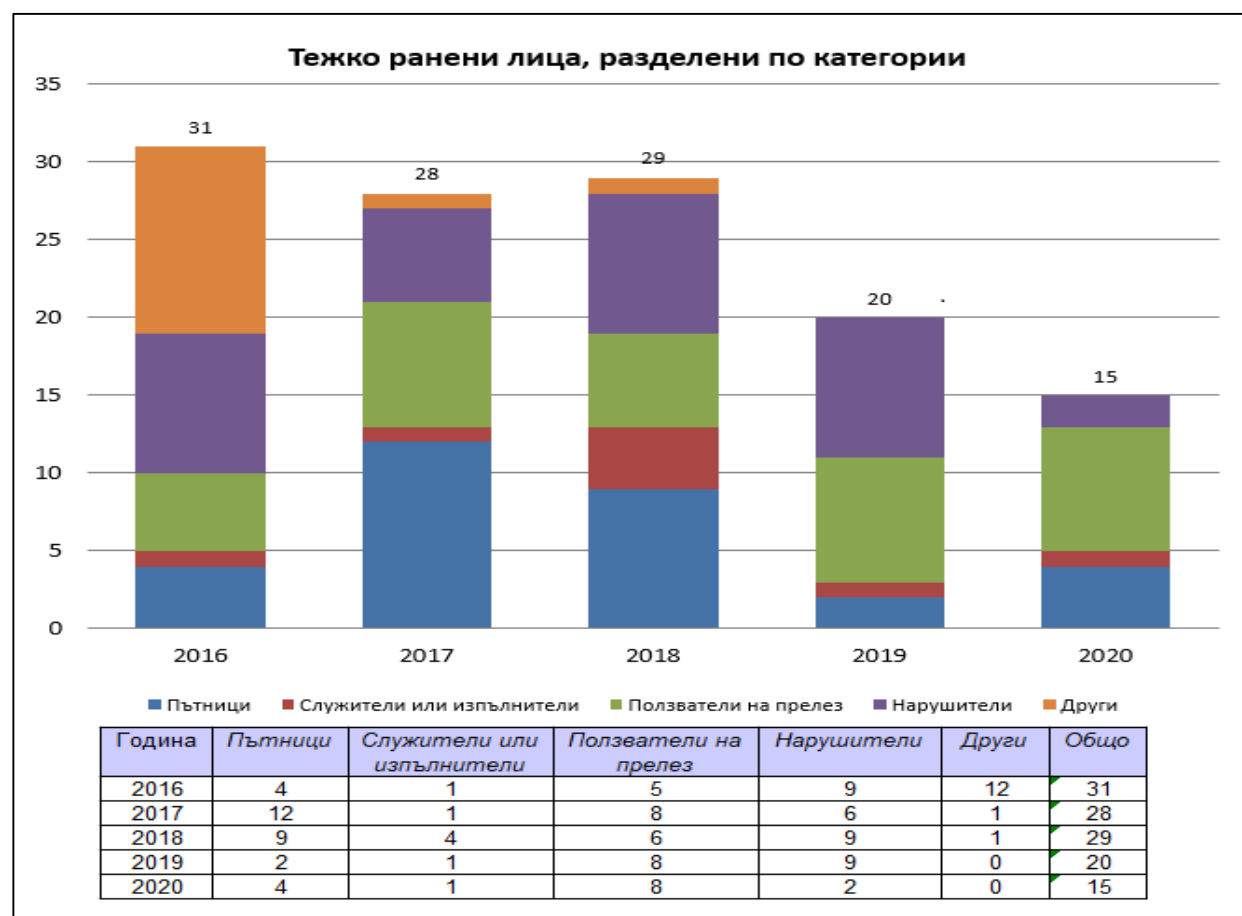
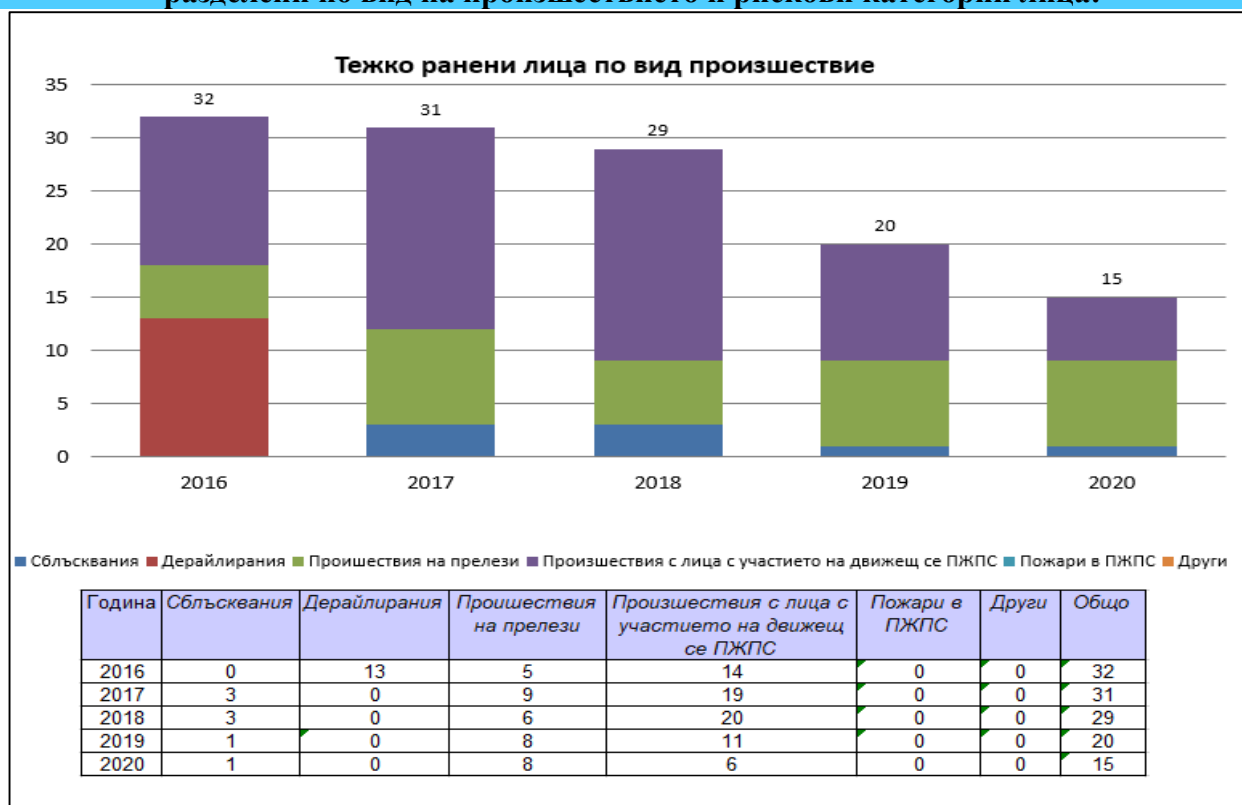
„значително нарушаване на движението“ означава, че движението на влаковете по главна железопътна линия е прекъснато за шест часа или повече;

³³ „предпоставките за произшествия“ са следните видове: 1) „Счупена релса“; 2) „Изкривяване на коловоза и други деформации на коловоза“; 3) „Неправилно показание на сигнализацията, което води до опасна ситуация“; 4) „Подминаване на сигнал за опасност, когато се преминава през опасна точка“ и 5) „Подминаване на сигнал за опасност, когато не се преминава през опасна точка“

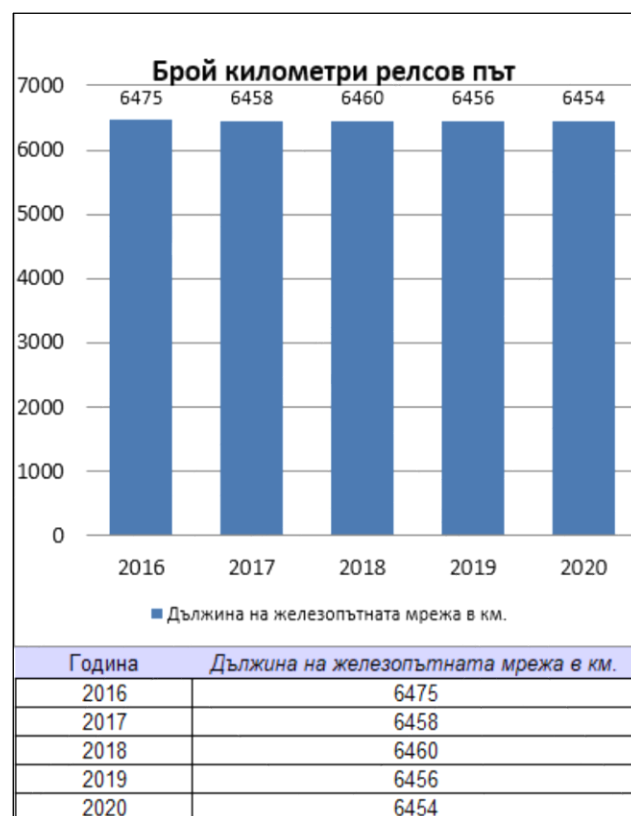
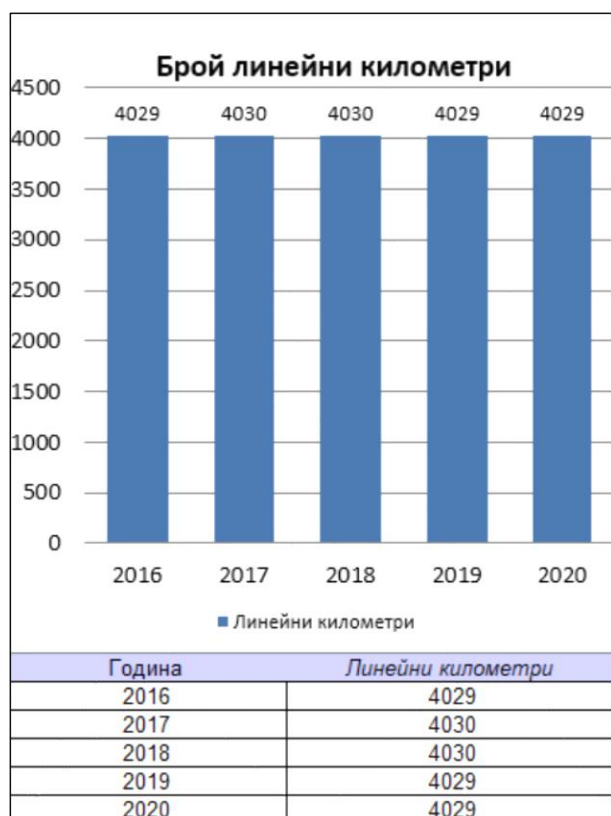
Загинали (убити) лица при железопътни произшествия в България в периода 2016-2020 г., разделени по вид на произшествието и рискови категории лица:



Тежко ранени лица при железопътни произшествия в България в периода 2016 - 2020 г., разделени по вид на произшествието и рискови категории лица:



Данни за трафика³⁴ в България в периода 2016 – 2020 г.:



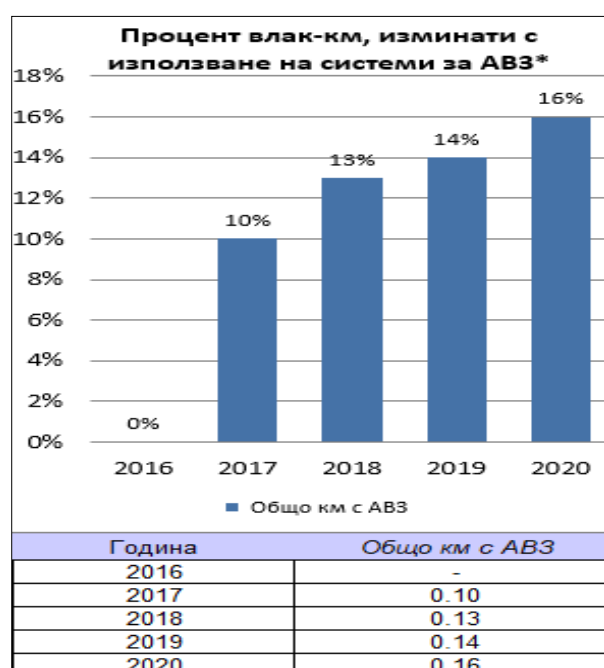
³⁴ „влак-километър“ означава единица мярка, изразяваща движението на влак на разстояние един километър. Използва се действително изминатото разстояние, ако то е известно, в противен случай се използва стандартното разстояние по мрежата между началната точка и местоназначението. Взема се предвид само разстоянието на националната територия на докладващата държава (дефиниции от Директива 2014/88/ЕС за изменение на Директива 2004/49/ЕО);

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

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

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

Данни за техническата безопасност на железопътната инфраструктура³⁵ в България в периода 2016 -2020 г.:



Данни за общия брой железопътни прелези в България в периода 2016 - 2020 г., разделени на прелези с „пасивна охрана“ и „активна охрана“³⁶



³⁵ „Автоматична влакова защита (АВЗ)“ е система, която налага съобразяване със сигналите и ограниченията на скоростта чрез контрол върху скоростта, включително автоматично спиране при подаден сигнал за това;

³⁶ „Железопътен прелез“ означава пресичане на едно ниво на железопътна линия с път, прието от оператора на инфраструктурата и отворено за публично или частно ползване. Изключват се проходи между перони в рамките на една гара, както и проходи през релсов път, които са предназначени за използване само от служители (дефиниции от Директива 2004/49/ЕО);

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

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

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

ПРИЛОЖЕНИЕ В. ПРОМЕНИ В ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО

(Приложение към раздел „F” от настоящия доклад)

През 2020 г. в българското законодателство в областта на железопътния транспорт са извършени промени, свързани с транспониране на Директива (ЕС) 2016/798 относно безопасността на железопътния транспорт и Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно оперативната съвместимост на железопътната система рамките на Европейския съюз



В

Таблица 11. Статус на транспониране на измененията Директива (ЕС) 2016/798 и Директива (ЕС) 2016/797 в българското законодателство към 31.12.2019 г. - приложение към раздел F.1 на настоящия доклад.

Таблица 11 - Статус на транспониране на Директива (ЕС) 2016/798 и Директива (ЕС) 2016/797 в българското законодателство към 31.12.2019 г. - приложение към раздел F.1 на настоящия доклад.

Изменения на Директива 2004/49/ЕО	Транспонирано (Да/Не)	Правни препратки	Дата на влизане в сила
Директива (ЕС) 2016/797	Да	Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт Наредба № 57 от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на европейския съюз.	16.06.2019 г. с допълнения през 2020 г.
Директива (ЕС) 2016/798	Да	Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт.	16.06.2019 г. с допълнения през 2020 г.

Законодателни и регулаторни промени в областта на железопътния транспорт на България, публикувани в Държавен вестник и влезли в сила от 01.01.2020 до 31.12.2020 г. (Приложение към раздел F.2 от настоящия доклад).

1. Наредба № 57 от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз – промени свързани с определяне на Национална компания "Железопътна инфраструктура" за субект по чл. 7а от Регламент (ЕС) 1300/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 г. относно техническите спецификации за оперативна съвместимост, свързани с достъпността на железопътната система на Съюза за лица с увреждания и лица с намалена подвижност (ОВ, L 356 от 2014 г.), отговорен за събирането, поддържането и обmena на данни за достъпността и предаването на тези данни до базата данни за достъпността на европейските железопътни гари (European Railway Stations Accessibility Database – ERSAD), която се поддържа от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз.

Промените в Наредба № 57 включват и задължението проектите на подсистеми за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, които включват ETCS и/или оборудване на GSM-R, заявителят да подава искане за одобрение от страна на АЖТЕС. Искането се подава на етап

проектиране. Искането или информацията за всички заявления, етапите на съответните процедури и резултатите от тях, а също и когато е приложимо – исканията и решенията на апелативния съвет – се подават чрез обслужването на едно гише, посочено в чл. 12 от Регламент (ЕС) 2016/796.

Направено е и допълнение в изискванията към лицата за оценката на съответствието на съставните елементи и подсистемите с националните правила за безопасност или техническите правила получили разрешение при условията и по реда на Закона за железопътния транспорт и те следва да отговарят на изискванията, приложими към лицата за оценяване на съответствието (нотифицирани органи) съгласно раздел I „*Определяне на лицата за оценяване*“ и раздел Ia „*Издаване на разрешение за оценяване на съответствието*“ от Наредба № 57;

2. Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт – считано от 16.06.2019 г. и с допълнения на разпоредбите от 2020 г. НОБ издава единен сертификат за безопасност на железопътно предприятие, което има област на дейност в Република България, когато това е поискано от заявителя. Заявленията за ЕСБ и за допуск до пазара на возила и процедурата по издаването им се провежда посредством електронната системата за обслужване на „едно гише“ (OSS) на АЖТЕС. С промени публикувани в Държавен вестник е установено изискването железопътните предприятия да установяват своята система за управление на безопасността в съответствие с изискванията съгласно Приложение I на Делегиран регламент (ЕС) 2018/762. Направени са и множество промени относно поддръжката на превозните средства и изискванията за сертифициране на лицата, отговори за поддръжката им.

С изменение от 2020 г. е променен срока за предоставяне на годишен доклад. Управителите на железопътна инфраструктура и железопътните предприятия в срок до 31 май всяка година представят на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ и на члена на управителния съвет на НБРПВВЖТ с компетентност за разследване на железопътни произшествия годишен доклад за безопасността и общите показатели за безопасност през предшестващата година със съответните анализи, констатации, предприети мерки и препоръки. Лицата, които отговарят за поддръжката на превозни средства, и лицата, които изпълняват функции или част от функции по поддръжката на превозни средства, сертифицирани по реда на тази наредба, представят на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" годишен доклад за дейността си съгласно Приложение V на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/779.

3. Считано от 2020 г. Националният орган по безопасността следва да публикува на електронната си страница критериите за вземане на решения, съгласно които извършва надзора по Делегиран регламент (ЕС) 2018/761 на Комисията от 16 февруари 2018 г. за определяне на общи методи за безопасност, отнасящи се за надзор от националните органи по безопасността след издаването на единен сертификат за безопасност или на разрешение за безопасност в съответствие с Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1077/2012 на Комисията (ОВ, L 129, 25.05.2018 г.), както и информация относно процедурата, чрез която железопътните предприятия и управителите на железопътна инфраструктура, както и всички други заинтересовани страни могат да подават жалби, свързани с взетите решения по време на извършения надзор на нивото на безопасност.

С изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт е създаден Национален борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт (НБРПВВЖТ). Със ЗЖТ са възложени правомощия регламентиращи функциите и дейностите на транспортно направление за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България.

С Постановление № 6 от 22 януари 2020 г. в изпълнение на ЗЖТ към Министерски съвет на Република България е създаден независим специализиран държавен орган „Национален борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт“ (НБРПВВЖТ) и Правилник за дейността, структурата и организацията на Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт.