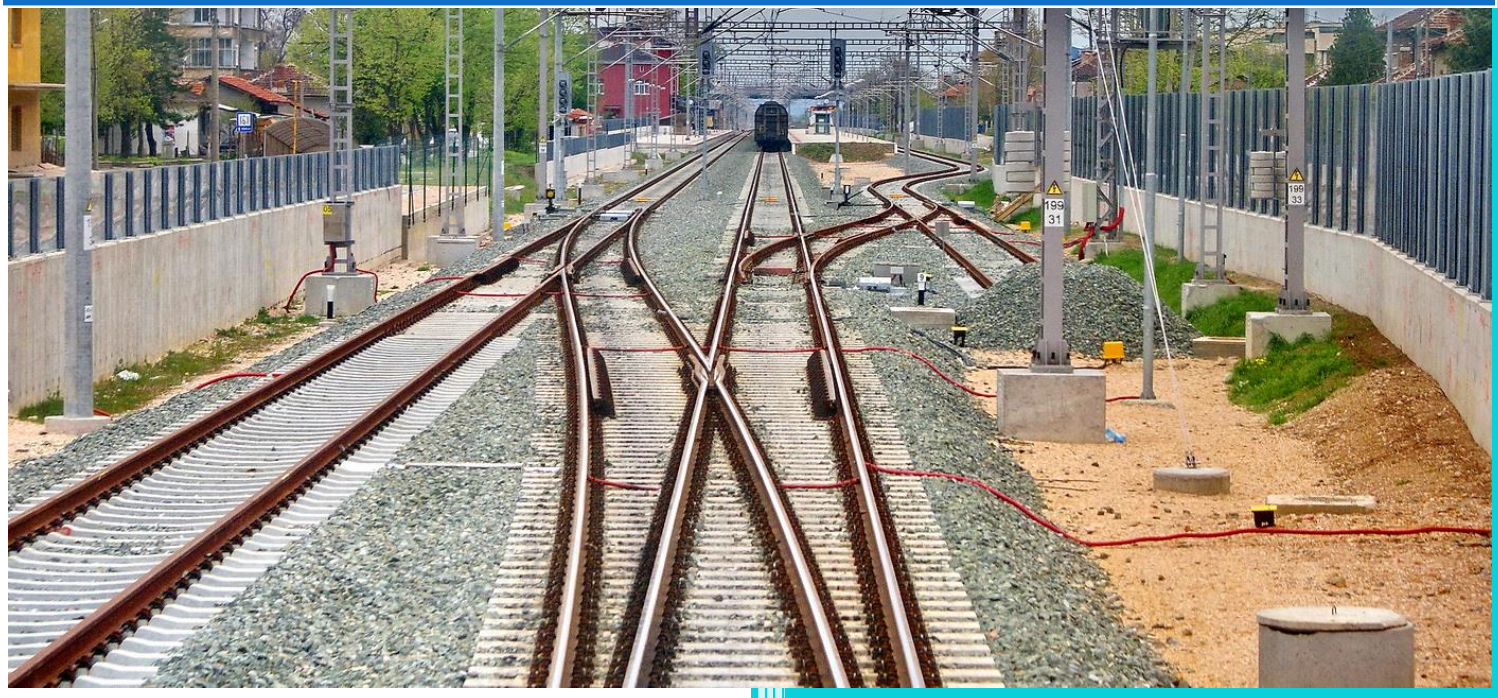
Годишен доклад за безопасност за 2019 г. на Националния орган за безопасност на Република България



Изпълнителна агенция

„Железопътна администрация“

30/09/2020

СЪДЪРЖАНИЕ 1

СЪКРАЩЕНИЯ, ИЗПОЛЗВАНИ В ДОКЛАДА 2

A. УВОД 3

A.1. Цел, обхват и адресàти 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 2019 година 155

B.4. Главни насоки за 2020 година 166

C. РАЗВИТИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА 166

C.1. Подробен анализ на последните тенденции 166

C.2. Резултати от препоръки за безопасност 188

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) 266

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 2015 – 2019 г. 36

ПРИЛОЖЕНИЕ В. ПРОМЕНИ В ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО 43

Законодателни и регулаторни промени в областта на железопътния транспорт на България, публикувани в Държавен вестник и влезли в сила от 01.01.2019 до 31.12.2019 г. *(Приложение към раздел F.2 от настоящия доклад* 43

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
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
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 адресàти на доклада

1. Този доклад има за цел да направи оценка на постигането на общите показатели за безопасност през 2019 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 2019 г.;
- дейността по издаване, подновяване, изменяне или отнемане на сертификати и удостоверения за безопасност;
- натрупаният опит от упражняването на надзор върху управителите наинфраструктура (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 2019 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), вкючително 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 - Националния 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 2019 г., както и за периода от 2006 до 2019 г. са публикувани и обществено достъпни в базата данни ERAIL на АЖТЕС на този адрес[2]: https://erail.era.europa.eu/.

А.2. Значителни нормативни промени, засягащи НОБ

През 2019 г. са извършени промени, както законодателни така и външни организационни промени, 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.) Промените засягат НОБ в частта влизане в сила без отлагане на Директива (ЕС) 2016/798 по отношение издаването на единен сертификат за безопасност на железопътно предприятие вместо сертификат за безопасност Част „А“ и сертификат за безопасност Част „Б“, издаването на разрешение за пускане на пазара на превозни средства (возила) и издаването на разрешение на органи за оценка на съответствието със съществените изисквания за оперативна съвместимост и с националните правила.

Във връзка с 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 АЖТЕС;

- Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Устройствения правилник на Изпълнителната агенция „Железопътна администрация“ – ПМС № 133 публикувано в ДВ, бр. 44 от 2019 г.;
- 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. 70 от 2019 г. (Наредба № 57);
- Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт – публикувана в ДВ, бр. 66 от 2019 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.

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

[2]https://erail.era.europa.eu/safety-indicators.aspx

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 произшествие в България през 2019 г. продължава положителната тенденцията за подобряване на стойностите на основния показател за безопасност (ОПБ) за железопътните произшествия, а именно: общ брой *„значителни произшествия“*[3] - 39 броя през 2019 г. срещу 42 през 2018 и 47 през 2017. Общият брой на регистрираните в България през 2019 г. железопътни произшествия е 284 броя, докато през 2018 г. те са 294 броя, а през 2017 г. са 351 броя.

1.1. Стойността на показателя (N00) общ брой „значителни“ произшествия за 2019 г. е 39 бр. През предишните пет години стойностите на този показател са съответно: 42 (2018), 47 (2017), 40 (2016), 48 (2015) и 58 (2014). През 2019 г. продължава тенденцията най-голям да е делът на „*произшествията с хора с участието на движещ се ПЖПС*“[4]. За 2019 г. те са: 24 бр. (показател с код N04). Следващите по тежест значителни произшествия са: *„произшествия на прелези, включително произшествия с пешеходци на жп прелези“* (показател N03) - 7бр; „*дерайлирания на влакове*“ - 4 бр. (показател N02); „*сблъсквания на влак с препятствие в рамките на строителния габарит*“ - 4 бр. (показател N012). През 2019 г. няма регистрирани „*значителни произшествия*“ от вида „*произшествия на жп прелези с пасивна охрана*“ (показател N031), „*пожари на ПЖПС*“ (показател N05) и други произшествия“ (показател N06);

1.2. През 2019 г. при показателя общ брой *„смъртни случаи (загинали лица)“*[5] (TK00) се наблюдава подобрение в сравнение с 2018 г. През 2019 г. при жп произшествия са загинали общо 16 лица, докато в предходните пет години те са: 18 (2018), 16 (2017), 22 (2016), 20 (2015) и 23 (2014).

1.3. През 2019 г. при показателя общ брой „*тежко ранени лица*“[6] (TS00) при железопътни произшествия се наблюдава също подобрение в сравнение с 2018 г. През 2019 г. тежко ранените лица са 20, докато в предишните пет години те са: 29 (2018), 28 (2017), 32 (2016), 24 (2015) и 45 (2014).

1.4. Подробности за регистрираните през 2019 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/ЕО[7]:

➢ <u>От рискова категория (РК) *„Пътници“*[8]:</u>

През 2019 г. няма загинали лица спадащи към РК „*Пътници*“.

➢ <u>От РК *„Служители или подизпълнители“*[9]:</u>

През 2019 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, скойто 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, коетопътува с железопътно превозно средство. В статистиката напроизшествията се включват и пътници, опитващи се да се качат на движещсе влак или да слязат 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 есвързана 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 иинфраструктурните съоръжения(дефиниция от т. 1.13 на Допълнението към Приложение I на ДЖБ и Наредба № 59).

➢ От РК *„Ползватели на железопътни прелези“*[10]:

През 2019 г. има три загинали лица в три единични произшествия, спадащи към РК *„Ползватели на железопътни прелези“*. Трите лица се причисляват към категорията „Произшествия на ж.п. прелези, включително произшествия с пешеходци на ж.п. прелези“.

На 12.11.2019 г. пътнически влак (ПВ) № 19205 в състав четиривагонен електромотрисен влак (ЕМВ) серия 31-005/006 „SIEMENS” управляван от локомотивен машинист към Локомотивно депо Пловдив, началник влак и кондуктор от Поделение за „Пътнически превози – Пловдив“ към „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД. Влакът се движи ежедневно по график за движение на влаковете в участъка Пловдив – Крумово – Асеновград и обратно. Влакът е заминал от гара Пловдив в 06:32 часа и в гара Крумово пристига в 06:41 часа. Дежурният ръководител движение в гара Крумово нарежда на дежурните прелезопазачи на жп прелези, находящи се на км 3^{+784} и км 8^{+830} в междугарието Крумово – Асеновград за предстоящо заминаване на влака с писмена телефонограма.

На 11.11.2019 г. на жп прелеза на км 8^{+830} извънредно е призован от прекия си ръководител да застъпи на дежурство прелезопазачът за нощно дежурство.

След заминаване на ПВ № 19205 в 06:44 часа от гара Крумово дежурният ръководител движение допълнително устно уведомява прелезопазачите на двата жп прелеза за заминаването му. На спирка Маврудово влакът пристига в 06:48:20 часа и заминава в 06:48:50 часа. Въпреки, че прелезопазачът на жп прелеза на км 8^{+830} приема и записва телефонограмата в дневник II-76, същият не е спуснал ръчните бариерни механизми преди преминаване на влака през жп прелеза. Влакът се движи със скорост 76 км/ч при допустима за участъка 80 км/ч. При приближаване на прелеза, локомотивният машинист подава сигнал „Внимание“ със свирката на ЕМВ. Вижда, че бариерите са вдигнати и прелезопазачът стои до бариерния механизъм за управление на бариерите. В този момент отляво по шосейния път приближава и навлиза в опасната зона на прелеза моторно превозно средство (МПС) – лек автомобил Opel, модел „ASTRA“. Последвал е удар между влака и автомобила. Автомобилът е изхвърлен вляво от железния път и влакът е продължил движението си.

Сигнал на телефон 112 за спешна помощ на пострадалите лица е подаден от дежурния прелезопазач на прелеза.

От 07:10 часа движението на влаковете в участъка е преустановено по разпореждане на органите на РУ МВР – Асеновград. След извършените огледи в 09:47 часа движението на влаковете е възстановено.

- водачът и двамата пътници в МПС са с тежки контузии и наранявания;
- персоналът обслужвал пътнически влак № 19205 не е пострадал. няма пострадали пътници във влака;
- няма нанесени щети на железопътната инфраструктура но са нанесени леки щети на ЕМВ;
- нанесени сериозни щети на МПС;

[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).

➢ От РК *„Нарушители“*[11]:

През 2019 г. има тринадесет 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 27.04.2019 г. влак № 50112 е обслужван от ЕМВ 31-007/008. При движение на влака в междугарието Горна Баня – Захарна Фабрика, на около 300 метра след предупредителният светофор, машиниста забелязва човек, който се опитва да премине през железният път непосредствено пред влака. Машинистът подава звуков сигнал „Внимание“ със свирката на ЕМВ и задържа екстрено, но въпреки това последва удар на км 4^{+120} и влакът спира извънредно. За случая са уведомени заинтересованите служби и е подаден сигнал на телефон 112. След приключване на огледа от съответните органи, влак № 50112 потегля от местопроизшествието в 20.47 ч. и продължава движението си. При произшествието е убит мъж с неустановена самоличност.

➢ От РК *„Други лица, намиращи се на перон“*[12]:

През 2019 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 2019 г. също няма загинали лица спадащи към РК *„Други лица, не намиращи се на перон“*

1.5. Общ брой на убитите и тежко ранени лица, пострадали по време на всички значителни произшествия, регистрирани през 2019 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 2019 г. при 2 единични произшествия са тежко ранени 2 лица от РК „*Пътници*“. Това са „Произшествия с хора, причинени от подвижен състав в движение, с изключение на самоубийства.

На 19.02.2019 г. в гара Плевен влак № 2612 е приет по план образец II-24 на трети коловоз. След слизане и качване на пътниците при затворени врати на вагоните в 15.25 ч. кондуктора подава сигнал „готовност“ на дежурния ръководител движение. При потегляне на влака се отваря втора рата на вторият вагон №515221500272 и изпада багаж след което скача жена, която попада в края на перона. Блокировките на първата и втората леви врати и първата дясна по посока да движението на вагон №515221500272 не са работили. Направена е служебна бележка в придружителен лист II-21 на влак № 2612 от началник влака. Дежурният ръководител подава сигнал „СТОП“ но влака набира скорост и се намира на изходните стрелки и навлиза в дясна крива. Ръководител движение подава сигнал на тел. 112 за оказване на помощ. След пристигане на линейка пострадалата е откарана в спешна помощ за преглед. Скочилата от влака е пътничка.

➢ От РК *„Служители или изпълнители“*:

При едно произшествие е ранено едно лице от РК „*Служители или изпълнители*“.

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

[12] *„Друго лице, намиращо се на перон“*означава всяко лице, което се намира на перон, което не попада вопределенията 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 вопределенията 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).

Произшествието попада в категорията „Сблъскване на влак с железопътно превозно средство “.

На 14.10.2019 г. в 19:05 часа в Регионално звено „Оперативно-диспечерско“ (РЗОД) – Горна Оряховица, е предложена заявка от старши диспечер оперативно управление на превозите (ОУП) в Поделение „Товарни превози“ (ПТП) Горна Оряховица към „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД да се назначи за движение дизелов локомотив № 07065 след прикачане с РССМ ДГку-33 в гара Каспичан да заминат за гара Синдел-разпределителна. Ръководител движение/старши влаков диспечер в РЗОД Горна Оряховица разпорежда на ръководител движение/влаков диспечер на участък Шумен – Варна да отмени движението на РССМ ДГку-33 и да назначи двете возила за движение като влак № 20997. В 19:15 часа ръководител движение/влаков диспечер е наредил на дежурните ръководители движение в гарите Каспичан, Провадия и Синдел за назначаване движението на влак № 20997.

В 19:10 часа дежурният ръководител движение в гара Каспичан нарежда на постовите стрелочници в Пост № 1 и № 2 за предстоящото излизане на дизелов локомотив № 07065 от Екипировъчен пункт Каспичан. Същият да бъде пропуснат по 14-ти коловоз и прегариран на 4-ти коловоз в гара Каспичан, зает от РССМ ДГку-33 и след като се прикачат, ще заминат за гара Синдел-разпределителна. В 18:35 часа в ЕП Каспичан, старата смяна депомайстор е уведомил новата смяна, че дизелов локомотив № 07065 трябва да излезе от пункта в гарата и да замине за гара Синдел-разпределителна.

Локомотивната бригада се явява в 19:00 часа в ЕП Каспичан, извършват оглед на локомотива, проведен е предпътен инструктаж и в 19:15 часа локомотивът е предаден за движение на Пост № 1 за излизане в гарата. След получено устно разрешение от дежурния ръководител движение, постовият стрелочник в Пост № 1 разменя телефонограма с дежурния депомайстор в ЕП Каспичан за излизане на локомотив № 07065 по 14-ти коловоз в гарата. Постовият стрелочник в Пост № 2, след като забелязва идващия локомотив по 14-ти коловоз, подготвя маршрута за изтеглителния коловоз и го спира след стрелка № 19. Постовият стрелочник подготвя маршрута за 4-ти коловоз и подава сигнал „Напред”. Локомотивът тръгва по подготвения маршрут за 4-ти коловоз към гарата без да спре пред Пост № 2.

Локомотивната бригада не е видяла моторния влекач на 4-ти коловоз, не са видяли да се подават сигнали, не е намалила скоростта на локомотива и последва удар в моторния влекач.

Вследствие на удара машинистът на моторния влекач губи равновесие и пада от платформата между 4-ти и 5-ти коловоз. От падането получава множество тежки наранявания. Другият машинист във влекача успява да се хване и получава само леко нараняване.

Подаден е сигнал на телефон 112 за спешна медицинска помощ.

На локомотивната бригада в дизелов локомотив № 07065 няма нанесени травми.

- От РК *„Ползватели на прелез“*:

През 2019 г. при 7 единични „значителни“ произшествия на прелез са тежко ранени 9 лица и убити други 3 лица от РК „*Ползватели на прелез*“. Ранените лица попадат в категорията „Произшествия на ж.п. прелези, включително произшествия с пешеходци на ж.п. прелези“.

На 05.09.2019 г. в 09.32 часа влак № 24222/БДЖ-ПП/ с локомотив №55-195 при наближаване на АПС редовно задействан със светлинна и звукова сигнализация на км. 57^{+777} в междугарието Дойренци – Левски преди спирка Летница при преминаване на предпрелезния указател локомотивния машинист подава звуков сигнал „Внимание“. На 200 метра преди прелеза машиниста подава няколко пъти сигнал „Внимание“ и на около 80 метра от прелеза срещу трансформатора машиниста забелязва камион да се движи срещу прелеза и заобикаляйки от ляво да пресича прелеза. Машиниста предприема екстрено задържане и отново подава сигнал „Внимание“ при което последва удар с товарен автомобил „МАН“ с рег. номер ЕН 0948 ВН. Товарният автомобил е бил провлачен около 150-200 метра при което са контузени водача на камиона и придружаващо го жена която е контузена /контузна рана на две подбедрици/ и шестима пътника от влака с по-леки наранявания. От удара дерайлира

локомотива с двете колооси на първата талига. За вдигане на локомотива е изпратен „Унимог“ от възстановителни средства Горна Оряховица.

- От РК „*Нарушители“*:

През 2019 г. при общо 22 единични „значителни“ произшествия са убити 13 и тежко ранени други 9 лица от РК „*Нарушители*“. Това са „Произшествия с хора, причинени от подвижен състав в движение, с изключение на самоубийства.

На 12.04.2019 г. в 20.55 ч. в гара София на тринадесети коловоз е приет влак № 20208, обслужван от локомотив № 45-171. В 21.05 часа, локомотив 45-171 от влак №20208 излиза от тринадесети коловоз източна страна на гара София, за да се прегарира на четвърти коловоз, за обслужване на влак № 493. Маршрута на локомотива е през стрелка №151. При движение на локомотива, машинистът и помощник машиниста забелязват тъмен силует в междурелсието на стрелка №151. Машинистът веднага предприема задържане на спирачката, но локомотива подминава и спира малко след човек, намиращ се на стрелка № 151. Уведомени са заинтересованите служби. Пристигналите органи на МВР установяват, че е ранен гражданин, редовно пребиваващ в района на гара София. Раненият е откаран в болница. След извършени проби за алкохол и следствени действия, локомотивната бригада и локомотив № 45-171 са освободени в 00.20 ч на 13.04.2019 г.

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

През 2019 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 2019 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 2019 г. едно регистрирано „тежко железопътно произшествие“[14] (вкл. Значителни) при превоз на опасни товари.

- **Показатели за безопасност, свързани със *самоубийства*[15]:**

През 2019 г. в железопътния транспорт на България са регистрирани 19 броя самоубийства. В предишните пет години броят на самоубийствата извършени по железния път е: 15 бр. (2018), 23 бр. (2017), 15 бр. (2016), 22 бр. (2015) и 29 бр. (2014).

През 2019 г. са регистрирани пет броя опити за самоубийство. През 2018 г. е регистриран един опит, пред 2017 г. два опита и 2016 г. са 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]:**

---

[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 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).

През 2019 г. показателят *„Общ брой предпоставки за произшествия“* с код I00 е отчита повишение с 4% в сравнение с предходната 2018 г. Стойността на показателя I00 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 2019 г. е 1бр., 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 броят на предпоставките за произшествия, свързани с технически неизправности на железния път, съответно: *„Счупена релса“* (*I01*) и *„Изкривяване на коловози и други деформации на коловози“* (*I02*) е приблизително еднакъв, като се наблюдава слаба положителна тенденция. През 2019 г. са регистрирани 57 случая на „счупени релси“, а в предходните пет години съответно: 62 (2018), 68 (2017), 82 (2016), 104 (2015) и 102 (2014). През 2019 г. както и пред 2018 и 2017 г. няма регистрирани и разследвани случаи на *„деформации на железен път“*(I02), а през 2016 - 15 бр.

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

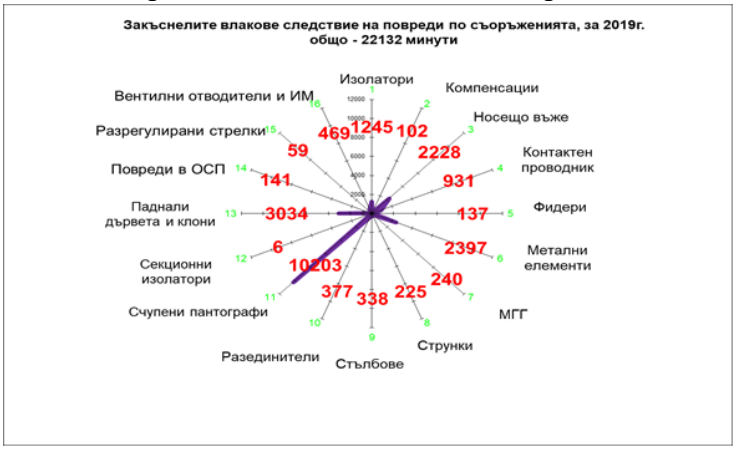
През 2019 г. общият брой на регистрираните *„подминавания на сигнали за опасност“ (с и без преминаване през опасна точка)* (показатели I041 и I042) е 29бр., през 2018 г. е 18 броя, през 2017г. те са 22 бр., през 2016г. 20 бр., през 2015 13 бр. и през 2014 16 бр.

- **<u>Показатели за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията:</u>**

През 2019 г. стойността на показателя C10 *(Икономическо въздействие само от значителни произшествия)* е 34,02 млн. лева (17,393 млн. евро), докато през 2018 г. е 36,77 млн. лева (18,802 млн. евро). През 2019 г. икономическото въздействие от 16-те смъртни случаи при жп произшествия (показател C01) е 26,322 млн. лева (13,457млн. евро), а от 20-те тежки наранявания (показател C02) е 4,447 млн. лева (2,273 млн. евро). „*Разходите за материални щети по ПЖПС или инфраструктура само от значителни произшествия*“ (показател C13) през 2019 г. е 3,251 млн. лева (1,662 млн. евро).

Минутите закъснения на пътнически влакове (показател C15) през 2019 г. са съответно 6865. Стойностите на показателя C15 през последните години е: 5978 минути (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 2019 г. От диаграмата се вижда, че за поредна година повредата, водеща до най-голямо време-закъснение на влаковете през 2019 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



[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.

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)Метални елементи; 2); Носещи въжета 3) Изолатори; 4) Вентили отводни и ИМ; 5) Разединители и т.н.

През 2019 г. закъснението на влакове от счупени пантографи в България е общо 10235 минути, докато през 2018 г. то е 10444 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 промяна през последните три години. Стойностите на Т03 през последните пет години са следните: 757 (2019), 757 (2018), 757 (2017), 761 (2016), 766 (2015). Стойността на показателя Т06 (*общ брой жп прелези с „активна охрана“*) през 2019г. намалява остава почти без промяна (603) в сравнение с предишната 2018г. През последните пет години стойностите са следните: 602 (2018), 609 (2017), 622 (2016), 626 (2015), 632(2014). Стойностите на показателя Т14 (*общ брой жп прелези с „пасивна охрана“*) също остава без промяна и за 2019 е 150 бр., а през последните шест години са следните: 150 (2018), 148 (2017), 139 (2016), 140 (2015), 142 (2014) и 137 (2013).

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

През 2019 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) № 1078/2012[18]. При извършваните одити и наблюдения на НОБ на България над УИ и ЖП, се констатира, че същите веднъж годишно планират и провеждат одити на техните СУБ. Процеса по извършване на вътрешното одитиране се документира.

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

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

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

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

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

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)

Съфинансиран от Европейския съюз
Механизъм за свързване на Европа

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

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

- ✓ **Национална компания „Железопътна инфраструктура"**

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

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

- „Развитие на жп възел София: участък София - 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 2019 г. за единадесета 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.

Фиг. 2 Международен ден за безопасно преминаване на железопътни прелези

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 2019 г. дължина на железопътната мрежа на България е 6456 *„километри релсов път“*[19] и 4029 *„линейни километри“*[20]. В края на 2019 г. в България има 757 бр. прелези, стопанисвани от ДП НКЖИ, от които с *„пасивна охрана“*[21] са 150 бр. и с *„активна охрана“*[22] са 607 бр. От всички 757 железопътни прелези, 526 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 2019 г. произшествията на прелези са общо 27 бр., от които 7 са „значителни“. През 2018 г. те са 23 бр., от които 5 са „значителни“, през 2017 г. - 23 бр., от които 11 са „значителни“, а през 2016 те са 18, от които 5 са „значителни“. Основната причина за тяхното възникване е нарушаване на правилата за безопасност от водачите на пътни превозни средства (ППС) и незачитане на сигналите, забраняващи преминаването през прелеза, поради приближаващ влак.

Данните за произшествията на железопътни прелези, регистрирани в България в петгодишния период от 2015 до 2019 г., са представени в табличен вид по-долу:

Таблица 1 - Данни за произшествията на жп прелези, регистрирани в България в периода 2015 - 2019 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
2015	20	6	2	7	9
2016	18	5	5	5	10
2017	23	11	5	9	14
2018	23	5	4	6	10
2019	27	7	3	8	11

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

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

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

---

[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.

През 2019 г. за рехабилитация и текущо поддържане на железопътни прелези и съоръжения са вложени: 7 996 731 лв. с ДДС.

През последните 5 години ДП НКЖИ инвестира в съвременни автоматични прелезни устройства над 21 млн. лв. (11млн. евро).

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

За периода 2019-2020 г. отново са предвидени 8 591 000 лв с ДДС. за съоръжаване на 20 прелеза с нови автоматични прелезни устройства.

Въпреки, че железопътната ни инфраструктура е с един от най-високите проценти на автоматични и технически средства за осигуряване на сигнализирането на жп прелези, статистиката на ДП НКЖИ сочи, че само за последните 5 години (2015, 2016, 2017, 2018, 2019г.), при инциденти на прелези са тежко ранени 35 души, а загиналите са 19.

Образователна кампания по безопасност сред децата

През 2019 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?“*

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

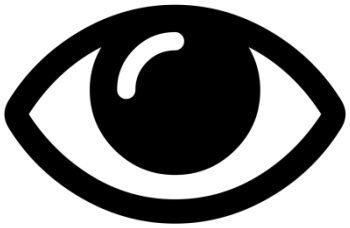
Във връзка с летните ваканции и Деня на детето – 1-ви юни, ДП НКЖИ и дружествата от групата на „Холдинг БДЖ” ЕАД разпространиха в големите гари в страната стотици хиляди информационни брошури, като част от кампанията ***„ЖП релсите не са място за игра и снимки”***. Инициативата се осъществява под егидата 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.

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 2019 г. се отчита повишаване нивото на безопасността на ЖИ[23] и ПЖПС спрямо 2018 г., базирайки се на регламентираните критерии и показатели за безопасност.

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

През 2019 г. посредством електронната системата за обслужване на „едно гише“ OSS на Агенцията за железопътен транспорт постъпиха две заявления за издаване на единни сертификати. Процедурите приключиха успешно и се издадоха два нови единни сертификата на железопътни предприятия без лицензии (само за дейност в една гара за собствени нужди):

Подател/ Име на заявителя	ЕСБ	Валидност	
		От	До
„Тракция“ АД	BG 10 2019 0010	06.12.2019	05.12.2024
„Зърнени Храни 99“ АД	BG 10 2019 0005	14.11.2019	14.11.2021

Поради промяна в обстоятелства (промени в правна форма, издаване на сертификати за ЛОП и др.) се извършиха надзорни одити и се актуализираха/измениха сертификати на следните железопътни предприятия:

[23]ЖИ – железопътна инфраструктура

Подател/ Име на заявителя	Вид СБ/УБ			Валидност	
	Лицензия	Сертификат част „А“	Сертификат част „Б“	От	До
„ТБД – Товарни превози“ ЕАД	213	BG 11 2019 0002	BG 12 2019 0002	21.05.2019	26.08.2020
„ТСВ“ ЕАД	208	BG 11 2019 0004	BG 12 2019 0004	15.07.2019	03.10.2021
„Карго Транс Вагон България“ АД	209	BG 11 2019 0005	BG 12 2019 0005	17.09.2019	16.04.2022
„Българска железопътна компания“ ЕАД	201	BG 11 2019 0001	BG 12 2019 0001	22.03.2019	30.12.2023
„Газтрейд“ АД	204	BG 11 2019 0003	BG 12 2019 0003	14.06.2019	13.06.2024

B.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, изменяне 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 подддръжката;
- ✓ 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 ТСОС (NoBo) и с националните правила за безопасност или с техническите правила (DeBo).
- ✓ Контрол и проверки по жп линиите 3-та категория от вътрешния железопътен транспорт по чл. 2, т. 3 от Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ).

C. РАЗВИТИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА

C.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 2015 до 2019 г.:

Таблица 2 - Данни за основните показатели за безопасност за България в периода 2015-2019 г. (вкл.)

Година	Общ брой произшествия	Общ брой „значителни“ произшествия	Общ брой убити лица	Общ брой тежко ранени лица
2015	305	48	20	24

2016	327	40	22	32
2017	351	47	16	28
2018	294	42	18	29
2019	284	39	16	20

В таблица 3 долу е представен общият брой на железопътните произшествия, регистрирани през 2019 г. в България:

Таблица 3 - Данни за железопътните произшествия, регистрирани през 2019 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	2	0	2	4	1
Сблъсък на влак с препятствие в рамките на строителния габарит	71	44	28	143	3
Дерайлиране на ПЖПС	11	11	11	33	4
Произшествие на жп прелез	8	10	9	27	7
Произшествие с хора	20	13	4	37	24
Пожар в ПЖПС	6	5	5	16	0
Други	0	6	3	9	0
ВСИЧКО	**122**	**97**	**65**	**284**	**39**

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 2015 – 2019 г. (вкл.)

Година	Брой счупени релси	Брой изкривявания и други деформации на коловоза	Брой неправилни показания на сигнализацията, водещи до опасна ситуация	Общ брой подминавания на сигнали за опасност	Брой счупени колела на ПЖПС в експлоатация	Брой счупени оси на ПЖПС в експлоатация	ОБЩО
ОПБ код	I01	I02	I03	I041+I042	I05	I06	I00
2015	104	14	2	13	0	0	133
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

3. Показатели за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията:

През 2019 г. в България се наблюдава увеличение с 16% на показателя С15 „*Минути закъснение на пътнически влакове само от значителни произшествия*“, сравнено с 2018 г. (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 /СВЗ/“*[24] и „*Прелези*“[25]) са дадени в таблица 5 долу:

[24] *„Система за влакова защита (СВЗ)*" означава система, която подпомага да се наложи спазване на сигналите и ограниченията на скоростта;

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

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

„Прелез с активна охрана“ означава прелез, при който пресичащите ползватели са защитени или 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;

Таблица 5 - ОПБ, свързани с техническата безопасност на ЖИ в България за периода 2015 - 2019 г. (вкл.)

Година	Процент железен път в България с действащи СВЗ [%]	Процент влак-км с ползване на действащи СВЗ [%]	Общ брой прелези с активна и пасивна охрана* [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
2015	6,5	10,2	766	626	280	238	108	108	140
2016	6,5	-	761	622	278	172	64	108	139
2017	-	-	757	609	265	254	0	80	148
2018	9,08	12,998	757	607	270	254	0	83	150
2019	6,5	10,2	757	607	274	252	0	81	150

5. Показатели, свързани с управление на безопасността.

През 2019 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 2015-2019 г.

Година	Общ брой на проведените одити от УИ и ЖП	Процент на проведените към планираните одити (%)
2015	7	87,5
2016	11	100
2017	17	100
2018	17	100
2019	17	100

През 2019 г. са проведени общо 19 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 Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт (НБРПВВЖТ) в „Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщения (МТИТС).

През 2019 г. в ИАЖА от НОР на България са получени препоръки за безопасност във връзка със следните железопътни произшествия:

1. **Дерайлиране на товарен влак № 30560 между гарите Гавраилово – Шивачево на 26.01.2019 г.**

От гара Бургас на 26.01.2019 г. заминава товарен влак (ТВ) № 30560 в 14:55 часа с маршрут на движение Бургас – Карнобат – Зимница – Тулово – Пирдоп (фиг. 1). Съставът на

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.

влака е 31 вагона, 124 оси, 841 тона, в т. ч. и локомотив № 86019 в неработно състояние, обслужван с електрически локомотив № 86018 и локомотивна бригада от двама локомотивни машинисти. След пристигане и извършване на маневра в гара Карнобат към състава на влака е прикачен в неработно състояние, електрически локомотив № 86012. В гара Зимница са

прикачени, дизелов локомотив № 56399 и три празни вагона към състава на влака. От гара Зимница влакът заминава в 16:51 часа с променен състав, 33 вагона, 3 локомотива в неработно състояние 144 оси, 1068 тона. В гара Гавраилово влакът пристига в 17:38 часа. В 18:17 часа влакът, заминава за гара Шивачево, подминавайки предупредителния сигнал на гара Шивачево на км 268+950, дерайлира двадесет и трети празен вагон № 33 52 080 6 189-5. Вагонът дерайлира с първа колоос на първа талига, вдясно по посока движението и на стрелка № 1 в гара Шивачево, дерайлира и втората колоос. Преминавайки без спиране по трети прав коловоз на прелеза в гарата, дерайлира и втората талига на вагона. След 50 м на стрелка № 2, следствие на скопчване на буферите в двадесет и четвърти, след него празен вагон № 33 52 592 8 528-6, същият е увлечен на ляво и дерайлира с двете колооси на първата талига. Последвало е уведомление на дежурният ръководител движение в гара Шивачево до дежурния влаков диспечер, който е разпоредил изключване на напрежението в контактната мрежа. Влакът е спрян в междугарието Шивачево – Твърдица на км 262+720.

Следствие на дерайлиралите вагони са нанесени поражения на железопътната инфраструктура – железен път 6230 м, повреди на стрелки 1 и 2 и разрушения на перона между втори и трети коловози в гара Шивачево. Ударен и изкривен, изходен светофор за трети коловоз. Повреди по осигурителната техника.

Препоръки за изпълнение:

1. Ръководителите на „Ди Би Карго България” ЕООД и ДП НКЖИ на служебни беседи, свързани с безопасността на превозите да запознаят персонала със съдържанието на окончателния доклад.
2. ДП НКЖИ да анализират резултатите от предоставените им измервания на железния път, извършени с Пътеизмерителна лаборатория М-120 на „ТИНСА“ ЕООД в участъка Дъбово – Зимница с констатираното влошено състояние на отделните отсечки.
3. „Ди Би Карго България” ЕООД да разпореди на персонала зает с техническото поддържане на нетяговия подвижен състав, който експлоатира да завиши качеството на извършваните технически прегледи в гарите с технически лица в съответствие с изготвената „Оценка на риска” част от СУБ.

2. Пожар в електрически локомотив № 46221.8 по време на движение, обслужвал бърз влак № 8602 между гарите Свобода – Чирпан на 09.04.2019 г.

На 09.04.2019 г. от гара Бургас за гара София в 16:33 часа е заминал бърз влак (БВ) № 8602 в състав, 5 вагона, 20 оси, 237 тона, обслужван с електрически локомотив № 46221.8. Бързият влак се движи по направление Бургас – Стара Загора – Пловдив – София. Локомотивната и превозна бригади, обслужвали влака, не са забелязали нищо необичайно по време на движението на влака. Дежурният персонал в гарите по маршрута на влака, също не са забелязали нищо необичайно при движението му.

Влакът е пристигнал по график в гара Стара Загора в 18:31 часа и след престой от две минути е заминал в 18:33 часа. По време на движението влакът е спазвал участъковата скорост и ограниченията по железния път. При влизане в гара Свобода локомотивната бригада чува нехарактерен шум идващ от ходовата част на локомотива. Локомотивният машинист предприема бързо спиране с автоматичната влакова спирачка и влакът спира в 18:56 часа в гарата. След извършения оглед на локомотива локомотивната бригада не установява нищо необичайно и влакът заминава от гара Свобода в 19:02 часа.

При излизане на влака от гарата локомотивната бригада усеща миризма на изгоряла изолация и виждат, че машинното помещение е изпълнено с дим. Локомотивният машинист предприема спиране с влаковата спирачка и влакът спира в 19:05 часа на км 69+480 в междугарието Свобода – Чирпан. Локомотивният машинист влиза в машинното помещение на локомотива и установява, че от компресора излизат пламъци и дим. Сваля токоснемателя и с помощник-машиниста започват да гасят огъня с пожарогасителите в локомотива. Видимо така изглежда локомотивът след пожара, без външни поражения.

Препоръки за изпълнение:

1. С препоръка № 1 се предлага да се запознае персонала в експлоатация (локомотивни и превозни бригади) със съдържанието на доклада;

2. С препоръка № 2 се предлага на обновените локомотиви в „БДЖ Кончар“ АД, при извършване на голям периодичен ремонт (ГПР) на компресорния агрегат да се подменят следните консумативи: маслен сепаратор, маслен филтър, въздушен филтър и ремъци;

3. С препоръка № 3 се предлага да се замени наличната горима шумоизолация, монтирана от вътрешната страна на стените на компресорния агрегат, с такава от негорима материя на обновените локомотиви в „БДЖ Кончар“ АД;

4. С препоръка № 4 се предлага да се монтира термичен датчик в охладителната камера на компресора, който да се свърже с пожароизвестителната инсталация на локомотива;

3. **Дерайлиране на товарен влак № 48009 на стрелка № 74 при влизане в гара Пловдив на 16.02.2019 г.**

На 13.02.2019 г. железопътният превозвач „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД със заявка № 8 в 07:45 часа е заявил пред НК „Железопътна инфраструктура“ да се изготви разписание и да се назначи за движение международен директен товарен влак (МДТВ) № 48009 за превоз на товар по клас 2 от Правилника за превоз на опасни товари (RID). НК „Железопътна инфраструктура“ е разработила разписание и е назначила в графика за движение МДТВ № 48009 с маршрут Димитровград ЖС – Волуяк – Илиянци.

От гара Димитровград Железница Сръбска (ЖС) на 13.02.2019 г. в 14:20 часа е заминал МДТВ № 48009 в състав - електрически локомотив № 87017 и помощен локомотив № 86003 с 14 вагон-цистерни, от които 13 пълни с втечнен газ (пропан-бутан) и 1 вагон празен за предохрана, 56 оси, 981 тона. В гара Драгоман влакът е пристигнал в 15:10 часа и след извършване на търговски и технически преглед и проба на влаковите автоматични спирачки е заминал в 15:43 часа. В гара Илиянци влакът е пристигнал в 16:34 часа.

На 15.02.2019 г. железопътният превозвач „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД със заявка № 7 в 13:20 часа е заявил пред НК „Железопътна инфраструктура“ да се изготви разписание и да се назначи за движение МДТВ № 48009 за превоз на товар по клас 2 от Правилника за превоз на опасни товари (RID). НК „Железопътна инфраструктура“ е разработила разписание и е назначила в графика за движение МДТВ № 48009 с маршрут Димитровград ЖС – Волуяк – Илиянци – Пирдоп – Карлово – Филипово – Пловдив – Пловдив-разпределителна.

От гара Димитровград (ЖС) на 15.02.2019 г. в 19:18 часа е заминал МДТВ № 48009 в

състав: електрически локомотив № 86003.4 и помощен локомотив № 86001.8 с 13 вагон-цистерни, от които 12 пълни с втечнен петролен газ (пропан-бутан) и 1 вагон празен за предохрана, 52 оси, 896 тона. В гара Драгоман влакът е пристигнал в 19:55 часа и след извършване на търговски и технически преглед и проба на автоматичните влакови спирачки е заминал в 20:15 часа. В гара Илиянци влакът е пристигнал в 21:05 часа.

В гара Илиянци двата състава са съединени. На влака е извършен търговски и технически преглед и проба на автоматичните влакови спирачки. От гара Илиянци МДТВ е заминал със същия № 48009 с маршрут Илиянци – Пирдоп – Карлово – Филипово – Пловдив – Пловдив-разпределителна.

От гара Илиянци МДТВ № 48009 е заминал в 23:22 часа в състав: локомотив № 86003.4 и помощен локомотив № 86001.8, с 27 вагона, 108 оси, 1895 тона, от които 25 вагон-цистерни пълни с пропан-бутан и 2 празни вагон-цистерни за предохрана. Поради смяна посоката на движение в гара Карлово с локомотивите е извършена маневра и начело на влака е поставен локомотив 86-003. От гара Карлово влакът е заминал в 02:57 часа и се движи до гара Пловдив със спиране в гара Граф Игнатиево. Дежурният персонал в гарите по маршрута не са забелязали нищо необичайно при движението на влака.

Препоръки за изпълнение:

1. С препоръка № 1 се предлага персоналът в експлоатация на НКЖИ и „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД да се запознае със съдържанието на доклада;
2. С препоръка № 2 се предлага на НКЖИ да предприеме изменение и допълнение на чл. 94 от Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт (ПДВМР);
3. С препоръка № 3 се предлага НКЖИ да предприеме извършване на безразрушителен контрол на железопътните стрелки, в съответствие с категорията на железопътните линии;
4. С препоръка № 4 се предлага ИА „Железопътна администрация“ да предприеме мерки за контрол във връзка с установените по време на разследването нарушения на нормативните актове, свързани с безопасността на железопътния транспорт, от „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД и НКЖИ.

4. **Пожар в електрически локомотив № 43310.9 по време на движение на МДТВ № 40772 между гарите Белово – Костенец на 11.08.2019 г.**

На 11.08.2019 г. от гара Пловдив-разпределителна в 14:47 часа за гара Димитровград Железница сръбска (ДГЖС) е заминал международен директен товарен влак (МДТВ) № 40772 в състав, 27 вагона, 98 оси, 1491 тона, обслужван с електрически локомотив № 43515. От гара Пловдив-разпределителна до гара Септември влакът се е движил без спиране. В гара Септември е пристигнал в 15:44 часа. Поради предстоящите надлъжни наклони на железния път на влакът са прикачени допълнително два помощни локомотива № 43553 начело на влака и бутащ локомотив № 43310. От гара Септември влакът е заминал в 17:04 часа. Локомотив 43310 е обслужван само от локомотивен машинист, управлението на локомотива е от първа кабина. Направление за движението на влака е Свиленград – Пловдив-разпределителна – Септември – София – Драгоман – Димитровград ЖС. Дежурният персонал в гарите от Пловдив-разпределителна до Белово, не са забелязали нищо необичайно при движението на влака и бутащия локомотив. МДТВ № 40772 е обслужван от лицензиран железопътен превозвач „БДЖ - Товарни Превози“ ЕООД.

По време на движението на влака без спиране през гара Белово на бутащия локомотив № 43310, последва задействане на максималнотокова защита 026В1 на трети тягов двигател, земна контрола 861 за наличие на „кръгов огън“ в двигателя. Последвало е изключване на помощно реле 852, което е довело до изключване на главен въздушен прекъсвач (ГВП). Локомотивния машинист е рестартирал защитите на локомотива и отново го е включил в режим на работа но с понижено напрежение на тяговите двигатели. В междугарието Белово – Костенец, след спирка „Бойка“ локомотивния машинист е усетил мирис на изгоряла изолация, поглежда в машинното отделение и вижда, че е изпълнено с гъст черен дим, предприема служебно спиране на влака чрез влаковата спирачка на локомотива.

Препоръки за изпълнение:

С препоръка № 1 се предлага при извършване на технически прегледи и ремонти (ТП и МПР) на дизелови и електрически локомотиви да се спазва стриктно установения ред разписан в Заповед № 01-01-191/29.06.2017 г. на Управителя на „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД, с цел предотвратяване на предпоставки за възникване на пожари в локомотивите собственост на „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД.

С препоръка № 2 се предлага по време на извършване на ремонти по необходимост (РН) да се попълва в отчетните документи реална и прецизна информация след извършения ремонт;

С препоръка № 3 се предлага да се осигури на локомотивния персонал в „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД пожарозащитни маски позволяващи достъп до огнището на пожара и гасене с преносими ръчни пожарогасители при възникване на пожари в машинното отделение на локомотивите.

С препоръка № 4 се предлага „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД да извършат проверки на собствените локомотиви във връзка с изискванията на чл. 192, ал. 1 т. 33 от Наредба № 58/2.06.2006 г. за изправността на радиостанциите за влаково-диспечерска радио връзка по време на движение в радиофицирани участъци.

5. **Сблъсък на дизелов локомотив № 07065 в РССМ ДГку-33 в гара Каспичан на 14.10.2019 г.**

На 14.10.2019 г. в 19:05 часа в Регионално звено „Оперативно-диспечерско“ (РЗОД) – Горна Оряховица, е предложена заявка от старши диспечер оперативно управление на превозите (ОУП) в Поделение „Товарни превози“ (ПТП) Горна Оряховица към „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД да се назначи за движение дизелов локомотив № 07065 след прикачане с РССМ ДГку-33 в гара Каспичан да заминат за гара Синдел-разпределителна. Ръководител движение / старши влаков диспечер в РЗОД Горна Оряховица разпорежда на ръководител движение / влаков диспечер на участък Шумен – Варна да отмени движението на РССМ ДГку-33 и да назначи двете возила за движение като влак № 20997. В 19:15 часа ръководител движение / влаков диспечер е наредил на дежурните ръководители движение в гарите Каспичан, Провадия и Синдел за назначаване движението на влак № 20997.

В 19:10 часа дежурният ръководител движение в гара Каспичан нарежда на постовите стрелочници в Пост № 1 и № 2 за предстоящото излизане на дизелов локомотив № 07065 от Екипировъчен пункт Каспичан. Същият да бъде пропуснат по 14-ти коловоз и прегариран на 4-ти коловоз в гара Каспичан, зает от РССМ ДГку-33 и след като се прикачат, ще заминат за гара Синдел-разпределителна.

В 18:35 часа в ЕП Каспичан, старата смяна депомайстор е уведомил новата смяна, че дизелов локомотив № 07 065 трябва да излезе от пункта в гарата и да замине за гара Синдел-разпределителна.

Локомотивната бригада се явява в 19:00 часа в ЕП Каспичан, извършват оглед на локомотива, проведен е предпътен инструктаж и в 19:15 часа локомотивът е предаден за движение на Пост № 1 за излизане в гарата.

След получено устно разрешение от дежурния ръководител движение, постовият стрелочник в Пост № 1 разменя телефонограма с дежурния депомайстор в ЕП Каспичан за излизане на локомотив № 07065 по 14-ти коловоз в гарата. Постовият стрелочник в Пост № 2, след като забелязва идващия локомотив по 14-ти коловоз, подготвя маршрута за изтеглителния коловоз и го спира след стрелка № 19. Постовият стрелочник подготвя маршрута за 4-ти коловоз и подава сигнал „Напред”. Локомотивът тръгва по подготвения маршрут за 4-ти коловоз към гарата без да спре пред Пост № 2.

Локомотивната бригада не е видяла моторния влекач на 4-ти коловоз, не са видяли да се подават сигнали, не е намалила скоростта на локомотива и последва удар в моторния влекач. Вследствие на удара машинистът на моторния влекач губи равновесие и пада от платформата между 4-ти и 5-ти коловоз. От падането получава множество тежки наранявания. Другият машинист във влекача успява да се хване и получава само леко нараняване.

Подаден е сигнал на телефон 112 за спешна медицинска помощ.

На локомотивната бригада в дизелов локомотив № 07065 няма нанесени травми.

Препоръки за изпълнение:

С препоръка № 1 се предлага железопътните предприятия „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД и ДП НКЖИ на извънреден инструктаж, персонала зает пряко в ОУП, експлоатация, гарова и маневрена дейност да бъде запознат със съдържанието на доклада.

С препоръка № 2 се предлага „БДЖ - ‚Товарни превози“ ЕООД да издаде удостоверение на машинист, посочващо железопътната инфраструктура, за която машинистът е придобил правоспособност, и подвижния състав, който има право да управлява в съответствие с изискванията на чл. 36, ал. 1, т. 2 от Наредба № 56/14.02.2003 г.

С препоръка № 3 се предлага ДП НКЖИ да актуализира „Инструкция № 13/29.06.2006 г. за съвместна работа между гара Каспичан и ЕП Каспичан“ при придвижване на локомотиви от пункта в гарата и обратно.

С препоръка № 4 се предлага на „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД с цел подобряване на комуникацията между персонала да се допълнят „Правилата за управление на превозната дейност при планиране и оперативно управление на превозите“ в Раздел VII „Оперативно взаимодействие при управление на превозите“ с текст, който оперативния сектор в ОУП да свежда взетите оперативни решения до непосредствените изпълнители.

6. **Удар на пътнически влак № 19205 с лек автомобил на охраняем железопътен прелез между гарите Крумово - Асеновград на 12.11.2019 г.**

На 12.11.2019 г. пътнически влак (ПВ) № 19205 в състав електро-мотрисен влак (ЕМВ) серия 31-005/006 с четири вагона се движи по направление Пловдив – Асеновград – Пловдив. В 06:42 часа дежурният ръководител движение в гара Крумово нарежда на прелезопазачите на жп прелезите на километър 3^{+784} и на километър 8^{+830} с телефонограма за заминаване на пътнически влак (ПВ) № 19205. След заминаване на влака от гара Крумово в 06:44 часа, дежурният ръководител движение устно уведомява прелезопазачите за заминаване на влака. Въпреки, че е записал телефонограмата, прелезопазачът на прелеза на км 8^{+830}, не е предприел спускане на бариерните механизми преди преминаването на пътнически влак № 19205. При приближаване на прелеза, локомотивният машинист е подал сигнал „Внимание“ със свирката на ЕМВ, видял е, че бариерите са вдигнати и прелезопазачът стои до механизма за управление на бариерите. В този момент отляво по посока на движение на влака към прелеза приближава моторно превозно средство (МПС) – лек автомобил Opel, модел „ASTRA“ и навлиза в опасната зона. Последва удар, колата е завъртяна и изхвърлена вляво от железния път, а влакът е продължил движението без да спре.

В автомобила са пътували водач и двама пътника, до водача и на задната седалка. От последвалия удар пътуващите в колата са получили тежки наранявания и са откарани със спешна медицинска помощ за лечение в град Пловдив. След четири дни престой в болницата единият пътник, пътувал до водача, умира, а другите двама са изписани след тридневен престои. Машинистът на влака не е пострадал. Нанесени са повреди от лявата страна на ЕМВ и тежки повреди на лекия автомобил.

Препоръки за изпълнение:

С препоръка № 1 се предлага ръководителите на ДП НКЖИ и „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД на извънреден инструктаж във връзка с произшествието да запознаят със съдържанието на доклада, персонала пряко свързан с безопасната експлоатация в железопътния транспорт.

С препоръка № 2 се предлага на локомотивните машинисти в „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД да се издаде удостоверение на машинист, посочващо железопътната инфраструктура, за която машинистът е придобил правоспособност, и подвижния състав, който има право да управлява в съответствие с изискванията на чл. 36, ал. 1, т. 2 от Наредба № 56/14.02.2003 г.

С препоръка № 3 се предлага предвид категорията и интензитета на преминаващи ППС през жп прелеза, и с цел минимизиране на човешкия фактор ДП НКЖИ да пресъоръжи жп прелеза на км 8+830 в междугарието Крумово – Асеновград с автоматично прелезно устройство (АПУ) с четири автоматични бариерни механизъма и прелезопазач.

С препоръка № 4 се предлага предвид интензитета на преминаващи ППС през жп прелеза, ДП НКЖИ да изгради 24-ри часово видеонаблюдение, обхващащо преминаващия поток от

автомобили и подвижен състав през жп прелеза на км 8+830 в междугарието Крумово – Асеновград.

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 2019 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 2019 г. проверки от служители (инспектори) на РЖИ към ИАЖА на обекти на ЖП и УИ се констатираха нередности относно спазването на националните правила за безопасност (НПБ) съгласно ЗЖТ, Наредба № 58[26], Наредба № 56, ПТЕ[27], ПДВМР[28] и др., за което са издадени 75 бр. предписания и съставили 42 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 2019 г. проверки на УИ и ЖП:

Инспекторите на Районните железопътни инспекции са проверили общо 1303 обекта на железопътната инфраструктура, подвижен състав и персонал.

За периода от 01.01.2019 г. до 31.12.2019 г. инспектори от регионалното звено на НОБ - РЖИ София извършиха проверки в поделенията на ДП НКЖИ и други железопътни превозвачи както следва: проверени са 152 броя гари, 59 броя прелези, 6 бр. ВРУ и 261 броя влака и локомотиви.

Инспектори от регионалното звено на НОБ РЖИ Пловдив извършиха 115 броя проверки в регион Пловдив, както следва: проверени са гари 25 броя, вагоноревизорски участъци 19 броя, пътнически центъра на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД 6 броя, локомотивни депа 5 броя, влака и локомотиви 9 броя, прелези 9 броя, подрайони за поддържане на контактна мрежа-7 броя, участъци ОТ-6 броя, ж.п.участъци-13 броя, индустриални ж.п.клонове-4 броя, предприятия и фирми извършващи строително-ремонтни работи по железопътната инфраструктура-12 броя.

Инспектори от регионалното звено на НОБ РЖИ-Горна Оряховица извършиха 710 проверки както следва: проверени са 363 броя в гари, 5 броя ВРУ, 102 броя пътнически центъра на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД, бизнес центрове на „БДЖ-ТП“ ЕООД, локомотивни депа, 240 броя влака и локомотиви, прелези, Подрайон за поддържане на Контактна мрежа.

При проверките са 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.

- РЖИ СФ - 25 броя;
- РЖИ ПО – 34 броя
- РЖИ ГО - 16 броя

[26]Наредба № 58 от 2006 г. за правилата за техническа експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт;
[27]ПТЕ – Правила за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура, издадени от генералния директор на НКЖИ през 2006 г.
[28]ПДВМР – Правила за движение на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт, издадени от генералния директор на НКЖИ през 2006 г

Взето е участие в комисии за квалификационни изпити по теория и практика за даване на правоспособност като са изпитани 114 лица в РЖИ СФ, 205 в РЖИ ПО, 511 в РЖИ ГО и 148 лица 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“. Издадени са общо 978 удостоверения.

През 2019 г. са издадени 4 бр. свидетелства за признаване на професионална квалификация, придобита в друга държава за упражняване на регулирана професия в областта на железопътния транспорт на България.

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 **1253 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

D. НАДЗОР

D.1. СТРАТЕГИЯ И ПЛАН(ОВЕ)

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

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

- Месечната и годишна информация за състоянието на безопасността, представена от сертифицираните железопътни предприятие и управителя на националната ЖИ (ДП НКЖИ);
- Ежедневната информация от бюлетина за нередностите по железопътната мрежата на България, изготвен от дежурните диспечери за управление на трафика към управителя на националната ЖИ (ДП НКЖИ);
- Преглед на документация и архиви, свързани със системите за управление на безопасност на ЖП и УИ;
- Преглед на резултатите от работата на системата, установени по време на извършени надзорни одити, проверки и инспекции или други сродни дейности;
- Резултатите от разследваните произшествия, инциденти и СБИ[29];
- Получените сигнали и жалби от УИ, ЖП и др.

Плановете за годишни проверки могат да се ревизират на база постъпилата информация от извършените месечни анализи, проверки и инспекции. Основните промени при ревизиране са свързани с обхвата и целта на проверката при наличие на обезпокоителна информация относно безопасността. Те се одобряват от изпълнителния директор на ИАЖА и се изпращат за информация на съответните железопътните 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.

[29]СБИ – ситуации, близки до инциденти

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 2019 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 31.12.2019 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 2019 г. НОБ на България не е отнемал сертификати за безопасност на ЖП.

В периода 01.01. 2019 – 31.12.2019 г. се извършиха и планови одити на следните железопътни предприятия:

Подател/ Име на заявителя	Вид СБ/УБ			Период на одит	
	Лицензия	Сертификат част „А“	Сертификат част „Б“	От	До
„БДЖ - Товарни превози“ ЕООД	203	BG 11 2017 0008	BG 12 2017 0008	14.01.2019	25.01.2019
„БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД	151	BG 11 2017 0009	BG 12 2017 0009	11.02.2019	22.02.2019
„Българска железопътна компания“ ЕАД	201	BG 11 2019 0001	BG 12 2019 0001	18.03.2019	23.03.2019
ДП „НКЖИ“	-	BG 21 2018 0001		15-07-2019	31.07.2019
„Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД	212	BG 11 2015 0002	BG 12 2015 0002	21.10.2019	31.10.2019
„ТБД – Товарни превози“ ЕАД	213	BG 11 2019 0002	BG 12 2019 0002	09.12.2019	13.12.2019

Забележка: в част от дружествата са извършвани множество допълнителни проверки в рамките на одитите.

Извънредни одити и проверки:

В периода 28.03.2019 г. – 08.04.2019 г. се извършиха специализирани проверки от инспектори на Районните железопътни инспекции София, Пловдив и Г. Оряховица на Главна дирекция „Железопътна инспекция“, които бяха свързани с теми от публикации в средства за масово осведомяване, свързани със събития в железопътния транспорт. Основните констатации са за ползване на локомотиви и експлоатация на елементи от железопътната инфраструктура (релси, стрелки, траверси, скрепления и др.) с влошени параметри или с липси по тях, непочистен габарит, водостоци и канавки.

Проверки в резултат на искане от Върховна административна прокуратура по преписка № 823/2019 г. /PRB 2019019781600 за състоянието на железопътната инфраструктура в гара Хитрино и по 9-та жп линия:

- На дата 08.01.2019 г. е извършена проверка на гара Ветово за видимост и правилно показание на входни и изходни светофори, състояние на железен път и стрелки в гарата;
- На дата 06.03.2019 г. са проверени гарите Разград, Просторно, Сеново и Ветово. Проверена е гаровата документация, месечните прегледи на съоръженията и устройствата, работата на служители от ДП НКЖИ и железопътни превозвачи, намиращи се в гарите по време на проверката, както и проверка за употреба на алкохол;
- На дата 02.04.2019 г. се извърши проверка в ЖП Секция Шумен, относно поддръжка и ремонт на железен път и съоръжения за участъка гара Каспичан гара Самуил, в който участък влиза и състоянието на гаровите коловози в гара Хитрино и железния път в прилежащите и междугария;
- На дата 11.04.2019 г. е проверена гара Образцов чифлик. Проверена е гаровата документация, месечните прегледи на съоръженията и устройствата, работата на служители от ДП НКЖИ и железопътни превозвачи, намиращи се в гарата по време на проверката, както и проверка за употреба на алкохол;
- На дата 08.05.2019 г. е извършена проверка с пътуване в кабината на локомотив в участъка гара Каспичан до гара Русе (включително гара Хитрино) за видимост на сигнали, чистота на габарит, състояние на железния път и контактна мрежа;
- Последната проверка, извършена от инспектори на РЖИ Горна Оряховица в гара Хитрино е на дата 17.05.2019 г. след което е представена информация на ВАП.

Одити в резултат на искане от ВАП с № 532/2019 г.-II от 16.07.2019 г. за извършване на проверка с цел установяване на причините за зачестилите инциденти с влакове, установяване на виновни лица и предприемане на мерки при неспазване на регулаторната рамка за безопасност, ИАЖА извърши проверки в периода 05-31.08.2019 г.

Специализирани одити и проверки по превози на опасни товари:

Дата	Място	Жп превозвач	Обхват на проверка
8.10.2019	База на „Топливо“ в индустриален клон на Кремиковци	„БДЖ-Товарни превози“ ЕООД	наличие на консултант, товарене, разтоварване, престой, превозни документи, инструктажи, обучения, инструкции
16.10.2019	База на „Газтрейд“ в Асеновград	„БДЖ-Товарни превози“ ЕООД „Газтрейд“ АД	
16.10.2019	База на „Инса“ в Белозем	„ПИМК Рейл“ ЕАД	
17.10.2019	База на „Лукойл“ в Долно Езерово	„БДЖ-Товарни превози“ ЕООД	
17.10.2019	База на „Лукойл“ в Дружба	„БДЖ-Товарни превози“ ЕООД	
22.10.2019	База на „Топливо“ в Добрич север	„БДЖ-Товарни превози“ ЕООД	
24.10.2019	База на „Булмаркет“ в Бяла	„Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД	

През 2019 г. в проведените надзорни и извънредни одити на СУБ на големите и средни ЖП и УИ (ДП НКЖИ) в България взеха участие средно около 14-15 служители, а за малките ЖП между 5 и 11 служители от ГДЖИ към ИАЖА, които бяха ангажирани с тази дейност общо около 3090 часа. НОБ на България не е използвал услугите на външни експерти за извършване на надзорни дейности върху СУБ на сертифицираните ЖП и УИ.

През 2019 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	"ПИМК РЕЙЛ" ЕАД	BGRA/2019/0001	-	25.02.2019	24.02.2020
2	"ТБД-ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ" ЕАД	-	BGRA/2019/0002	31.03.2019	30.03.2024
3	"БЖК" ЕАД	-	BGRA/2019/0003	22.03.2019	11.12.2023
4	"МИНИ МАРИЦА-ИЗТОК" ЕАД	-	BGRA/2019/0004	02.05.2019	01.05.2019
5	"ДИ БИ КАРГО БЪЛГАРИЯ" ЕООД	-	BGRA/2019/0005	27.05.2019	26.05.2021
6	"ПИМК РЕЙЛ" ЕАД	-	BGRA/2019/0006	10.06.2019	24.02.2020
7	"ТРАНСПОРТНО СТРОИТЕЛСТВО И ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ" ЕАД	-	BGRA/2019/0007	21.06.2019	12.11.2020
8	Експрес Сервиз ООД	-	BGRA/2019/0008	24.11.2019	23.11.2024
9	Порт Рейл ООД	BGRA/2019/0009	-	04.12.2019	03.12.2020

- 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	Сертификат		Валидност	
		Нов	Подновен/Изменен	От	До
1	"ХАН КРУМ" АД	-	FM/BGRA/2019/0001	09.01.2019	08.01.2024
2	"РВП ИЛИЕНЦИ" ЕООД	-	FM/BGRA/2019/0002	20.03.2019	19.03.2021
3	"ЕВРОИНЖЕНЕРИНГ" ЕООД	-	FM/BGRA/2019/0003	11.05.2019	10.05.2024
4	"КОЛОВАГ" АД	-	FM/BGRA/2019/0004	31.05.2019	30.05.2024

През 2019 г. в изпълнение на годишния план за надзор на ИАЖА като сертифициращ орган на ЛОП е извършил общо 19 бр. годишни надзорни одити на ЛОП на превозни средства. В тези одити са взели участие между 4-9 одитори (служители на ГДЖИ), които са били ангажирани с тази дейност общо около 2900 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 2019 г. не са провеждани обучения на служители на НОБ на България за повишаване на тяхната компетентност и квалификация в надзорната дейност.

D.4. Вземане на решения

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

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

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

При констатиране на нарушения, свързани с безопасността на превозите служители на НОБ съставят актове за административно нарушение съгласно ЗЖТ. През 2019 г. от изпълнителния директор на ИАЖА са издадени 278 бр. наказателни постановления въз основа на актове за нарушения на ЗЖТ, съставени от инспектори на ИАЖА (42 бр.) и служители на Министерство на вътрешните работи (236 бр.).

През 2019 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 2019 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.

Сключено е Споразумение за сътрудничество съгласно чл. 76, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2016/796 с АЖТЕС .

D.6. Изводи от предприетите мерки

Резултатите от направените през 2019 г. одити на СУБ на ЖП и УИ, притежаващи СБ и УБ налагат извода, че те изпълняват изискванията на европейското и национално законодателство, свързани с ОМБ и ОКБ и поддържат функциониращи СУБ. Констатирани са пропуски по прилагане на Регламент (ЕС) № 1078/2012 и Регламент (ЕС) № 402/2013. Железопътните предприятия, в резултат на препоръките и предписанията на НОБ, предприемат своевременни действия за коригиране по констатираните несъответствия по прилагане на СУБ.

Е. ИЗДАВАНЕ НА СЕРТИФИКАТИ И УДОСТОВЕРЕНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Е.1. Ръководство

През 2019 г. не са настъпвали промени в ръководството и структурата на НОБ.

През 2019 г. в ИАЖА бяха депозирани 2 (две) заявления за издаване на единни сертификати (ЕСБ) от „Тракция“ АД и „Зърнени Храни 99“ АД.

През 2019 г не е постъпвало и не е разглеждано заявление за ново или за подновяване на УБ на управител на инфраструктура.

Е.2. Контакти с други НОБ

През 2019 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 2019 г. НОБ на България не е отправял запитвания за предоставяне на информация във връзка със сертификати за безопасност част „А“, издавани в други държави членки на ЕС.

Е.3. Процедурни въпроси

Наблюденията на НОБ на България при прилагането през 2019 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.

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

F. ПРОМЕНИ В ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО

F.1. Директива за железопътна безопасност (ДЖБ)

През 2019 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.

F.2. Законодателни и регулаторни промени:

В периода от 01.01.2019 до 31.12.2019 г. в „Държавен вестник" (ДВ) на Република България бяха публикувани следните законодателни промени в областта на железопътния транспорт:

- Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт (ЗИД на ЗЖТ) – гласуван от Народното събрание и публикуван в ДВ, бр. 20 от 2019 г.;
- Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Устройствения правилник на Изпълнителната агенция „Железопътна администрация" – ПМС № 133 публикувано в ДВ, бр. 44 от 2019 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. 70 от 2019 г. (Наредба № 57);
- Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт – публикувана в ДВ, бр. 66 от 2019 г. (Наредба № 59);

Повече подробности за влезлите в сила през 2019 г. промени в българското законодателство, касаещи безопасността в железопътния транспорт на България, са представени в ***таблица 2*** към ***Приложение В*** на настоящия доклад.

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

Регламент (ЕС) № 402/2013[30] 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.

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

G.1. Опит на НОБ.

Според информацията, получена от годишните доклади за безопасност на сертифицираните ЖП и УИ в България и от провежданите надзорни одити през отчетната 2019 г. в тяхната организация на работа и типовете подвижен състав, които те използват, не са настъпили „*значителни*“ промени по смисъла на Регламент (ЕО) № 402/2013.

G.2. Обратна връзка от секторните участници.

НОБ на България получава информация за прилагането на ОМБ за определяне и оценка на риска от ЖП, УИ и СОП/ЛОП на превозни средства чрез надзора, извършван върху тях съгласно изискванията на Регламент (ЕО) 1077/2012[31] 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.

1. Информация за прилагането в ДП НКЖИ през 2018 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.

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

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

В изпълнение на процедура за безопасност ПБ 2.09 на ДП НКЖИ и заповеди на генералния директор през 2018 г. назначените в ДП НКЖИ СОР извършиха оценка за значимостта на промените, предложени за следните подсистеми и проекти:

1. Въвеждане в експлоатация на **модернизирана** структурна подсистема „Инфраструктура“ от обект „Рехабилитация на железопътните отсечки Стара Загора – Завой (до км 190^{+590} в междугарието Ямбол – Завой) и Завой – Зимница (от км 192^{+706} до

[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.

входната стрелка на гара Зимница), включително главните коловози и гарите Стара Загора и Ямбол и всички спирки между тях с приблизителна разгъната дължина на железния път 120 км“.

2. Въвеждане в експлоатация на **модернизирана** структурна подсистема „Инфраструктура“, на обект „Рехабилитация на железопътните отсечки Церковски – Карнобат, включително главни коловози в гара Церковски с приблизителна разгърната дължина на железния път 28 км. и подновяване на железния път в отсечката Карнобат – Бургас, включително главните коловози в гарите Карнобат и Бургас и всички спирки и гари между тях, с приблизителна разгъната дължина на железния път 122 км“.
3. Въвеждане в експлоатация **на модернизирана/обновена** структурна подсистема „Енергия“ от обект „Рехабилитация на железопътната отсечка Михайлово - Калояновец, включително главните коловози в гарите Михайлово и Калояновец, с приблизителна разгъната дължина на железния път 21 км“: (от км 82+928 по път № 1 в гара Михайлово до км 93+582 по път № 1 в гара Калояновец и от км 82+883 по път № 2 в гара Михайлово до км 93+539 по път № 2 в гара Калояновец);
4. Въвеждане в експлоатация на **модернизирана** структурна подсистема „Инфраструктура“ за обект „Модернизация на железопътната отсечка Септември – Пазарджик в границите от начало стрелка № 2 (км 102+014) по път № 1 и край стрелка № 6 (км 102+070) по път № 2 на западна гърловина гара Септември до край стрелка № 5 (км 119+624) по път № 1 и край стрелка № 1 (км 119+692) по път № 2 източна гърловина гара Пазарджик, включително гарите Септември и Пазарджик“ **(с реален географски обхват: По път 1:** граница страна Септември на км 101+743 (открит път в междугарието Септември-Белово) и граница страна Пазарджик на км 119+930 (открит път в междугарието Пазарджик - Огняново); **По път 2:** граница страна Септември на км 101+812 (открит път в междугарието Септември - Белово) и граница страна Пазарджик на км 119+820 (открит път в междугарието Пазарджик - Огняново);
5. Въвеждане в експлоатация на **модернизирана** структурна подсистема „Контрол, управление и сигнализация“ за части: „Установяване наличие на влак“ и „Влакова защита“ за жп участък Септември – Пловдив и част „Радиовръзка“ за жп участък София – Пловдив за обект „Проектиране и изграждане на системите за сигнализация в участъка Септември – Пловдив и телекомуникации София – Пловдив“ – позиция 4 от проект „Модернизация на железопътен участък Септември – Пловдив – част от трансевропейската железопътна мрежа“;
6. Въвеждане в експлоатация на модернизирана структурна подсистема „Енергия“ за обект „Модернизация на железопътната отсечка Септември – Пазарджик в границите от начало стрелка № 2 (км 102+014) по път № 1 и край стрелка № 6 (км 102+070) по път № 2 на западна гърловина гара Септември до край стрелка № 5 (км 119+624) по път № 1 и край стрелка № 1 (км 119+692) по път № 2 източна гърловина гара Пазарджик, включително гарите Септември и Пазарджик“ (с реален географски обхват: от км 101+843.5 по път № 1 и км 101+843.5 по път № 2 на западна гърловина гара Септември до км 120+077 по път № 1 и км 120+150 по път № 2 източна гърловина гара Пазарджик, включително гарите Септември и Пазарджик);
7. Въвеждане в експлоатация на модернизирана/обновена структурна подсистема „Инфраструктура“ от обект „Рехабилитация на железопътната отсечка Михайлово - Калояновец, включително главните коловози в гарите Михайлово и Калояновец, с приблизителна разгъната дължина на железния път 21 км“ (от км 82+928,83(КС4) по път № 1 в гара Михайлово до км 93+582,34(НС1) по път № 1 в гара Калояновец и от км 82+883,50(НС2) по път № 2 в гара Михайлово до км 93+539,59(КС3) по път № 2 в гара Калояновец).

2. Информация за прилагането през 2019 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 2019 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 2019 г. не са ревизирани национални правила за безопасност в резултат от прилагането на разпоредбите на Европейския съюз за оценка и определяне на риска.

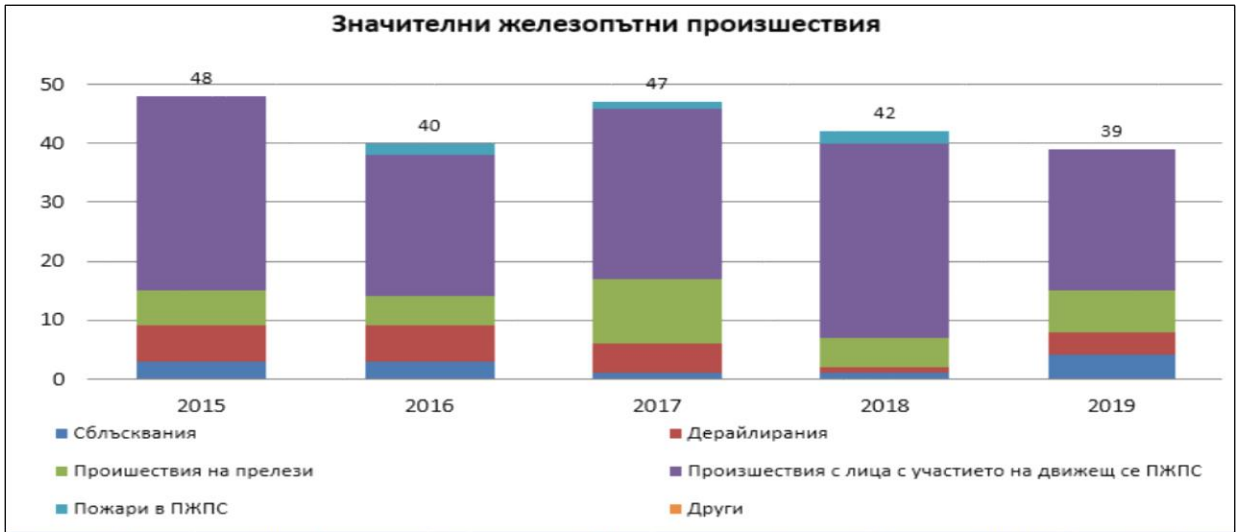
Н. ДЕРОГАЦИИ ВЪВ ВРЪЗКА СЪС СХЕМАТА ЗА СЕРТИФИЦИРАНЕ НА СТРУКТУРИ (ЛИЦА), ОТГОВОРНИ ЗА ПОДДЪРЖАНЕ НА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА В СЪОТВЕТСТВИЕ С ЧЛ. 14А (8) ОТ ДИРЕКТИВА 2004/49/ЕО ИЛИ ЧЛ. 15 ОТ ДИРЕКТИВА 2016/798.

През 2019 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 2015-2019 г.

Данни за показателите, свързани със „значителни произшествия“[32] и „предпоставки за произшествия“[33] (инциденти) в периода от 2015 до 2019 г.:



Година	Сблъсквания	Дерайлирания	Произшествия на прелези	Произшествия с лица с участието на движещ се ПЖПС	Пожари в ПЖПС	Други	Общо
2015	3	6	6	33	0	0	48
2016	3	6	5	24	2	0	40
2017	1	5	11	29	1	0	47
2018	1	1	5	33	2	0	42
2019	4	4	7	24	0	0	39

Година	Счупени релси	Изкривявания и др. деформации на коловоза	Неправилни показания на сигнализацията, водещи до опасна ситуация	Подминавания на сигнали за опасна ситуация	Счупени колела на ПЖПС в експлоатация	Счупени оси на ПЖПС в експлоатация	Общо
2015	104	14	2	13	0	0	133
2016	83	0	0	20	2	0	105
2017	68	0	0	23	0	0	91
2018	62	0	0	18	1	2	83
2019	57	0	0	29	1	0	87

---

[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;

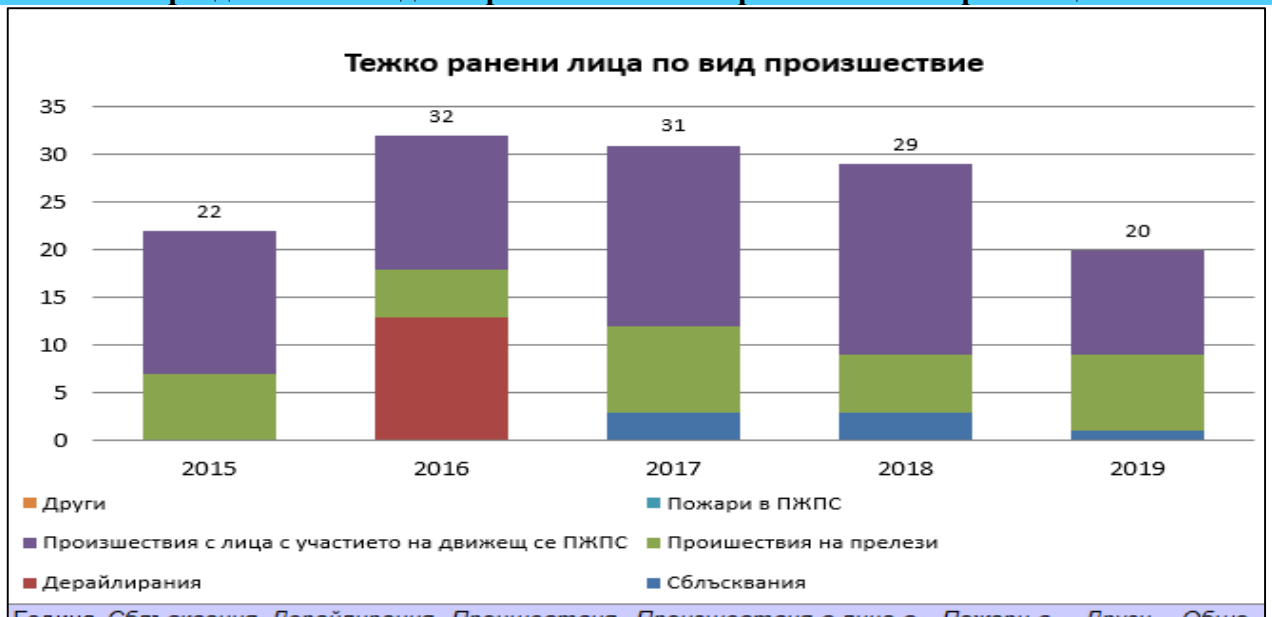
[33] *„предпоставките за произшествия“* са следните видове: 1) „Счупена релса“; 2) „Изкривяване на коловоза и други деформации на коловоза“; 3) „Неправилно показание на сигнализацията, което води до опасна ситуация“; 4) „Подминаване на сигнал за опасност, когато се преминава през опасна точка“ и 5) „Подминаване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

Загинали (убити) лица при железопътни произшествия в България в периода 2015-2019 г., разделени по вид на произшествието и рискови категории лица:

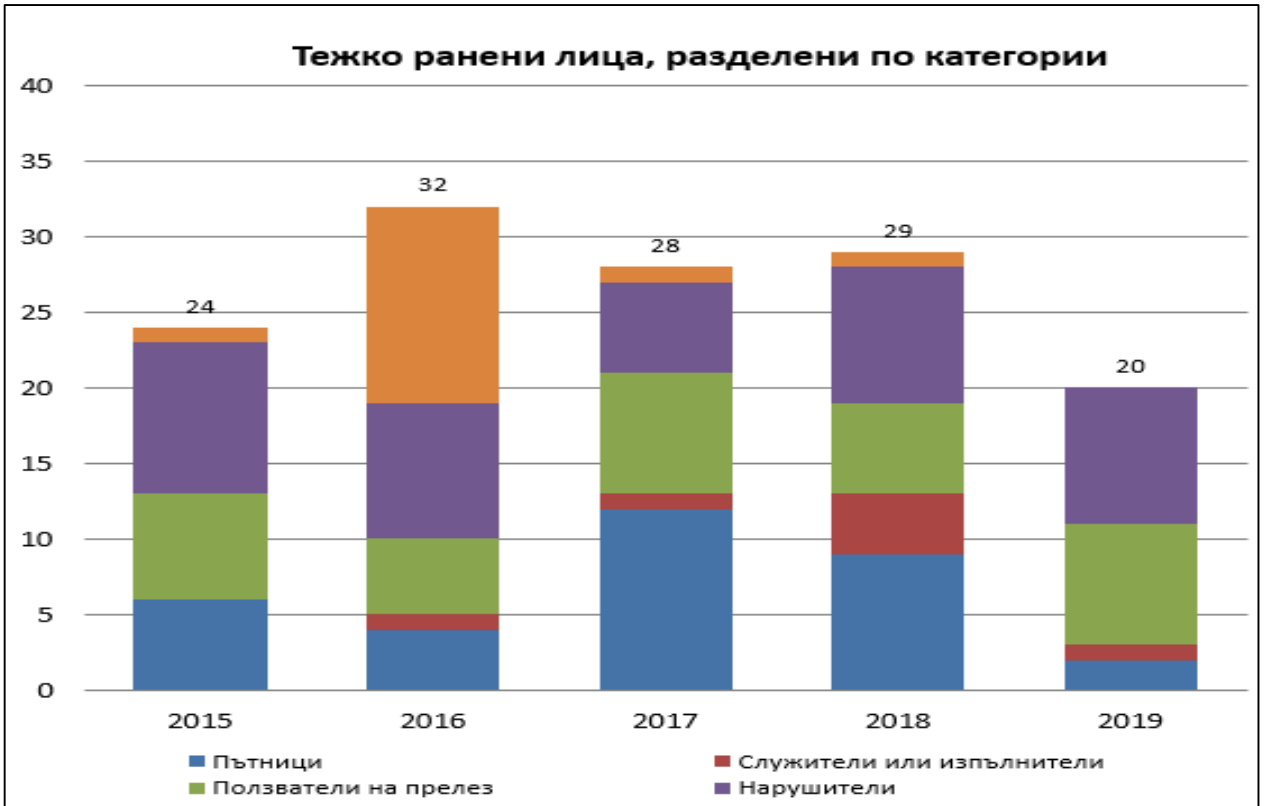
Година	Сблъсквания	Дерайлирания	Проишествия на прелези	Произшествия с лица с участието на движещ се ПЖПС	Пожари в ПЖПС	Други	Общо
2015	0	0	2	18	0	0	20
2016	0	7	5	10	0	0	22
2017	0	0	5	11	0	0	16
2018	0	0	4	14	0	0	18
2019	0	0	3	13	0	0	16

Година	Пътници	Служители или изпълнители	Ползватели на прелез	Нарушители	Други	Общо
2015	2	1	2	15	0	20
2016	1	1	5	7	8	22
2017	0	0	5	9	2	16
2018	0	3	4	10	1	18
2019	0	0	3	13	0	16

Тежко ранени лица при железопътни произшествия в България в периода 2015 - 2019 г., разделени по вид на произшествието и рискови категории лица:

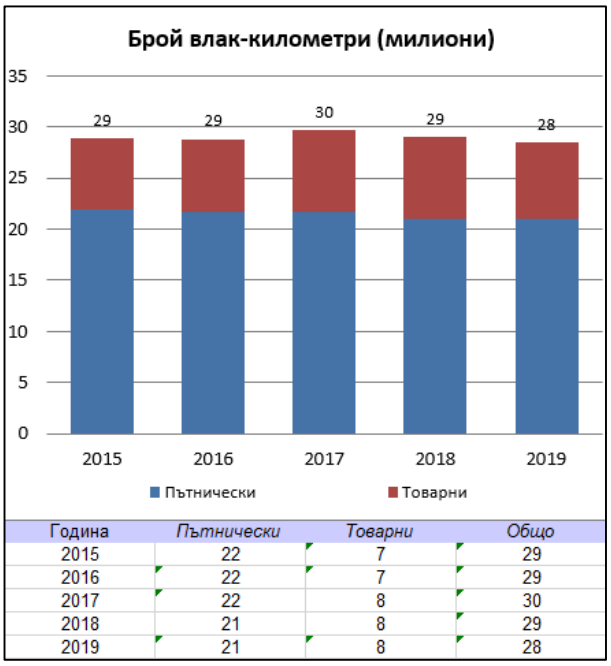


Година	*Сблъсквания*	*Дерайлирания*	*Проишествия на прелези*	*Произшествия с лица с участието на движещ се ПЖПС*	*Пожари в ПЖПС*	*Други*	*Общо*
2015	0	0	7	15	0	0	22
2016	0	13	5	14	0	0	32
2017	3	0	9	19	0	0	31
2018	3	0	6	20	0	0	29
2019	1	0	8	11	0	0	20



Година	*Пътници*	*Служители или изпълнители*	*Ползватели на прелез*	*Нарушители*	*Други*	*Общо*
2015	6	0	7	10	1	24
2016	4	1	5	9	13	32
2017	12	1	8	6	1	28
2018	9	4	6	9	1	29
2019	2	1	8	9	0	20

Данни за трафика[34] в България в периода 2015 – 2019 г.:



Година	*Пътнически*	*Товарни*	*Общо*
2015	22	7	29
2016	22	7	29
2017	22	8	30
2018	21	8	29
2019	21	8	28

Година	*Пътник-километри*
2015	1552
2016	1458
2017	1437
2018	1479
2019	1524

Година	*Линейни километри*
2015	4019
2016	4029
2017	4030
2018	4030
2019	4029

Година	*Дължина на железопътната мрежа в км.*
2015	6474
2016	6475
2017	6458
2018	6460
2019	6456

[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);

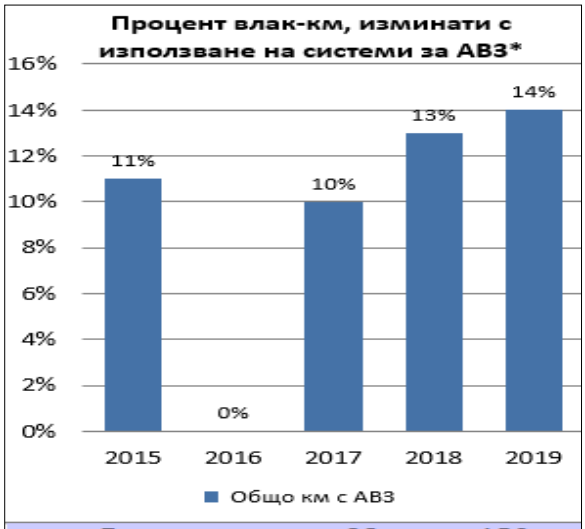
„*пътник-километър*“ означава единица мярка, изразяваща превоза на един пътник с железопътен транспорт на разстояние от един километър. Взема се предвид само разстоянието на националната територия на докладващата държава;

*„*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

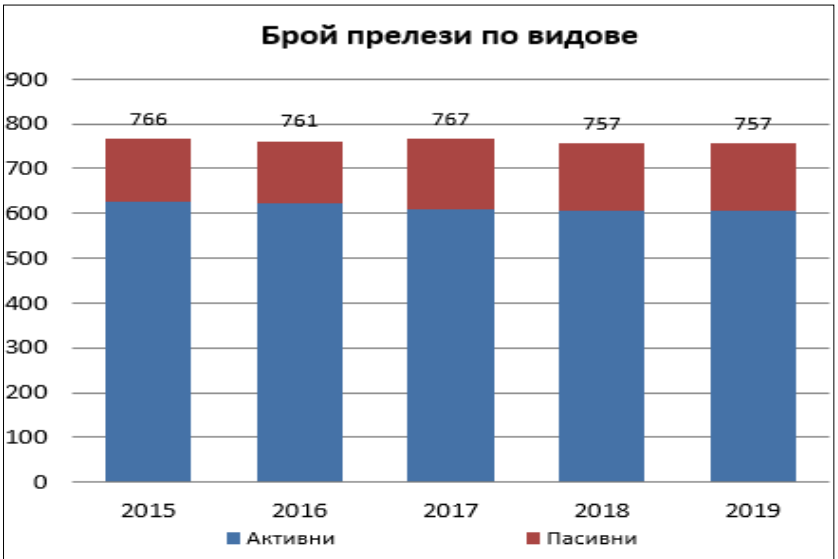
Данни за техническата безопасност на железопътната инфраструктура[35] в България в периода 2015 -2019 г.:

Година	*Общо жп линии с АВЗ*
2015	0.07
2016	
2017	0.06
2018	0.09
2019	0.07



Година	*Общо км с АВЗ*
2015	0.11
2016	-
2017	0.10
2018	0.13
2019	0.14

Данни за общия брой железопътни прелези в България в периода 2015 - 2019 г., разделени на прелези с „пасивна охрана“ и „активна охрана“[36]



Година	*Активни*	*Пасивни*	*Общо*
2015	626	140	766
2016	622	139	761
2017	609	158	767
2018	607	150	757
2019	607	150	757

[35] *„Автоматична влакова защита (АВЗ)“* е система, която налагасъобразяване със сигналите и ограниченията на скоростта чрез контролвърху скоростта, включително автоматично спиране при подаден сигнал затова;

[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 напредупредителна система или защита, която да се задейства, когато заползвателя не е безопасно да пресече прелеза.

„Прелез с активна охрана“ означава прелез, при който пресичащитеползватели са защитени или предупредени за приближаващия се влак чрезустройства, задействащи се, когато за ползвателя не е безопасно да пресечепрелеза.

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

Смъртни случаи и приведени тежки наранявания(FWSI)[37] на лица от рисковите категории:„Пътници“, „Служители“ и „Ползватели на прелез“ (ОКБ 3.1) в периода 2015- 2019 г.

Година	Убити пътници	Тежко ранени пътници	Брой влак-км. (милиони)	FWSI за милиард пътник влак-км.
2015	2	6	21.697	119.832
2016	1	4	21.692	64.540
2017	0	12	21.522	55.757
2018	0	9	20.952	42.955
2019	0	2	20.968	9.538

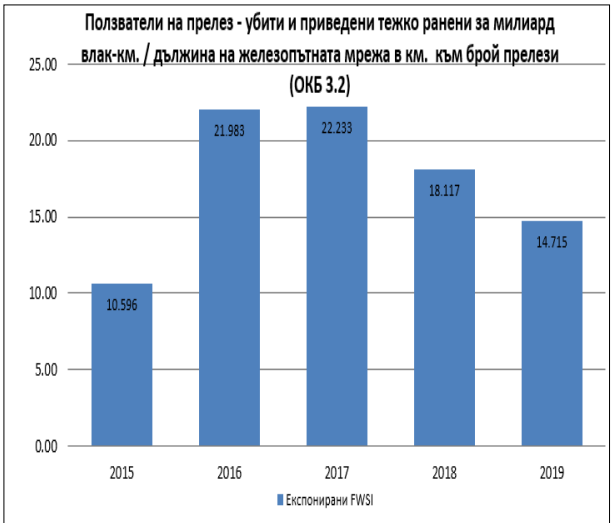
Година	Убити пътници	Тежко ранени пътници	Брой пътник-км. (милиони)	FWSI за милиард пътник-км.
2015	2	6	1522.188	1.675
2016	2	4	1457.950	0.960
2017	1	12	1437.454	0.835
2018	0	9	1479.394	0.608
2019	0	2	1523.817	0.131

Година	Служители убити	Служители тежко ранени	Брой влак-км. (милиони)	FWSI за милиард влак-км.
2015	1	0	30.149	33.169
2016	1	1	29.405	37.409
2017	0	1	30.579	3.270
2018	3	4	29.754	114.270
2019	0	1	30.280	3.303

Година	Убити ползватели на прелез	Тежко ранени ползватели на прелез	Брой влак-км. (милиони)	FWSI за милиард влак-км
2015	2	7	30.149	89.555
2016	5	5	29.405	187.043
2017	5	8	30.579	189.673
2018	4	6	29.754	154.601
2019	3	8	30.280	125.495

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

Смъртни случаи и приведени тежки наранявания (FWSI) на лица от РК: „Ползватели на прелез“ (ОКБ 3.2), „Нарушители“, „Други“ и „Всички“ в периода 2015-2019 г.:



Година	Убити ползватели на прелез	Тежко ранени ползватели на прелез	Брой влак-км. (милиони)	Дължина на железопътната мрежа в км.	Брой активни и пасивни прелези	Експонирани FWSI
2015	2	7	30.149	6474.000	766	10.596
2016	5	5	29.405	6475.000	761	21.983
2017	5	8	30.579	6458.000	757	22.233
2018	4	6	29.754	6460.000	757	18.117
2019	3	8	30.280	6456.000	757	14.715

Година	Убити други лица	Тежко ранени - други лица	Брой влак-км. (милиони)	FWSI за милиард влак-км.
2015	0	1	30.149	3.317
2016	8	13	29.405	316.273
2017	2	1	30.579	68.675
2018	1	1	29.754	36.970
2019	0	0	30.280	0.000

Година	Нарушители убити	Нарушители тежко ранени	Брой влак-км. (милиони)	FWSI за милиард влак-км.
2015	15	10	30.149	530.698
2016	7	9	29.405	268.662
2017	9	6	30.579	313.941
2018	10	9	29.754	366.337
2019	13	9	30.280	459.049

Година	Всички убити	Всички тежко ранени	Брой влак-км. (милиони)	FWSI за милиард влак-км.
2015	20	24	30.149	742.977
2016	22	32	29.405	856.997
2017	16	28	30.579	614.801
2018	18	29	29.754	702.427
2019	16	20	30.280	594.452

ПРИЛОЖЕНИЕ В. ПРОМЕНИ В ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО

(Приложениекъмраздел „F” от настоящия доклад)

През 2019 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 в рамките на Европейския съюз

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	16.06.2019 г.
		Наредба № 57 от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на европейския съюз.	
Директива (ЕС) 2016/798	Да	Закон за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт	16.06.2019 г.
		Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт.	

Законодателни и регулаторни промени в областта на железопътния транспорт на България, публикувани в Държавен вестник и влезли в сила от 01.01.2019 до 31.12.2019 г. ***(Приложение към раздел F.2 от настоящия доклад).***

„Закон за железопътния транспорт“ - през 2019 г. ЗЖТ е променян два пъти ***(бр. 20 от 8.03.2019 г., в сила от 8.03.2019 г. и бр. 62 на ДВ от 6.08.2019 г., в сила от 6.08.2019 г.*****):**

Целта на промените е транспониране на изискванията на приложимото законодателство на Европейския съюз, приети с Четвъртия железопътен пакет през 2016 г.

Четвъртият законодателен пакет в областта на железопътния транспорт съдържа важни промени, предназначени да доизградят и подобрят функционирането на единното европейско железопътно пространство. Включва пет нормативни акта, условно разделени на т. н. „Технически стълб“ и „Пазарен (политически) стълб“. Техническият стълб на Четвъртия железопътен пакет включва:

- Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 102);

- 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 (ОВ L 138, 26.5.2016г., стр. 44);

- Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004 (ОВ L 138, 26.5.2016г., стр. 1).

Със Закона за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт (ЗИД на ЗЖТ) се въвеждат изискванията на Директива (ЕС) 2016/798, свързани с издаването на единен сертификат за безопасност, съгласно член 10 от Директива (ЕС) 2016/798.

Сертификатът може да бъде издаван както от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (АЖТЕС), така и от националния орган по безопасността – Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА). Съгласно член 10, параграф 3 от директивата железопътните предприятия подават заявление за издаване на единен сертификат за безопасност чрез системата за обслужване на „Едно гише“, създадена и управлявана от АЖТЕС съгласно член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004 (Регламент (ЕС) 2016/796). Единният сертификат за безопасност на железопътни предприятия, които ще оперират в една или повече държави членки на Европейския съюз, се издава от АЖТЕС. За целта АЖТЕС и националният орган по безопасността от всяка държава членка сключват споразумение за сътрудничество в съответствие с член 76 от Регламент (ЕС) 2016/796.

Единният сертификат за безопасност на железопътно предприятие, което ще оперира само в една държава членка на Европейския съюз, може да бъден издаден от националния орган по безопасността на тази държава. Съгласно член 10, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/798, искането за издаване на единен сертификат за безопасност от националния орган по безопасността се посочва в заявлението, подадено от железопътното предприятие чрез системата за обслужване на „Едно гише“. Предвижда се ИА „ЖА“ да издава единния сертификат за безопасност на железопътни предприятия, които ще оперират само на територията на Република България и са посочили това в заявлението си.

Със законопроект от м. май 2019 г. в чл. 115и, чл. 115к, чл. 115л, чл. 115м, ал. 3 и чл. 115н, ал. 1 се правят изменения в ЗЖТ, с които Специализираното звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията се заменя с Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт. Прецизира се дефиницията „инспектор по разследване“ и се предлага Министерският съвет да създаде с постановление Национален борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт - самостоятелно юридическо лице по чл. 60, ал. 1 от Закона за администрацията и да приеме правилник за дейността, структурата и организацията на борда в срок до шест месеца от влизането в сила на закона. До влизането в сила на правилника за дейността, структурата и организацията на Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт, функциите и дейностите по разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт се изпълняват от дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт“ в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията по досегашния ред, а започналите и недовършени до влизане в сила на правилника за дейността, структурата и организацията на Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт разследвания на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт да се довършват по определения ред.

Наредба № 57 от 9.06.2004 г за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз (бр. 70 на ДВ от 2019 г. в сила от 06.09.2019 г.):

С извършените промени в Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ) (обн., ДВ, бр. 20 от 2019 г.) са въведени основните изисквания на европейските нормативни актове от 4-ти железопътен пакет,

приет през 2016 г., които са от значение за функционирането на единното европейско железопътно пространство, безопасността и оперативната съвместимост в железопътния транспорт. С оглед привеждане в съответствие на подзаконовите нормативни актове с промените в ЗЖТ, с които се въвеждат изискванията 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 (Директива (ЕС) 2016/797), бяха извършени и съответни промени в Наредба № 57 от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз (Наредба № 57).

НАРЕДБА № 58 от 2.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт, *(обн. бр. 97 на ДВ от 23.11.2018 г., в сила от 24.02.2019 г.):*

С промените се постига определяне на субектите, за които наредбата се отнася, а именно: за управителя на железопътна инфраструктура; железопътните предприятия; собствениците, ползвателите и лицата, отговорни за поддръжката на подвижен железопътен състав; индустриалните клонове; лицата, извършващи строителна, ремонтна или друга дейност по железопътната инфраструктура. Също така се регламентира, че министерствата и други ведомства, дружества или предприятия по смисъла на чл. 2, т. 3 от Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ) със собствен железопътен транспорт по вътрешни линии в индустриални клонове с приемно-предавателна дейност следва да осъществяват дейността си съгласно тази наредба и инструкции, приети от съответния ръководител, съгласувани с управителя на железопътната инфраструктура и с Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА). Със създаването на нова ал. 3, отнасяща се до индустриалните клонове, които не разполагат със собствен железопътен транспорт, се цели ясно да бъде посочено кой може да извършва безопасното им обслужване - железопътни предприятия, притежаващи сертификат за безопасност, съгласно инструкции, приети от собственика, и съгласувани от управителя на железопътната инфраструктура и Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.

С новосъздадения чл. 3а се урежда редът за извършване на прегледите на железните пътища, съоръженията, устройствата, габарита и видимостта на сигналите по чл. 3, ал. 2, т. 3 и на индустриалните клонове по чл. 3, ал. 3, като се изисква същите да се извършват най-малко един път в годината от комисия в състав: председател – специалист с правоспособност „Строителен техник по поддържане и ремонт на ж.п. линии и съоръжения“ и членове: специалист с правоспособност „Ръководител движение“; специалист с правоспособност „Механик осигурителна техника (ОТ)“ (когато индустриалният клон има съоръжения на ОТ и/или сигнализация); специалист с правоспособност „Механик контактна мрежа (КМ)“ (когато индустриалният клон има съоръжения за трансформиране и/или пренасяне на електроенергия за тягови нужди); представител на собственика на индустриалния клон. С ал. 2 се въвежда образец на протокол – ново Приложение № 53.

С предложените нови ал. 2 и 3 в чл. 9 се дават правомощия на служителите с контролни функции на ИАЖА на достъп в индустриалните клонове с оглед осъществяване на контрол на персонала и съоръженията. Предвижда се при неизправности или нарушения, които застрашават безопасността на движението, тези служители да предписват спиране от експлоатация на съответното съоръжение, ПЖПС или индустриалния клон, до отстраняване на неизправностите или да отстраняват от работа съответното длъжностно лице от персонала, извършило нарушение. Подобни правомощия произтичат от разпоредбата на чл. 2, т. 3 от ЗЖТ, в която е предвидено изискването към вътрешния железопътен транспорт на Министерството на вътрешните работи, Министерството на отбраната и други ведомства, дружества или предприятия, каквито са индустриалните клонове, да спазват изискванията, свързани с техническата експлоатация и безопасността на движението.

Промените в чл. 121, т. 1, буква „г“ са с оглед съобразяване с техническия напредък като се въвежда изискването за участъци от инфраструктурата, на които се монтират и оптически междугарови линии (или се съоръжават с GSM-R), аварийни телефонни колонки да не се монтират. В т. 3, чрез замяната, по предложение на Национална компания „Железопътна инфраструктура“, на

думите „телексни връзки“ с по-общото „информационни системи“, се създава възможност за ползване на нови начини за предаване на информация. Подобен е мотивът и за промяната в чл. 126, ал. 1, в която след думата „радиотелефони“ се добавя „или GSM-R“.

Създаването на новия чл. 180а цели прилагане на общоевропейско изискване по железопътна инфраструктура да се експлоатират само железопътни превозни средства (возила), за които може по всяко време да се установи техния собственик, ползвател и структура, отговорна за тяхната поддръжка. Това се постига чрез изискванията всяко возило да има определен Европейски номер на возило (EVN), да има определено лице, отговорно за поддържката, и тези данни да са вписани в Националния регистър на возилата по чл. 61 от Наредба № 57 или в националния регистър на возилата на друга държава – членка на Европейския съюз, или возилото да е регистрирано по международен договор, по който Република България е страна. Същевременно с ал. 2 се дава възможност и за изключения при определени условия – допуска се еднократно преминаване по определен маршрут на специални возила (локомотиви на чужди администрации, специални вагони, извънгабаритни возила, возила на метрополитена и др.) след издаване на разрешение от управителя на железопътната инфраструктура, в което се посочват всички ограничителни условия.

Наредба № 59 от 05.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт *(бр. 66 на ДВ от 20.08.2019 г.):*

С извършените промени в Закона за железопътния транспорт (обн., ДВ, бр. 20 от 2019 г.), в сила от 8.03.2019 г. са въведени основните изисквания на европейските нормативни актове от 4-ти железопътен пакет, приет през 2016 г., относно доизграждане и подобряване функционирането на единното европейско железопътно пространство и безопасността на железопътния транспорт.