Изпълнителна агенция
„Железопътна администрация“

Годишен доклад за безопасност за 2016 г.

на Националния орган
за безопасност
на Република България

Септември 2017 г.

Съдържание

СЪКРАЩЕНИЯ, ИЗПОЛЗВАНИ В ДОКЛАДА 3

A. УВОД 4

A.1. Цел, обхват и адресати на доклада 4

A.2. Значителни организационни промени, засягащи НОБ 4

B. ОБЩО ПРЕДСТАВЯНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА И СТРАТЕГИЯТА 5

B.1. Основни изводи за отчетната година 5

B.2. Национална стратегия по безопасност, програми и инициативи. 10

B.3. Обзор на предишната година 13

B.4. Главни насоки за следващата година 14

C. РАЗВИТИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА 15

C.1. Подробен анализ на последните тенденции 15

C.2. Резултати от препоръки за безопасност 17

C.3. Предприети мерки, които не са свързани с препоръки за безопасност на НОР. 23

D. НАДЗОР 25

D.1. Стратегия и план(ове) 25

D.2. Човешки ресурси 25

D.3. Компетентност 27

D.4. Вземане на решения 27

D.5. Координация и сътрудничество 28

D.6. Изводи от предприетите мерки 28

E. ИЗДАВАНЕ НА СЕРТИФИКАТИ И УДОСТОВЕРЕНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ 28

E.1. Ръководство 28

E.2. Контакти с други НОБ 29

E.3. Процедурни въпроси 29

E.4. Обратна връзка 30

F. ПРОМЕНИ В ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО 30

F.1. Директива за железопътна безопасност (ДЖБ) 30

F.2. Законодателни и регулаторни промени: 30

G. ПРИЛАГАНЕ НА ОМБ ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ И ОЦЕНКА НА РИСКА 31

G.1. Опит на НОБ. 32

G.2. Обратна връзка от секторните участници. 32

G.3. Ревизирани национални правила за безопасност (НПБ) в резултат от прилагането на разпоредбите на ЕС за оценка и определяне на риска. 32

H. ДЕРОГАЦИИ ВЪВ ВРЪЗКА СЪС СХЕМАТА ЗА СЕРТИФИЦИРАНЕ НА СТРУКТУРИ (ЛИЦА), ОТГОВОРНИ ЗА ПОДДЪРЖАНЕ НА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА В СЪОТВЕТСТВИЕ С ЧЛ. 14А (8) ОТ ДИРЕКТИВА 2008/110/ЕО 32

ПРИЛОЖЕНИЕ А. ОБЩИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ (ОПБ) 33

Данни/диаграми за изпълнение на основните ОПБ в периода 2012 – 2016 г. 33

ПРИЛОЖЕНИЕ В. ПРОМЕНИ В ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО 40

Таблица Законодателни и регулаторни промени в областта на железопътния транспорт на България, публикувани в Държавен вестник и влезли в сила от 01.01.2016 до 31.12.2016 г. *(Приложение към раздел F.2 от настоящия доклад).* 41

СЪКРАЩЕНИЯ, ИЗПОЛЗВАНИ В ДОКЛАДА

АЖТЕС	Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз (ERA)
AsBo	Оценяващ орган
БДЖ	Български държавни железници
ГДБ	Годишен доклад за безопасност
ГДЖИ	Главна дирекция „Железопътна инспекция" към ИАЖА
DeBo	Определен орган
ДЖБ	Директива за железопътна безопасност 2004/49/ЕО
ДОС	Директива за оперативна съвместимост 2008/57/ЕО
ДП „НК ЖИ“	Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“
ЕК	Европейска комисия
ЕРАДИС	База данни на АЖТЕС за оперативна съвместимост и безопасност (ERADIS)
ERAIL	Регистър за безопасността и произшествията в железопътния транспорт на Европейския съюз (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
ЛНП	Лица с намалена подвижност
ЛОП/ СОП	Лице (структура), отговорно(а) за поддръжката на превозни средства
МТИТС	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщения
НКС	Национална контролна стойност
NoBo	Нотифициран орган
НОБ	Национален орган за безопасност
НОР	Национален орган за разследване
НПБ	Национално правило за безопасност
НРПС	Национален регистър на превозните средства
ОКБ	Общи критерии за безопасност
ОМБ	Общи методи за безопасност
ОПБ	Общи показатели за безопасност
ПЖПС	Подвижен железопътен състав
РД	Референтен документ на мрежата
СБ	Сертификат за безопасност
СУБ	Система за управление на безопасността
СУК	Система за управление на качество
ТСОС	Техническа спецификация за оперативна съвместимост
УБ/ РБ	Удостоверение (разрешително) за безопасност
УИ	Управител на железопътна инфраструктура

А. УВОД

А.1. Цел, обхват и адресàти на доклада

1. Този доклад има за цел да направи оценка на постигането на общите показатели за безопасност през 2016 г. и представи общото развитие на безопасността на железопътния транспорт в Република България в съответствие с чл. 5 от Директива 2004/49/ЕО от 29 април 2004 година относно безопасността на железопътния транспорт в Общността (ДЖБ).

2. Обхватът на доклада съответства на изискванията на чл. 18 от ДЖБ. Той съдържа информация за: развитието на безопасността и общите показатели за безопасност (ОПБ) в железопътния транспорт на България през 2016 г.; дейността по издаване, подновяване, изменяне или отнемане на сертификати и удостоверения за безопасност; натрупаният опит от упражняването на надзор върху управителите на инфраструктура (УИ) и железопътните предприятия (ЖП), включително броя и резултатите от проверки и одити; важните промени в законодателството и регулирането на безопасността; дерогациите, за които е взето решение съгласно чл. 14а, параграф 8 от ДЖБ; опита на ЖП и УИ от прилагането на съответните общи методи за безопасност (ОМБ).

Настоящият доклад е изготвен по модела на годишните доклади за безопасност (ГДБ) на Националните органи по безопасност (НОБ), одобрен през 2013 г. от Мрежата на НОБ на държавите членки на Европейския съюз, в сила и за ГДБ за 2016 г.

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

Информацията за ОПБ е изготвена на база данните, получени от ГДБ на УИ в България (ДП НКЖИ) и ЖП, притежаващи СБ за извършване на превоз на пътници или товари за България, а също и от регистрите за жп произшествия и инциденти, поддържани от АЖТЕС (ERAIL), ИАЖА (АИСКАО[1]) и ДП НКЖИ (Smart Safety 2.1).

4. Настоящият доклад е предназначен за: железопътния сектор в България и Европа, Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (АЖТЕС), МТИТС, националния орган за разследване (НОР) на България (СЗРПИЖТ), управителите на железопътни инфраструктури, железопътните предприятия (за превоз на товари и пътници и 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 обществено достъпен, както в базата данни ERADIS на АЖТЕС в раздел *„NSA & NIB reports"*[2], така и на уебсайта на ИАЖА в раздел *„Национален орган по безопасност"*, в категория *„Годишни доклади за безопасност"*. Данните с ОПБ за България за 2016 г., както и за периода от 2006 до 2015 г., са публикувани и обществено достъпни в регистъра ERAIL на Европейския съюз на този адрес[3].

А.2. Значителни организационни промени, засягащи НОБ

През 2016 г. не са извършени значителни организационни промени, както и значителни законодателни или външни организационни промени, оказали въздействие върху отговорностите на ИАЖА, като НОБ в железопътния транспорт на България.

[1] АИСКАО - Административна информационна система за комплексно административно обслужване

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

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

В. ОБЩО ПРЕДСТАВЯНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА И СТРАТЕГИЯТА

В.1. Основни изводи за отчетната година

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

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

През 2016 г. в България продължава положителната тенденцията за подобряване на стойностите на основния показател за безопасност (ОПБ) за железопътните произшествия, а именно: общ брой *„значителни произшествия“*[4] - 40 броя през 2016 г. срещу 48 през 2015 и 58 през 2014. Общият брой на регистрираните в България през 2016 г. железопътни произшествия е 327 броя, докато през 2015 г. те са 305 броя и през 2014 г. са 304 броя.

1.1. Стойността на показателя (N00) общ брой „значителни“ произшествия за 2016 г. е 40 бр. През предишните пет години стойностите му са съответно: 48 (2015) 58 (2014), 33 (2013), 48 (2012) и 74 (2011). През 2016 г. продължава тенденцията най-голям да е делът на *„произшествията с хора с участието на движещ се ПЖПС“*[5]. За 2016 г. те са: 24 бр. (показател с код N04). Следващите по тежест значителни произшествия са: *„дерайлирания на влакове“* - 6 бр. (показател N02); *„произшествия на прелези“* (показател N03) - 5 бр.; *„сблъсквания на влак с препятствие в рамките на строителния габарит“* - 3 бр. (показател N012) и *„пожари на ПЖПС“* – 2 бр. (показател N05). През 2016 г. няма регистрирани „значителни произшествия“ от вида *„сблъсък на влак с железопътно возило“* (показател N011). За повече информация вижте таблица 2 и таблица 3 на стр. 15 от доклада.

1.2. През 2016 г. при показателя общ брой *„смъртни случаи (загинали лица)“* [6] (ТК00) се наблюдава влошаване в сравнение с 2015 г. През 2016 г. при жп произшествия са загинали общо 22 лица, докато в предходните пет години те са: 20 (2015), 23 (2014), 12 (2013), 21 (2012) и 37 (2011).

1.3. През 2016 г. при показателя общ брой *„тежко ранени лица“*[7] (TS00) при железопътни произшествия се наблюдава също влошаване в сравнение с 2015 г. През 2016 г. тежко ранените лица са 32, докато в предишните пет години те са: 24 (2015), 45 (2014), 21 (2013), 32 (2012) и 42 (2011).

1.4. Подробности за регистрираните през 2016 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[8]:

- <u>От рискова категория (РК) *„Пътници“*[9]:</u>

През 2016 г. единичното произшествие с най-тежки последствия с лица от РК *„Пътници“* е регистрираното на

---

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

[5] *ПЖПС* - подвижен железопътен състав

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

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

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

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

18.07.2016 г. в гара Златица „*произшествие с хора, причинено от ПЖПС в движение*“, при което е загинал (убит) 1 пътник на 63 г. при опит да слезе по време на движение от пътнически влак след регламентирания му престой в гарата. Той е носил на гърба си раница и чанта, заради които е повлечен от състава на влака и попаднал под вагоните.

- От РК „*Служители или изпълнители*“[10]:

На 16.08.2016 г. на спирка Радуй в междугарието Храбърско – Разменна загива един „*Служител*“ (локомотивен машинист на „ТБД - Товарни превози“ ЕАД), обслужвал товарен влак № 50537 (в състав 2 електрически локомотиви начело и 22 пълни вагона) при опит да слезе по време на движение от водещия локомотив, за да се прехвърли във втория локомотив от състава на влака.

- От РК „*Ползватели на прелези*“[11]:

На 25.09.2016 г. на железопътен прелез на км. 291+789 в междугарието Поликраище – Горна Оряховица пътнически влак № 2611, обслужван от влакова бригада и локомотив № 44-114 на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД (БДЖ-ПП), се сблъсква с лек автомобил. В резултат на удара са убити двете лица, пътували в автомобила (водач и пътник) от РК „*Ползватели на прелез*“. За това произшествие за лица от РК „*Ползватели на прелез*“ показателят FWSI за смъртни случаи и приведени тежки наранявания е равен на 2,0.

- От РК „*Нарушители*“[12]:

През 2016 г. при 7 единични произшествия са убити 7 лица от РК „*Нарушители*“. За всички тези случаи за лица от РК „*Нарушители*“ стойността на показателя FWSI = 1,0. Регистрирани са още 8 тежко ранени лица от РК „*Нарушители*“ при други 8 единични произшествия.

- От РК „*Други лица, намиращи се на перон*“[13]:

На 26.12.2016 г. в гара Димитровград е убит един мъж на 70 г. от РК „*Други лица, намиращи се на перон*“ при опит да слезе по време на движение от третия вагон на пътнически влак № 1626 на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД. Убитият мъж е изпращал дъщеря си, който, разбирайки, че влакът потегля, скача и пада между перона и първи коловоз.

- От РК „*Други лица, ненамиращи се на перон*“[14]:

През 2016 г. в България произшествието с най-тежки последствия с лица от РК „*Други лица, ненамиращи се на перон*“ е регистрираното на 10.12.2016 г. в гара Хитрино дерайлиране на

---

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

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

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

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

[14] „*Друго лице, ненамиращо се на перон*“ означава всяко лице, което не се намира на перон, което не попада в определенията за „пътник“, „служител или изпълнител“, „полазвател 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).

товарен влак № 90570, превозващ опасни товари, при което са регистрирани: 7 загинали (убити) и 12 тежко ранени лица от тази рискова категория.

Това е най-тежкото железопътно произшествие при превоз на опасни товари в историята на железопътния транспорт на България от 1866 г.[15] досега.

За това произшествие за РК *„Други лица, ненамиращи се на перон“* стойността на показателя FWSI е 8,2. Повече информация за произшествието е дадена на страници 7 и 8 в доклада.

1.5. Общ брой на убитите и тежко ранени лица, пострадали по време на всички значителни произшествия, регистрирани през 2016 г., разделени на отделните рискови категории лица, определени в чл. 7(4), букви а) и б) от ДЖБ и Решение 2009/460/ЕО.

- От РК *„Пътници“*:

През 2016 г. при 1 единично произшествие е загинало (убито) 1 лице от РК *„Пътници“*, а в други 5 единични произшествия тежко ранени са други 5 лица от РК *„Пътници“*. Всички те са пострадали при опит да слязат в движение от пътнически влак, потеглящ след регламентиран престой в гарата.

- От РК *„Служители или изпълнители“*:

През 2016 г. са регистрирани две единични значителни произшествия с лица от рискова категория *„Служители или изпълнители“*, при които на 16.08.2016 г. е убит един служител (локомотивен машинист на железопътното предприятие „ТБД - Товарни превози“ ЕАД) и на 10.12.2016 г. е тежко ранен един служител на ДП „НКЖИ“ (постови стрелочник в гара Хитрино). Подробности за тези произшествия са дадени по-горе.

- От РК *„Ползватели на прелез“*:

През 2016 г. при 5 единични значителни произшествия на прелез са убити 5 и тежко ранени други 5 лица от РК *„Ползватели на прелез“*. При четири от тях причината е нерегламентираното преминаване през прелеза на леки автомобили при задействана звукова и светлинна сигнализация на прелеза. При едно от тях причината е навлизането на пастир и стадото му в зоната на прелеза, при което е убит пастирът и 1 животно.

- От РК *„Нарушители“*:

През 2016 г. при общо 15 единични „значителни“ произшествия са убити 7 и тежко ранени други 8 лица от РК *„Нарушители“*.

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

През 2016 г. е регистрирано едно тежко произшествие с лица от РК *„Други лица, ненамиращи се на перон“*, при което са убити 7 и тежко ранени са 12 лица от РК *„Други лица, ненамиращи се на перон“.* Това произшествие е регистрирано на 10.12.2016 г. в гара Хитрино след дерайлиране и взрив на товарен влак, превозващ опасни товари. Повече подробности за произшествието са дадени на предишната и следваща страница в настоящия доклад.

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

През 2016 г. при две единични значителни произшествия е загинало (убито) 1 лице и тежко ранено 1 лице от РК *„Други лица, ненамиращи се на перон“*.

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

В България през 2016 г. е регистрирано едно *значително произшествие* при железопътен превоз на опасни товари. Първичното произшествие при него е „дерайлиране на влак“, последвано от „пожар на ПЖПС“ и „взрив, при който са изпуснати

[15] *На 07 декември 1866 г.* е открита за движение първата железопътна линия в България Русе – Варна с дължина 223 км, тогава част от Османската империя, която между 14 и 20 век е заемала територии в Югоизточна Европа, Близкия изток, Мала Азия и Северна Африка.

опасни товари“. Дерайлирането е регистрирано в 05:37 ч. на 10.12.2016 г. при преминаване на товарен влак № 90570 през стрелка № 5 към коловоз № 3 в гара Хитрино, където е трябвало да спре, за разминаване с пътнически влак № 90201. Брутната маса на влака е била 1756 тона, а в състава му е имало 26 бр. вагон-цистерни (в т.ч. 20 бр. пълни с пропилен, 3 бр. пълни с пропан-бутан и 3 бр. празни). Влакът е обслужван от два локомотиви начело, собственост на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД - българско ЖП, сертифицирано за превоз на товари, вкл. и опасни товари, правоприемник на „Булмаркет ДМ“ ООД - първият частен железопътен превозвач в България, получил от ИАЖА през 2004 г. регионален, а през 2005 г. и национален лиценз, за превоз на товари.

Снимка след тежкото жп произшествие с опасни товари в гара Хитрино на 10 декември 2016 г.

В резултат на дерайлирането резервоарът на 10-ия вагон в състава на влака, натоварен с пропилен, е пробит, след което последва разлив, спонтанно запалване на товара, силен взрив и ударна вълна. При произшествието са убити 7 местни жители от РК *„Други лица, ненамиращи се на перон*“ (живеещи в близост до гарата) и тежко ранени са: 12 местни жители от РК *„Други лица, ненамиращи се на перон*“ (живеещи в близост до гарата) и 1 „*Служител*“ (дежурен постови стрелочник в гара Хитрино). Освен тях са регистрирани още 16 местни жители с наранявания от РК *„Други лица, ненамиращи се на перон*“.

Всички жители на село Хитрино бяха евакуирани и движението на влаковете по железопътната линия Висока поляна - Хитрино - Плиска бе спряно до пълното изтегляне на всички вагони, натоварени с опасни товари. На 21.12.2016 г. бе възстановено движението през един коловоз в гара Хитрино със скорост до 15 км/ч.

В резултат на възникналия пожар и мощен взрив много къщи и обществени сгради в село Хитрино са напълно разрушени. Причинени са значителни щети на ЖИ и ПЖПС.

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

През 2016 г. в железопътния транспорт на България са регистрирани 15 броя самоубийства. В предишните пет години броят на самоубийствата в българските железници е: 21 бр. (2015), 29 бр. (2014), 17 бр. (2013), 33 бр. (2012) и 27 бр. (2011).

През 2016 г. е регистриран само 1 опит за самоубийство. През 2015 г. е регистриран също 1 опит. Статистически данни за опитите за самоубийства преди 2015 г. не са събирани.

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

През 2016 г. показателят *„Общ брой предпоставки за произшествия“* с код I00 е намалял с 11 % в сравнение с предходната 2015 г. Стойността на показателя I00 за 2016 г. е 120 бр., през 2015 г. е 133 бр., а през 2014 г. е 124 бр.

През последните три години продължава положителната тенденция предпоставките за произшествия, свързани с технически неизправности на ПЖПС, от вида: *„Счупено колело на ПЖПС в експлоатация“* (*I05*) и *„Счупена ос на ПЖПС в експлоатация“* (*I06*) да са равни на нула или

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

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

близки до нула. Стойността на показателя *I05* през 2016 г. е 2 бр., през 2015 е 0 бр., а през 2014 г. е 1 бр. През 2016 и 2015 г. показателят *I06* е 0 бр., а през 2014 г. е 4 броя.

През последните години броят на предпоставките за произшествия, свързани с технически неизправности на железния път, съответно: *„Счупена релса“* (*I01*) и *„Изкривяване на коловози и други деформации на коловози“* (*I02*) е почти еднакъв. През 2016 г. са регистрирани 83 случая на „счупени релси“, а в предходните пет години съответно: 104 (2015), 102 (2014), 83 (2013), 82 (2012) и 71 (2011). През 2016 г. са регистрирани и разследвани 15 случаи на *„деформации на железен път“* (I02), а през 2015 - 14 броя.

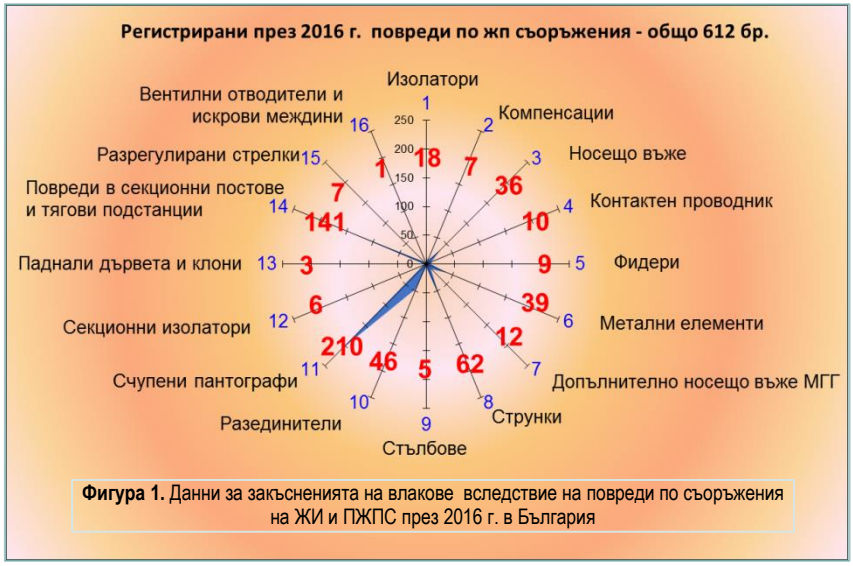
През 2016, както и през 2013 и 2014 г., не са регистрирани случаи на *„неправилни показания на сигнализацията, водещи до опасна ситуация“* (показател с код I03). За последен път през 2015 г. са регистрирани 2 такива случаи.

През 2016 г. общият брой на регистрираните *„подминавания на сигнали за опасност“ (с и без преминаване през опасна точка)* (показатели I041 и I042) е 20 броя, през 2015 г. те са 13 бр., през 2014 и 2013 г. по 16 бр. и през 2012 и 2011 г. по 4 бр.

4. <u>Показатели за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията:</u>

През 2016 г. стойността на показателя С10 *(Икономическо въздействие само от значителни произшествия)* е 38,6 млн. лева (19,736 млн. евро), докато през 2015 г. е 29,496 млн. лева (15,081 млн. евро). Увеличението през 2016 г. се дължи основно на: 1) увеличеният брой пострадали лица (22 убити и 32 тежко ранени лица през 2016 срещу 20 убити и 24 т.р. през 2015 г.) и 2) тежкото произшествие с опасни товари в гара Хитрино на 10.12.2016 г., при което загинаха 7 и тежко ранени бяха 13 лица. В предварителния доклад на НОР на България от техническото разследване на това произшествие са посочени щети, нанесени само на ЖИ: 1,93 млн. лева (0,987 млн. евро). В него липсват щети, нанесени на ПЖПС и околната среда.

През 2016 икономическото въздействие от 22-та смъртни случаи при жп произшествия (показател С01) е 29,932 млн. лева (15,3 млн. евро), а от 32-те тежки наранявания (показател С02) е 5,883 млн. лева (3,008 млн. евро). *„Разходите за материални щети по ПЖПС или инфраструктура само от значителни произшествия*“ (показател С13) през 2016 г. са 2,783 млн. лева (1,423 млн. евро), докато през 2015 те са 0,266 млн. лева (0,136 млн. евро). Увеличението се дължи на тежкото произшествие с опасни товари, регистрирано на 10 декември 2016 г. в гара Хитрино.



Фигура 1. Данни за закъсненията на влакове вследствие на повреди по съоръжения на ЖИ и ПЖПС през 2016 г. в България

Минутите закъснения на пътнически влакове (показател С15) и товарни влакове (С16) през 2016 г. са съответно 6166 и 8829 минути. Стойностите на показателя С15 през последните години е: 12833 минути (2015); 10882 (2014); 5157 (2013) 7583 (2012). Стойностите на С16 през миналите години са: 7058 мин. (2015); 4842 (2014); 7012 (2013); 3159 (2012).

На фигура 1 горе е представена диаграма на повредите по железопътни съоръжения в България, калкулиращи най-голямо времезакъснение на влаковете в минути, взета от ГДБ на ДП НКЖИ за 2016 г. От диаграмата се вижда, че повредата, водеща до най-голямо време-закъснение на влаковете през 2016 г. в България е счупването на пантографи (210 случаи), която в България се класифицира, като произшествие от вида *„Сблъсък на влак с*

препятствие в строителния габарит"[18]. Причините за счупването на пантограф(и) са доста спорни и много често са ябълката на раздора между ЖП и УИ, тъй като щетите по контактната система 25 kV, 50 Hz и ПЖПС в повечето случаи са значителни. На следващите места по времезакъснение на влаковете са повредите по: 1) СП (секционни постове) и ТПС (тягови подстанции); 2) носещи въжета и контактни проводници /струнки/; 3) разединители; 4) метални елементи; 5) носещо въже и т.н.

Фигура 2. Данни за общото време на закъснение на влакове от счупени пантографи в България през годините 2008, 2015 и 2016

През 2016 г. закъснението на влакове от счупени пантографи в България е общо 17302 минути, докато през 2015 г. то е 12650 мин., което допълнително затруднява изпълнението на графика за движение на влаковете и води до значителни закъснения на пътници и товари (вж. фигура 2).

5. <u>Показатели за безопасност, свързани с техническата безопасност на железопътната инфраструктура и нейното приложение.</u>

През 2016 г. при показателя Т03 (*общ брой железопътни прелези*) в България се наблюдава намаление с 1 % в сравнение с 2015 г. Стойностите на Т03 през последните пет години са следните: 761 (2016), 766 (2015), 774 (2014), 785 (2013), 783 (2012). Стойностите на показателя Т06 (*общ брой жп прелези с „активна охрана"*) през последните пет години са следните: 622 (2016), 626 (2015), 632 (2014), 648 (2013), 646 (2012). Стойностите на показателя Т14 (*общ брой жп прелези с „пасивна охрана"*) през последните пет години са следните: 139 (2016), 140 (2015), 142 (2014), 137 (2013) и 137 (2012).

6. <u>Показатели, свързани с управление на безопасността.</u>

През 2016 г. се наблюдава леко 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[19]. Наблюденията на НОБ на България показват, че УИ и старите ЖП веднъж годишно планират и провеждат одити на техните СУБ. Повечето от тях ползват услугите на обучени вътрешни одитори и само едно ЖП („Булмаркет Рейл Карго" ЕООД) използва външни одитори.

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

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

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

транспортната инфраструктура с оглед осигуряване на безопасност за потребителите, еднородност и техническа съвместимост на мрежите.

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

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

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

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

През 2016 г. за осма поредна година управителят на държавната железопътна инфраструктура ДП НКЖИ се включи в мащабната инициатива *„Международен ден за безопасно преминаване през прелезите"*, който се провежда по инициатива на Международния съюз на железниците (UIC) съвместно с железопътния и автомобилния сектор в повече от 50 страни в света. Първият Международен ден за безопасно преминаване през железопътните прелези бе проведен на 25 юни 2009 г. в 27 страни.

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

В края на 2016 г. общата разгъната дължина на железопътната мрежа на България е 6475 *„километри релсов път"*[20] и 3904 *„линейни километри"*[21]. В края на 2016 г. в България има 766 бр. прелези, стопанисвани от ДП НКЖИ, от които с

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

[21] *„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.

„пасивна охрана“[22] са 139 бр. и с *„активна охрана“*[23] са 622 бр.

Прелезите в България по своята съоръженост и брой са следните: 280 бр., съоръжени с автоматични прелезни сигнализации (звукова и светлинна); 119 бр. съоръжени с автоматични бариери; 119 бр. съоръжени с електрически бариери; 108 бр. съоръжени с ръчни бариери и 140 бр. без технически средства. Индустриалните прелези, намиращи се в индустриални железопътни клонове, са общо 163 бр.

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

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

Данните за произшествията на железопътни прелези, регистрирани в България в петгодишния период от 2012 до 2016 г., са представени в табличен вид по-долу:

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
2012	36	15	7	15	22
2013	32	11	3	12	15
2014	21	11	6	16	22
2015	20	6	2	7	9
2016	18	5	5	5	10

Таблица 1. Данни за произшествията на жп прелези, регистрирани в България в периода 2012 - 2016 г. (вкл.)

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

ДП НКЖИ полага усилия да намали инцидентите на жп прелезите в страната, като интензивно подменя прелезни устройства и изгражда еластични прелезни настилки, които да осигуряват безпрепятствено и комфортно преминаване на моторните превозни средства (МПС) в района на прелезите. През 2016 г. за рехабилитация и текущо поддържане на железопътни прелези са вложени: 648 475 лв. или 331 560 EUR, а за поставяне на еластични прелезни настилки: 1 925 144 лв. или 984 310 EUR.

Образователна кампания по безопасност сред децата

През 2016 г. ДП НКЖИ, съвместно с Държавната агенция за закрила на детето, „Холдинг БДЖ“ ЕАД и ИАЖА, се включи в мащабна образователна кампания за разясняване на опасностите от нашумялата мода сред тийнейджърите на селфита и младежки събирания в района

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

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

на гарите и междугарията. Началото на кампанията бе поставено в началото на 2016 г. след ваканцията на учениците. Инициативата стартира с цел превенция и предотвратяване на инциденти с деца. Насочена е към учениците в тийнейджърска възраст и акцентира върху основната роля на родителите в тяхното възпитание.

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

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

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

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

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

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

В.3. Обзор на предишната година

През 2016 г. като цяло не се отчита понижаване нивото на безопасността на ЖИ[24] и ПЖПС спрямо 2015 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 МТИТС. Към тази информация се прилагат и заповедите и предписанията, свързани с безопасността на превозите, издадени за този период.

През 2016 г. НОБ на България, прилагайки ОМБ за оценка на съответствието за получаване на сертификат за безопасност на железопътния транспорт, въведен с Регламент (ЕС) № 1158/2010, издаде общо 11 СБ на следните ЖП за превоз на товари: „ПИМК Рейл“ ЕАД

[24] ЖИ – железопътна инфраструктура

(нов СБ част „А“ и „Б“ на 03/06/2016 г. с валидност 5 години), „ТБД - Товарни превози“ ЕАД (актуализиран СБ част „А“ и част „Б“ на 25/01/2016 г.), „ТБД - Товарни превози“ ЕАД (актуализиран СБ част „Б“ на 11/04/2016 г.), „Ди Би Карго България“ ЕООД (актуализиран СБ част „А“ и част „Б“), ДП „ТСВ“ (подновени СБ част „А“ и част „Б“ на 30/09/2016 г. с валидност 5 години) и „Експрес Сервиз“ ООД (подновени СБ част „А“ и част „Б“ на 09/12/2016 г. с валидност 5 години).

Сертификатите за безопасност част „А“ и „Б“ на „ТБД - Товарни превози“ ЕАД през 2016 г. бяха актуализирани двукратно във връзка с издадени на същото ЖП сертификати за ЛОП/СОП[25] с номера: BG/31/0015/0007 за товарни вагони в съответствие с Регламент (ЕС) № 445/2011[26] и BGRA/2016/0001 за железопътни превозни средства в съответствие с Наредба № 59[27]. Сертификатите за безопасност на „Ди Би Шенкер Рейл България“ ЕООД бяха актуализирани на 30.05.2016 г. във връзка с извършена промяна в наименованието на ЖП на „Ди Би Карго България“ ЕООД.

На ЖП за превоз на пътници (в България досега то е само „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД) и на УИ (в България сертифициран досега е само ДП „НКЖИ“) през 2016 г. не са издавани, подновявани, актуализирани или отнемани СБ или УБ. Повече подробности за издадените от НОБ на България през 2016 г. сертификати и удостоверения за безопасност на ЖП и УИ може да научите в ***раздел Е*** към настоящия доклад.

В.4. Главни насоки за следващата година

Ключовите области за действие на НОБ на България в сферата на железопътната безопасност през следващата година (2017) съгласно изискванията на чл.16(2) от ДЖБ са:

- Засилване контрола върху ЖП и УИ за стриктното спазване на нормативните изисквания при превоз на опасни, Правилника RID и Наредба № 46 след тежкото произшествие с освобождаване на опасни товари, възникнало на 10.12.2016 г. в гара Хитрино, България.

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

---

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

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

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

С. РАЗВИТИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА

С.1. Подробен анализ на последните тенденции

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

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

Стойностите на показателите за безопасност, свързани с жп произшествия, убити и тежко ранени лица са показани в таблицата по-долу за периода от 2012 до 2016 г.:

Година	Общ брой произшествия	Общ брой „значителни“ произшествия	Общ брой убити лица	Общ брой тежко ранени лица
2012	274	48	21	32
2013	266	33	12	21
2014	304	58	23	45
2015	305	48	20	24
2016	327	40	22	32

Таблица 2. Данни за основните показатели за безопасност за България в периода 2012 - 2016 г. (вкл.)

В таблица 3 долу е представен общият брой на железопътните произшествия, вкл. значителни, регистрирани през 2016 г. в България:

Вид на произшествието	Регион София	Регион Пловдив	Регион Г. Оряховица	Общ брой произшествия през 2016 г.	Значителни произшествия през 2016 г.
Сблъсък на влак с жп возило	1	1	0	2	0
Сблъсък на влак с препятствие в рамките на строителния габарит	71	61	46	178	3
Дерайлиране на ПЖПС	24	18	11	53	6
Произшествие на жп прелез	25	21	6	52	5
Произшествие с лица, причинени от ПЖПС в движение	25	21	6	52	24
Пожар в ПЖПС	4	8	5	17	2
Други	1	3	3	7	0
ВСИЧКО	130	119	78	327	40

Таблица 3. Данни за железопътните произшествия, регистрирани през 2016 г. в България (по региони и общо)

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:

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
2012	82	0	0	4	27	14	127
2013	83	0	0	16	76	5	180
2014	102	1	0	16	1	4	124
2015	104	14	2	13	0	0	133
2016	83	11	0	20	2	0	116

Таблица 4. Данни за ОПБ, свързани с предпоставки за произшествия за периода 2012 – 2016 г. (вкл.)

3. Показатели за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията:

През 2016 г. в България се наблюдава намаление с 52% на показателя С15 „*Минути закъснение на пътнически влакове само от значителни произшествия*“, сравнено с 2015 г.

(2016 - 6166 мин.; 2015 – 12833 мин.; 2014 – 10882 мин). При показателя С16 „*Минути закъснение на товарни влакове само от значителни произшествия*“ се наблюдава увеличение с 25 %, чийто стойности са: 2016 - 8829 мин.; 2015 – 7058 мин.; 2014 – 4842 мин.).

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

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

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
2012	10,5	22	783	646	-*	-*	-*	171	137
2013	10,7	24	785	648	-*	-*	-*	139	137
2014	11,4	22	774	632	-*	-*	-*	126	142
2015	6,5	10,2	766	626	280	238	108	108	140
2016	6,5	-	761	622	278	172	64	108	139

Таблица 5. ОПБ, свързани с техническата безопасност на ЖИ в България за периода 2012 - 2016 г. (вкл.)

5. Показатели, свързани с управление на безопасността.

През 2016 г. се наблюдава увеличение на, проведените от ЖП в България, сертифицирани за превоз на товари или пътници вътрешните одити (ВО) и мониторинг на СУБ съгласно изискванията на Регламент (ЕО) № 1078/2012. През 2016 г. те са провели общо 11 вътрешни одити на техните СУБ, докато през 2015 и 2014 г. по 7 ВО.

Наблюденията на НОБ на България показват, че управителят на държавната железопътна инфраструктура (ДП НКЖИ), „големите“ и „средни“ ЖП провеждат веднъж годишно ВО на техните СУБ. От тях само БЖК АД (голямо ЖП) през 2016 г. е провело 3 ВО по определени теми на СУБ (1 бр. цялостен; 1 бр. на маневрената и превозна дейност и 1 бр. на поддръжката на ПЖПС). От 13-те ЖП, притежаващи СБ за превоз на товари или пътници за България към 31.12.2016 г., четири от тях все още не провеждат ВО и мониторинг на техните СУБ съгласно изискванията на Регламент (ЕО) № 1078/2012 („Газтрейд“ АД, „Порт Рейл“ ООД, „ПИМК Рейл“ ЕАД и „Карго Транс Вагон България“ АД).

Година	Общ брой на проведените одити от УИ и ЖП	Процент на проведените към планираните одити (%)
2012	4	100
2013	5	100

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

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

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

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

Прелезите с активна охрана се класифицират, както следва:

а) *ръчни*: прелези, при които защитата или предупреждението от страната на ползвателя се задейства ръчно от служител на железницата;

б) *автоматични, с предупреждение от страната на ползвателя*: прелези, при които предупреждението от страната на ползвателя се задейства от приближаващия влак;

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

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

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

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

Таблица 6. Общ брой на проведените в България от ЖП и УИ вътрешни одити на СУБ в периода 2012-2016 г.

С.2. Резултати от препоръки за безопасност

Национален орган за разследване на железопътни произшествия и инциденти в България е „Специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт" (СЗРПИЖТ) към дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътен транспорт" на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщения (МТИТС), което е създадено с Постановление № 250 от 25 ноември 2005 г. на Министерски съвет на Република България.

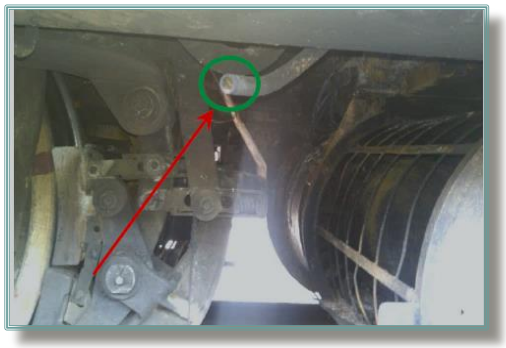
През 2016 г. в ИАЖА от НОР на България (СЗРПИЖТ) са получени препоръки за безопасност във връзка със следните седем железопътни произшествия:

1. **Пожар в локомотив** № 44-169.1 на 13.10.2015 г. в междугарието Елин Пелин – Вакарел, обслужвал пътнически влак № 1621 от София за Свиленград *(при произшествието няма жертви и пострадали пътници или жп служители).*

2. **Дерайлиране на товарен влак** № 50601 на 23.01.2016 г. в гара Дупница *(няма жертви и пострадали служители, но са причинени големи щети на ПЖПС, ЖИ и превозвания товар).*

3. **Пожар в локомотив** № 44081.8, обслужвал пътнически влак № 8626, в междугарието Айтос – Черноград на 13.04.2016 г. *(няма жертви и пострадали пътници и жп служители, но са нанесени големи материални щети на локомотива и ЖИ).*

4. **Пожар в локомотив** № 44085.9, обслужвал пътнически влак № 3622, в междугарието Дунавци - Съхране на 16.06.2016 г. *(при произшествието няма пострадали пътници и жп служители, но са нанесени значителни щети на локомотива).*



5. **Пожар в локомотив** № 44141.0, обслужвал пътнически влак № 4681, в междугарието Михайлово - Свобода на 08.07.2016 г. *(няма пострадали пътници или служители, но са нанесени значителни щети на локомотива и ЖИ).*

6. **Дерайлиране на товарен влак** № 50505 в гара Петърч на 28.08.2016 г. *(няма жертви и пострадали жп служители, но са причинени значителни щети на ПЖПС, ЖИ и товара).*

7. **Пожар в локомотив** № 44096.6, обслужвал пътнически влак № 80290, в междугарието Черноград - Карнобат на 14.09.2016 г. *(при произшествието няма пострадали пътници или служители, но са нанесени значителни щети на локомотива и ЖИ).*

Препоръки за безопасност, получени от НОР на България през 2016 г.	Предприети мерки за безопасност след препоръките на НОР на България	Статус на изпълнение
1. След пожара, възникнал на 13.10.2015 г. в междугарието Елин Пелин-Вакарел, в електрически локомотив № 44-169.1, обслужвал пътнически влак № 1621 на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД:		
1. „Холдинг БДЖ“ ЕАД и железопътните превозвачи, експлоатиращи ел. локомотиви с автотрансформаторен превключвател (АТП) при извършване на 48 ч. експлоатационни прегледи да се извършва визуален оглед и на колекторния блок на АТП. 2. След извършен оглед и евентуален ремонт задължително да се изготвя и снема ъглова диграма, като се спазват нормите за голям периодичен ремонт. 3. Да се изготвят технически изисквания за доставка на контактни тела от материал с показатели съгласно техническите изисквания на завода производител.	По препоръка 1. Окончателният доклад е изпратен до всички поделения за запознаване срещу подпис от страна на ремонтния и експлоатационен персонал. По препоръка 2. В дирекции „ПЖПС“ и „Експлоатация“ на БДЖ-ПП са получени заповеди от поделенията за създадената организация за изпълнение препоръките. По препоръка 3. Проведена е обществена поръчка за доставка на контакти за АТП на електрически локомотиви серии 44 и 45. Изготвени и доставени са контактите, съответстващи на оригиналния чертеж, издаден от завода производител.	Всички препоръки са изпълнени.
2. След дерайлирането на товарен влак № 50601 на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД в гара Дупница на 23.01.2016 г.:		
1. „Център за професионално обучение“ (ЦПО) към „Холдинг БДЖ“ ЕАД да организира периодично обучения за опресняване знанията по актуалната нормативна уредба на персонала пряко свързан с безопасността на превозите. 2. „Холдинг БДЖ“ ЕАД да организира извършване на периодични проверки и изпитания на директния и влаков кранмашинисти и регистриращите скоростомери на локомотивите от всички серии, както и редовно да разчитат и следят скоростомерните ленти на локомотивите, като строго се следи регистрацията на всички параметри. 3. „Холдинг БДЖ“ ЕАД да предприеме действия за проектиране, конструиране и внедряване в експлоатация на електронни стендове за изпитване на спирачните апарати в основните локомотивни депа на БДЖ. 4. „Холдинг БДЖ“ ЕАД да проектира, конструира и внедри по един компютърен стенд в двете дружества за проверка и изпитване на регистриращите скоростомери на локомотивите. 5. „Холдинг БДЖ“ ЕАД да организира внедряване в експлоатация на всички локомотивни устройства, които да регистрират в дигитален вид и съхраняват всички данни за състоянието на локомотива. 6. „Холдинг БДЖ“ ЕАД да възложи изграждането на симулатор за обучение и изпитване на практическите умения на локомотивните машинисти за управлението на спирачните системи. 7. Предложено е ДП „НКЖИ“ да измени и допълни чл. 334 от „Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт“ (ПДВ и	По 1. „БДЖ–ПП“ и „БДЖ–ТП“ в зависимост от потребностите ежегодно изготвят план-заявки за периодично обучение на персонала, свързан с безопасността на превозите, като обучението са извършва по одобрени учебни планове и програми с определен хорариум, съдържащи теоретично и практическо обучение, завършващо с полагане на изпит. По 2. Организацията и извършването на периодични проверки и изпитания на директния и влаковия кран-машинист и регистриращите скоростомери на всички серии локомотиви е на „БДЖ-ПП“ и „БДЖ-ТП“ като ЛОП на подвижния състав. След всяка проверка на плановите ремонти се извършват проби на място и последващи скоростно спирачни проби и се попълват карти образец. За функционирането на скоростомерните инсталации, скоростомерите и тахопреобразователите се подлагат на периодични проверки и изпитания, следи се за вярното отчитане на параметрите и разшифроването на лентите на локомотивите и мотрисните влакове (МВ). По 3. Обсъжда се възможността за предприемане на действия за проектиране, конструиране и внедряване в експлоатация на електронни стендове за изпитване на спирачните апарати в основните локомотивни депа на „Холдинг БДЖ“ ЕАД. По 4. Предвид технически изчерпаните възможности за осъвременяване, поддръжка и осигуряване с консумативи за скоростомерна инсталация „Хаслер“, на експертно нива се търси съвместима съвременна и надеждна скоростомерна система. По 5. МВ серия 10 000, 30 000, 31 000 и част от електрическите локомотиви серия 44 001, 44 002 и 46 200 имат електронни блокове, регистриращи всички данни за техническото	Всички препоръки са изпълнени.

МР), както следва: 1. Досегашния текст в чл. 334 да стане ал. 1; 2. Да се създаде нова ал.2 със следния текст: *„(2) Локомотивните машинисти при заминаване на товарен влак от профилна гара задължително извършват проверка на ефективността на влаковата спирачка при температура по-ниска от минус 10 0 С.“*	им състояние и за движението на влака, където има изградено пътно оборудване. По 6. Предвид многообразието и различията на използваните спирачни системи на всички серии локомотиви и МВ е затруднено определянето на методиката и критериите,по които трябва да се проведе обучение и изпитване на симулатор за практически умения на локомотивни машинисти за управление на спирачните системи. При доставка на нов подвижен състав в техническите условия ще залегне производителят да достави симулатор за обучение на локомотивни машинисти. По 7. Генералния директор на ДП „НКЖИ“ е издал Заповед № 1572/27.07.2016 г. за изменение на съдържанието на чл. 334 съгласно предложените текстове.	
3. След пожара, възникнал на 13.04.2016 г. в междугарието Айтос – Черноград, в електрически локомотив № 44-081.8, обслужвал пътнически влак № 8626 на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД:		
1. Извършване проверка на противопожарните инсталации и основните защити на всички локомотиви. 2. Извършен контрол върху експлоатационните прегледи на локомотивите в основните и оборотни депа и експлоатационните пунктове. 3. Монтиране на допълнителни сензори към пожароизвестителната инсталация и разпръскващи дюзи към пожарогасителната инсталация в пожароопасните зони. 4. Модернизиране на локомотивите от серии 44000 и 45000 с изграждане нови пожороизвестителна и пожарогасителна инсталации на локомотивите. 5. Завишаване контрола по извършване прегледи и проверки за състоянието на електрическото оборудване съгласно „ Правилник за деповски ремонт и поддържане на електрическите локомотиви на БДЖ“. 6. Завишаване контрола по спазване на нормите за допускане в експлоатация на електрическите машини и апарати съгласно „ Правилник за деповски ремонт и поддържане на електрическите локомотиви на БДЖ“. 7. Провеждане на периодично обучение на локомотивния персонал по устройство и действие на противопожарната инсталация на локомотивите и действия при възникване на пожар в подвижен железопътен състав по време на движение. 8. Подобряване на координацията при взаимодействие на отделните експлоатационни служби на ДП „НКЖИ“ с лицензираните превозвачи при възникване на произшествия и инциденти, съгласно изискванията на Наредба № 59 за управление безопасността в железопътния транспорт и Наредба № 58 за правилата за техническа експлоатация, движение на	По 1. За намаляване предпоставките за възникване на запалвания причинени от кабели, кабелни връзки и шини е издадена заповед № 287/03.05.2016 г. За извършените проверки и измервания съгласно заповедта са изготвените протоколи с резултатите от извършената еднократна проверка, изпратени са и се съхраняват в отдел „Ремонт“ на дирекция „ПЖПС“. По 2. Завишен е контрола при извършване на експлоатационните прегледи на локомотивите в основните и оборотни депа и експлоатационните пунктове. По 3. Направено е проучване за възможностите за монтиране на допълнителни сензори или нова пожароизвестителна инсталация (ПИИ) в локомотиви серия 44000 и 45000, като в тази връзка е проведена демонстрация на действието на пожароизвестителната система на фирма UniPOS. Разрешено е провеждане на експеримент за изграждане на ПИИ и ПГИ на локомотив № 44179.0 в локомотивно депо Горна Оряховица, по предложено решение за комплексна противопожарна защита с аерозолно гасене на фирма АНКОС-66 ЕООД. По 4. Управителят на „БДЖ-ПП“ е одобрил доклади за провеждане на открита процедура по ЗОП за извършване на капитален ремонт (КР) и модернизация на 30 бр. ел. локомотиви серии 44000 и 45000 и извършване на 30 броя подемни ремонти (ПР) на ел. локомотиви серии 44000 и 45000, където е предвидена модернизация на пожарогасителната инсталация на локомотивите и замяна на съществуващия тип кондензатори WK71021 и WK71020 от защитите на токоизправителните блокове с нови пожаробезопасни кондензатори. По 5 и 6. Завишен е контрола по извършване прегледи и проверки състоянието на ел. оборудване, ел. машини и апарати съгласно изискванията на правилниците за ремонт. По 7 и 8. Провежда се периодично обучение	Всички препоръки са изпълнени.

влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт.	на локомотивния персонал по устройството и действието на противопожарната инсталация на локомотивите и действието им при пожар съгласно заповед № 397/15.06.2016 г. на управителя на „БДЖ-ПП“ ЕООД на служебни беседи със задължителен характер по утвърден график. На 19.07.2016 г. ИАЖА изпрати до ДП „НКЖИ“ препоръка № 8 за изпълнението, за която на 21.10.2016 г. бе получен отговор, че е изпълнена.	
4. След пожара, възникнал на 16.06.2016 г. в гара Сахране, в електрически локомотив № 44-085.9, обслужвал пътнически влак № 3622 на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД:		
1. Извършване проверка за изправността на пожарогасителните и пожароизвестителните инсталации, както и основните защити на локомотивите на „Холдинг БДЖ“ ЕАД. 2. Завишаване контрола върху експлоатационните прегледи на локомотивите в основните и оборотни локомотивни депа и експлоатационните пунктове. 3. Провеждане на периодично обучение на локомотивния персонал по отношение устройството и действието на противопожарната инсталация на локомотивите и действията им при пожар. 4. Планиране модернизация на локомотивите серии 44000 и 45000 чрез нова пожароизвестителна и пожарогасителна инсталации на локомотивите, с автоматично действие и по-ефективен противопожарен агент. 5. Да се планира промяна на съществуващата противопожарна инсталация на локомотивите и добавяне в опасните зони на сензори за дим и пламък.	<u>В „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД:</u> По 1 и 2. Със заповед № 411/28.08.2015 г. е разпоредено на всеки планов ремонт в локомотивно депо локомотивите да се проверяват в противопожарно отношение, като на локомотиви с налични стационарни пожарогасителни инсталации се проверява изправността им. Локомотивите се предават в експлоатация, само след като посочените длъжностни лица удостоверят с подписите си в описа за ремонта, че същият е изправен в противопожарно отношение. ИКППП[30] на „БДЖ-ТП“ преди да се подпише вписва текста *„Локомотивът е пожарообезопасен“*. Със заповед № 12/07.01.2016 г. на Управителят на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД е разпоредено на електрическите локомотиви с автотрансформаторен превключвател (АТП) да се извършва задължително визуален оглед на контакторния блок на АТП при извършване експлоатационен преглед на всеки 48 часа. След извършен ремонт по необходимост, задължително да се изготвя и снема осцилограма, гарантираща правилното действие на елементите в него, като се спазват нормите за Голям периодичен ремонт (ГПР). Всеки ремонт на АТП, независимо от обема, да се вписва в паспорта на агрегата, а протокола с направените измервания и копие от осцилограмата да се съхраняват в него. Техническите изисквания, съпътстващи инициирането на обществени поръчки за доставка на контактни елементи от силовата електрическа схема на локомотивите, са завишени и с нарочно изискване стриктно да са спазени параметрите, материала и покритието от приложените чертежи. Относно качеството на изработката им категоричното изискване е присъединяването на съставните части да бъде надеждно и гарантирано, съобразено със стандартите и съответната технология. По 3. Със заповед на Управителят на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД е разпоредено на Директорите на ПТП да организират и проведат обучение с лектори от регионалните	Всички препоръки са изпълнени.

[30] ИКППП – инспектор по качеството на производствените процеси, приемчик

	служби по пожарна безопасност на целия личен състав два пъти годишно за правилата и нормите за пожарна безопасност при експлоатация на локомотивите. По препоръки 4 и 5. Изготвен е доклад за необходимостта от извършване разход за обществена поръчка с предмет: „Разработване на Технически проект за подмяна на сега използваните термични датчици с цел повишаване бързодействието и ефективността на пожароизвестителната инсталация и монтаж на допълнителни датчици в шкафовете на акумулаторните батерии.“ В „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД: По 1. Извършва се проверка на противопожарните инсталации и основните защити на всички локомотиви, експлоатирани от съответното депо. По 2. Завишен е контрола при извършване на експлоатационните прегледи на локомотивите в основните и оборотни депа и експлоатационните пунктове. По 3. Провежда се периодично обучение на локомотивния персонал по устройството и действието на противопожарната инсталация на локомотивите и действието им при пожар. По 4 и 5. Извършва се експериментиране на ПИИ и пожарогасителна инсталация (ПГИ) на електрически локомотив № 44179.0.	
5. След пожара, възникнал на 08.07.2016 г. в междугарието Михайлово – Свобода, в електрически локомотив № 44-141.0, обслужвал пътнически влак № 4681 на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД:		
1. Да се извърши анализ на оценката на риска, вследствие на зачестилите пожари в ТПС и се изготвят мерки за намаляване на риска. В „Методика за анализ и оценка на риска на безопасността“, която е неразделна част от СУБ да се оценят: вероятностите за възможен риск от възникване на пожар в ТПС във време на движение; опасностите, свързани със „субективен фактор“ (локомотивна бригада и превозна бригада); рисковете в частта „технически фактор“, отнасящ се към поддръжката и ремонта на електрически локомотиви. Да се допълни „Регистър на опасностите за дейностите по поддръжка в приложени № 2“, като към съответното ниво на поддръжка се оценят възможните рискове от възникнал пожар в експлоатация в отделни апарати и агрегати през време на извършване на ремонт на ТПС. 2. Да се осигурят противогазови маски за локомотивните бригади по два броя на локомотив, съгласно изискването на чл. 427, ал. 1 от Наредба № 13 за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд в железопътния транспорт.	По 1. Със заповед № 476/13.07.2016 г. е възложено на експертен съвет да извърши анализ и оценка на риска от предпоставки за възникване на запалвания на локомотиви серия 44000 и 45000, произтичащи от преустановеното извършване на средни и капитални ремонти (СР и КР). Анализа и оценката са извършени в срок и обхваща опасности и риск от пожар в частта „технически фактор“. Извършен е анализ и оценка на опасностите, свързани със „субективния фактор“ (локомотивна бригада и превозна бригада) относно вероятностите за възможен риск от възникване на пожар в ТПС във време на движение, за което е изготвен доклад, включващ и мерки за намаляване на риска. Изготвено е допълнение към Регистъра на опасностите – за поддръжка на ТПС на БДЖ-ПП, приложение към Методика за анализ и оценка на риска при поддръжката на ТПС. По 2. Във връзка с изискванията на чл. 427, ал. 1, т. 7 от Наредба № 13 от фирма „Пожарна техника“ ООД са доставени необходимите количества противогазови маски. Същите са поставени в кабините на електрическите локомотиви, мотрисните влакове, спалните и кушет вагони.	Всички препоръки са изпълнени.
6. След дерайлирането на товарен влак № 50505 на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД в гара Петърч на 28.08.2016 г.:		
1. „БДЖ-ТП“ да завиши контрола по пра-	„БДЖ-ТП“ е разпоредило всички поделения на	Всички

вилното натоварване на вагоните във товаро-разтоварните райони за насипни товари. 2. Да се завиши качеството на прегледите на товарни вагони, извършвани от „БДЖ-ТП“ и на собственика на вагоните „ТЕЦ Бобов дол“ ЕАД, експлоатирани на железопътната инфраструктура.	дружеството да предприемат мерки за: По 1. Извършване на обстойни търговско-технически прегледи на натоварените от товародателите вагони и особено на вагоните, натоварени с насипни товари. По 2. Стриктно извършване на техническите прегледи и проби на автоматичните спирачки на влаковите състави при строго спазване изискванията на „Инструкция за техник, ревизор вагони“ /ТМРВ/ и Наредба № 58. По 3. Отправяне на предупреждение до всички товародатели за стриктно изпълнение на изискванията за правилно натоварване на вагони и разпределение на товара.	препоръки са изпълнени.
7. След пожара, възникнал на 14.09.2016 г. в междугарието Черноград - Карнобат, в електрически локомотив № 44-096.6, обслужвал пътнически влак № 80290 на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД:		
1. Да се изследва поведението във време на движение на напреженовия трансформатор на монтираните в електрическите локомотиви серии 44000 и 45000 електронни електромери. Да се оцени риска от възникване на опасности вследствие на неизправности и свързването на електромерите. 2. На всеки малък периодичен ремонт (МПР) да се извършва проверка състоянието и плътността на масления охладителен контур на локомотивния трансформатор, като се акцентира върху свързващите гумени съединения.	По 1. До ръководителите на локомотивни депа София, Горна Оряховица и Пловдив с писмо е изпратен окончателния доклад за запознаване срещу подпис на ремонтния и експлоатационен персонал. Издадена е заповед за извършване наблюдения на 5 бр. локомотиви, като е направен първоначален оглед на напреженовия трансформатор, неговото укрепване, надеждността на връзките. Наблюденията са включили огледи за: прегряване на захранващите кабели, изваждане на кабелния накрайник, разхлабени болтови съединения за укрепване на трансформатора, влошена изолация на кабелите. Резултатът от извършените наблюдения на петте локомотива е показал, че няма промяна в поведението на напреженовия трансформатор по време на движение. По 2. На локомотивните депа са дадени указания при всеки Малък периодичен ремонт (МПР) да се извършва проверка на плътността на масления охладителен контур на трансфор-матора на локомотива, като се обърне внимание на свързващите гумени съединения. Ръководителите на депа със заповед са разпоредили извършване на допълнителни проверки, които се отразяват в Опис за ремонт – фаза 3.	Всички препоръки са изпълнени.

Таблица 7. Мерки, предприети от ЖП и УИ в България след препоръки за безопасност, направени от НОР към НОБ през 2016 г.

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

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

През 2016 г. служители на Районните железопътни инспекции (РЖИ) към ИАЖА са председателствали заседания на районните разследващи комисии (РРК) в София, Пловдив и Горна Оряховица, в които са разследвани общо 192 бр. произшествия и инциденти (предпоставки за произшествия) съгласно изискванията на чл. 78, ал. 3 от Наредба № 59. За всички

разследвани произшествия и инциденти РРК са съставили окончателни доклади, в които при необходимост са давани предписания и препоръки с цел неповтаряне на допуснатите нарушения или търсене на отговорност от длъжностни лица за допуснатите от тях нарушения по безопасността на движението на влаковете.

Предписания, издадени от ИД на ИАЖА:

ИД на ИАЖА през 2016 г. издаде седем предписания, от които 4 броя към БДЖ-ПП и 3 броя към ДП НКЖИ. Предписанията към БДЖ-ПП през 2016 бяха свързани с: 1) Предоставяне на информация за правата на пътниците във всички гари и пътнически вагони, вкл. данни за контакт с превозвача в подходящ шрифт и поставяне на стикери с горещия телефон на МТИТС; 2) Осигуряване във всички гари на „Правила за действие на длъжностни лица от БДЖ-ПП и ДП НКЖИ при нарушаване на графика за движение“; 3) Предоставяне по достъпен начин на пътниците в гара София на информация, относно преустановяване на услугите по Договора за предлагане на обществени услуги в железопътния транспорт на България.

Предписанията към ДП НКЖИ през 2016 г. бяха свързани с: 1) Отстраняване на нередности, свързани с наводнен пешеходен подлез на спирка Скобелево. Изграждане на навеси на перони за защита на пътниците и на временни пешеходни мостчета в двата края на перони, които да се ползват за пресичане на жп линия от пътници до момента на отводняване на пешеходния подлез и неговото възстановяване; 2) Осигуряване на достъп на ЛНП в гара Драгичево; 3) Изготвяне на процедура, регламентираща назначаване, отмяна и корекция на разписание на влак в оперативен порядък при непредвидени ситуации, възникнали по време на движението на влака или непосредствено преди заминаването му, която се съгласува с железопътните превозвачи и да се включи към РД на мрежата, Анекс 4, VII „Оперативно взаимодействие при планиране и управление на превозите и експлоатация на железопътната инфраструктура“.

Предписания, издадени от служители на РЖИ към ИАЖА:

При извършените през 2016 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[31], Наредба № 56, ПТЕ[32], ПДВМР[33] и др., за което са съставени 3 бр. актове за нарушения на жп служители и 58 бр. предписания (в т.ч. от РЖИ Пловдив - 36 броя, от РЖИ София - 13 броя и от РЖИ Горна Оряховица – 9 броя). Предписанията на РЖИ са адресирани до: ДП НКЖИ (41 бр.), ЖП за превоз на товари или пътници (15 бр.) и собственици на ИЖПК[34] (2 бр.).

- **Мерки за безопасност, предприети от НОБ на България в резултат на извършени през 2016 г. проверки на УИ и ЖП:**

През 2016 г. служители на РЖИ към ИАЖА са проверили общо 925 обекти в т.ч.: 420 бр. жп гари, 250 бр. ПЖПС (влакове, локомотиви, ДВМ[35]/ЕМВ[36], РССМ, моторни дрезини), 9 бр. ВРУ[37], 43 бр. прелези, 19 бр. жп участъци, подрайони за поддържане на контактна мрежа, ЕРП[38], участъци за ОТ[39], пътнически и товарни центрове, локомотивни депа, интермодални терминали,

[31] Наредба № 58 от 2006 г. за правилата за техническа експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт;
[32] ПТЕ – Правила за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура, издадени от генералния директор на НКЖИ през 2006 г.
[33] ПДВМР – Правила за движение на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт, издадени от генералния директор на НКЖИ през 2006 г
[34] ИЖПК – Индустриален железопътен клон
[35] ДМВ – Дизелови мотрисни влакове (DMU)
[36] ЕМВ – Електрически мотрисни влакове (EMU)
[37] ВРУ – Вагоно-ревизорски участък
[38] ЕРП – Електро-разпределително предприятие към ДП „НКЖИ“
[39] ОТ – Осигурителна техника

строителни фирми, извършващи ремонт на ЖИ, лицензирани превозвачи и др. служители (влакови и локомотивни бригади, влакови диспечери на УИ и диспечери на ЖП)

През 2016 г. служители на ИАЖА от РЖИ са проверили общо 858 служители, заемащи длъжности, свързани с безопасността на железопътните превози, за употреба на алкохол и други упойващи вещества.

В изпълнение изискванията на чл. 5 от Наредба № 56 през 2016 г. служители на ИАЖА проведоха проверочни изпити на 890 служители на УИ и ЖП, заемащи длъжности, свързани с безопасността на железопътните превози, в т.ч.: РЖИ София – 388, РЖИ Пловдив – 293 и РЖИ Горна Оряховица – 199.

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[40];
- 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.

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

[40] СБИ – ситуации, близки до инциденти

контрол върху системите за управление на ЛОП/СОП на товарни вагони и други железопътни превозни средства.

Към 31.12.2016 г. ГДЖИ се състои от 31 служители, в т.ч. 15 инспектори в териториалните звена – Регионалните железопътни инспекции (РЖИ) в София, Пловдив и Горна Оряховица. Административното, правното и финансово обслужване на ГДЖИ се извършва в рамките на ИАЖА от дирекция „Административно-правно и финансово-стопанско обслужване“ в състав от 8 служители.

През 2016 г. НОБ на България проведе 14 броя одити на СУБ на всички сертифицирани ЖП за превоз на товари (12 бр.) и пътници (1 бр.) в България, както и на държавния УИ (ДП НКЖИ - 1 бр.). Девет от тях са надзорни, четири са за подновяване на сертификати за безопасност и един е за първоначална сертификация. Повече информация за проведените от НОБ на България надзорни одити на СУБ на УИ и ЖП за превоз на пътници или товари през 2016 г. са показани в таблица № 8 долу.

№	Име на сертифицираната компания /УИ или ЖП/	Вид дейност	Период на одита
1	ДП „НК ЖИ“	Управител на инфраструктура	23.02 - 02.03.2016
2	„Българска железопътна компания“АД (БЖК)	ЖП за превоз на товари	29.03 - 08.04.2016
3	„БДЖ - Товарни превози“ ЕООД (БДЖ-ТП)	ЖП за превоз на товари	26.04 - 12.05.2016
4	„ПИМК Рейл“ ЕАД (ПИМК)	ЖП за превоз на товари	19.05 – 26.05.2016
5	„Ди Би Карго България“ ЕООД (DBCBG)	ЖП за превоз на товари	25.05 - 02.06.2016
6	„Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД (БМРК)	ЖП за превоз на товари	07.06 - 10.06.2016
7	„Карго Транс Вагон България“ АД (КТВБ)	ЖП за превоз на товари	21.07-22.07.2016
8	„Порт Рейл“ ООД	ЖП за превоз на товари	12.07 - 15.07.2016
9	„Газтрейд“ АД	ЖП за превоз на товари	07.09 - 09.09.2016
10	ДП „Транспортно строителство и възстановяване“ (ТСВ)	ЖП за превоз на товари	20.09 - 27.09.2016
11	„ТБД - Товарни превози “ ЕАД (ТБД-ТП)	ЖП за превоз на товари	12.10 - 14.10.2016
12	„Рейл Карго Кериър - България“ ЕООД (RCCBG)	ЖП за превоз на товари	25.10 - 29.10.2016
13	„Експрес Сервиз“ ООД	ЖП за превоз на товари	08.11- 11.11.2016
14	„БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД (БДЖ-ПП)	ЖП за превоз на пътници	06.12 - 15.12.2016

Таблица 8. Надзорни одити на СУБ на сертифицираните ЖП и УИ, проведени от НОБ на България през 2016 г.

Одитите на СУБ на ДП „НК ЖИ“, БЖК, „БДЖ-Товарни превози“, „Ди Би Карго България“, „Булмаркет Рейл Карго“, „Газтрейд“, „ТБД - Товарни превози“, „Рейл Карго Кериър - България“ и „БДЖ-Пътнически превози“ през 2016 г. бяха проведени в изпълнение на годишния план за надзор за 2016 г. на НОБ на България, а тези на ДП „ТСВ“, „Порт Рейл“, КТВБ и „Експрес Сервиз“ ООД във връзка с подадени заявления за подновяване на СБ за превоз на товари. От тях само ДП „ТСВ“ не заяви превоз на опасни товари (предишният СБ, включваше превоз на опасни товари). Единствено одитът на „ПИМК Рейл“ ЕАД бе проведен във връзка с подадено заявление за издаване на нов СБ (*повече информация вижте в **раздел Е.1** на доклада*).

През 2016 г. в проведените надзорни одити на СУБ на и големите и средни ЖП и УИ (ДП НКЖИ) в България взеха участие средно около 17-19 служители, а за малките ЖП между 6 и 12 служители от ГДЖИ към ИАЖА, които бяха ангажирани с тази дейност общо около 3600 часа. Досега НОБ на България не е използвал услугите на външни експерти за извършване на надзорни дейности върху СУБ на сертифицираните ЖП и УИ.

През 2016 г. НОБ на България като сертифициращ орган на ЛОП на товарни вагони и други железопътни превозни средства (локомотиви, ЕМВ/ДМВ, РССМ, пътнически вагони и др.) е извършил общо 28 броя одити на ЖП, притежаващи сертификат(и) на ЛОП или за функция по поддръжка (ФП) на ПЖПС, или кандидатстващи за

издаване на нови такива сертификати. От тях за първоначално сертифициране са извършени общо 2 броя одити, в т.ч. на лица, сертифицирани за изпълняване на ФП - 1 брой и на сертифицирани лица, отговорни за поддръжка - 1 брой.

За подновяване на сертификати са извършени 6 броя одити, в т.ч. за подновяване на сертификати за изпълняване на ФП – 3 бр. и за подновяване на сертификати на ЛОП – 3 бр.

През 2016 г. в изпълнение на годишния план за надзор на ИАЖА като сертифициращ орган на ЛОП е извършил общо 20 бр. годишни надзорни одити на ЛОП на превозни средства. В тези одити са взели участие между 4 и 10 одитори (служители на ГДЖИ), които са били ангажирани с тази дейност общо около 2700 часа. Досега НОБ на България като сертифициращ орган на ЛОП не е ползвал услугите на външни експерти за изпълнение на надзорната си дейност върху ЛОП.

През 2016 г. са извършени проверки и инспекции на железопътните предприятия и управителя на инфраструктурата, свързани с дейностите им по безопасността на превозите, като в тях са взели участие 15 инспектори от районите железопътни инспекции в рамките на около 9000 часа.

D.3. Компетентност

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

През 2016 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 2016 г. от изпълнителния директор на ИАЖА са издадени 103 наказателни постановления въз основа на актове за нарушения на ЗЖТ, съставени от инспектори на ИАЖА и служители на Министерство на вътрешните работи.

През 2016 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 2016 г. НОБ на България не е сключвал споразумения с НОБ от други държави членки на ЕС за съвместно прилагане на надзорни дейности върху ЖП или УИ.

D.6. Изводи от предприетите мерки

Резултатите от направените през 2016 г. одити на СУБ на ЖП и УИ, притежаващи СБ и УБ налагат извода, че те изпълняват изискванията на европейското и национално законодателство, свързани с ОМБ и ОКБ и поддържат функциониращи СУБ. Констатирани са пропуски по прилагане на Регламент (ЕС) № 1078/2012 и Регламент (ЕС) № 402/2013. Железопътните предприятия, в резултат на препоръките и предписанията на НОБ, предприемат своевременни действия за коригиране по констатираните несъответствия по прилагане на СУБ.

Е. ИЗДАВАНЕ НА СЕРТИФИКАТИ И УДОСТОВЕРЕНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Е.1. Ръководство

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

Фиг. 5. Снимки на локомотиви на ЖП, получили от ИАЖА през 2016 г. СБ (отгоре-надолу): 1) Експрес Сервиз; 2) ПИМК Рейл; 3) Ди Би Карго България; 4) ДП ТСВ и 5) ТБД-ТП.

През 2016 г. в ИАЖА бяха депозирани следните заявления за издаване на сертификати за безопасност (СБ):

- 1 бр. за издаване на нови СБ (част „А“ и „Б“) на регистрирано в България ново ЖП за превоз на товари, вкл. превоз на опасни товари, по всички линии от националната ЖИ („ПИМК Рейл“ ЕАД със седалище в гр. Пловдив);

- 3 бр. за издаване на актуализирани/изменени СБ на действащи ЖП за превоз на товари, вкл. превоз на опасни товари, по всички линии от националната ЖИ (2 бр. от „ТБД – Товарни превози“ ЕАД и 1 бр. от „Ди Би Карго България“ ЕООД);

- 2 бр. за подновяване на СБ (част „А“ и „Б“) на действащи ЖП за превоз на товари по всички линии от националната ЖИ (ДП ТСВ и „Експрес Сервиз“ ООД). ДП ТСВ в заявлението си се отказа от превоз на опасни товари.

Някои подробности за издадените през 2016 г. сертификати за безопасност на ЖП са представени в таблица 9 долу:

Подател Име на ЖП	Дата на подаване на заявлението	Дата на издаване на СБ/УБ	Вид СБ/УБ			Валидност	
			Удосто-верение	Сертификат част „А“	Сертификат част „Б“	От	До
„ТБД - Товарни превози“ ЕАД	30.12.2015	25.01.2016	-	Да	Да	26.01.2016	26.08.2020
„ТБД-Товарни превози“ ЕАД	07.04.2016	11.04.2016	-	-	Да	11.04.2016	26.08.2020
„Ди Би Карго България“ ЕООД	18.04.2016	30.05.2016	-	Да	Да	30.05.2016	26.05.2020
„ПИМК Рейл“ ЕАД	05.02.2016	03.06.2016	-	Да	Да	06.06.2016	05.06.2021
ДП „ТСВ“	01.04.2016	30.09.2016	-	Да	Да	04.10.2016	03.10.2021
„Експрес Сервиз“ ООД	27.05.2016	09.12.2016	-	Да	Да	16.12.2016	15.12.2021

Таблица 9. Издадени от НОБ на България през 2016 г. СБ и УБ на ЖП и УИ

През 2016 г. със заповед № 14-00-130/ 05.12.2016 г. на ИД на ИАЖА бе отнет сертификата за безопасност част „Б” на австрийското ЖП „Рейл Карго Австрия“ АД във връзка с получено уведомление за прекратяване на дейността му в България и прехвърлянето й на новосъздаденото ЖП „Рейл Карго Кериър - България“ ЕООД (RCCBG), което е част от RCG[41]. През 2015 г. на RCCBG бяха издадени лиценз и сертификати за безопасност част „А” и част „Б” за извършване на железопътен превоз на товари, включително превоз на опасни товари, за всички железопътни линии на Република България.

Фиг. 6. Влак на „Рейл Карго Кериър - България“ (RCCBG)

През 2016 г. в ИАЖА не са подавани заявления за издаване, подновяване или актуализиране на УБ на УИ, както и не са издавани и отменяни такива удостоверения.

Е.2. Контакти с други НОБ

През 2016 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 2016 г. НОБ на България не е отправял запитвания за предоставяне на информация за сертификати за безопасност част „А“, издавани в други държави членки на ЕС.

Е.3. Процедурни въпроси

Наблюденията на НОБ на България при прилагането през 2016 г. на ОМБ за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификати за безопасност (Регламент (ЕС) № 1158/2010/ЕС) и разрешителни за безопасност (Регламент (ЕС) № 1169/2010/ЕС) показват, че УИ (ДП НКЖИ) и железопътните предприятия (ЖП) са адаптирали техните системи за управление на безопасността (СУБ) към тях.

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

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

[41] RCG – Rail Cargo Group

E.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 и 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 2016 г. в българското законодателство в областта на железопътния транспорт не са извършвани промени във връзка с транспониране на ДЖБ (Директива 2004/49/ЕО).

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

F.2. Законодателни и регулаторни промени:

В периода от 01.01.2016 до 31.12.2016 г. в „Държавен вестник“ (ДВ) на Република България бяха публикувани следните законодателни промени в областта на железопътния транспорт в страната ни:

- *„Закон за железопътния транспорт“* (ЗЖТ) през 2016 г. е променян 2 пъти (в бр. 19 и бр. 58 на ДВ от 2016 г) – направените промени не касаят железопътната безопасност.
- *„Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура* е изменена и допълнена в бр. 36 на ДВ от 13.05.2016 г. във връзка с транспониране на разпоредбите на Директива 2012/34/ЕС на ЕП и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство. Промените не касаят железопътната безопасност.

- *„Наредба № 44 от 10.10.2001 г. за превоз на товари с железопътен превоз“* е изменена и допълнена в бр. 76 на ДВ от 30.09.2016 г. Измененията са свързани с въвеждане на електронна товарителница при превоз на товари с железопътен транспорт като превозен документ с доказателствена сила, равностойна на хартиения носител. Направените промени не касаят железопътната безопасност.

- *„Наредба № 56 от 14.02.2003 г. за изискванията, условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност, изисквана от персонала, отговорен за безопасността на превозите с железопътен транспорт, или признаване на такава правоспособност и реда за провеждане на проверочните изпити на лицата от персонала, отговорен за безопасността на превозите“* е изменена в бр. 69 на ДВ от 02.09.2016 г., в сила от 01.07.2016 г., във връзка със транспониране на изискванията на Директива (ЕС) 2016/882 на Комисията от 1 юни 2016 година за изменение на Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на езиковите изисквания. С Директива (ЕС) 2016/882 се изменя Приложение VI, т. 8 към Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността (Директива 2007/59/ЕО). Промяната е свързана с необходимостта да се намалят езиковите изисквания към машинистите по отношение на участъците между границите на държавите членки на Европейския съюз и гарите, намиращи се в близост до тях и определени за извършване на трансгранични операции, като се освободят съответните машинисти от езиковите изисквания за ниво B1.
- *„Наредба № 57 от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз“* е изменена в бр. 1 на ДВ от 5.01.2016 г., в сила от 1.01.2016 г., във връзка с въвеждане на изискванията на Директива 2014/106/ЕС[42]. Промените не касаят железопътната безопасност.

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

G. ПРИЛАГАНЕ НА ОМБ ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ И ОЦЕНКА НА РИСКА

Регламент (ЕО) № 352/2009 [43] и Регламент (ЕС) № 402/2013[44] е въведен на теория в процедурите към СУБ на УИ и ЖП, които на практика много рядко, или пък въобще не се използват. По време на надзорните си дейности НОБ на България извършва контрол на прилагането на процедурите за определяне и оценка на риска, включително и оценка на „значителните“ експлоатационни, организационни и други промени.

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

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

[44] 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 2016 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[45] и техните годишните доклади, получавани ежегодно до 30 юни съгласно чл. 12 и чл. 12а от Наредба № 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт на Република България.

Секторните участници (ЖП, УИ, NoBo, DeBo, AsBo, строителни фирми и др.) могат да изразят техните мнения, коментари, предложения, жалби и т.н. по всички въпроси от дейността на ИАЖА, включително и по въпросите, свързани с ОМБ за определяне и оценка 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.

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

През 2016 г. не са ревизирани национални правила за безопасност в резултат от прилагането на разпоредбите на Европейския съюз за оценка и определяне на риска.

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

През 2016 г. НОБ на България в качеството си на сертифициращ орган на структури (лица), отговорни за поддръжка на железопътни превозни средства не е прилагал дерогации или алтернативни мерки за тяхното сертифициране в съответствие с чл.14а, параграф 8 от Директива 2008/110/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 2008 г. за изменение на ДЖБ.

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

ПРИЛОЖЕНИЕ А. ОБЩИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ (ОПБ)

Диаграми/данни за изпълнение на основните ОПБ в периода 2012-2016 г.

Данни за показателите, свързани със „значителни произшествия“[46] и „предпоставки за произшествия“[47] (инциденти) в периода от 2012 до 2016 г.:

Година	*Сблъсквания*	*Дерайлирания*	*Произшествия на прелези*	*Произшествие с лица, с участието на движещ се ПЖПС*	*Пожари на ПЖПС*	*Други*	***Общо***
2012	3	3	15	26	1	0	**48**
2013	2	2	11	17	0	1	**33**
2014	4	6	11	37	0	0	**58**
2015	3	6	6	33	0	0	**48**
2016	3	6	5	24	2	0	**40**

Година	*Счупени релси*	*Изкривявания и др. деформации на коловози*	*Неправилни показания на сигнализацията, водещи до опасна ситуация*	*Подминавания на синали за опасност*	*Счупени колела на ПЖПС в експлоатация*	*Счупени оси на ПЖПС в експлоатация*	***Общо***
2012	82	0	0	4	27	14	**127**
2013	83	0	0	16	76	5	**180**
2014	102	1	0	16	1	4	**124**
2015	104	14	2	13	0	0	**133**
2016	83	0	0	20	2	0	**105**

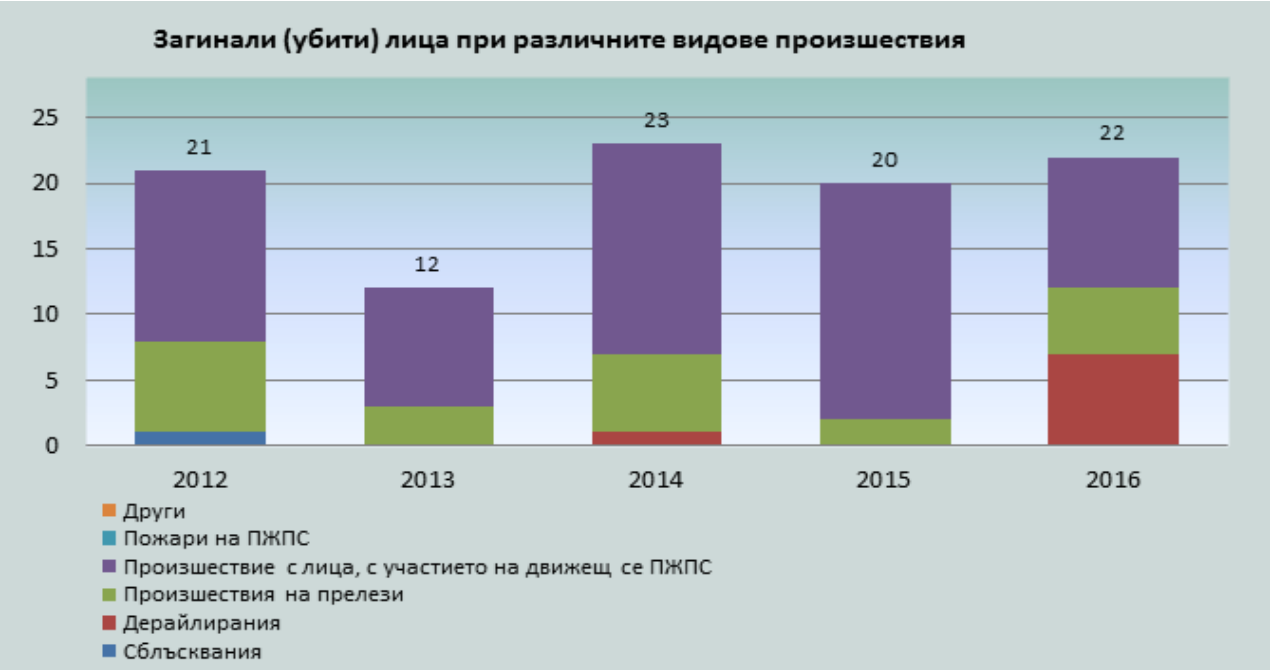
[46] *„значително произшествие“* означава всяко произшествие с участието на най-малко едно движещо се железопътно возило, с резултат най-малко едно загинало или тежко ранено лице, или значителни щети по подвижния състав, коловоза, други съоръжения или околната среда, или значително нарушаване на движението,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

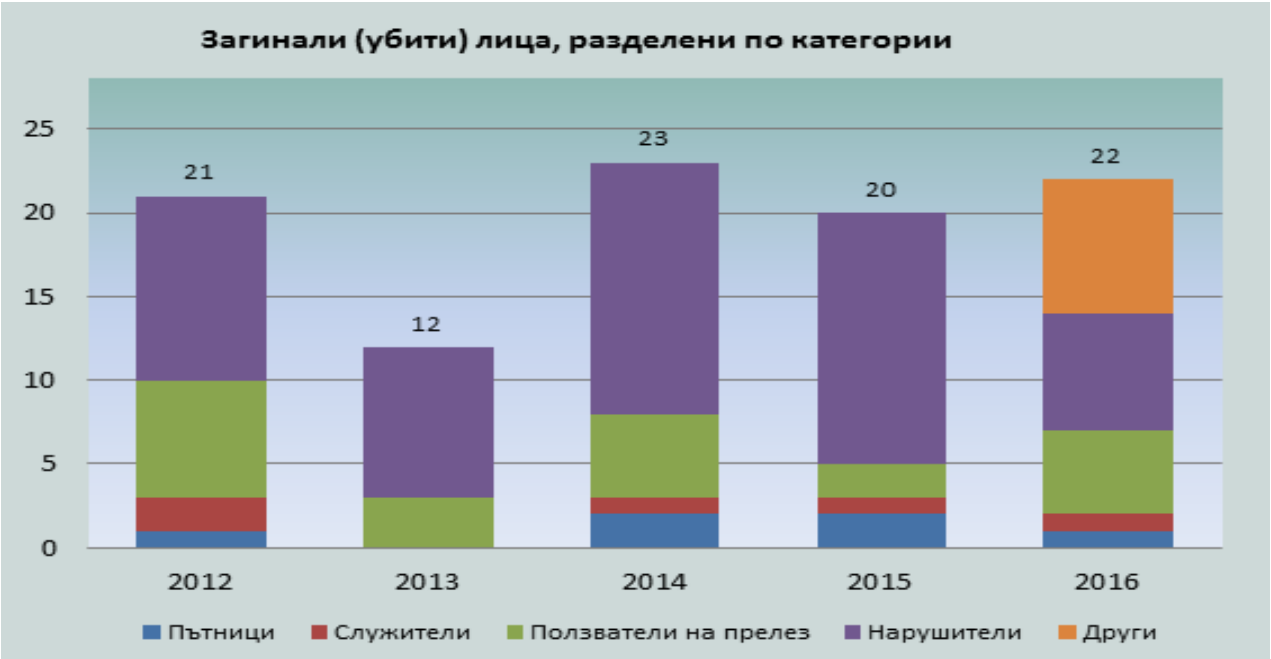
„значително нарушаване на движението“ означава, че движението на влаковете по главна жп линия е прекъснато за 6 часа или повече;

[47] *„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 опасната точка"

Загинали (убити) лица при железопътни произшествия в България в периода 2012-2016 г., разделени по вид на произшествието и рискови категории лица:



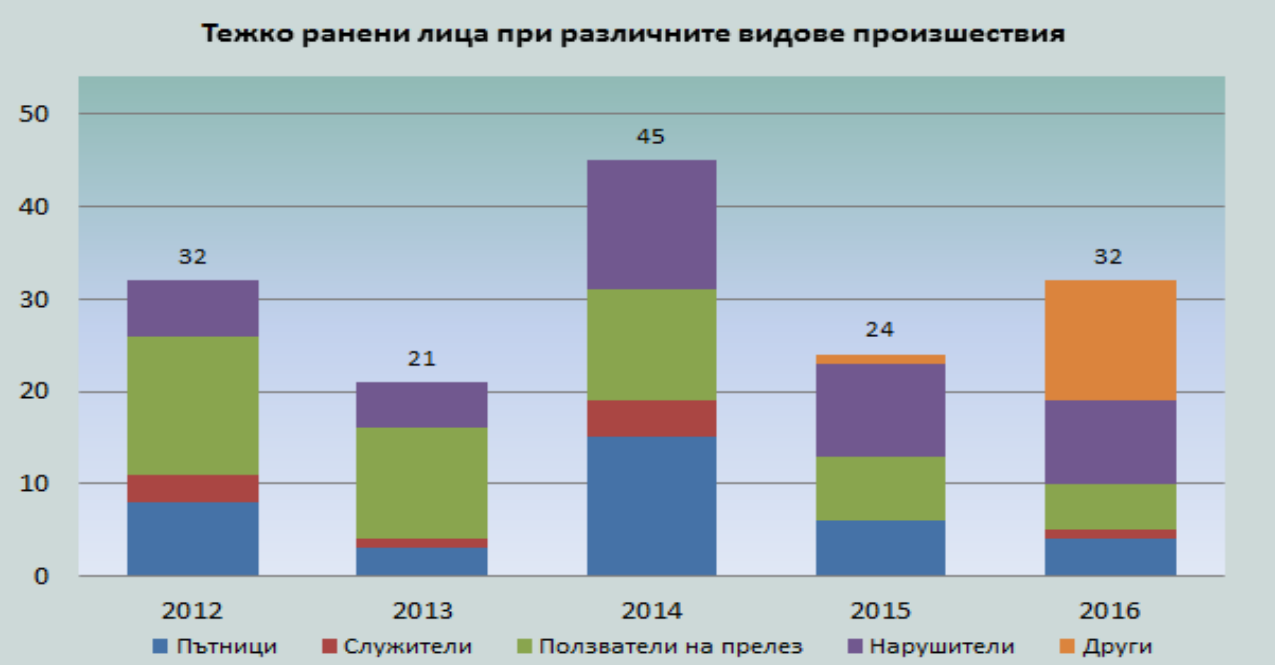
Година	*Сблъсквания*	*Дерайлирания*	*Произшествия на прелези*	*Произшествие с лица, с участието на движещ се ПЖПС*	*Пожари на ПЖПС*	*Други*	***Общо***
2012	1	0	7	13	0	0	**21**
2013	0	0	3	9	0	0	**12**
2014	0	1	6	16	0	0	**23**
2015	0	0	2	18	0	0	**20**
2016	0	7	5	10	0	0	**22**



Година	*Пътници*	*Служители*	*Ползватели на прелез*	*Нарушители*	*Други*	***Общо***
2012	1	2	7	11	0	**21**
2013	0	0	3	9	0	**12**
2014	2	1	5	15	0	**23**
2015	2	1	2	15	0	**20**
2016	1	1	5	7	8	**22**

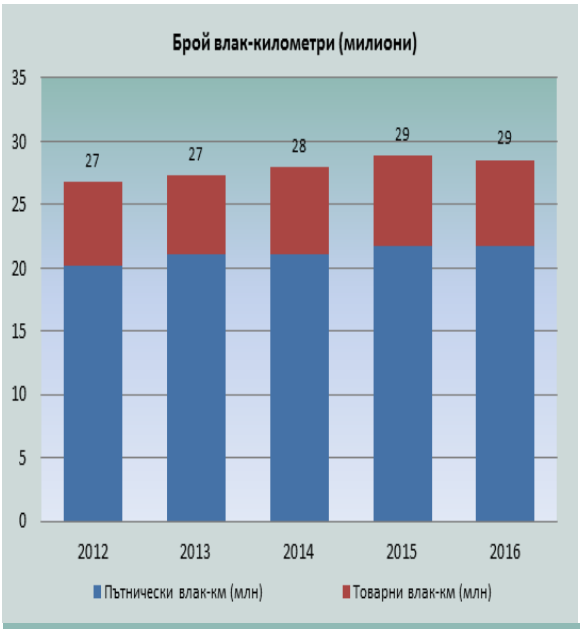
Тежко ранени лица при железопътни произшествия в България в периода 2012 - 2016 г., разделени по вид на произшествието и рискови категории лица:

Година	*Сблъсквания*	*Дерайлирания*	*Произшествия на прелези*	*Произшествие с лица, с участието на движещ се ПЖПС*	*Пожари на ПЖПС*	*Други*	*Общо*
2012	3	0	15	14	0	0	32
2013	0	0	12	9	0	0	21
2014	0	8	16	21	0	0	45
2015	2	0	7	15	0	0	24
2016	0	13	5	14	0	0	32

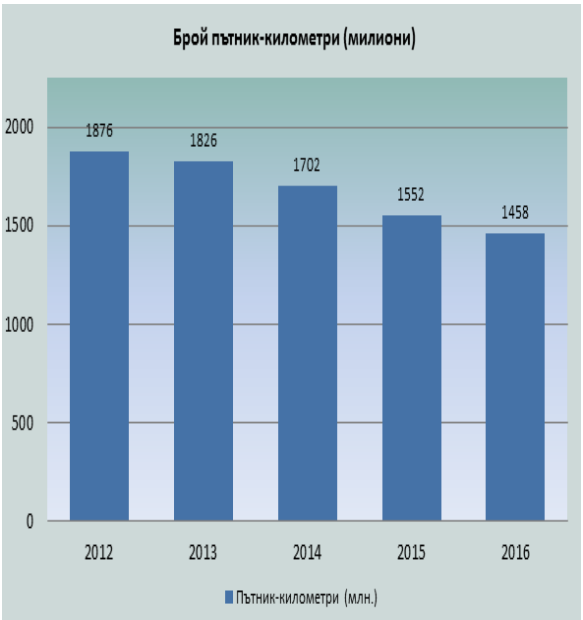


Година	*Пътници*	*Служители*	*Ползватели на прелез*	*Нарушители*	*Други*	***Общо***
2012	8	3	15	6	0	**32**
2013	3	1	12	5	0	**21**
2014	15	4	12	14	0	**45**
2015	6	0	7	10	1	**24**
2016	4	1	5	9	13	**32**

Данни за трафика[48] и общата дължина на железопътната мрежа на България в периода 2012 – 2016 г.:

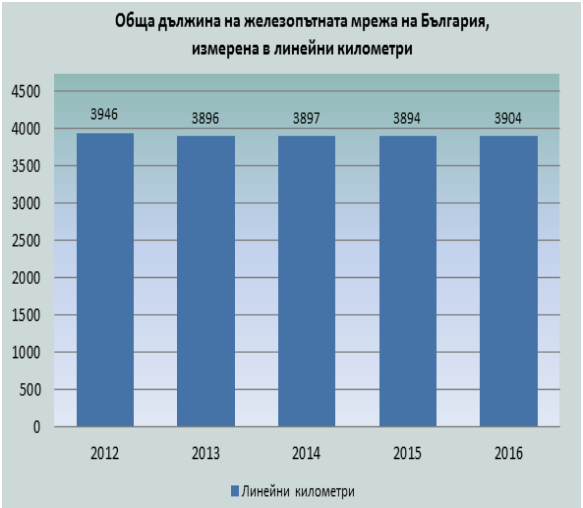


Година	*Пътнически влак-км (млн)*	*Товарни влак-км (млн)*	*Общо*
2012	20	7	27
2013	21	6	27
2014	21	7	28
2015	22	7	29
2016	22	7	29



Година	*Пътник-километри (млн.)*
2012	1876
2013	1826
2014	1702
2015	1552
2016	1458

Година	*Километри релсов път*
2012	6635
2013	6529
2014	6481
2015	6474
2016	6475



Година	*Линейни километри*
2012	3946
2013	3896
2014	3897
2015	3894
2016	3904

---

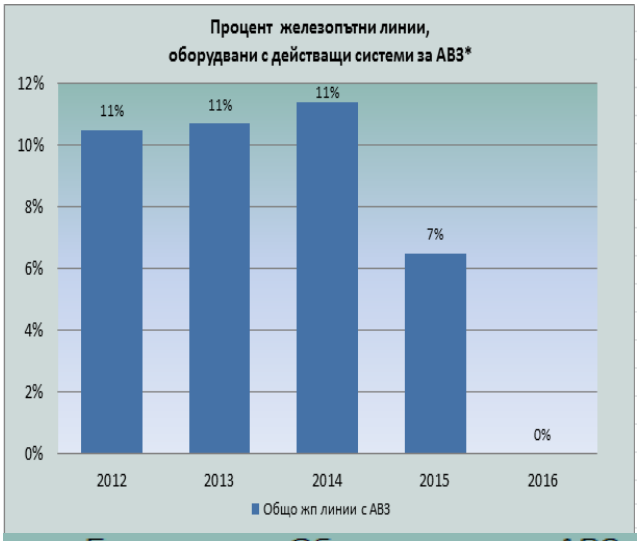
[48] *„влак-километър“* означава единица мярка, изразяваща движението на влак на разстояние един километър. Използва се действително изминатото разстояние, ако то е известно, в противен случай се използва стандартното разстояние по мрежата между началната точка и местоназначението. Взема се предвид само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

„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;

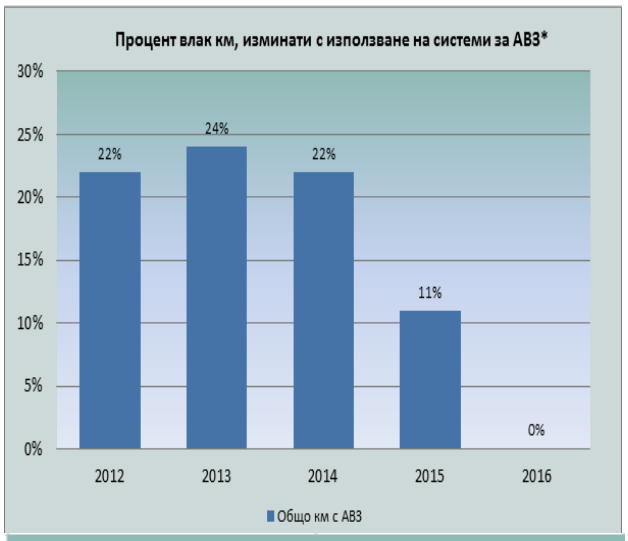
*„*линеен километър*“* означава дължината, измерена в километри, на железопътната мрежа в държавите членки, чийто обхват е определен в член 2; За многоколовозни железопътни линии се взема предвид само разстоянието между началната точка и местоназначението.

**„*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. (дефиниции от Директива 2014/88/ЕС за изменение на Директива 2004/49/ЕО)

Данни за техническата безопасност на железопътната инфраструктура[49] в България в периода 2012 - 2016 г.:



Година	Общо жп линии с АВЗ
2012	0,11
2013	0,11
2014	0,11
2015	0,07
2016	-



Година	Общо км с АВЗ
2012	0,22
2013	0,24
2014	0,22
2015	0,11
2016	-

Данни за общия брой железопътни прелези в България в периода 2012 - 2016 г., разделени на прелези с „пасивна охрана“ и „активна охрана“ [50]

Година	Прелези с активна охрана	Прелези с пасивна охрана	Общо
2012	646	137	783
2013	648	137	785
2014	632	142	774
2015	626	140	766
2016	622	139	761

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

[50] *„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;

„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 (дефиниции от Директива 2004/49/ЕО).

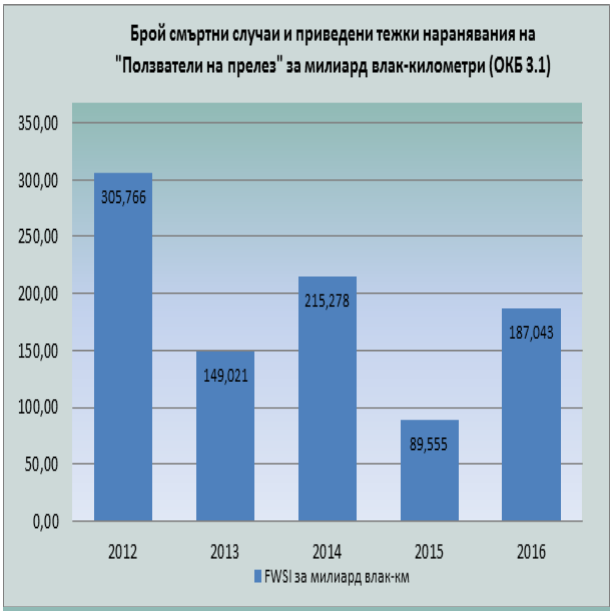
„-“ *символ*, означаващ липса на данни за съответната година.

Смъртни случаи и приведени тежки наранявания (FWSI)[51] на лица от рисковите категории: „Пътници“, „Служители“ и „Ползватели на прелез“ (ОКБ 3.1) в периода 2012 - 2016 г.:

Година	Убити Пътници	Тежко ранени Пътници	Брой пътник-км (милиони)	FWSI за млрд. пътник-км
2012	1	8	1876,000	0,959
2013	0	3	1826,000	0,164
2014	2	15	1702,000	2,056
2015	2	6	1552,188	1,675
2016	1	4	1457,950	0,960

Година	Убити пътници	Тежко ранени пътници	Брой влак-км (млн.)	FWSI за милиард пътник влак-км
2012	1	8	20,124	89,445
2013	0	3	21,110	14,211
2014	2	15	21,080	166,034
2015	2	6	21,697	119,832
2016	1	4	21,692	64,540

Година	Убити Служители	Тежко ранени Служители	Брой влак-км (милиони)	FWSI за милиард влак-км
2012	2	3	27,799	82,737
2013	0	1	28,184	3,548
2014	1	4	28,800	48,611
2015	1	0	30,149	33,169
2016	1	1	29,405	37,409



Година	Убити Ползватели на прелез	Тежко ранени Ползватели на прелез	Брой влак-км (милиони)	FWSI за милиард влак-км
2012	7	15	27,799	305,766
2013	3	12	28,184	149,021
2014	5	12	28,800	215,278
2015	2	7	30,149	89,555
2016	5	5	29,405	187,043

[51] *„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 2012-2016 г.:

Година	Убити Ползватели на прелез	Тежко ранени Ползватели на прелез	Брой влак-км (милиони)	Брой километри релсов път	Брой прелези с активна и пасивна охрана	FWSI за експозиция
2012	7	15	27,799	6635,000	783	46,452
2013	3	12	28,184	6529,000	785	23,947
2014	5	12	28,800	6481,000	774	34,103
2015	2	7	30,149	6474,000	766	14,051
2016	5	5	29,405	6475,000	761	22,515

Година	Убити "Други" лица	Тежко ранени "Други" лица	Брой влак-км (милиони)	FWSI за млрд влак-км
2012	0	0	27,799	0,000
2013	0	0	28,184	0,000
2014	0	0	28,800	0,000
2015	0	1	30,149	3,317
2016	8	13	29,405	316,273

Година	Убити "Нарушители"	Тежко ранени "Нарушители"	Брой влак-км (милиони)	FWSI за млрд. влак-км
2012	11	6	27,799	417,281
2013	9	5	28,184	337,071
2014	15	14	28,800	569,444
2015	15	10	30,149	530,698
2016	7	9	29,405	268,662

Година	Убити лица от всички категории	Тежко ранени лица от всички категории	Брой влак-км (милиони)	FWSI за млрд. влак-км
2012	21	32	27,799	870,535
2013	12	21	28,184	500,284
2014	23	45	28,800	954,861
2015	20	24	30,149	742,977
2016	22	32	29,405	856,997

ПРИЛОЖЕНИЕ В. ПРОМЕНИ В ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО

(Приложение към раздел „F" от настоящия доклад)

През 2016 г. в българското законодателство в областта на железопътния транспорт не са извършвани промени, свързани с транспониране на изменения на Директива 2004/49/ЕО от 29 април 2004 година относно безопасността на железопътния транспорт в Общността.

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

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

Таблица 11. Законодателни и регулаторни промени в областта на железопътния транспорт на България, публикувани в Държавен вестник и влезли в сила от 01.01.2016 до 31.12.2016 г. ***(Приложение към раздел F.2** от настоящия доклад).*

ЗАКОНОДАТЕЛСТВО И РЕГУЛИРАНЕ	Правни препратки	Влизане в сила, дата	Описание на промяната	Причини за промяната
Касаещи НОБ	-	-	-	-
Касаещи NoBo, DeBo, Оценяващи органи, трети страни на регистриране, изпитване и др.	-	-	-	-
Касаещи ЖП/ УИ/ СОП	-	-	-	-
Прилагане на други изисквания на ЕС (касаещи железопътната безопасност)	Наредба № 56 от 14.02.2003 г. за изискванията, условията и реда за обучение на кандидати-те за придобиване на правоспособност, изисквана от персонала, отговорен за безопасността на превозите с железопътен транспорт, или признаване на такава правоспособност и реда за провеждане на проверочните изпити на лицата от персонала, отговорен за безопасността на превозите	Изм. ДВ, бр. 69 от 2.09.2016 г., в сила от 1.07.2016 г.	С Директива (ЕС) 2016/882 се изменя Приложение VI, т. 8 към Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността. Промяната е свързана с необходимостта да се намалят езиковите изисквания към машинистите по отношение на участъците между границите на държавите членки на Европейския съюз и гарите, намиращи се в близост до тях и определени за извършване на трансгранични операции, като се освободят съответните машинисти от езиковите изисквания за ниво B1. Езиковите изисквания към машинистите за ниво B1 са ненужно голяма тежест в много специфични случаи, при които машинистите само достигат до граничната гара в съседната държава членка и това оказва въздействие върху непрекъснатостта на трансграничните операции. Като условие за освобождаването от езиковите изисквания за ниво B1 е предвидено да се въведат достатъчно мерки, които да осигурят комуникацията между съответните машинисти и персонала на управителя на инфраструктурата в рутинни, влошени и аварийни условия, с цел да се избегне евентуално отрицателно въздействие върху безопасността на железопътната система.	Транспониране на изискванията на Директива (ЕС) 2016/882 на Комисията от 1 юни 2016 година за изменение на Директива 2007/59/ЕО на ЕП и на Съвета по отношение на езиковите изисквания

В настоящия доклад са използвани снимки и фигури от следните източници:

1. http://flickrhivemind.net/ - снимките на заглавната страница и на стр. 5, 6, 7, 8, 12, 13, 21, 22, 29 и 30 (горе);
2. http://www.railpictures.net/ - снимката на стр. 2 (съдържание);
3. http://www.rail-infra.bg/ (официалният сайт на ДП „НКЖИ“) – снимките на стр. 12 и 15 и фигури 3 и 4 на стр. 13. Фигури 1 и 2 на стр. 9 и 10 са от ГДБ за 2016 г. на ДП НКЖИ;
4. http://lokomotiv.bg/ (български локомотивен форум)- снимките на стр. 28;
5. https://www.mtitc.government.bg/page.php?category=390&id=9040 – 14-те снимки на стр. 17 и 18 са от окончателните доклади на НОР на България (СЗРПИЖТ).