Изпълнителна Агенция
Железопътна
Администрация

Годишен доклад
за безопасност
за 2013 г.

на Националния орган
за безопасност
на Република България

Септември 2014 г.

Съдържание

А. УВОД 2

В. ОБЩО ПРЕДСТАВЯНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА И СТРАТЕГИЯТА 2

В.1. Основни изводи за отчетната година 2

В.2. Национална стратегия по безопасността, програми и инициативи 4

В.3. Обзор на предишната година 11

В.4. Главни насоки за следващата година 11

С. РАЗВИТИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА 12

С.1. Подробен анализ на последните тенденции 12

С.2. Резултати от препоръките за безопасност 14

С.3. Предприети мерки, които не са свързани с препоръки за безопасност 16

D. НАДЗОР 22

D.1. Стратегия и план (ове) 22

D.2. Човешки ресурси 23

D.3. Компетентност 24

D.4. Вземане на решения 24

D.5. Координация и сътрудничество 25

D.6. Изводи от предприетите мерки 26

Е. ИЗДАВАНЕ НА СЕРТИФИКАТИ И УДОСТОВЕРЕНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ 26

Е.1. Ръководство 26

Е.2. Контакти с други НОБ 27

Е.3. Процедурни въпроси 27

Е.4. Обратна връзка 28

F. ПРОМЕНИ В ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО 29

F.1. Директива за железопътна безопасност 29

F.2. Законодателни и регулаторни промени 29

G. ПРИЛАГАНЕ НА ОМБ ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ И ОЦЕНКА НА РИСКА 32

G.1. Опит на НОБ 32

G.2. Обратна връзка от секторните участници 33

G.3. Ревизирани НПБ в резултат от прилагането на разпоредбите на ЕС за оценка на риска 34

Н. ДЕРОГАЦИИ ВЪВ ВРЪЗКА СЪС СХЕМАТА ЗА СЕРТИФИЦИРАНЕ НА ЛОП 34

ПРИЛОЖЕНИЕ А – ОБЩИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ 35

ПРИЛОЖЕНИЕ В – ПРОМЕНИ В ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО 41

А. УВОД

Годишният доклад за дейността на Националния орган по безопасност (НОБ) на Република България за 2013 г. е изготвен, съгласно изискванията на чл. 18 на Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно безопасността на железопътния транспорт в Общността.

Настоящият доклад показва развитието на безопасността в железопътния транспорт в Република България през предходната 2013 г., включително и развитието на общите показатели за безопасност (ОПБ). Паралелно с общата информация за железопътния транспорт, в доклада се проследяват осъществените промени през отчетната година и отражението им върху безопасността.

Национален орган по безопасност в Република България е Изпълнителна агенция „Железопътна администрация" (ИАЖА), съгласно чл. 6, ал. 3 от Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ). Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" е със седалище в София и с регионални звена в София, Пловдив и Горна Оряховица.

Данните за ОПБ са изготвени на база данните, получени от годишните доклади за безопасност (ГДБ) на ДП „НК ЖИ", като управител на националната железопътна инфраструктура и железопътните превозвачи.

Докладът е предназначен за: предприятията от железопътния сектор на България, като: управители на железопътна инфраструктура, превозвачи, лица, отговорни за поддържане на превозни средства, нотифицирани органи (NoBo), определени органи (DeBo), лица за оценяване (AsBo), специализирани обучаващи институции (университети, институти, училища, колежи, школи и др.), сдружения, съюзи, както и за всички юридически и физически лица от страната и чужбина, извършващи или възнамеряващи да извършват железопътни дейности.

В. ОБЩО ПРЕДСТАВЯНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА И СТРАТЕГИЯТА

В.1. ОСНОВНИ ИЗВОДИ ЗА ОТЧЕТНАТА ГОДИНА

Общи показатели за безопасност (*виж също **Приложение А***)

1. Показатели за безопасност, свързани с произшествия:

Отчетната 2013 г. бе една от най-успешните години при изпълнение на показателите за безопасност, свързани с произшествия. През 2013 г. за трите основни показатели – общ брой произшествия (33), общ брой убити (12) и общ брой тежко ранени (21), бяха регистрирани най-ниските им стойности от 2006 г.[1] досега.

1.1. Показателят за безопасност за броя произшествия през последните две години продължава да намалява, като през 2013 г. отбеляза най-ниската си стойност (33). По-голямата част от регистрираните произшествия са на железопътни прелези (11) и с лица, ударени от подвижен състав в движение (17).

1.2. Показателите за безопасност за броя убити и тежко ранени през последните три години също намаляват, като през 2013 г. бележат най-ниските си стойност (съответно 12 и 21). По голямата част от убитите са причинени от подвижен състав в движение, с изключение на самоубийства (9) и от удари на железопътни прелези (3).

[1] Първите ГДБ на ДЧ на ЕС (вкл. и България), съгласно изискванията на Директива 2004/49/ЕО, са изготвени за 2006 г.

През 2013 г. произшествията с най-тежки последствия (с най-голям брой убити и тежко ранени лица) за различните рискови категории са следните:

- Пътници

През 2013 г. няма убити пътници. Регистрирани са 5 тежко ранени пътници по време на общо пет единични произшествия. Основната причина за нараняванията сред пътниците е скачане от влак по време на движение.

- Служители

През 2013 г. няма убити служители. Регистрирано е произшествие с 1 тежко ранен служител (маневрен стрелочник) по време на работа, вследствие на падане от стъпалото на маневрен локомотив по време на движение.

- Преминаващи през железопътен прелез

На 1 април 2013 г. в 00:40 ч. на железопътен прелез на км. 10^{+147} в междугарието Лозарево – Карнобат товарен влак № 30588 удря автомобил на спешна медицинска помощ гр. Карнобат. Вследствие на удара е убита фелдшерката (на 64 г.), пътувала в линейката и тежко ранен е водачът на линейката (на 59 г.).

- Лица без разрешение за ползване на железопътни съоръжения

На 6 октомври 2013 г. в 20:27 ч. на км. 41^{+925} в междугарието Батановци – Радомир (в дясна крива на железния път, в близост до гара Радомир) транзитно преминаващ през гара Радомир товарен влак № 50593 прегазва и убива двама мъже (на 24 и 37 г.);

- Други

През 2013 г. няма убити или тежко ранени „други”[2] лица

2. Показатели за безопасност, свързани с опасни товари:

През 2013 г. не са регистрирани произшествия при превоз на опасни товари.

3. Показатели за безопасност, свързани със самоубийства:

През 2013 г. са регистрирани 17 бр. самоубийства, която е най-ниската стойност от 2006 г. досега, близка до тези от 2009 г. (19) и 2010 г. (18).

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

През 2013 г. показателите за безопасност, свързани с предпоставки за произшествия са нараснали почти двойно в сравнение с предходните четири години. Значително увеличение се наблюдава при показателя „Повредени колела на експлоатирания подвижен железопътен състав (ПЖПС)” и по-конкретно при националния оператор за превоз на пътници - „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД. Тежката финансова криза, в която изпадна дружеството през последните години оказва влияние върху поддръжката на експлоатираните от него превозни средства. Значително увеличение се наблюдава също при показателя „Задминати сигнали за опасност (ЗСО)“, което най-често се дължи на повреда на осигурителната техника, свързана със затваряне на разрешен сигнал пред влак.

5. Показатели за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията:

През 2013 г. при показателя за „Икономическо въздействие само от значителни произшествия“ се наблюдава намаление с около 40 % в сравнение с 2012 г. То се дължи на намалението на броя на значителните произшествия, убитите и тежко ранените при тях.

[2] "Други (трети страни)" са всички лица, които не попадат в определенията за "пътници", "служители, включително персонал на подизпълнители", "преминаващи през железопътен прелез" и "лица без разрешение в железопътни обекти". (т. 1.15 от Допълнението към Приложение I на Директива 2004/49/ЕО и т. 1.15 от Приложение № 1 на Наредба № 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт на България)

В сравнение с данните от 2012 г., през 2013 г. има значително увеличение при показателите: „Закъснения на пътнически влакове“ (с около 45 %) и „Закъснения на товарни влакове“ (с около 75 %)

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

През 2013 г. се наблюдава 5 % увеличение на коловозите в страната с „Автоматична защита на влаковете (АЗВ)”. С 2 % са увеличени влак-км с ползване на действащи системи за АЗВ. През последните години при показателите за безопасност, свързани с техническата безопасност на железопътните прелези (общ брой жп прелези, брой на активно и пасивно обезопасени жп прелези) не се наблюдават съществени изменения.

7. Показатели, свързани с управление на безопасността.

През 2013 г. се наблюдава увеличение на броя на проведените през годината вътрешни одити на системите за управление на безопасността (СУБ) от оператори на железопътни инфраструктури и железопътни предприятия. Наблюденията на НОБ показват, че управителят на инфраструктурата (ДП „НКЖИ“) редовно провежда вътрешни одити на своята СУБ, докато при железопътните превозвачи са установени пропуски. В тази насока бяха насочени усилията на НОБ през 2014 г.

B.2. НАЦИОНАЛНА СТРАТЕГИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТТА, ПРОГРАМИ И ИНИЦИАТИВИ

Националната транспортна политика на Република България е насочена към осигуряване на възможности за социално равенство, чрез поддържане на адекватни цени на железопътни услуги и осигуряване поддръжката и развитието на железопътната инфраструктура в страната. Освен това, българската транспортна политика напълно подкрепя целта за устойчива, благоприятна за околната среда железопътна транспортна система. Оценките на въздействието върху околната среда (ОВОС) в България са задължителни елементи на решенията за проекти за изграждане и/или рехабилитация на железопътна инфраструктура, които са финансирани от европейските фондове, държавния бюджет, а също и от международните финансови институции.

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

Първото и безусловно условие на обществото по отношение на устойчивото развитие на транспорта е съхраняването на човешкия живот, т.е. безопасността на движението. Безопасният превоз на пътници и товари е основна задача на транспортния процес. Значението на въпросите на сигурността и безопасността се засили значително в последните години, предвид нестабилната международна обстановка и повишената опасност от терористични действия в международен аспект.

Железопътният сектор на България играе важна роля в запазването и увеличаването на икономическата и социална стабилност на страната, чрез предоставяне на екологичен,

ефективен и надежден транспорт. Неговата мисия е да спомага за балансираното регионално развитие, интегрирайки най-отдалечените региони, намалявайки броя на пренаселените зони в градските агломерации. Общественият транспорт допринася също така за гарантиране на еднаква възможност на гражданите при достигане на работните места, места за култура и забавления.

Оперативна програма „Транспорт" 2007-2013 г. (ОПТ)

Една от основните програми за развитие на Транс-европейската транспортна мрежа за постигане на устойчивост на българската транспортна система, част от която е железопътната система, е Оперативна програма „Транспорт" 2007-2013 г. (ОПТ). Тя е една от седемте оперативни програми на Република България, финансирани от Структурните и Кохезионния фондове на ЕС. ОПТ е оперативната програма с най-голям бюджет в България - 2 003 481 163.68 евро.

За железопътния транспорт основният бенефициент по различните приоритетни оси на ОПТ 2007-2013 г. е Национална компания "Железопътна инфраструктура" (НКЖИ). НКЖИ е основен бенефициент по:

- Приоритетна ос „Развитие на железопътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси“ - основен бенефициент е Национална компания "Железопътна инфраструктура" (НКЖИ);
- Приоритетна ос „Подобряване на интермодалността при превозите на пътници и товари“, заедно със Столична община - „Метрополитен" ЕАД;
- Приоритетна ос „Техническа помощ“ – един от бенефициентите.

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

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

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

Приоритетните железопътни направления, включени в Националния план за внедряване на ERTMS в България до 2020 г. са следните:

Приоритетни направления от първостепенен Европейски интерес:

Направление Видин-София-Кулата

Направление Калотина-София-Пловдив-Свиленград-Капъкуле

Направление Пловдив-Карнобат-Бургас

Приоритетни направления от общ Европейски интерес:

Железопътни линии Радомир-Гюешево и Мездра-Горна Оряховица, Карнобат-Синдел

Направление Русе-Горна Оряховица-Стара Загора-Димитровград

Направление Русе-Каспичан-Синдел-Варна

Приоритетни направления от национално значение:

Направление София-Карлово-Зимница

Железопътна линия Горна Оряховица-Каспичан.

Линии за внедряване на ERTMS до 2020 г.

- ETCS[3] ниво 1 - Видин-София-Радомир
- ETCS Ниво 1 – Калотина-София-Пловдив-Свиленград-Капъкуле
- ETCS Ниво 1 - Пловдив-Карнобат-Бургас/Синдел
- ETCS Ниво 1 - Русе-Каспичан-Синдел-Варна.

Карта 1. Внедряване на ERTMS в Република България до 2020 г.

В резултат от направените допускания, получените резултати и използваните критерии за внедряване на ERTMS в Република България за всяка отделна жп линия или жп участък от железопътната инфраструктура и съответните железопътни превозни средства, който ще бъде в експлоатация по съответните жп линия или жп участък бе изготвен Национален план за внедряване на ERTMS в Република България, показан в таблица 2:

[3] ETCS (European Train Control System) – Европейска система за управление на влаковете

Таблица 2. Национален план за внедряване на ERTMS в България

Жп линия / Жп участък	Пътно оборудване*			Бордово оборудване**			Период на внедряване
	вид на оборудването	Стойност в €	Източници на финансиране	вид на оборудването	Стойност в €	Източници на финансиране	
Пловдив-Свиленград-Турска граница	ETCS ниво 1 GSM-R Voice	включени в инв.стойност на проект по ТП	ИСПА, ЕИБ, частично ОПТ, ДБ	ETCS ниво 2 GSM-R Voice/Data	не са включени в инв.стойност на проект по ТП	Оператори, ДБ	2010-2014
Пловдив-Бургас	Надграждане ETCS ниво 1 GSM-R Voice	включени в инв.стойност на проекти по ТП-оптичен кабел и 2 гарови централизации	частично ОПТ, КФ, ЕФРР, ДБ	ETCS ниво 2 GSM-R Voice/Data	не са включени в инв.стойност на проект по ТП	Оператори, ДБ	2014-2016
Калотина-София	ETCS ниво 1 GSM-R Voice	включени в инв.стойност на проект по ТП	КФ, ЕФРР, ДБ	ETCS ниво 2 GSM-R Voice/Data	не са включени в инв.стойност на проект по ТП	Оператори, КФ, ЕФРР, ДБ и/или TEN-T/MCE	2016-2018
София-Пловдив	ETCS ниво 1 GSM-R Voice	включени в инв.стойност на проект по ТП	КФ, ЕФРР, ДБ	ETCS ниво 2 GSM-R Voice/Data	не са включени в инв.стойност на проект по ТП	Оператори, КФ, ЕФРР, ДБ и/или TEN-T/MCE	2016-2018
Видин-София	ETCS ниво 1 GSM-R Voice	включени в инв.стойност на проект по ТП	КФ, ЕФРР, ДБ	ETCS ниво 2 GSM-R Voice/Data	не са включени в инв.стойност на проект по ТП	Оператори, КФ, ЕФРР, ДБ и/или TEN-T/MCE	2018-2020
София-Радомир	ETCS ниво 1 GSM-R Voice	включени в инв.стойност на проект по ТП	КФ, ЕФРР, ДБ	ETCS ниво 2 GSM-R Voice/Data	не са включени в инв.стойност на проект по ТП	Оператори, КФ, ЕФРР, ДБ и/или TEN-T/MCE Оператори, КФ, ЕФРР, ДБ и/или TEN-T/MCE	2018-2020
Карнобат-Синдел	ETCS ниво 1	включени в инв.стойност на проект по ТП	КФ, ЕФРР, ДБ	ETCS ниво 2	не са включени в инв.стойност на проект по ТП	Оператори, КФ, ЕФРР, ДБ и/или TEN-T/MCE	2018-2020

Русе-Варна	ETCS ниво 1 GSM-R Voice	включени в инв.стойност на проект по ТП	КФ, ЕФРР, ДБ и/или TEN-T/MCE, ТРАСЕКА	ETCS ниво 2 GSM-R Voice/Data	не са включени в инв.стойност на проект по ТП	Оператори, КФ, ЕФРР, ДБ и/или TEN-T/MCE	2018-2020
Радомир-Гюешево	ETCS ниво 1 GSM-R Voice	включени в инв.стойност на проект по ТП	КФ, ЕФРР, ДБ и/или TEN-T/MCE	ETCS ниво 2 GSM-R Voice/Data	не са включени в инв.стойност на проект по ТП	Оператори, КФ, ЕФРР, ДБ и/или TEN-T/MCE	2020-2022
Мездра –Горна Оряховица	ETCS ниво 2 GSM-R Voice/Data	84 738 229 24 601 421	КФ, ЕФРР, ДБ и/или TEN-T/MCE	ETCS ниво 2 GSM-R Voice/Data	11 470 000 1 850 000	Оператори, КФ, ЕФРР, ДБ и/или TEN-T/MCE	2018-2020
Радомир –Кулата	ETCS ниво 1 GSM-R Voice	8 175 194 2 373 444	КФ, ЕФРР, ДБ и/или TEN-T/MCE	ETCS ниво 2 GSM-R Voice/Data	7 440 000 1 200 000	Оператори, КФ, ЕФРР, ДБ и/или TEN-T/MCE	2020-2022
Горна Оряховица-Каспичан	ETCS ниво 2 GSM-R Voice/Data	67 872 853 19 705 022	КФ, ЕФРР, ДБ и/или TEN-T/MCE	ETCS ниво 2 GSM-R Voice/Data	6 200 000 1 000 000	Оператори, КФ, ЕФРР, ДБ и/или TEN-T/MCE	2023-2025
Русе- Горна Оряховица	ETCS ниво 2 GSM-R Voice/Data	45 659 919 13 256 106	КФ, ЕФРР, ДБ и/или TEN-T/MCE	ETCS ниво 2 GSM-R Voice/Data	8 680 000 1400000	Оператори, КФ, ЕФРР, ДБ и/или TEN-T/MCE	2023-2025
Горна Оряховица- Димитровград	ETCS ниво 2 GSM-R Voice/Data	81 858 774 23 765 451	КФ, ЕФРР, ДБ и/или TEN-T/MCE	ETCS ниво 2 GSM-R Voice/Data	11 780 000 1900000	Оператори, КФ, ЕФРР, ДБ и/или TEN-T/MCE	2023-2025
София-Карлово-Зимница	ETCS ниво 2 GSM-R Voice/Data	133 277 603 38 693 498	КФ, ЕФРР, ДБ и/или TEN-T/MCE	ETCS ниво 2 GSM-R Voice/Data	23 870 000 3 850 000	Оператори, КФ, ЕФРР, ДБ и/или TEN-T/MCE	2023-2025
Общо за инфраструктура		543 977 513		Общо за ТПС	80 640 000	Средно за 1 ТПС	360 000
Средно на км за анализираните линии		464 541		ETCS за 1 ТПС	310 000		
				GSM-R за 1 ТПС	50 000		

* Средната стойност е по-ниска от средната за ETCS ниво 2, защото линията Радомир-Кулата е планирана с ETCS ниво 1

** Инвестициите за бордовото оборудване са на база планирания брой локомотиви по съответната линия в АРП

Проекти в напреднала фаза на проектиране и/или строителство, за които има определени параметри за внедряване на ERTMS

Проекти анализирани в Стратегията за внедряване на ERTMS

Данните за стойностите на инвестициите по компоненти на системата, периоди на внедряване и източници на финансиране са посочени в съответните раздели на Стратегията за внедряване на ERTMS. Поради възможността за промяна на Националната Стратегическа Референтна Рамка за програмния период след 2013 г. за източници на финансиране са показани референтните фондове на ЕС.

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

През 2013 г. за пета поредна година НКЖИ, с подкрепата на МТИТС и НОБ, се включи в мащабната инициатива Международен ден за безопасно преминаване през жп прелезите, който се провежда по инициатива на Международния съюз на железниците (UIC) съвместно с железопътният и автомобилният сектор в повече от 45 страни в света. Първият Международен ден за безопасно преминаване през железопътните прелези беше проведен на 25 юни 2009 г. в 27 страни.

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

Разгънатата дължина на железопътната мрежа на Република България е 6 529 км. На територията на страната има 785 прелеза, стопанисвани от НКЖИ, от които: с ръчни бариери – 140, с електрически бариери – 127, с автоматична блокировка – 108, 274 са с автоматична прелезна сигнализация (АПС). Индустриалните прелези са 165.

Един от основните приоритети, като част от цялостната дейност на НКЖИ и НОБ, е обезпечаването на сигурността и безопасността при преминаване през железопътните прелези.

Независимо от активното участие на НКЖИ в различни кампании през годините в Международния ден за безопасно преминаване през жп прелези (ILCAD), само от началото на 2014 г. до 10 май 2014 г. са се случили 6 инцидента на жп прелези, причинени от нарушаване на правилата за безопасност от водачите на пътни превозни средства. Анализът на тези последни случаи потвърждава тенденцията за грубо неспазване на правилата за движение по пътищата от страна на водачите на пътни превозни средства и незачитане на сигналите, които биват подавани от страна на железопътната инфраструктура за забрана за преминаване през прелеза, поради приближаващ влак. Още по-тревожното е, че тези нарушения се извършват от професионални шофьори, предимно управляващи тежки камиони.

Справката за произшествията на жп прелези за периода 2009 - 2013 г., въведени в базата данни ERAIL (http://erail.era.europa.eu), е следната:

Година	Брой значителни произшествия на жп прелези	Убити лица	Ранени лица	Общо
2009	5	4	1	5
2010	10	9	10	19
2011	7	2	9	11
2012	15	7	15	22
2013	11	3	12	17

Намаляването на фаталните случаи по железопътните прелези е основната цел при изпълнението на инвестиционната програма на НКЖИ при съоръжаването на прелезите с всички необходими съвременни технически средства. 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 - Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г.

НКЖИ, със съдействието на НОБ, 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 в района на прелезите.

През последните години, в изпълнение на инвестиционната програма на НКЖИ, бяха осъществени следните основни дейности по модернизация и повишаване на безопасността на железопътните прелези:

- Изграждане на автоматични прелезни устройства

През 2012 г. бяха построени и въведени в експлоатация 6 броя автоматични прелезни устройства, а през 2013 г. - 35 броя. През 2014 г., по проект „Проектиране и изграждане на 20 броя автоматични прелезни устройства (АПУ)", се предвижда да се завършат нови 20 броя АПУ .

С внедряването на тази съвременна апаратура се елиминира участието на субективния човешки фактор за затваряне на прелеза, управлението е автоматизирано с високо ниво на надеждност; повишава се нивото на безопасността на движение и се намаляват експлоатационните разходи. Отпада също и необходимостта от поддръжка на ръчни бариерни инсталации, които са морално и физически остарели.

- Привеждане на светофари прелезни шосейни (СПШ) в съответствие с изискванията на Наредба № 17 за регулиране движението по пътищата със светлинни сигнали, чрез подмяна с нови сигнали с трети фар с бавно-мигаща бяла светлина (*Предназначението на този сигнал е да указва на участниците в движението, че АПУ е в изправност и, че към прелеза не приближава железопътно возило*).

Общият брой на прелезите, приведени в съответствие с изискванията на Наредба № 17 за регулиране движението по пътищата със светлинни сигнали, е 232. През 2012 г. се подмениха светофари прелезни шосейни на 18 прелеза, а през 2013 г. - на още 16.

- Подмяна на съществуващи пътни датчици „къса електронна релсова верига" с нови съвременни технически средства - броячи на оси.

  През последните години с броячи на оси бяха оборудвани 78 прелеза.

- Изграждане на постоянно видеонаблюдение на интензивните и проблемни прелези.

С цел намаляване на пътнотранспортните произшествия на най-натоварените железопътни прелези в страната, НКЖИ работи и по изграждане на постоянно видеонаблюдение на интензивните и проблемни от тях.

През изтеклата 2013 г. с такава апаратура бяха оборудвани 19 броя жп прелези, оборудвани с автоматични прелезни устройства (АПУ). През настоящата година НКЖИ планира инсталиране на видеонаблюдение на още 10 бр. жп прелези.

Чрез прилагане на гореизброените технически и организационни средства, се постига и намаляване на времето, през което прелезите са затворени за преминаване на пътни превозни средства.

При модернизацията и рехабилитацията на железопътните участъци Пловдив-Свиленград, Пловдив-Бургас и София-Пловдив, финансирани от Оперативна

програма „Транспорт”, се изграждат и ще бъдат изградени нови пътни съоръжения (надлези и подлези), с което се избягват пресичанията на едно ниво на железните пътища с автомобилните.

За да бъдат ефективни предприетите от компанията мерки, те трябва да вървят ръка за ръка с отговорността и спазването на правилата за движение от страна на водачите на пътни превозни средства

В.3. ОБЗОР НА ПРЕДИШНАТА ГОДИНА

Структурите за управление на безопасността към управителя на железопътната инфраструктура и превозвачите оказват пълно съдействие на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" относно наблюдението и контрола върху общото развитие и подобряване на безопасността. До 10-о число на всеки месец управителя на железопътна инфраструктура и превозвачите събира и обработва статистическата информация за общите показатели за безопасност за предходния месец и я предоставя на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" и специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Към тази информация се прилагат и заповедите и предписанията, свързани с безопасността на превозите, издадени за този период.

Основните направления, по които се работи, е повишаване на нивото на техническата поддръжка на подвижния състав и системите на железопътната инфраструктура, включващи подобряване на противопожарната безопасност на превозните средства и експлоатацията на националните системи за влакова диспечерска радиовръзка и автоматична локомотивна сигнализация.

През 2013 г. НОБ, прилагайки общия метод за безопасност за оценка на съответствието за получаване на сертификат за безопасност на железопътния транспорт, въведен с Регламент (ЕС) № 1158/2010, поднови сертификатите за безопасност на трите най-големи железопътни предприятия за превоз на пътници и товари в България - „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД и „БЖК“ АД .

През 2013 г. НОБ на България, прилагайки общия метод за безопасност за оценка на съответствието за получаване на разрешително за безопасност за железопътния транспорт, въведен с Регламент (ЕС) № 1169/2010, поднови удостоверението за безопасност на националния оператор на железопътна инфраструктура – ДП „НКЖИ”.

В.4 ГЛАВНИ НАСОКИ ЗА СЛЕДВАЩАТА ГОДИНА

През 2014 г. НОБ на България ще се фокусира върху поддържане на нивото на безопасността в участъци от железопътната инфраструктура, които са в процес на изграждане или модернизация на подсистемите на железопътната система.

Друга област, върху която НОБ ще се фокусира, е практическото прилагане на процедурите за оценка на риска при значителни структурни и функционални промени в изпълнение на изискванията на Регламент (ЕС) № 402/2013, който ще отмени Регламент (ЕО) № 352/2009, считано от 21 май 2015 г.

През 2014 г. (в периода март - септември) НОБ на България ще проведе периодични изпити за проверка на знанията на всички служители, заемащи длъжност по безопасността на жп превозите, които в България са над 14 000. Тези изпити се провеждат на всеки 4 години, съгласно изискванията на чл. 5, ал. 2 от 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.

Темите, по които се проверява компетентността на служителите, заемащи длъжност по безопасността на жп превозите са:

1. правилата за движение на влаковете, маневрената работа и сигналите, подавани в железопътния транспорт;

2. безопасност и техническа експлоатация на железопътната инфраструктура;

3. сигнализациите, централизациите, блокировките и съобщителните връзки в железопътния транспорт;

4. експлоатация на железопътните прелези.

Ключовите области на НОБ в сферата на железопътната безопасност през 2014 г., съгласно изисквания на чл.16(2) от Директива 2004/49/ЕО, са следните:

- ✓ Издаване, подновяване, изменяне или отмяна на сертификати и разрешителни за безопасност и проверка дали формулираните в тях условия и изисквания са спазени, както и дали операторите на инфраструктури и железопътни предприятия оперират според изискванията на Общността или националното законодателство;
- ✓ Издаване на разрешително за въвеждане в експлоатация на структурните подсистеми, изграждащи железопътната система и проверка дали те се експлоатират и поддържат съгласно съответните основни изисквания;
- ✓ 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;

С. РАЗВИТИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА

С.1. Подробен анализ на последните тенденции

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

Брой на значителните произшествия, убитите и тежко ранените:

Както бе посочено в т. В.1 през 2013 г. бяха регистрирани най-ниските стойности досега за показателите за безопасност, свързани със значителни произшествия, убити и тежко ранени. Въведените в базата данни ERAIL стойности за тези показатели през последните пет години са следните:

Година	Общ брой значителни произшествия	Убити [брой]	Ранени [брой]
2009	48	28	22
2010	39	16	22
2011	74	37	42
2012	48	21	32
2013	33	12	21

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

Стойностите на показателите за безопасност, свързани с предпоставки за произшествия през последните пет години (въведени в ERAIL) са следните:

Година	Брой повредени релси	Брой деформирани коловози	Брой неизправности в сигнализацията за движение от неправилната страна	Брой задминавания на сигнали за опасност	Брой повредени колела	Брой повредени оси	ОБЩО
Код на ОПБ	I01	I02	I03	I04	I05	I06	I00
2009	185	6	0	3	0	0	194
2010	69	1	0	0	1	29	100
2011	71	1	0	4	2	16	94
2012	82	0	0	4	27	14	127
2013	83	0	0	16	76	5	180

2. Показатели за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията:

През 2013 г. показателите за „Икономическо въздействие само от значителни произшествия“ са намалели с около 40 % в сравнение с 2012 г. Това се дължи на намаления брой значителни произшествия, убити и тежко ранените.

Наблюдава се значително увеличение при показателите „Закъснения на пътнически влакове“ (ок. 45%) и „Закъснения на товарни влакове“ (ок. 75 %)

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

През 2013 г. се наблюдава 5 % увеличение на коловозите в страната с „Автоматична защита на влаковете (АЗВ)”. С 2 % са увеличени влак-км с ползване на действащи системи за АЗВ. Показателите за железопътни прелези (общ брой, брой на активно и пасивно обезопасените) през последните години са стабилни и при тях няма съществени промени.

Година	Процент жел. път с действаща АЗВ (автом. защита на влаковете)	Процент влак-км с ползване на действащи системи за АЗВ	Общ брой активни и пасивни жп прелези	Общ брой активни жп прелези (с автоматична защита и предупреждение от страна на ползвателите, както и автоматична защита от страна на железния път)	Общ брой активни жп прелези (с автоматично предупреждение от страна на ползвателите)	Общ брой активни жп прелези (с автоматична защита и предупреждение от страна на ползвателите и автоматична защита от страна на железния път)	Общ брой активни жп прелези с ръчно подавано предупреждение от страна на ползвателите	Общ брой пасивно обезопасени жп прелези
Код на ОПБ	T01	T02	T03	T06	T08	T10	T12	T14
2009	11	21	819	-	-	-	-	-
2010	11	21	815	669	131	354	184	146
2011	11	21	788	654	161	315	178	134
2012	11	22	783	646	172	303	171	137
2013	16	24	785	648	187	322	139	137

4. Показатели, свързани с управление на безопасността.

През 2013 г. се наблюдава увеличение на броя на проведените през годината вътрешни одити на системите за управление на безопасността (СУБ) от оператори на железопътни инфраструктури и железопътни предприятия. Наблюденията на НОБ показват, че УИ (ДП „НКЖИ“) редовно провежда вътрешни одити на своята СУБ, докато при ЖП са констатирани пропуски. До 2011 г. няма данни УИ и ЖП да са провеждали вътрешни одити.

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

С.2 РЕЗУЛТАТИ ОТ ПРЕПОРЪКИТЕ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Национален орган за разследване (НОР) в България е дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт" (ЗРПВВЖТ) към Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщения (МТИТС).

През 2013 г. от НОР са получени препоръки за безопасност във връзка със следните две железопътни произшествия:

1. Пожар в подвижен железопътен състав, възникнал на 19.12.2012 г. в гара Шумен с електрически локомотив № 42081.0 на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД при обслужване на пътнически влак № 90101, движещ се по направление Русе-разпределителна - Шумен.

Локомотив № 42081.0 на БДЖ-ПП ЕООД след пожара в гара Шумен на 19.12.2012 г.

2. Пожар в подвижен железопътен състав, възникнал на 26.06.2013 г. на жп спирка Охрид с електрически локомотив № 44074.3 на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, обслужващ пътнически влак № 70200 по направление Мездра – Монтана.

Локомотив № 44074.3 на БДЖ-ПП ЕООД по време на гасене на пожара на спирка Охрид на 26.06.2013 г.

Препоръки за безопасност на НОР	Мерки за безопасност	Статус на прилагане
След произшествието в жп гара Шумен на 19.12.2012 г.		
1. Да се организира провеждането на извънреден инструктаж на локомотивните бригади по пожарна и аварийна безопасност за реда и начина на действие на локомотивните бригади при възникване на пожар в тяговия подвижен състав – със срок до 28.06.2013 г.	1. Проведени са извънредни инструктажи на локомотивните бригади по локомотивни депа, на които са запознати с въпросите на пожарна и аварийна безопасност и реда и начина на действие при възникване на пожар.	Изпълнена
2. Да се унифицират преносимите пожарогасители по вид и схеми на разположение, за различните серии електрически локомотиви в експлоатация – със срок до 28.06.2013 г.	2. Унифицирани са схемите на разположение на пожарогасителите за електрическите локомотиви.	Изпълнена
3. Да се извърши еднократна проверка на всички електрически локомотиви в „Холдинг БДЖ" ЕАД по изискванията на чл. 623, чл. 624, чл. 625 и чл. 626 на ,,Правилник за деповски ремонт и поддържане на електрически локомотиви на БДЖ" (ЛС 0103) от 1979 г. и чл. 743 и чл. 748 на ,,Правилник за заводски ремонт на електрически локомотиви серии	3. Извършена е проверка относно спазването на изискванията на чл. 623, 624, 625 и 626 на „Правилник за деповски ремонт и поддържане на електрическите локомотиви на БДЖ". Извършен е преглед на силовите кабели в кабелните канали, шините и тяхното укрепване, преглед и почистване на кабелните	Изпълнена

41000, 42000, 43000" от 1991 г. – със срок до 26.08.2013 г.	обувки и контактните повърхности на шините.	
4. Да се извърши еднократна проверка на функционалната годност на пожароизвестителната и пожарогасителната инсталации на всички електрически локомотиви в „Холдинг БДЖ" ЕАД – срок: 25.06.2013 г.	4. Извършена е проверка на функционалната годност на пожароизвестителната и пожарогасителната инсталации на всички локомотиви на „БДЖ–ПП, БДЖ–ТП и „Холдинг БДЖ" ЕАД.	Изпълнена
1.5. Да организира и извърши контролни проверки относно спазване изискванията на чл. 24, ал. 4 и чл. 28, ал. 2 и ал. 3 от Наредба № 54 от 02.06.2003 г. за медицинските и психологическите изисквания към персонала, който осъществява железопътни превози на пътници и товари и съпътстващите ги дейности, и за провеждане на предпътните (предсменни) медицински прегледи – със срок до 28.06.2013 г.	5. Контролните органи на железопътните превозвачи са извършили планови и извънредни проверки относно провеждането на предпътни медицински прегледи.	Изпълнена
След произшествието на жп спирка Охрид на 26.06.2013 г.		
1. БДЖ–ПП и БДЖ–ТП да извършат извънреден инструктаж и да проведат специализиран курс на обучение от Главна дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението" (ГД ПБЗН) в Министерството на вътрешните работи (МВР) на персонала, имащ пряко отношение към експлоатацията на тягов подвижен състав и обслужване на влаковете, за действия при възникване на критични ситуации (пожар в ПЖПС), да могат ефективно да работят с противопожарните инсталации и уреди, с които са оборудвани.	1. Инструктажите са проведени. Обучението на персонала се организира и провежда през месеците април-май и септември-октомври. Провеждат се задължителни служебни беседи за действията на персонала при различни стихийни бедствия, кризисни ситуации, практическо обучение за работа с различни видове пожарогасители и други съоръжения. За ППП София беседите са проведени през месеците април и май, а за ППП Пловдив и Горна Оряховица предстои да се проведат през месеците септември и октомври. За обучение на персонала, отговарящ за поддържане и обслужване на пожарогасителни и пожароизвестителни инсталации в локомотиви, вагони и обекти на БДЖ–ПП се събират оферти за провеждане на процедура по ЗОП за избор на лицензирана фирма, която да проведе обучението.	Частично изпълнена
2. Да се извърши проверка на всички електрически локомотиви от серии 44000 и 45000, експлоатирани от БДЖ–ПП и БДЖ–ТП по изискванията на чл. 664, чл. 667, чл. 680 и чл. 681 на Предписание на локомотивно стопанство (ПЛС-127/05) „Правилник за заводски ремонт на електрически локомотиви серии 44000 и 45000", като за резултатите от проверките се представи констативен протокол.	2. Извършена е еднократна проверка на 55 бр. електрически локомотиви, като за изправността и извършените проверки са изготвени протоколи. За осъществяване на контрол на температурата в шкафовете н акумулаторните батерии се работи съвместно с БДЖ-ТП.	Изпълнена
3. БДЖ–ПП и БДЖ–ТП да проучат възможността и да поставят допълнително температурни датчици или оптично-димни датчици за пожароизвестителна инсталация (ПИИ) в шкафовете на акумулаторната батерия, които да бъдат свързани към съществуващата ПИИ на електрическите локомотиви.	3. Направено е предложение за техническо изменение на оперативна електрическа верига за сигнализация, която да обхваща допълнително монтирани температурни датчици в двата шкафа за акумулаторните батерии, за което е нужен конструктивен проект от лицензиран проектант. Работи се съвместно с БДЖ-ПП. Извършва се пазарно проучване и се изготвят техническите условия за провеждане	Частично изпълнена

	на процедура за избор на изпълнител за „Изготвяне проект за монтаж на допълнителни термодатчици към пожаро-известителната инсталация на локомотиви серии 40-000".	
4. БДЖ–ПП и БДЖ–ТП да проучат възможността и да монтират система за мониторинг на изолационното съпротивление на силовите и спомагателните вериги за управление, позволяваща непрекъснат контрол и сигнализация с индикираща светлинна сигнализация на пулта за управление в реално време.	4. Управителят на БДЖ–ТП уведомява, че не е възможно да се да изгради и внедри система за непрекъснат контрол с индикираща светлинна сигнализация на пулта за управление в реално време (мониторинг на изолационното съпротивление на силовите и спомагателните вериги за управление). Това се отнася и за „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД.	Не е изпълнена
5. БДЖ–ПП и БДЖ–ТП да въведат при извършване на всеки Малък периодичен ремонт (МПР) диагностика на температурата на контактните съединения на електрическите локомотиви с термовизионни камери.	5. Проведена е демонстрация на термографско обследване на електрически локомотив 44-090.9 в Локомотивно депо София с термовизионна камера FLIR T620, но тази камера е преносима и не е технически и технологично приложима за функциите, които се изисква да изпълнява. Извършва се проучване на пазара за други фирми, предлагащи термовизионна техника.	Частично изпълнена
6. Отделите „Безопасност" в БДЖ–ПП и БДЖ–ТП да извършват постоянен контрол по спазване на изискванията на чл. 24 и чл. 28 от Наредба № 54 от 2.06.2003 г. за медицинските и психологическите изисквания към персонала, който осъществява железопътни превози на пътници и товари и съпътстващите ги дейности, и за провеждане на предпътните (предсменни) медицински прегледи.	6. Контролните органи на железопътните превозвачи извършват проверки относно провеждането на предпътните медицински прегледи на локомотивния персонал.	Изпълнена

Таблица 3. *Прилагане на мерки за безопасност, предприети в резултат на направени препоръки за безопасност*

С.3 ПРЕДПРИЕТИ МЕРКИ, КОИТО НЕ СА СВЪРЗАНИ С ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

В резултат на проверките, извършени от служители на ИАЖА през 2013 г. на железопътните предприятия (превозвачи и сертифицирани лица, отговорни за поддържане на превозни средства) и управителя на инфраструктура (УИ), изпълнителният директор на ИА „Железопътна администрация" издаде следните предписания:

- № 2013/002/10 от 29.07.2013 г. до железопътното предприятие за превоз на пътници „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД във връзка с извършена проверка за спазване на разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1371/2007 относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт и Наредба № 43 от 11.09.2001 г. за железопътен превоз на пътници, багажи и колетни пратки.
- № 2013/003/10 от 24.09.2013 г. до железопътното предприятие за превоз на товари „Газтрейд" АД във връзка с извършена проверка на 16.08.2013 г. от служители на ИАЖА (от РЖИ Горна Оряховица) в газовото разтоварище на „Газтрейд" АД в района на гара Езерово.

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

Таблица 1. Мерки за безопасност, предприети от НОБ в резултат на проведени разследвания на жп произшествия и инциденти

Област на приложение	Описание на причината	Предприети мерки за безопасност
РЖИ – Горна Оряховица		
Разследване на произшествие Дерайлиране на ПЖПС[4] (локомотив) На 20.12.2012 г. в междугарието Разделна–Варна запад Окончателен Доклад № 1 на РРК[5] - Горна Оряховица /21.01.2013 г.	Дерайлиране на локомотив № 52-212 на БЖК с четирите колооси при неблагоприятно време с обилен снеговалеж, силен вятър и заледен път. Дерайлирането е вследствие на изградено нерегламентирано жп съоръжение (прелез), пресичащо ЖИ[6].	УИ в определен срок да демонтира прелезното дюшеме на нерегламентираният ж.п. прелез, като същият от двете страни се обезопаси с канавки от преминаването на МПС.
Разследване на произшествие Удар на ПЖПС, вкл. удари с препятствия в границите на строителния габарит На 08.06.2013 в междугарието Разград - Самуил Окончателен Доклад № 42 на РРК-ГО/01.07.2013 г.	Счупен токоснемател на локомотив 86-005-6 на БМ и нанесени щети по КМ[7], вследствие на провиснала конзола на КМ. Установено е, че на това място и този стълб на КМ е имало др. счупвания на токоснематели, както и неправилно вписване на предписание за движение със свален токоснемател от ел. монтьор по КМ към УИ.	В резултат на зачестилите счупвания на токоснематели по IX-та главна жп линия, НОБ е предписал на УИ да извърши извънредни проверки на техническото състояние и параметрите на КМ в участъка Русе - Каспичан.
Разследване на произшествие Удар на ПЖПС, вкл. удари с препятствия в границите на строителния габарит (без удари на жп прелези) На 06.06.2013 на санитарна площадка ВРУ[8] – Г. Оряховица Окончателен Доклад № 1-А на РРК-ГО/08.07.2013 г	Действия на жп служител в протоворечие с нормативните изисквания и НПБ. При разследването е установено, че не е отстранен клин, оставен за осигуряване на вагон срещу самопридвижване. Вагонът е бил гариран на глух коловоз в района на ВРУ Горна Оряховица.	„БДЖ-ПП" ЕООД при извършване на маневра да спазва на нормативни изисквания при експлоатация на ПЖПС и по-конкретно изискванията на чл.437, 447, 451, 457 ал.3 от ПДВМР и Наредба № 59, чл.85,т.2
Разследване на произшествие Дерайлиране на ПЖПС На 29.6.2013 г. в ИЖПК[9] на пристанище Варна-изток Окончателен Доклад № 2Б на РРК-ГО/22.07.2013 г	При разследването е установено, че дерайлирането на вагона е настъпило вследствие на незаключена стрелка, която при преминаване на маневрения състая се отваря.	НОБ е предписал на управителя на Пристанище Варна изток, като управител на индустриален жп клон: 1. Да се сменят негодните траверси на стрелката, да се попълни липсващото скрепление и всички скрепителни елементи се притегнат.. 2. Да се регулира заключването на стрелката.
Разследване на произшествие Удар на жп прелез На 23.8.2013 г. в ИЖПК на фирма „Варна-Строидж" ЕООД Окончателен Доклад № 3Б на РРК-ГО/09.09.2013 г.	Замесените жп служители са нарушили чл. 481 ал.4 от ПДВ и МР, чл.42, ал. 2 от Наредба №4 и Раздел I, т.5 от Инструкция №34 от 27.01.2011 г.	На служебни беседи да се разгледа станалото произшествие за недопускане на повторяемост на събитието ([10]удар на ПЖПС с ППП на неохраняем прелез) и спазване на нормативните Наредби в ЖТ.

[4] ПЖПС – подвижен железопътен състав;
[5] РРК – Районна разследваща комисия
[6] ЖИ – Железопътна инфраструктура
[7] КМ – Контактна мрежа
[8] ВРУ – Вагоно-ревизорски участък
[9] ИЖПК – Индустриален железопътен клон
[10] ППП – Пътно превозно средство

Разследване на произшествие Удар на ПЖПС На 6.9.2013 г. в екипировъчен пункт Левски към локомотивно депо Горна Оряховица Окончателен Доклад № 1-А на РРК-ГО/04.10.2013 г	Несъгласувани действия между локомотивния машинист, ръководителя на маневрата и постовия стрелочник.	При извършване на маневра да се изпълняват изискванията на чл.423 т.1 и т.2 на Наредба №58/2006 г., чл.9, 419, 422 т.3, 425 т.3, 426 т.1,2,3 и4, 438 т.1 и 2, 464, 465, 469 и 520 т.3 от ПДВ и МР в ЖПТ, §25 „б" от ПЛС 505.
Разследване на произшествие Пожар в подвижен състав На 20.10.2013 г. в локомотивно депо Горна Оряховица Окончателен Доклад № 3-А на РРК-ГО/06.01.2014 г	**Непосредствена причина**: Разряд при пробив на кондензатор от групата С37-С40 на спомагателен мост на първи компресор който създава условия за поява на волтова дъга между охладителните тела на диодите и тиристорите и среда способстваща образуването на огнище на запалване.	На локомотив 45-190.6 да се извърши подемен ремонт в локомотивно депо Горна Оряховица.
РЖИ - Пловдив		
Разследване на произшествие Удар на ПЖПС На 22.05.2013 г. в междугарието Брацигово - Кричим с пътнически влак № 18207 (ДМВ 10007/10008) Окончателен доклад на РРК-Пловдив № 44/ 3.6.2013 г.	Навлизане на лек автомобил в сервитута, нарушавайки строителния габарит на железопътната инфраструктура и преминаване извън определените за това места на км. 18+730 в междугарието Брацигово - Кричим.	1. Директорът на ЖП Секция Пловдив да обезопаси местото на км. 18+730 в междугарието Брацигово – Кричим, така че ППС да не преминават през жп линия; 2. Копие от Окончателен доклад № 44/03.06.2013 год. на РРК при РЖИ Повдив да се изпрати до Директор ЖП Секция Пловдив и Началник Транспортна полиция Пловдив за сведение.
Разследване на произшествие Дерайлиране на ПЖПС на 22.08.2013 г. 19:32 часа в техническа гара Бургас Окончателен доклад на РРК-Пловдив № 2	Лок. машинист (ЛМ) на „БДЖ-ПП" ЕООД е предвижил локомотив 55-054.1 от „изтеглителен" към IV коловоз на технически район в гара Бургас в нарушение на чл. 438 т.2 , т.5 и чл. 440 (1), (3) от ПДВ и МР в железопътният транспорт.	На служебни беседи в локомотивни депа на „БДЖ-ПП" ЕООД да се разгледа дял VI, глава II от ПДВ и МР в железопътният транспорт.
Разследване на произшествие Дерайлиране на ПЖПС На 27.10.2013 г. в 12:40 часа в локомотивно депо Пловдив Окончателен доклад на РРК-Пловдив № 2 от 11.11.2013 г.	При придвижване на локомотив № 46-036 на БДЖ-ПП по 5-ти деповски коловоз към пост „Изток" на локомотивно депо Пловдив за обслужване на влак № 80593, на 12:40 ч. локомотивът дерайлира с шеста / 6-та / колоос, първа по посока на движението. Според разследващата комисията причина за произшествието е разширение на железния път в точката на дерайлиране, несъответстващо на допустимите норми.	В срок от 5 месеца, в присъствието на представител на РСБК-ТП Пловдив, да се извърши проверка на ходовата част на всички локомотиви серия 46-00 на БДЖ-ПП, числящи се към парка на локомотивно депо Бургас, като се обърне внимание на състоянието на възвръщащото /дайкселово/ устройство на талигата. За резултатите от проверката да се уведомят писмено РЖИ-Пловдив, РСБК-ТП Пловдив и РСБК-ПП Пловдив.
Разследване на произшествие Дерайлиране на ПЖПС На 26.04.2013 г. в 14:05 часа в индустриален жп клон „Сплавкомерс" гара Раднево Окончателен доклад на РРК-	На 26.04.2013 г. в частен индустриален жп клон на фирма „Сплавкомерс" до гара Раднево при извършване на маневра с 10 бр. товарни вагона, натоварени със скрап, дерайлира ман. локомотив 07-053 на БДЖ-ТП. **Причини**: дерайлирането на	Да се закупят измервателни инструменти за железен път за нуждите на „БДЖ-ТП" ЕООД, съгласно доклад на управителите на „БДЖ-ТП" ЕООД.

Пловдив № 2 от 27.05.2013 г.	локомотива е в следствие на установен стръмен преход на надвишението на коловоза. Измереният преход на надвишението на базата на локомотива - 11м. е 1:96. Допуснато е нарушение на чл.48, ал.5, т.1 от Наредба № 58.	
РЖИ - София		
Разследване на произшествие Дерайлиране на ПЖПС На 02.01.2013 г. в локомотивно депо София	Жп служител без нужната квалификация и правоспособност привежда в движение локомотив.	Локомотивните депа на БДЖ-ПП ЕООД да предприемат следните мерки и указания: 1. Стриктно да се спазват нормативните изисквания, свързани с ремонта и експлоатацията на локомотивите и мотрисните влакове; 2. Стриктно да се спазват разпоредбите на КТ и "Вътрешния правилник" за работа в локомотивните депа 3. Да се повиши контрола от страна на ръководния персонал по отношение на качеството на извършването на ремонта и спазването на безопасността на труда при различните ремонтни процеси в Депо. 4. Контрол за недопускане употребата на алкохол и други силно упойващи вещества от ремонтния е експлоатационния персонал на Локомотивните Депа по време на работа. 5. Да се проведе инзвънреден инструктаж по безопасни условия на труд и се запознае целия личен състав с настоящия "Тревожен бюлетин" срещу подпис в дневниците за извършване на периодичен инструктаж по ЗБУТ.
Разследване на произшествие Дерайлиране на ПЖПС На 20.03.2013 г. във вагонно депо Надежда Окончателен доклад на РРК - София с № 2	Стръмен преход (рампа на наклона) вследствие на пропаднал настав в край на стрелка № 472, което е в нарушение на чл. 48 ал. 6 и приложение 7 от наредба № 58. Пропадането на стрелката се е получило вследствие оттичането на вода от водосточните тръби на намиращата се в съседство сграда, което наводнява основите й и компроментира носимоспособността на железния път.	Спрян е от експлоатация коловоз № 58 и стрелка № 472 до привеждането на железния път в изправност.
Разследване на произшествие Удар на ПЖПС, вкл. удари с препятствия в границите на строителния габарит (без удари на жп прелези) На 28.05.2013 г. в между-гарието Телиш - Хумата	Оставен траверс до железния път на негабаритно разстояние.	Предписания към УИ 1. Директорът на ЖПС Враца да организира провеждане на извънреден инструктаж за стриктно спазване на правилата за безопасна работа при смяна на елементи по железния път. 2. Ръководството на Трансстрой Варна

Окончателен доклад № 38 на РРК-София		да организира провеждане на извънреден инструктаж на локомотивния персонал за стриктно спазване на Чл. 252 от правилата за движение на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт.
Разследване на произшествие Дерайлиране на ПЖПС На 10.10.2013 г. в ИЖПК на „Екометал Инженеринг“ Окончателен доклад № 1 на РРК- София	В частен ИЖПК на фирма „Екометал Инженеринг“ е установено наличие на релсов път с широчина на междурелсие над допустимото, което е в нарушение на НПБ и чл. 47 (4) т. 1 б от Наредба № 58.	Спрян е от експлоатация текущия релсов път от гара „Екометал” до коловоза на фирма „Сервизен център за метали”, до въвеждане на железния път в границите, съгласно чл. 47 (4) т. 1 б от Наредба № 58.

Мерки за безопасност, предприети в резултат на извършени от служители на НОБ проверки на обекти на железопътната инфраструктура, превозните средства и изпълнение на задълженията на персонала, отговорен за безопасността на превозите с жп транспорт

Таблица 2. *Мерки за безопасност, предприети от НОБ в резултат на направени проверки на железопътната инфраструктура, превозните средства и железопътния персонал*

Област на приложение	Описание на причината	Предприети мерки за безопасност
Изпълнение на изискванията на Регламент (ЕО) № 1371/2007; Регламент (ЕС) № 454/2011 относно ТСОС „Телематични приложения за пътнически услуги“ (TSI TAP) и Наредба № 43 за жп превоз на пътници, багажи и колетни пратки	Извършена проверка от служители на ИАЖА на железопътното предприятие за превоз на пътници „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД през юли 2013 г.	➢ Изискано е от пътническия оператор да изгради своята информационна, резервационна и билето-издаваща система в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) № 454/2011 относно ТСОС „Телематични приложения за пътнически услуги“ (TSI TAP);
Изпълнение на изискванията на Правилника за международен жп превоз на опасни товари (RID), Наредба № 58 и Наредба № 56	Извършена проверка от служители на ИАЖА в газовото разтоварище на железопътното предприятие за превоз на товари „Газтрейд” АД, разположено в района на гара Езерово през август 2013 г.	➢ Маневрената работа в системата на „Газтрейд” АД да се организира незабавно в пълно съответствие с изискванията на чл. 281 от Наредба № 58; ➢ Всички служители на „Газтрейд” АД, назначени на длъжности, свързани с безопасността на превозите, които не са положили проверочен изпит по националните правила за безопасност, в срок до 10.10.2013 г. да бъдат предложени за полагане на такъв изпит пред ИАЖА и да не се допускат на работа до успешното полагане на този изпит; ➢ Да се предприемат незабавно съответните действия от Ваша страна за вписване в НРПС на експлоатираните от „Газтрейд” АД превозни средства, които все още не са регистрирани; ➢ В срок до 10.10.2013 г. да бъде уведомена ИАЖА за консултанта/ите, които ползва „Газтрейд” АД съгласно чл. 39, ал. 1 от Наредба № 46 за железопътен превоз на опасни товари;
Изпълнение на	Извършени	➢ Да се допълни „Временна инструкция за приемане и

нормативните изисквания и ПТЕ на ЖИ	проверки по ЖИ	изпращане на влакове в жп. гара Катуница“, с нужните текстове регламентиращи действията на ръководителя по движението по точка 1 и точка 2 от раздел 1 на настоящото предписание. ➢ Да се промени „Временна инструкция за работа с електронна блокировка без проходни сигнали в междугарието Катуница – Поповица“ в съответствие с изискванията на чл. 352 ал. 1 от ПДВ и МР / 2006 г. ➢ Началникът на гара Поповица да изпълни изискването на чл. 23 от ПДВ и МР / 2006 г. по отношение „Временна инструкция за приемане и изпращане на влаковете в гара Поповица“, което се намира на работното място при дежурния ръководител движение жп гара Поповица. ➢ Да се разгледа на служебна беседа с всички ръководители по движението работещи в гара Поповица редът и начинът за разрешаване и връщане на прозорци при извършване на ремонтни работи в гара Поповица.
Неправилни действия на жп персонал	Извършени от НОБ проверки по ПЖПС	➢ Да се разследва случая с влак № 80892 на 17.05.2013 г. и при установяване неспазване на чл. 410 ал. 2 и чл. 428 ал. 3 от Наредба № 58 да се вземат необходимите мерки. ➢ С оглед недопускане на подобни нарушения да се инструктира локомотивният персонал за спазване на чл. 410 ал. 2 и чл. 428 ал. 3 от Наредба № 58.
Констатирани несъответствия с нормативните изисквания и ПТЕ	Извършени от НОБ проверки по ЖИ	➢ Да се смени дясна рогова релса на стрелка № 606; ➢ Да се отстрани вертикалният и хоризонталният разбег на край десен език на стрелка № 606; ➢ Да се отстрани вертикалният и хоризонталният разбег на край десен език на стрелка № 604; ➢ Да се регулира указателя на стрелка № 603, защото палеца не влиза във вилката и указателя не се задвижва с обръщането на стрелката; ➢ Да се укрепи железният път по междурелсие чрез смяна на траверси или с поставяне на обтяжки: 1. В отклонението на междинната част на стрелка № 605 2. В отклонението на междинната част на стрелка № 609; ➢ Да се провери по ниво наставите на стрелка № 606.
Неправилни действия на жп персонал	Извършени проверки по ПЖПС	ДМВ да се приведат в съответствие с чл. 192, ал. 2 и ал. 8 от Наредба № 58
Констатирани несъответствия с нормативните изисквания и ПТЕ	Извършени проверки по ЖИ	Да се приведат всички контра-релси в отсечката Пловдив с Стамболийски съгласно изискванията на т. 5.35 от „Инструкция за текущо поддържане на изкуствените съоръжения“ / 2005 г.
Неправилни действия на жп персонал	Извършени проверки по ПЖПС	Началникът на Локомотивно депо Русе да извърши необходимата организация и контрол по стриктно изпълнение на изискванията на чл. 19(2) и чл. 20 на Наредба № 58; чл. 28 на Наредба № 54 към експлоатационният персонал на „БДЖ-ТП“ ЕООД, явяващ се на работа в ЕП Каспичан.
Констатирани несъответствия с нормативните изисквания и ПТЕ	Извършени проверки по ЖИ	➢ Да се поправи по ниво и изхвърля закаляния баласт та км. 47+050, 72+100 съгласно чл. 48 от Наредба № 58; ➢ Да се възстанови липсващата указателна табела на спирка Спасово – страна Чирпан съгласно чл. 471 от Наредба 58; ➢ Да се възстанови липсващата указателна табела на моста на км. 67+350 съгласно чл. 472 от Наредба № 58; ➢ Да се възстановят липсващите елементи от оградата на прелеза на км. 84+009 съгласно Приложения № 5 и № 6 от Наредба № 4 за железопътните прелези; В срок до 13.12.2013г. да се извърши извънреден преглед и регулация на всички компенсатори на КМ в гара Синдел и района на Пост 4.
Констатирани	Извършени	В срок до 12.12.2013 г- началника на секция „СТ“ – Горна

несъответствия с нормативните изисквания и ПТЕ	проверки по ЖИ	Оряховица да предприеме необходимите действия и да изолира действието на осигурителната техника в Пост 4 на гара Синдел разпределителна до осигуряването на съответствие между елементите на железният път, ОТ и технологията на гарата и привеждането на подаваните със светофори сигнали съгласно изискванията.
Констатирани несъответствия с нормативните изисквания и ПТЕ	Извършени проверки по ЖИ	В срок до 15 ноември 2013г. от км. 23 + 000 до км. 70+000 по трета жп линия в жп участък Дългопол да се извърши пълно измерване на железния път по ниво и междурелсие, както и да се опишат покилометрово негодните жп. материали, след което ще се проведе среща за решаване състоянието на железния път с нарушени технически параметри.
Констатирани несъответствия с нормативните изисквания и ПТЕ	Извършени проверки по ЖИ	До възстановяване на техническите параметри на железен път да се намали скоростта на движение на влаковете и возилата в междугарието Кръстец – Радунци както следва : От км. 204+180 до км. 207+700 – на 40 км/ч От км. 204+180 до км. 212+340 – на 25 км/ч
Констатирани несъответствия с нормативните изисквания и ПТЕ на ЖИ	Извършени проверки на работата на експлоатационен персонал на ЖП	В срок от 1 месец да се проведе извънреден инструктаж на всички работници, пряко участващи в извършването и ръководенето на маневрената дейност, за правилното осигуряване на подвижен жп състав срещу самопридвижване, като се обърне внимание, че виновните длъжностни лица, които не са осигурили вагоните срещу самопридвижване подлежат на административно наказание „глоба“ съгласно чл. 126(1), т. 4 от адм.-наказателните разпоредби на ЗЖТ.
Констатирани несъответствия с нормативните изисквания и ПТЕ	Извършени проверки по ЖИ	➢ Да се извърши пълно измерване на коловозите и стрелките, които са в експлоатация като измерванията се изпратят на РЖИ Горна Оряховица; ➢ Коловозите, които не са в експлоатация да се затворят и сигнализират съгласно Наредба № 58, а стрелките водещи към тях да се приковат; ➢ На всички стрелки, които са в експлоатация да се поставят стрелкови указатели.
Констатирани несъответствия с нормативните изисквания и ПТЕ	Извършени проверки по ЖИ	Поради влошено техническо състояние на железният път скоростта в целият индустриален клон на Пристанище Варна запад да се намали с 5 км/ч и се сигнализира съгласно наредба № 58. Сигналите да се поставят след първата входна стрелка (стрелка № 101).
Констатирани несъответствия с нормативните изисквания и ПТЕ	Извършени проверки по ЖИ	Ръководството на секция „СГ“ Горна Оряховица да създаде необходимата организация и извърши демонтаж на недействащите „Г“ образни мостове по трета главна ЖП линия.

D. НАДЗОР

D.1. Стратегия и план(ове)

Основните изисквания за безопасност се определят в Законът за железопътния транспорт. Изискванията на Директивата за безопасност 2004/49/ЕО, са въведени основно чрез Наредба № 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт, която е издадена от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Въведени са принципите на надзора, предвидени в Регламент (ЕС) № 1158/2010 и в Регламент (ЕС) № 1169/2010, както и изискванията на Регламент (ЕС) № 1077/2012 и Регламент (ЕС) № 1078/2012.

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

- Ежедневна информация от бюлетина за нередностите по жп мрежата, изготвен от управителя на инфраструктурата
- Месечна и годишна информация за състоянието на безопасността, представена от железопътните превозвачи и управителя на инфраструктурата
- Резултатите от разследване на произшествия и инциденти
- Сигнали и жалби

На база анализ на постъпилата информация се извършват следните видове проверки:

- Инспекции на място – при наличие на обезпокоителна информация относно безопасността
- Служебни проверки (ex-officio) по инициатива на НОБ
- Тематични целенасочени проверки при сигнал за нарушение на безопасността

Месечните планове за надзор се изготвят и ревизират на база обобщената информация от:

- Ежедневния анализ на постъпващата информация за нередностите от предходното денонощие
- По сигнали и жалби
- Анализ на разследваните произшествия и инциденти през предходния месец
- По постъпващата ежемесечно информация от железопътните превозвачи и управителя на инфраструктурата за състоянието на безопасността.

Месечният график за контрол се разработва от Началника на отдел РЖИ и се одобрява от Главния директор на ГДЖИ. Графика не е строго задължителен, тъй като в процеса на контрол могат да възникнат допълнителни задачи или извънредни ситуации.

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

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

Плановете за годишна проверка 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 ИА“ЖА“ и се изпращат за информация на съответните железопътните превозвачи и на управителя на инфраструктурата. Годишния график за надзор се разработва от Главния директор на ГДЖИ.

D.2. Човешки ресурси

Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" чрез Главна дирекция "Железопътна инспекция" изпълнява функциите си на Национален орган по безопасността. Част от основните й функции са свързани с осъществяване на надзор на системите за управление на безопасността на железопътните превозвачи и управителя на инфраструктурата, контрол върху лицата, отговорни за поддръжка на железопътни превозни средства (ЛОП), както и върху други железопътни предприятия.

Главна дирекция "Железопътна инспекция" се състои от 31 служители, в т.ч. 15 инспектори в териториални звена – Регионалните железопътни инспекции в София, Пловдив и Горна Оряховица.

През 2013 г. са извършени 5 одита на СУБ на превозвачите и управителя на инфраструктурата, като в тях са взели участие средно по 8 одитора, които са били ангажирани с тази дейност общо около 320 часа.

През 2013 г. при сертифициране на ЛОП са извършени 12 одита, като в тях са взели участие средно по 5 одитора, които са били ангажирани с тази дейност общо около 480 часа.

През 2013 г. са извършвани 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 в рамките на 4640 часа.

D.3. Компетентност

Служителите, които осъществяват дейности по контрол и надзор на железопътните предприятия, е необходимо да имат съответната компетентност, свързана с дейностите по безопасността на превозите с железопътен транспорт в съответствие с изискванията на Наредба № 56 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.

Освен така в ИАЖА се извършват периодични обучения за поддържане на компетентността на персонала и за придобиване на нови познания. Пример за това е сключения на 01.10.2013 г. договор между Министерството на финансите на Република България и ИАЖА за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Административен капацитет", съфинансирана от ЕС чрез Европейския социален фонд за изпълнение на проект „Изграждане на ефективна и компетентна администрация, чрез повишаване квалификацията на служителите в ИАЖА. Целта на проекта е повишаване на квалификацията и компетентността на служителите в ИАЖА чрез провеждането на общо и специализирано обучение. Периодът за изпълнение на проекта е 12 месеца с дата на приключване 01.10.2014 г. Обща цел на проекта е повишаване на квалификацията и компетентността на служителите в Изпълнителна агенция „Железопътна администрация" и изграждане на добре квалифицирани специалисти, които да притежават необходимите професионалните качества и умения, както и изграждане на ефективна система за обучение и кариерно развитие, като предоставянето на подходящи умения и компетенции чрез обучения ще стимулира повишаването на квалификацията и мотивацията на служителите в ИАЖА.

В рамките на проекта е предвидено да се проведат специализирани обучения по английски език с професионална насоченост, имащи за цел подобряване на работата с европейските институции (ЕЖА, ЕК и др.), както и обучения, които са пряко обвързани със специфичната дейност, която изпълняват съответните служители, сред които обучение за одитори на тема „Обучение по ISO: 9001-2008 и 19011/2011", предназначено за служители от общата и специализирана администрация, и обучение на тема „Общи методи за безопасност в железопътния транспорт и оценка на риска".

D.4. Вземане на решения

1. В националното законодателство са въведени принципите на надзора, предвидени в Регламент (ЕС) № 1158/2010 и в Регламент (ЕС) № 1169/2010

- пропорционалност
- съгласуваност
- насоченост
- прозрачност
- приоритети при ефективното използване на ресурсите
- управленска отговорност

- сътрудничество

Извършваните одити са насочени към проверка на функционирането на Системите за управление на безопасността на железопътните превозвачи и управителя а инфраструктурата, както и на системите за поддръжка на возилата от лицата, отговорни за поддръжка /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 железопътната инфраструктура или подвижен състав до отстраняване на неизправностите. Управителят на железопътната инфраструктура и железопътните превозвачи 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 Закона за железопътния транспорт. През 2013 г. са издадени 16 наказателни постановления въз основа на актове за нарушения на ЗЖТ, съставени от инспектори на ИА „Железопътна администрация".

2. През отчетната година не са постъпили жалби, подадени от ЖП и УИ срещу решения, взети по време на извършване на надзорни дейности.

D.5. Координация и сътрудничество

1. През отчетната година няма сключени споразумения на НОБ на България с НОБ от други държави-членки за прилагане на надзорни дейности върху железопътните превозвачи.

2. През 2013 г. беше задълбочено сътрудничеството между Националните органи по безопасност на България, Румъния и Унгария, като бяха проведени две срещи, по време на които бяха споделени добри практики в областта на железопътната безопасност и оперативната съвместимост и бяха обсъдени често срещани проблеми в процеса на работата. Първата среща беше между НОБ на България и НОБ на Румъния, по покана на НОБ на България, и се проведе през месец май 2013 г. в София, а втората се проведе през месец ноември 2013 г. в Будапеща, Унгария, по покана на НОБ на Унгария.

Обсъжданите теми включваха издаване на сертификати за безопасност и удостоверения за безопасност, сертифициране на структурите, отговорни за поддръжката, прилагането на Регламент (ЕО) № 352/2009 на Комисията от 24 април 2009 г. за приемане на общ метод за безопасност за оценка на риска и оценка, както е посочено в член 6 (3) (а) от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, провеждането на трансграничен надзор, въпросите за издаване на разрешения за въвеждане в експлоатация на превозни средства, които не са в съответствие с ТСОС. Обсъждане на възможностите за улесняване на процедури за издаване на допълнително разрешение за въвеждане в експлоатация на ПЖПС за България, Унгария и Румъния, сертифициране на локомотивните машинисти.

D.6. Изводи от предприетите мерки

В резултат на направените през 2013 г. одити на железопътни превозвачи и управителя на инфраструктурата се налагат изводите, че железопътните предприятия изпълняват изискванията на европейското и национално законодателство, свързани с

Общите методи за безопасност и поддържат функциониращи Системи за управление на безопасността. Констатирани са пропуски по прилагане на процедурите, свързани с изпълнение на изискванията на Регламент № 352/2009 относно оценката на риска и документиране на някой от процесите на СУБ. Железопътните предприятия предприемат своевременни действия за коригиране по констатираните несъответствия по техните СУБ.

Е. ИЗДАВАНЕ НА СЕРТИФИКАТИ И УДОСТОВЕРЕНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Е.1. Ръководство

НОБ има вътрешна работна инструкция, регламентираща изискванията и начина за оценка на подадените заявления за издаване на сертфикат за безопасност част А и част Б. Инструкцията се използва от служителите на ИАЖА, ангажирани в оценката на подадените заявления и е издадена на база изискванията на приложимото европейско и национално законодателство, които обхващат:

- Закон за железопътния транспорт;
- Наредба № 59 от 05.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт;
- Наредба № 56 от 14 февруари 2003 г. за изискванията, условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност, изисквана от персонала, отговорен за безопасността на превозите с железопътен транспорт, или признаване на такава правоспособност и реда за провеждане на проверочните изпити на лицата от персонала, отговорен за безопасността на превозите;
- Устройствен правилник на ИАЖА;
- Регламент (ЕО) № 653/2007 на Комисията от 13 юни 2007 година относно прилагането на общ европейски формат за сертификатите за безопасност и документите за кандидатстване за сертифициране съгласно член 10 от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и за валидността на сертификатите за безопасност, издадени по Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета;
- Регламент (ЕС) № 1158/2010 на Комисията от 9 декември 2010 година относно общ метод за безопасност за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат за безопасност на железопътния транспорт;
- Регламент (ЕС) № 1077/2012 на Комисията от 16 ноември 2012 година относно общ метод за безопасност за осъществяване на надзор от националните органи по безопасност след издаването на сертификат за безопасност или разрешително за безопасност.

Всички горепосочени нормативни актове се намират на интернет сайта на ИАЖА.

През целия процес на оценяване НОБ на България осъществява непрекъсната връзка със заявителите, като отговаря на запитвания, извършва консултации и предоставя указания за издаване/подновяване на сертфикат за безопасност част А и част Б/ удостоверение за безопасност.

През 2013 г. бяха депозирани три заявления за подновяване на сертификати за безопасност (СБ) част „А” и част „Б” на най-големите железопътните превозвачи в България:

„БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД (БДЖ-ПП), „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД (БДЖ-ТП) и „Българска железопътна компания“ АД (БЖК), както и едно заявление за издаване на СБ - част „Б” от унгарския железопътен превозвач „Rail Cargo Carrier” (RCC). След подаване на цялата необходима информация, заявленията на БДЖ-ПП, БДЖ-ТП и БЖК бяха удовлетворени в края на 2013 г., в определения срок съгласно чл. 12 от Директива 2004/49/ЕО и чл. 29(3) от Наредба № 59. Сертификатът за безопасност част „Б“ на „Rail Cargo Carrier” бе издаден през 2014 г.

В средата на 2013 г. ДП НКЖИ, като управител на националната жп инфраструктура, подаде заявление за подновяване на неговото удостоверение за безопасност (УБ), което в края на 2013 г. бе успешно подновено.

Подробности за издадените през 2013 г. удостоверения и сертификати за безопасност (част А и част Б) са представени в таблицата по-долу:

Подател	***Дата на подаване на заявлението***	***Дата на издаване на СБ/УБ***	***Вид СБ/УБ***			***Валидност***	
			Удосто-верение	***Сертификат***	***Сертификат***	***От***	***До***
				Част А	***Част Б***		
ДП „Национална компания железопътна инфраструктура“	14.06.2013г.	20.12.2013г.	Да	-	-	20.12.2013г.	30.06.2018г.
„БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД	01.07.2013г.	21.12.2013г.	-	Да	Да	21.12.2013г.	30.12.2017г.
„БДЖ – Товарни превози“ ЕООД	02.07.2013г.	21.12.2013г.	-	Да	Да	21.12.2013г.	30.12.2017г.
„Българска железопътна компания“ АД	27.07.2013г.	12.12.2013г.	-	Да	Да	31.12.2013г.	30.12.2018г.
„Rail Cargo Carrier Kft.” (Унгария)	27.08.2013г.	03.06.2014г.		-	Да	05.06.2014г.	15.12.2014г.

Е.2. Контакти с други НОБ

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

През 2013 г. НОБ на България не е отправял запитвания към други НОБ за предоставяне на информация и подробности за сертификат за безопасност част „А”, издаден на железопътно предприятие за превоз на пътници или товари в друга държава-членка на ЕС, кандидатстващо за издаване на сертификат за безопасност част „Б” в България.

Е.3. Процедурни въпроси

Наблюденията на НОБ на България при прилагането през 2013 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 железопътните предприятия (ЖП) и управители на инфраструктура (УИ) все още не са адаптирали напълно техните Системи за управление на безопасността (СУБ) към тях.

Основна слабост на жп сектора в България е прилагането на ОМБ за определяне и оценка на риска съгласно изискванията на Регламент № 352/2009/ЕО.

Друга слабост на жп сектора е прилагането на ОМБ за мониторинг (наблюдение) съгласно изискванията на Регламент № 1078/2012/ЕС.

Изготвеното от Европейска железопътна агенция в края на 2010 г. „Ръководство за прилагане относно разработването и реализацията на система за управление на безопасността, насочено към железопътни предприятия и управители на железопътни инфраструктури за въвеждане на СУБ в съответствие с чл. 9 и приложение III към Директива 2004/49/ЕО“ е един много полезен наръчник, както за НОБ, така и за ЖП и УИ. При разработването и изграждането на СУБ на нови и съществуващи ЖП възникват редица въпроси по критериите, посочени в приложения II на Регламент № 1158/2010/ЕС, на които ръководството не дава ясен и категоричен отговор.

Е.4. Обратна връзка

НОБ на България работи в непрекъснато взаимодействие и сътрудничество с железопътните превозвачи и управителя на железопътната инфраструктура. 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 (в раздел „Контакти“) 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 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.

През месец юли 2011 г. Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията на България пусна в действие директен телефон (+359 2 940 9400) и специален интернет сайт (www.transportinfo.bg), на които гражданите и фирмите могат да подават сигнали за нередности в транспорта, включително и в железопътния транспорт. Тази система е създадена по инициатива на министъра като част от предприетите мерки за подобряване на безопасността, контрола и обслужването в транспорта. От тогава досега (до края на 2013 г.) са подадени около 500 сигнали за нередности в железопътния транспорт на България. Повечето от тях са свързани с лошо качество на предлаганата услуга от „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД (в т.ч. и за повреден тягов и нетягов подвижен състав) и за не добре поддържани инфраструктурни съоръжения (железопътни линии, гари, спирки, подлези за пешеходци, санитарни помещения и др.) от управителя на националната инфраструктура - НКЖИ.

F. ПРОМЕНИ В ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО

F.1. Директива за железопътна безопасност

През 2013 г. не са правени промени в българското законодателство, свързани с транспониране на измененията на Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността.

През 2010 г. в националното законодателство бяха транспонирани следните изменения на Директива 2004/49/ЕО:

- В Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт бяха адаптирани изискванията на Директива 2008/110/ЕО и Директива 2009/149/ЕО;
- В 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 бяха адаптирани изискванията на Директива 2008/57/ЕО относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността.

В ***таблица 1*** към ***Приложение В*** на настоящия доклад са представени подробности за направените промени в българското законодателство, свързани с Директива 2004/49/ЕО.

F.2. Законодателни и регулаторни промени

През 2013 г. бяха публикувани в „Държавен вестник“ и влязоха в сила следните промени в националната нормативна уредба (законодателство и регулиране), касаещи безопасността на железопътния транспорт в България:

- Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт *(ДВ, бр. 47 от 28.05.2013 г., в сила от 7.06.2013 г.)*;
- Наредба № 57 от 09.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз *(доп., ДВ, бр. 3 от 11.01.2013 г., изм. и доп., бр. 71 от 13.08.2013 г., бр. 106 от 10.12.2013 г.)*;
- 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 *(доп. ДВ. бр.3 от 11.01.2013 г.)*;
- Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура *(доп., ДВ, бр. 110 от 21.12.2013 г.)*;
- Наредба № 46 от 30 ноември 2001 г. за железопътен превоз на опасни товари *(изм. и доп., ДВ, бр. 44 от 17.05.2013 г.)*;
- Наредба № 48 от 28.12.2001 г. за железопътен превоз на специфични товари, на товари без опаковка и на товари, изискващи особена опаковка *(изм. и доп., ДВ, бр. 83 от 24.09.2013 г.)*;

Кратко описание на промените:

1. С измененията на Наредба № 59 през 2013 г. се въведоха национални мерки по прилагане на Регламент (ЕС) № 1077/2012 на Комисията от 16 ноември 2012 година относно общ метод за безопасност за осъществяване на надзор от националните органи по безопасност след издаването на сертификат за безопасност или разрешително за безопасност и Регламент (ЕС) № 1078/2012 на Комисията от 16 ноември 2012 година относно общ метод за безопасност, който да бъде прилаган от железопътните предприятия и управители на железопътна инфраструктура след получаването на сертификат или разрешително за безопасност, както и структури, отговарящи за поддръжката.

С промените се въвеждат текстове, свързани с:

(а) организацията и извършването на надзорната дейност от националния орган по безопасност, съгласно член 16, параграф 2, буква „е" от Директива 2004/49/ЕО и Регламент (ЕС) № 1077/2012.

(б) организацията и извършването на наблюдение от железопътни превозвачи и управители на железопътна инфраструктура след получаването на сертификат или разрешително за безопасност, както и по отношение на структури, които отговарят за поддръжката съгласно изискванията на Регламент (ЕС) № 1078/2012.

(в) Въведени са и легални дефиниции, съгласно чл. 2 от Регламент (ЕС) № 1078/2012.

2. С измененията на Наредба № 57 през 2013 г. се транспонира Директива 2013/9/ЕС на Комисията от 11 март 2013 година за изменение на приложения III към Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността. Отразени са и забележките на Европейската комисия при направена ревизия на транспонирането на Директива 2008/57/ЕО относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността, както и корекции в процедурата и изискуемите документи при издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми и превозни средства.

Промените в Наредба № 57 включват също:

(а) Въвеждат се съществените изисквания към подсистеми „Инфраструктура" и „Подвижен състав", които следва да са достъпни за лица с увреждания и лица с ограничена подвижност, за да им се осигури достъп, както на всички останали, като се предотвратяват или премахват всички пречки и чрез други подходящи мерки.

(б) Въвеждат се съществените изисквания към подсистеми „Експлоатация" и „Телематични приложения за пътниците", които трябва да разполагат със съответните функционални възможности, необходими за осигуряване на достъп на лицата с увреждания и на лицата с ограничена подвижност, както на всички останали като се предотвратяват или премахват всички пречки и чрез други подходящи мерки.

(в) Актуализират се изискванията към лицата, кандидатстващи за сертификат за оценяване на съставни елементи на оперативната съвместимост и проверка на подсистеми за съответствие със съществените изисквания по Технически спецификации за оперативна съвместимост или по национални правила.

(г) Актуализират се изискванията относно процедурите, които се прилагат при въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми на железопътната система.

(д) Направено е и изменение свързано с въвеждане в Наредба № 57 на легални дефиниции в съответствие с определенията в чл. 2 от Директива 2008/57/ЕО.

3. През 2013 г. в Наредба № 56 са изменени и допълнени чл. 19 (добавени са нови ал.6 и ал.7) и чл. 26 (добавени са нови ал.4 и ал.5). Промените касаят ИАЖА, като НОБ и отговорностите за поддържане на два нови информационни масиви - единият на издадените свидетелства за правоспособност, а другият на издадените удостоверения на лицата, успешно издържали изпит съгласно чл. 5, 6 и 7 от Наредба № 56. Направената в бр. 85 на „Държавен вестник“ от 2012 г. промяна на чл. 51, ал.2 влиза в сила от 01.07.2013 г. Тя е свързана с чл. 4 на Решение 2011/765/ЕС относно критериите за признаване на центрове за обучение, участващи в обучението на машинисти, относно критериите за признаване на изпитващи и критериите за организиране на изпити в съответствие с Директива 2007/59/ЕО;

4. С изменението на Наредба № 46 през 2013 г. се транспонира Директива 2012/45/ЕС за привеждане за втори път в съответствие с научно-техническия прогрес на приложенията към Директива № 2008/68/ЕО относно вътрешния превоз на опасни товари – доп. ДВ, бр.44 от 17.05.2013 г.;

5. Наредба № 48 от 28.12.2001 г. за железопътен превоз на специфични товари, на товари без опаковка и на товари, изискващи особена опаковка. През десетгодишния период на прилагане на Наредба № 48 бяха направени множество промени в редица законови и подзаконови нормативни актове, като: Закон за ветеринарно-медицинска дейност, Закон за храните, Наредба № 5 от 25.05.2006 г. за хигиена на храните (обн., ДВ, бр. 55 от 2006 г.) (Наредба № 5), Наредба № 26 от 28.02.2006 г. за условия за защита и хуманно отношение към животните по време на транспорт (обн., ДВ, бр. 23 от 2006 г.) (Наредба №26), които транспонират Директива 91/628/ЕО на Съвета от 29 юни 1995 г. относно изменение на Директива 91/628/ЕИО във връзка със защитата на животните при транспортиране и осигуряват мерки на национално ниво за прилагане на Регламент (ЕО) № 852/2004 на Европейския парламент и Съвета от 29 април 2004 г. относно хигиената на храните, Регламент (ЕО) № 183/2005 на Европейския парламент и на Съвета от 12 януари 2005 г. относно определяне на изискванията за хигиена на фуражите, Регламент № 338/97 на Съвета от 9 декември 1996 година относно защитата на видовете от дивата флора и фауна чрез регулиране на търговията с тях и Регламент (ЕС) № 101/2012 на Комисията от 6 февруари 2012 година за изменение на Регламент (ЕО) № 338/97 на Съвета относно защитата на видовете от дивата флора и фауна чрез регулиране на търговията с тях.

Промените в гореизброените нормативни актове наложиха актуализацията на Наредба № 48. Наред с това след присъединяването на България към ЕС настъпиха радикални промени във функционирането на железопътния транспорт, които също следваше да се регламентират в наредбата.

Повече подробности за промените, направени в гореспоменатите нормативни актове са представени в **Приложение В** на настоящия доклад.

G. ПРИЛАГАНЕ НА ОМБ ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ И ОЦЕНКА НА РИСКА

Регламент (ЕО) № 352/2009 е въведен в процедурите на СУБ на железопътните превозвачи и управителя ня инфраструктурата и НОБ контролира прилагането на съответните процедури за оценка на риска, вкл. оценката на значителните експлоатационни или организационни промени.

G.1. Опит на НОБ

1. Решения, взети от вносители на предложения през 2013 г., относно степента на значимост на промяна.

1.1. Извършена оценка на риска и значимостта на промяната по проект: „Нов граничен комбиниран (пътен и железопътен) мост на река Дунав при Видин - Калафат и прилежащата му инфраструктура“:

През 2013 г. НОБ получи информация от управителя на националната инфраструктура - ДП „НКЖИ”, че със заповед № 1761/ 13.11.2013 г. на неговия генерален директор, в съответствие на вътрешна процедура по безопасност „ПБ 2.09. Методика за определяне и оценка на риска” и в изпълнение на изискванията на Регламент (ЕО) № 352/2009 е създаден съвет по оценка на риска за проекта „Нов граничен комбиниран (пътен и железопътен) мост на река Дунав при Видин - Калафат и прилежащата му инфраструктура“.

Съветът е оценил проекта, като значителна промяна в железопътната система на Република България, тъй като елементите и системите, включени в него оказват съществено влияние върху безопасността на железопътната система.

Съветът, спазвайки процедура по оценка на риска е изготвил описание на железопътната система на проект “Нов граничен комбиниран (пътен и железопътен) мост на река Дунав при Видин - Калафат и прилежащата му инфраструктура”, по подсистеми „Инфраструктура“, „Енергия“ и „Контрол, управление и сигнализация“. Идентифицирани са опасностите и свързаните с тях рискове за подсистемите „Инфраструктура“, „Енергия“ и „Контрол, управление и сигнализация“. Изготвени са оценка на опасностите, мерките за безопасност и използвания принцип за приемливост на риска, както и взаимовръзките/ интерфейсите при контрол и управление на риска на железопътната система.

Идентифицираните опасности и свързаните с тях рискове са контролирани (овладяни) от системата за управление на безопасността на ДП „НКЖИ“.

Документите от оценката са били изпратени на независимия оценител обединение „Тинса – РИНА“ (между „Тинса“ ООД - български нотифициран орган с № NB 2387 и „RINA Services” S.P.A. - италиански нотифициран орган с № NB 0474), който е изготвил доклад за правилното прилагане на процеса за управление на риска, съгласно Регламент (ЕО) № 352/2009 и общия метод за безопасност за определянето и оценката на риска.

1.2. Извършена оценка на риска при промяна състава на локомотивната бригада, обслужваща бързи и пътнически влакове (част от документите по проект „Промяна на нормативните документи за обслужване на влакове без помощник-машинист в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД):

В края на 2012 г. в ИАЖА бе внесено предложение за премахване длъжността помощник-машинист локомотивен в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, придружено от:

1. Предложение за промяна на нормативната база при премахване на длъжността помощник-машинист, локомотивен за всички категории пътнически влакове, изготвено от специалисти от БДЖ-ПП ЕООД;

2. Становище относно „Оценка на риска за нивото на безопасност и спазване на изискванията за безопасност при премахване на длъжността помощник-машинист, локомотивен в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, разработено от екип от катедра „Железопътна техника“ при Технически университет – София;
3. Доклад от независима оценка при промяна състава на локомотивната бригада, обслужваща бързи и пътнически влакове, разработена от независими експерти от Технически университет – София.

При изготвяне на доклада за независима оценка на риска от екип от експерти от Технически университет – София са взети предвид клаузите на Регламент (ЕО) № 352/2009 за приемане на общ метод за безопасност относно определянето и оценката на риска в съответствие с чл. 6, пар. 3, буква а) от Директива 2004/49/ЕО. Прието е, че предлаганата промяна може да окаже въздействие върху безопасността на превозите и по смисъла на чл. 4 от Регламент (ЕО) № 352/2009 тя е значителна. По тази причина е приложена процедурата за управление на риска, описана в Приложение I от Регламент (ЕО) № 352/2009, която включва:

а) идентифициране на опасностите, рисковете, свързаните с тях мерки за безопасност и съответните изисквания за безопасност, които трябва да бъдат изпълнени от оценяваната система;

б) доказване на съответствието на системата с определените изисквания за безопасност;

в) управление на всички определени опасности и свързаните с тях мерки за безопасност;

В началото на 2013 г. НОБ на България отхвърли предложението за премахване на длъжността помощник-машинист, локомотивен в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, както и предложенията за промяна на националната нормативна база при премахване на тази длъжност при обслужване на пътнически влакове, поради възникване на критични рискове и опасности за пътниците при извършване на услугата от един локомотивен машинист.

G.2. Обратна връзка от секторните участници

НОБ на България работи в непрекъснато взаимодействие и сътрудничество с железопътните превозвачи и управителя на железопътната инфраструктура. 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, включително прилагането на ОМБ за определяне и оценяване на риска.

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

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

В закона за железопътният транспорт на Република България не са ревизирани национални правила за безопасност в резултат от прилагането на разпоредбите на ЕС за оценка и определяне на риска.

През 2013 г. в чл. 52, ал. 1, т. 7 от Наредба № 57 от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз бе прецизиран текст, който предвижда техническото досие, което лицето за оценяване е длъжно да изготви преди въвеждане в експлоатация на дадена структурна подсистема, да съдържа доклад за оценка на риска, съгласно изискванията на чл. 6, параграф 3 от Директива 2004/49/ЕО и Регламент (ЕО) № 352/2009.

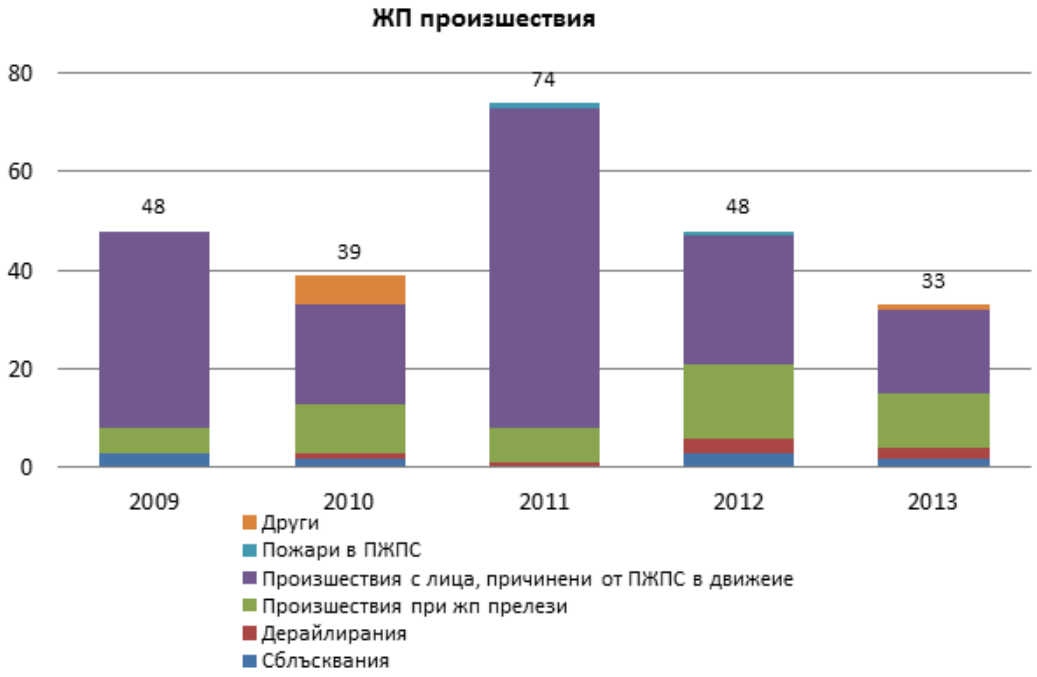
Н. ДЕРОГАЦИИ ВЪВ ВРЪЗКА СЪС СХЕМАТА ЗА СЕРТИФИЦИРАНЕ НА ЛИЦА, ОТГОВОРНИ ЗА ПОДДЪРЖАНЕ НА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА В СЪОТВЕТСТВИЕ С ЧЛ. 14а (8) ОТ ДИРЕКТИВА 2008/110/ЕО

През 2013 г. НОБ на България не е прилагал алтернативни мерки за сертифициране на лица (структури), отговорни за поддръжката на превозни средства чрез прилагане на дерогации, в съответствие с чл.14а(8) от Директива 2008/110/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 2008 г. за изменение на Директива 2004/49/ЕО.

ПРИЛОЖЕНИЕ А – ОБЩИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ (ОПБ)

Данни/диаграми за изпълнение на основните ОПБ за периода 2009 – 2013 г.

Данни за значителните произшествия и предпоставките за произшествия[11]

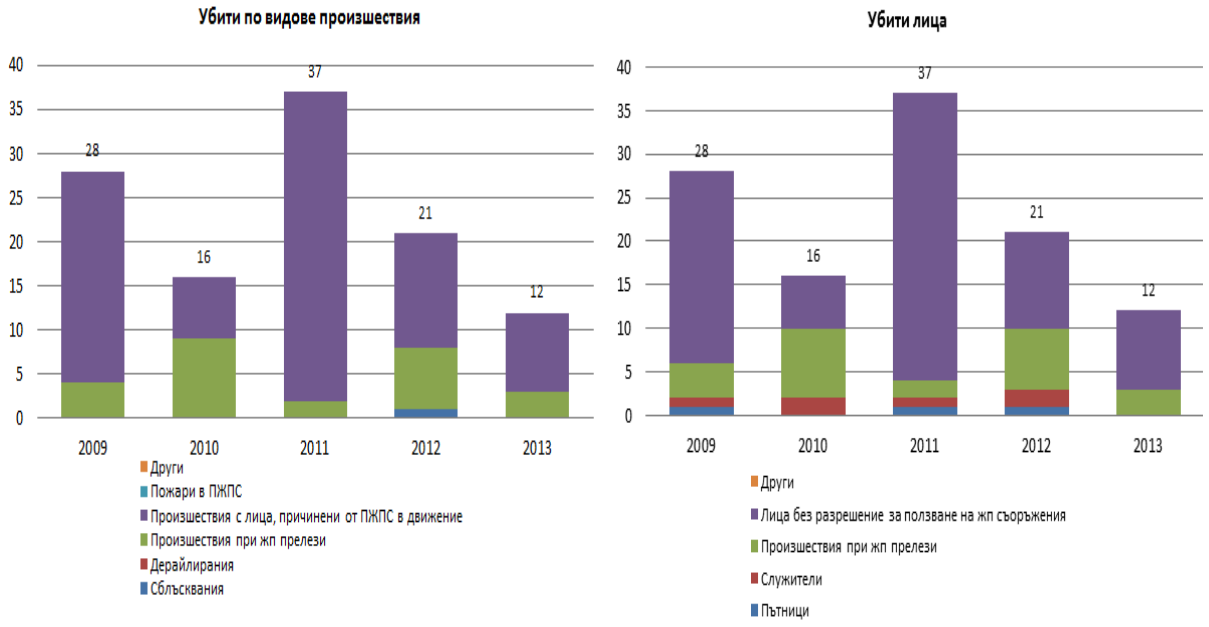


[11] „значително произшествие“ означава всяко произшествие с участието на най-малко едно движещо се железопътно возило, с резултат най-малко едно загинало или тежко ранено лице, или значителни щети по подвижния състав, коловоза, други съоръжения или околната среда, или значително нарушаване на движението, с изключение на произшествия в ремонтните заводи, складовете и депата (дефиниции от Директива 2014/88/ЕС за изм. на Директива 2004/49/ЕО);

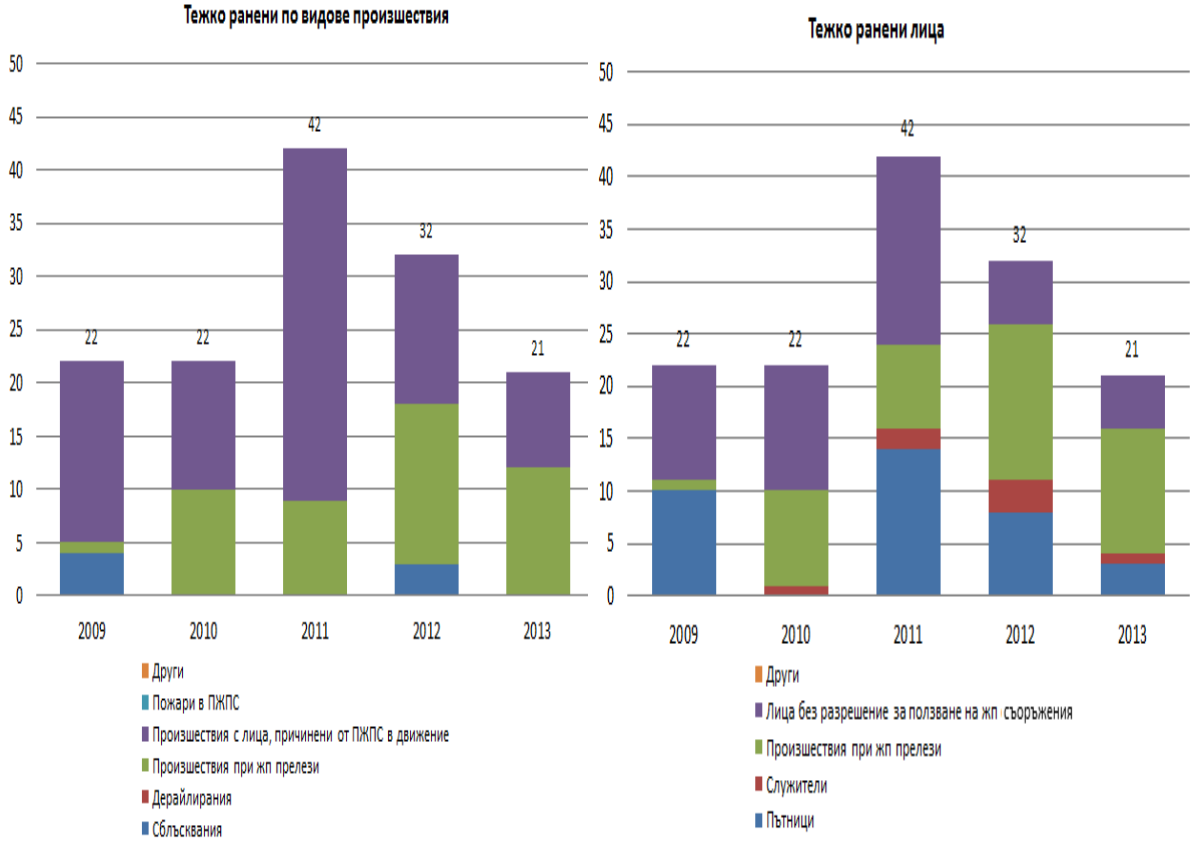
„значителни щети по подвижния състав, коловоза, други съоръжения, или околната среда“ означава щети, които са еквивалентни на 150 000 EUR или повече;

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

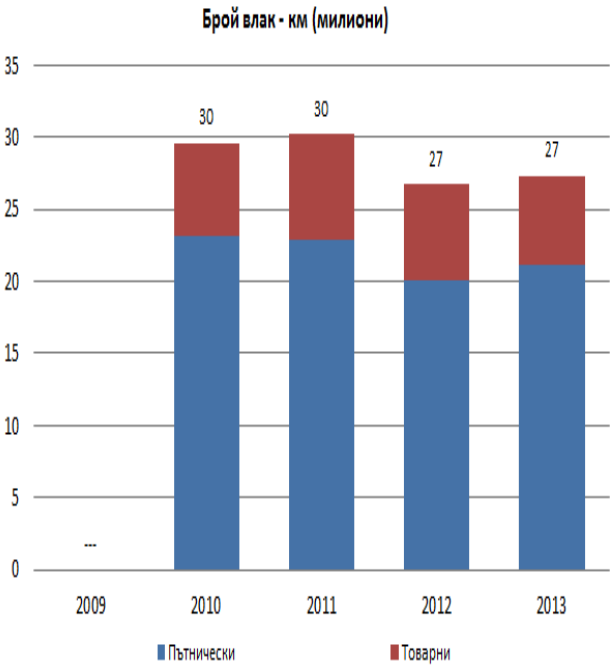
Общ брой убити, според вида на произшествията и категориите лица

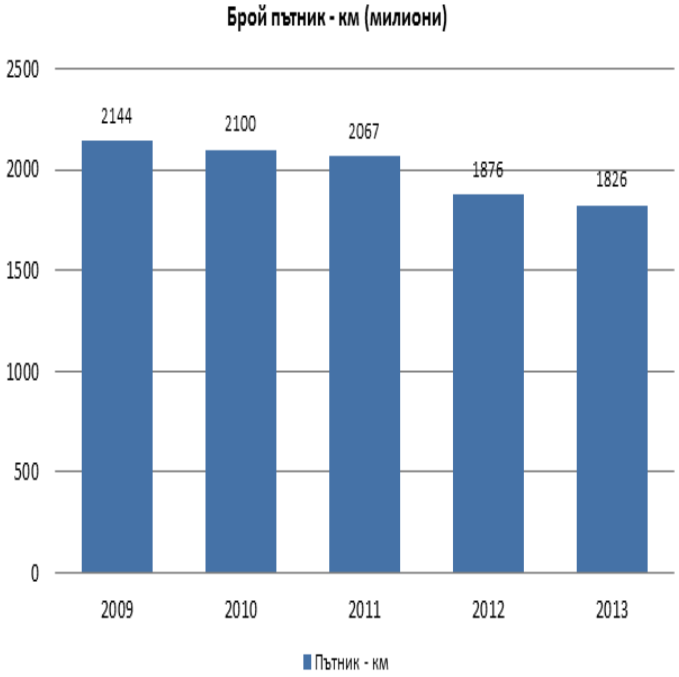


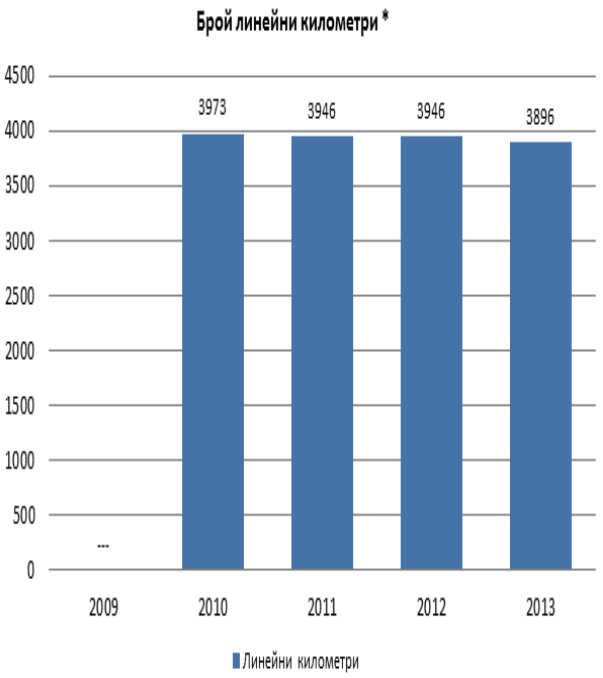
Общ брой тежко ранени, според вида на произшествията и категориите лица

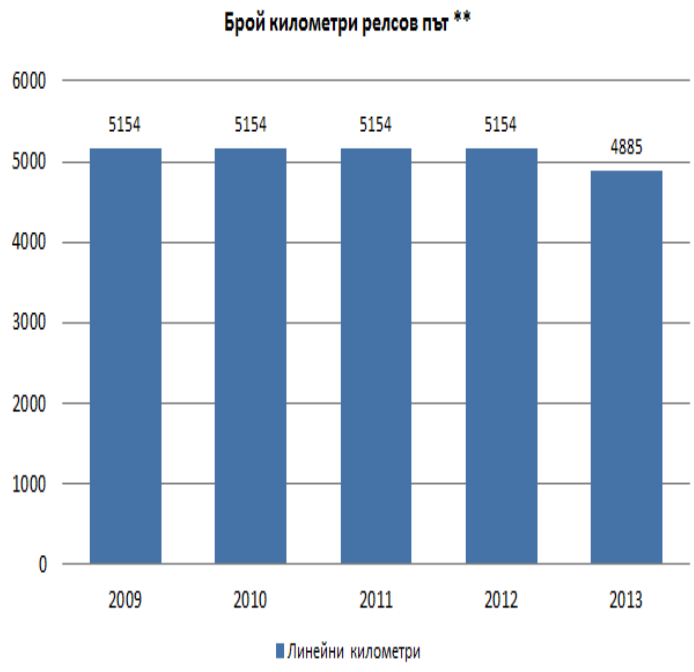


Данни за трафика[12]









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

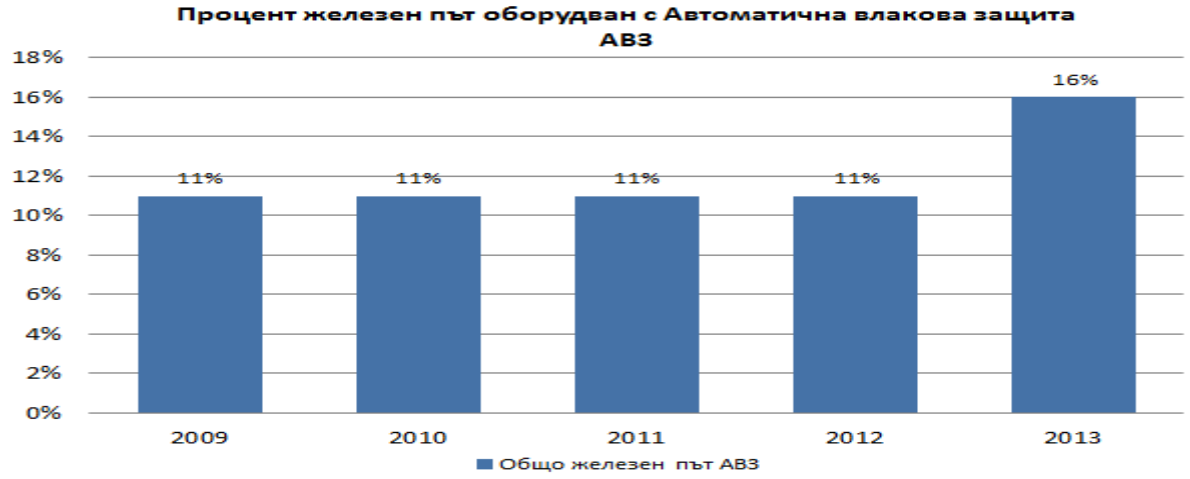
„пътник-километър“ означава единица мярка, изразяваща превоза на един пътник с железопътен транспорт на разстояние от един километър. Взема се предвид само разстоянието на националната територия на докладващата държава;

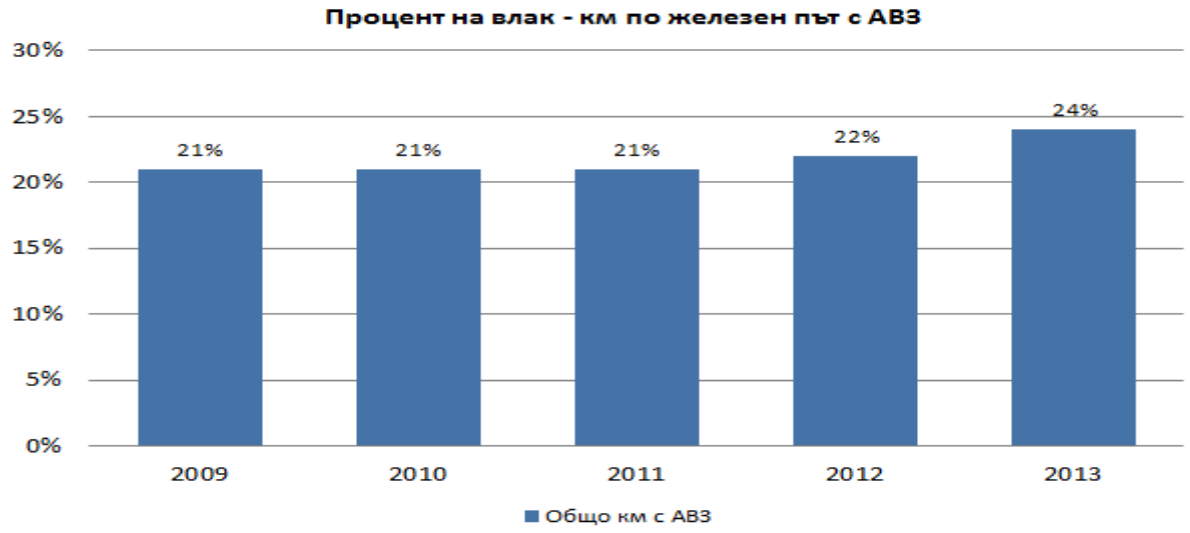
*„линеен километър“ означава дължината, измерена в километри, на железопътната мрежа в държавите членки, чийто обхват е определен в член 2; За многоколовозни железопътни линии се взема предвид само разстоянието между началната точка и местоназначението.

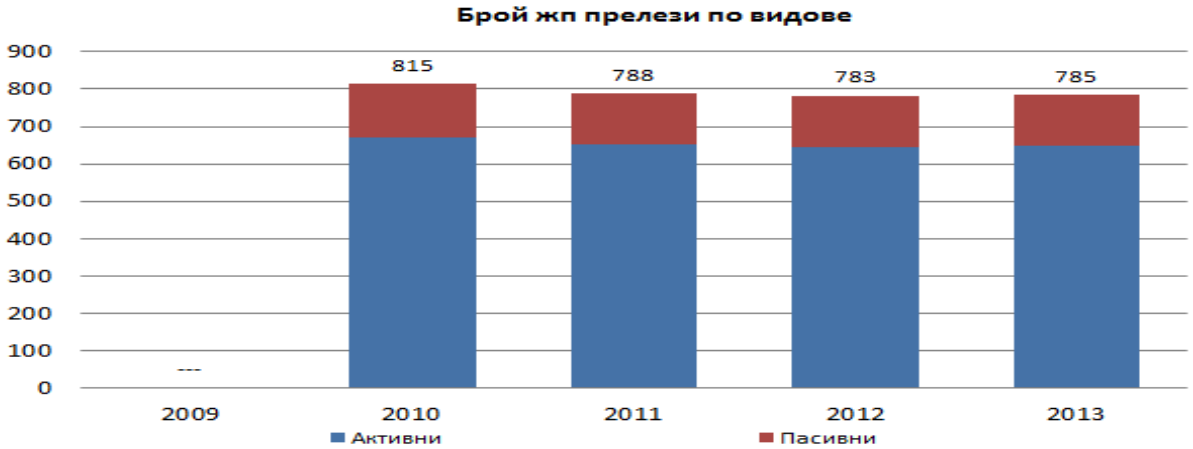
**„километър релсов път“ означава дължината, измерена в километри, на железопътната мрежа в държавите членки, чийто обхват е посочен в член 2. За многоколовозните железопътни линии се взема предвид общата дължина на всички коловози.“ 10.7.2014 г. L 201/17 Официален вестник на Европейския съюз BG

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

Данни, свързани с техническата безопасност на инфраструктурата[13]





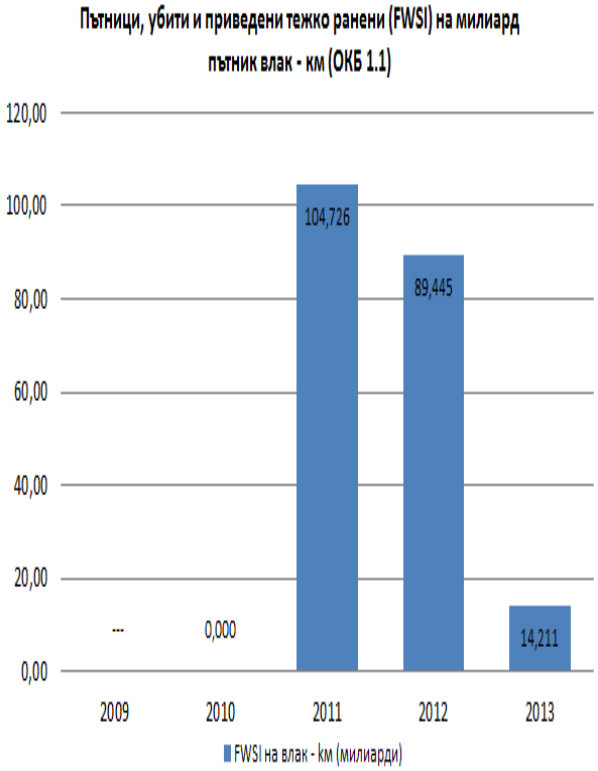


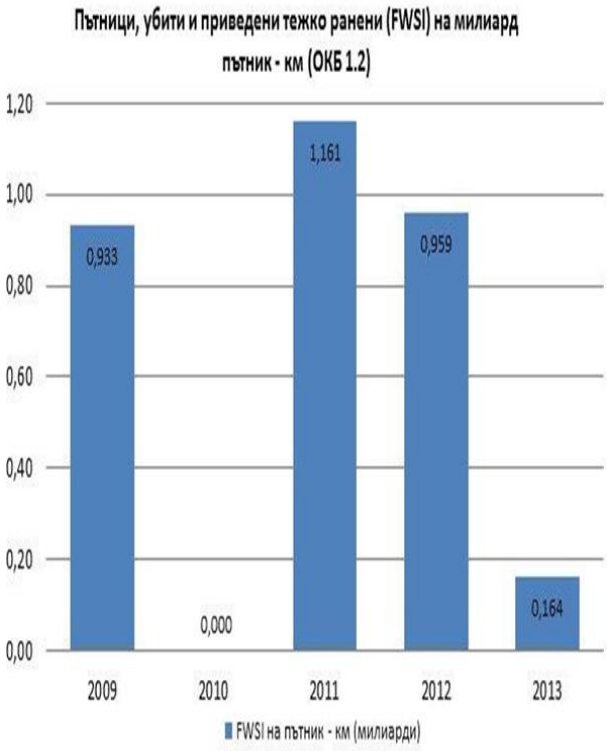
[13] "Автоматична влакова защита (АВЗ)" е система, която налага съобразяване със сигналите и ограниченията на скоростта чрез контрол върху скоростта, включително автоматично спиране при подаден сигнал за това;

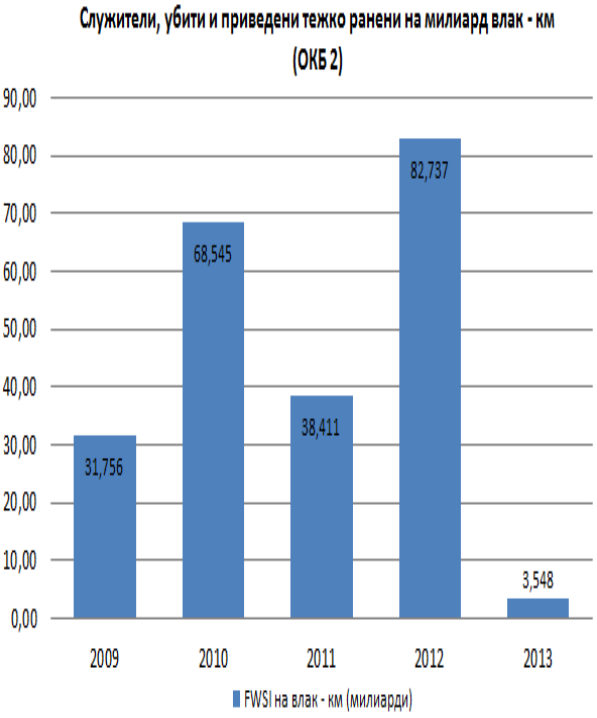
„Железопътен прелез“ означава пресичане на едно ниво на железопътна линия с път, прието от оператора на инфраструктурата и отворено за публично или частно ползване. Изключват се проходи между перони в рамките на една гара, както и проходи през релсов път, които са предназначени за използване само от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

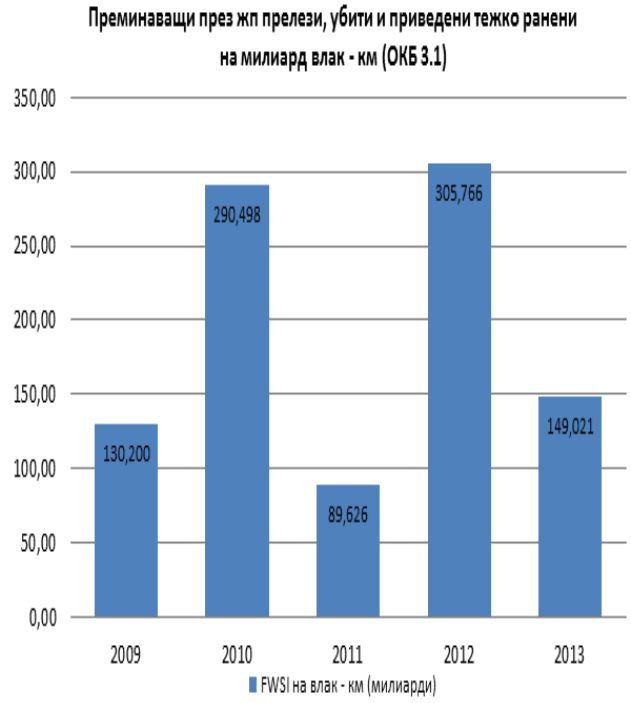
--- символ, означаващ липса на данни за съответната година

Данни за смъртните случаи и приведени тежки наранявания (FWSI[14]) за различните категории лица





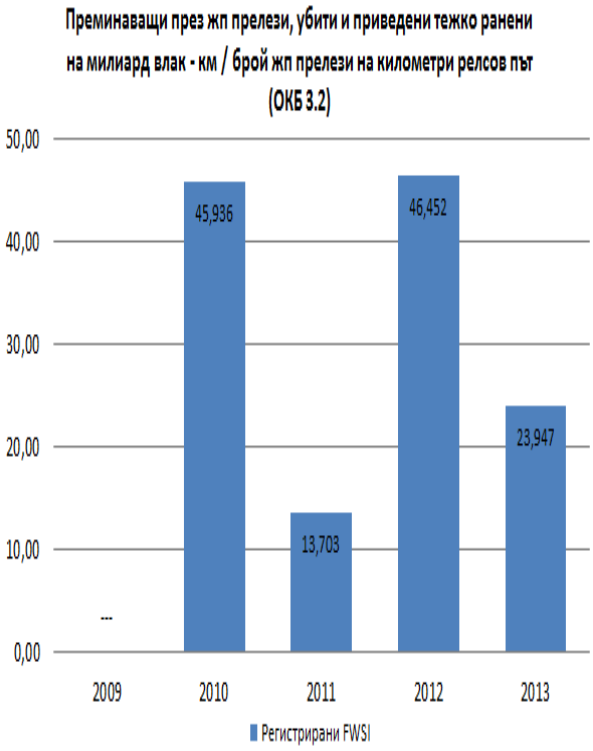


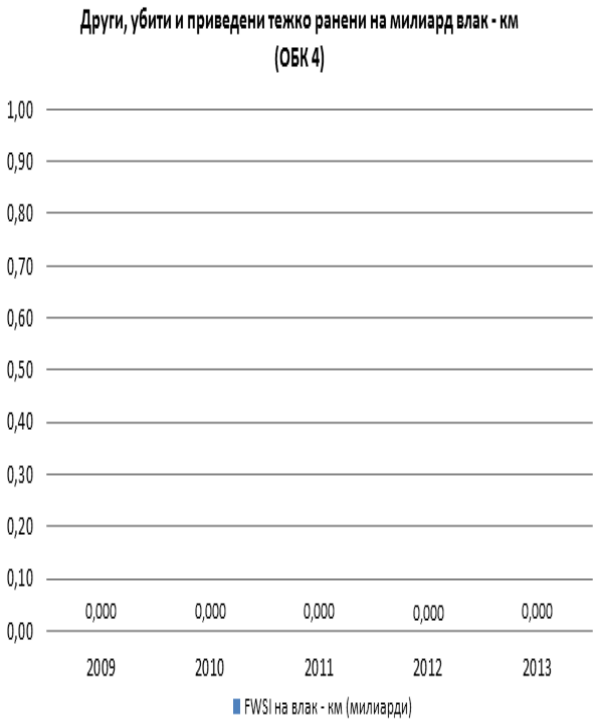


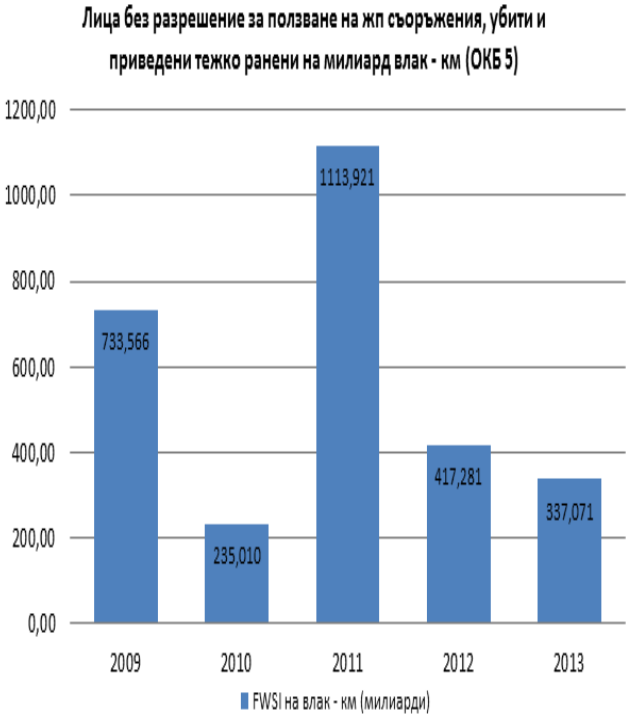
[14] „смъртни случаи и приведени тежки наранявания (FWSI)" означава такова изразяване на последиците от значителни произшествия, с които комбинирано се отчитат смъртните случаи и тежки наранявания, като 1 тежко нараняване статистически се разглежда като равносилно на 0,1 смъртни случаи (чл. 2 (г) от Решение 2009/460/ЕО)

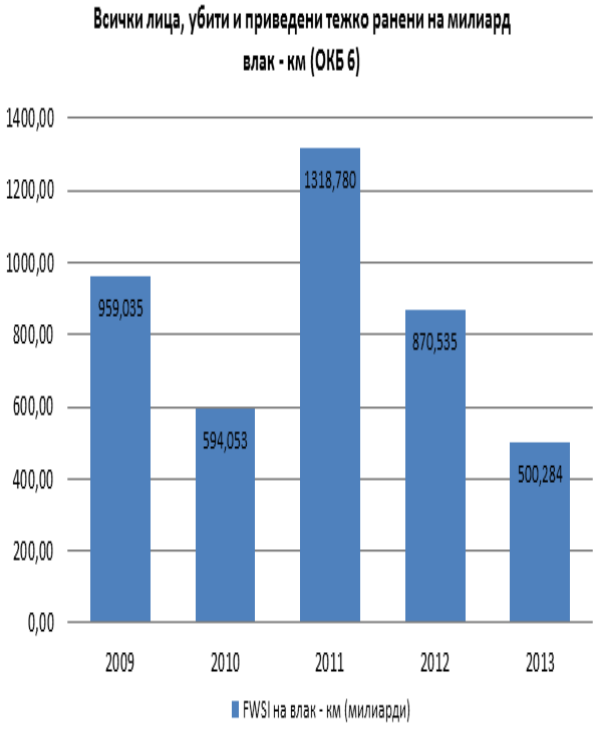
--- символ, означаващ липса на данни за съответната година

Данни за смъртните случаи и приведени тежки наранявания (FWSI) за различните категории лица









ПРИЛОЖЕНИЕ В – ПРОМЕНИ В ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО

(Приложение към раздел „F” от настоящия доклад)

Таблица 1

Статус на транспонирането на измененията на Директива 2004/49/ЕО към края на 2013 г.

*(Приложение към **раздел F.1**)*

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 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт, Приложение 1	22.06.2010 г.

Таблица 2

*Законодателни и регулаторни промени, влезли в сила през 2013 г. (Приложение към **раздел F.2** от настоящия доклад)*

ЗАКОНОДАТЕЛСТВО И РЕГУЛИРАНЕ	Правни препратки	Дата на влизане в сила	Описание на промяната	Причини за промяната
Касаещи НОБ	Наредба № 59 от 5 декември 2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт	ДВ, бр. 47 от 28.05.2013 г., в сила от 7.06.2013 г.	С промените се въвеждат текстове, свързани с организацията и извършването на надзорната дейност от националните органи по безопасност, съгласно член 16, параграф 2, буква „е" от Директива 2004/49/ЕО и Регламент (ЕС) № 1077/2012.	Въведени са национални мерки по прилагане на Регламент (ЕС) № 1077/2012 на Комисията от 16 ноември 2012 година относно общ метод за безопасност за осъществяване на надзор от националните органи по безопасност след издаването на сертификат за безопасност или разрешително за безопасност
Касаещи НОБ	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 жп транспорт	ДВ. бр. 3 от 11.01.2013 г.; Промените в чл. 51(2) на Наредба № 56 относно обучаващите институции по чл. 8(1) са в сила от 1.07.2013 г.	Изменени са чл. 19 и чл. 26 от Наредба № 56, като към тях са добавени по две нови алинеи. Промените касаят ИАЖА, като НОБ и отговорностите за поддържане на два нови информационни масиви - единият е на издадените свидетелства за правоспособност, а другият на издадените удостоверения на лицата, успешно издържали изпит съгласно чл. 5, 6 и 7 от Наредбата.	Актуализиране на Наредбата.
Касаещи NoBo, DeBo, Оценяващи органи, трети страни на регистриране, изпитване и др.	НАРЕДБА № 57 от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз	ДВ, бр. 3 от 2013 г. и ДВ, бр. 71 от 2013 г., в сила от 13.08.2013 г.	В бр.3 на ДВ са публикувани изменения само в чл.56в от Наредба 57, с които се правят някои облекчения при подаване на документите от заявителите при кандидатстването им за получаване на разрешение за оценяване на съответствието на дадена подсистема. По-важните изменения, публикувани в бр.71 на ДВ са следните: ➢ Във връзка с Директива 2013/9/ЕС в чл.8(2) е добавена „достъпността", като ново съществено изискване към съставните елементи на оперативна съвместимост (СЕОС); ➢ Въведени са разпоредби, с които се облекчава оценяването на СЕОС от NoBo, DeBo и AsBo (създадени са нови чл. 30а, чл. 31(3); изм. са чл. 22, чл. 44в, отм. е чл. 7); ➢ В чл. 44а са добавени разпоредби, уточняващи издаването на разрешение за въвеждане в експлоатация на нови структурни подсистеми от железопътната	С направените промени се въвеждат изискванията на Директива 2013/9/ЕС за изменение на приложение III към Директива 2008/57/ЕО. В проекта са отразени и забележките на ЕК при направена ревизия на транспонирането на Директива 2008/57/ЕО. Прецизирани са текстове към съдържанието на техническото досие и доклада за оценка на риска съгласно изискванията на чл. 6, параграф 3 от Директива 2004/49/ЕО и Регламент (ЕО) № 352/2009.

			система или части от тях, в т.ч. и извършването на пробна експлоатация от заявителя; ➢ В чл. 52, който определя изискванията към съдържанието на техническото досие, което лицето за оценяване е длъжно да изготви преди въвеждане в експлоатация на дадена структурна подсистема. В чл. 52, ал. 1, т. 7 е прецизиран текст от 2010 г., в който тогава е предвидено техническото досие да съдържа доклад за оценка на риска, съгласно изискванията на чл. 6, параграф 3 от Директива 2004/49/ЕО и Регламент (ЕО) № 352/2009.	
Касаещи ЖП/ УИ/ ЛОП	Наредба № 59 от 5 декември 2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт	ДВ, бр. 47 от 28.05.2013 г., в сила от 7.06.2013 г.	С промените се въвеждат текстове, свързани с: 1. Организацията и извършването на наблюдение от железопътни превозвачи и управители на железопътна инфраструктура след получаването на сертификат или разрешително за безопасност, както и по отношение на структури, които отговарят за поддръжката съгласно изискванията на Регламент (ЕС) № 1078/2012. 2. Въведени са легални дефиниции, съгласно чл. 2 от Регламент (ЕС) № 1078/2012.	Въведени са национални мерки по прилагане на Регламент (ЕС) № 1078/2012 на Комисията от 16 ноември 2012 година относно общ метод за безопасност, който да бъде прилаган от железопътните предприятия и управители на железопътна инфраструктура след получаването на сертификат или разрешително за безопасност, както и структури, отговарящи за поддръжката.
Прилагане на други изисквания на ЕС (свързани с железопътната безопасност)	Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура	ДВ, бр. 110 от 21.12.2013 г.	Създаден е нов чл. 12а, с който на национално ниво се приемат мерки за изпълнение на Регламент (ЕС) № 913/2010 на ЕП и на Съвета от 22 септември 2010 г. относно европейската железопътна мрежа за конкурентноспособен товарен превоз (Регламент № 913/2010), като се допуска заявяването на капацитет за товарен железопътен коридор № 7 да става от „одобрени кандидати" по смисъла на чл. 15 от Регламента. В Допълнителната разпоредба е създадена нова т.7а, с която се въвежда понятието „одобрен кандидат", в съответствие с чл. 15 от Регламент (ЕС) № 913/2010, в която е посочено, че това са изпращачи, спедитори и оператори на	Транспонират са в националното законодателство изисквания на Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 г. относно европейска железопътна мрежа за конкурентноспособен товарен превоз. Добавени са текстове, въз основа на които българските „изпращачи, спедитори и оператори на комбиниран транспорт" могат да заявяват определения за железопътен коридор за конкурентоспособни товарни превози № 7 капацитет, доколкото той се отнася до международни превози. За тази промяна е взето предвид обстоятелството, че в Директива 2012/34/ЕС на Европейския Парламент и на Съвета за създаване на единно европейско железопътно пространство се съдържа определението на „заявител" на капацитет, което следва да се въведе в националното законодателство до 16.06.2015 г. Съгласно чл. 3, т.

			комбиниран транспорт.	19 на цитираната директива, „заявител“ е железопътно предприятие или международна група железопътни предприятия, или други лица или юридически лица, като например компетентни органи съгласно Регламент (ЕО) № 1370/2007 и товароизпращачи, спедитори и оператори на комбиниран транспорт, които си набавят инфраструктурен капацитет с цел осигуряване на обществена услуга или от търговски интерес”. В този смисъл с предложените изменения на Наредба № 41 се постига и частично транспониране на директивата в националното ни законодателство.
	Наредба № 46 от 30 ноември 2001 г. за железопътен превоз на опасни товари	Изм. и доп., ДВ, бр. 44 от 17.05.2013 г.	Промяната касае заключителните разпоредби на Наредба № 46.	В националното законодателство са транспонирани някои изисквания на Директива 2012/45/ЕС за привеждане за втори път в съответствие с научно-техническия прогрес на приложенията към Директива № 2008/68/ЕО относно вътрешния превоз на опасни товари.
	Наредба № 48 от 28.12.2001 г. за железопътен превоз на специфични товари, на товари без опаковка и на товари, изискващи особена опаковка	Изм. и доп., ДВ, бр. 83 от 24.09.2013 г.	Необходимост от актуализиране на Наредба № 48 след извършените радикални промени във функционирането на железопътния транспорт в България след присъединяване на страната към ЕС. Актуализация на Наредбата след направените през последните години промени в редица важни национални нормативни актове (закони и наредби).	През дванадесетгодишния период на прилагане на Наредба № 48 бяха направени множество промени в редица нормативни актове, като: Закона за ветеринарно-медицинска дейност, Закона за храните, Наредба № 5 от 25.05.2006 г. за хигиена на храните, Наредба № 26 от 28.02.2006 г. за условия за защита и хуманно отношение към животните по време на транспорт, които транспонират Директива 91/628/ЕО относно защитата на животните при транспортиране и осигуряват мерки на национално ниво за прилагане на Регламент (ЕО) № 852/2004 относно хигиената на храните, Регламент (ЕО) № 183/2005 относно определяне на изискванията за хигиена на фуражите, Регламент № 338/97 относно защитата на видовете от дивата флора и фауна чрез регулиране на търговията с тях и Регламент (ЕС) № 101/2012 относно защитата на видовете от дивата флора и фауна чрез регулиране на търговията с тях. Промените в гореизброените нормативни актове наложиха актуализацията на Наредба № 48. Наред с това след присъединяването на България към ЕС настъпиха радикални промени във функционирането на железопътния транспорт, които също следваше да се регламентират в наредбата.