

**РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**

**МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА**

**Дирекция „Разследване на произшествия във въздушния,  
водния и железопътен транспорт”**

**ГОДИШЕН ДОКЛАД**

**2007**

## 1. Въведение

През територията на Република България преминават пет Общоевропейски транспортни коридора –IV, VII, VIII, IX и X.

Приоритетни оси за развитието на железопътната инфраструктура са преминаващите през Република България коридори – продължение на коридорите от Трансевропейската транспортна мрежа и свързването и със съседните държави и региони. Това са направленията:

- Видин – София – Кулата от Общоевропейски транспортен коридор IV;
- Общоевропейски транспортен коридор VII – железопътните връзки на река Дунав;
- Общоевропейски транспортен коридор X – клон С, свързващ Белград – Ниш – София, и от там по трасето на Общоевропейски транспортен коридор IV – Пловдив – Свиленград – Истанбул (ТРАСЕКА);
- Общоевропейски транспортен коридор VIII: Дурес – Тирана – Скопие – София-Пловдив – Бургас/Варна;
- Морски магистрали: връзките през пристанища Варна и Бургас с пристанищата и железопътните мрежи на Украйна, Русия, Грузия и Турция.

Общоевропейски коридор, който не е покрит от главните оси е транспортен коридор IX: Букурещ – Русе – Димитровград – Александропулис.

Допълнителните връзки от ТІНА мрежата са:

- Железопътната връзка Мездра – Плевен – Горна Оряховица;
- Железопътната връзка Русе – Каспичан – Синдел;

Граничните железопътни преходи в железопътната мрежа на Република България са:

- към Турция през граничен преход Свиленград – Капъкуле,
- към Гърция през Свиленград – Дикея и през Кулата – Промахон,
- към Сърбия и Черна гора през граничен преход Драгоман – Димитровград
- към Румъния през моста на река Дунав при Русе – Гюргево и през сухопътния преход Кардам – Негру водъ.

Фериботният комплекс Варна осигурява възможност за транспортиране на жп вагони през Черно море към железопътните мрежи на страните от черноморският басейн. Железопътна връзка с Македония при Гюешево (VIII коридор) няма, въпреки че трасето на българска територия е изградено.

Българската държавна железница е основана през 1888 г. и е една от най-старите железници в Европа. От началото на 2002 г., в съответствие с изискванията на Директиви 91/440, 95/18 и 95/19, както и последващите ги 2001/12, 2001/13 и 2001/14е извършено преструктуриране и либерализиране на железопътния сектор. Съществуващата до момента Национална компания „Български държавни железници“ от 01.01.2002 г. със Закона за железопътния транспорт е разделена на две компании – „БДЖ“ ЕАД, която е железопътен превозвач и Национална компания “Железопътна инфраструктура” – управител на железопътната инфраструктура. С развитието на правото на Общността, са извършени няколко допълнения и изменения на Закона за железопътния транспорт с оглед хармонизиране с директивите от втори железопътен пакет 2004/49, 2004/50 и 2004/51.

## 2. Структура на железниците

Деятелностите и взаимоотношенията между участниците в железопътният транспорт са структурирани в съответствие с изискванията на Европейското законодателство – първи и втори железопътен пакет.

Функциите на регулаторен и контролен орган се изпълняват от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИА „ЖА“).

Национален орган по безопасността в железопътния транспорт е Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИА „ЖА“).

През втората половина на 2006 г. е създаден Национален независим орган за разследване, който е „Специализирано звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт“ (СЗРПИЖТ) в Министерство на транспорта.

Железопътната инфраструктура на Република България е собственост на държавата и се стопанисва и управлява от Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НК „ЖИ“).

Железопътни превозвачи, получили лиценз за извършване на дейността са „БДЖ“ ЕАД, „БЖК“ АД и „Булмаркет-ДМ“ ООД. Националният превозвач – „БДЖ“ ЕАД е единствения лицензиран за превоз на пътници и е собственост на държавата. „БЖК“ АД и „Булмаркет-ДМ“ ООД са частни превозвачи. И трите превозвача са притежатели на пълна лицензия за извършване на товарни превози.

#### Параметри и дължини на железопътните (жп) линии

Параметър/Съоръжение	Стойност (km)
Единични жп линии с нормално междурелсие (1 435 mm)	3048 km
Двойни жп линии с нормално междурелсие (2 x 973 km)	1946 km
Текуща дължина на жп линии с нормално междурелсие	4994 km
Единични текущи жп линии теснопътни (760 mm)	125 km
<b>Обща дължина на текущи жп линии (1435 mm и 760 mm)</b>	<b>5119 km</b>
Гарови коловози с нормално междурелсие	1792 km
Гарови коловози теснопътни	19 km
Гарови коловози с широко междурелсие (1520 mm)	30 km
Железопътни гари	355 бр.
Разделни постове	15 бр.
Железопътни спирки	342 бр.
Железопътни прелези	820 бр.
ЖП тунели по линиите с нормално междурелсие (обща дължина 44 500 m)	147 бр.
ЖП тунели по теснопътните жп линии (760 mm)	41 бр.
ЖП мостове (обща дължина 26 400 m)	1018 бр.
ЖП стрелки	над 8000 бр.

Притежаваните вагони и локомотиви от най - големият Български превозвач „БДЖ“ ЕАД са на средна възраст над 25 години. Изключение правят вагоните рециклирани по програма за оздравяване, финансирана от Световната и Европейската банка за възстановяване и развитие и модернизирани електрически локомотиви. Електромотрисните влакове, обслужващи крайградските превози са доставени през периода 1970-1978 година. През 2006 год. започна доставката на 15 бр. дизелови мотрисни влакове „Desiro – classic“, производство на Siemens.

Анализът на възрастовия състав на пътническият вагонен парк показва сериозно остаряване – от наличните вагони 69% са произведени преди повече от 20 години. Тази възраст е пределна за техническата амортизация на пътническите вагони. Вагонния парк за извършване на товарни превози от гледна точка на възраст също е остарял.

### Възрастов състав на притежавания от БДЖ ЕАД парк

Вид подвижен състав	До 5 г.		5-10 г.		10-20 г.		20-30 г.		30-40 г.	
	брой	%	брой	%	брой	%	брой	%	брой	%
Локомотиви	6	1.0%	20	3.3%	76	12.6%	321	53.3%	179	29.7%
Електромотриси влакове	0	0.0%	0	0.0%	6	8.1%	35	47.3%	33	44.6%
Пътнически вагони	2	0.1%	50	3.4%	332	22.9%	386	26.6%	682	47.0%
Товарни вагони	0	0.0%	149	0.7%	8,607	41.7%	9,344	45.3%	2,527	12.2%

Карта на железопътната мрежа, общоевропейските транспортни коридори и среднопритеглени скорости в железопътната мрежа на Република България са представени в **Приложения А**.

### 3. Резюме

За да бъде гарантирана безопасността на превозите и техническата експлоатация в железопътния транспорт, в периода на реструктуриране на сектора, през 2002 г. технологичните процедури и правилата за безопасност бяха регламентирани с наредби на Министъра на транспорта, отразяващи съответните директиви на Европейския съюз (ЕС).

В резултат на тази мярка реформата беше изпълнена и сектора функционира нормално в пазарни условия.

### 4. Директива по безопасност 2004/49/ЕО

В края на 2006 г. Директива 2004/49/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт е транспонирана в националното законодателство на Република България чрез Закона за железопътния транспорт и произтичащи от него наредби. Те са обнародвани в ДВ. Изискванията на Директивата са въведени основно чрез Наредба за управление на безопасността, която е издадена от министъра на транспорта.

С транспонирането на Директива 2004/49/ЕО се осигури развитието и усъвършенстването на безопасността на железопътния транспорт и се създадоха условия за подобряване на достъпа до пазара на железопътни услуги не само по железопътната мрежа на Република България но и на общоевропейско ниво.

Със Закона за железопътния транспорт от 2006 г. се установяват статут на Национален независим орган за разследване и Национален орган по безопасността и общите (рамкови) изисквания за безопасност на железопътния транспорт.

Националните правила за безопасност са формулирани, привеждат се в сила и се прилагат по открит и недискриминационен начин като налагат системен подход при

реализиране на мерките и насърчават развитието на железопътната транспортна система в съответствие с европейските изисквания.

Безопасната експлоатация на железопътната система и контрола на рисковете свързани с нея, са отговорност на управителя на железопътната инфраструктура, железопътните превозвачи и предприятията доставчици, което ги задължава да въвеждат необходимите мерки за контрол на риска, при възможност в сътрудничество помежду си, да прилагат националните правила и норми на безопасност, и да създават системи за управление на безопасността в съответствие с Директивата за безопасност 2004/49/ЕО.

Съответствието с изискванията на Техническите системи за оперативна съвместимост (ТСОС) и националните правила за безопасност се удостоверяват чрез процедури за въвеждане в безопасна експлоатация, които включват удостоверяване на съответствието със стандартите за безопасност от национален орган по безопасност – ИА „ЖА“.

Създадени са условия за извършване на бъдещи изменения в националните правила за безопасност в съответствие с новоприетите общи методи за безопасност и техните ревизии на ниво Общност.

Задължение на управителя на инфраструктурата и железопътните превозвачи всяка година до 30 юни да представят на Националния орган по безопасността и на Националния независим орган за разследване годишен доклад за състоянието на безопасността през предшестващата календарна година. Съдържанието на доклада е съобразен изцяло с Директива 2004/49/ЕО.

В Министерство на транспорта на Република България от 25.05.2006 г. е създадено „Звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт“, което е Национален независим орган за разследване. Дейността и функциите на разследващия орган са в съответствие с чл. 19 от Директивата 2004/49/ЕО. Обхватът на разследванията и процедурата при провеждане на разследвания се определят от разследващия орган като са възприети принципите и целите посочени в чл. 20 и чл. 22 от Директива 2004/49/ЕО.

Основното съдържание на докладите от извършените технически разследвания на произшествия и инциденти отговаря на изискванията от Приложение V на Директивата за безопасност.

От 01.08.2008 г. в изпълнение на Постановление № 185 от 28 юли 2008 г. на Министерски съвет на Република България, бе извършена структурна реорганизация и отделните национални независими органи за разследване - специализираните звена за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт са обединени в Дирекция „Разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт“ в Министерство на транспорта.

#### **5. Дейност извършена от „Специализирано звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт (СЗРПИЖТ)” - Национален независим орган за разследване през 2007 г.**

В края на 2006 г. за преодоляване на трудностите при разследване, Националният орган за безопасност и Националния независим орган за разследване в Министерство на транспорта (МТ) съвместно инициират с Министерство на вътрешните работи (МВР) разработването на „Наредба № Н-32 от 19.09.2007 г. за съгласуването на действията и обмяна на информация при разследване на железопътни произшествия и инциденти (Наредба № Н-32)“, между органите на Министерство на транспорта извършващи техническо разследване и органите на Министерство на вътрешните работи извършващи съдебно разследване на железопътни произшествия. Работата по изготвяне на проектът на наредбата продължи и през 2007 г. и влезе в сила от 03.11.2007 г. и е обнародвана в Дв. Бр. 79 от 02.11.2007 г.

В Наредба №-32 са съгласувани действията по:

1. Реда за уведомяване на разследващите органи на МТ, разследващите органи на МВР, длъжностните лица на железопътната инфраструктура и превозвачите;

2. Реда за действие и взаимодействие между разследващите органи на МТ, разследващите органи на МВР, длъжностните лица на железопътната инфраструктура и превозвачите;

3. Ред и начин на действие и взаимодействие при прегазване на хора от влак или друг подвижен железопътен състав във района на гара или в междугарие;

4. Обмяна на информация между разследващите органи.

През месец август 2007 г., на основание чл. 115м ал. 4 от Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ), СЗРПИЖТ започна работа по изготвянето на проект на „Наредба за условията и реда при извършване на техническо разследване от СЗРПИЖТ”, която да регламентира детайлно отговорностите и функциите СЗРПИЖТ и на членовете на комисията за разследване организирана и ръководена от СЗРПИЖТ.

През месец май 2007 г. Специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт (СЗРПИЖТ) е регистрирано на интернет страницата на Министерство на транспорта, с което се реализира публичност и достъпност до резултатите от извършените технически разследвания.

През месец септември 2007 г. в изпълнение на чл. 23, ал. 3 от Директива 2004/49/ЕО бе изготвен и изпратен Годишен доклад до Европейската железопътна агенция (ЕЖА).

През месеците април и октомври на 2007 г. с цел оказване на превантивна методическа помощ и запознаване с работата на Районните (регионалните) железопътни инспекции към Главна дирекция „Железопътна инспекция” (ГД „ЖИ”) от състава на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация” (ИА „ЖА”), инспекторите от СЗРПИЖТ участваха в съвместни проверки и мароприятия в 27 поделения от железопътния транспорт.

През 2007 г. няма произшествия със удари между влакове.

През 2007 г. има 7 случая на дерайлиране на влак с общи щети 103600 лв. (51800 евро). От тях по тежък случай е дерайлирането на вагон от състава на влак № 30604 на 08.08.2007 г. в междугарието Мирково – Долно Камарци с щети 62800 лв. (31400 евро). Други 2 по леки случая с щети единия за 2100 лв. (1050 евро) и другия за 980 лв. (490 евро). Другите случаи са в рамките по на 500 лв. (250 евро). 2007 година беше много добра година по отношение на станали произшествия.

В предвид на гореизложеното, произшествията, макар че се водят дерайлиране на влак, те са с малки щети и леки последствия, по която причина не са били обект на разследване от СЗРПИЖТ по смисъла на чл. 3, ал. л и ал. м от Директива 2004/49/ЕО. СЗРПИЖТ е с три членен състав, като през 2007 г. положи усилия да устрои и регламентира своята дейност нормативно със съответните наредби.

## **Приложения А**

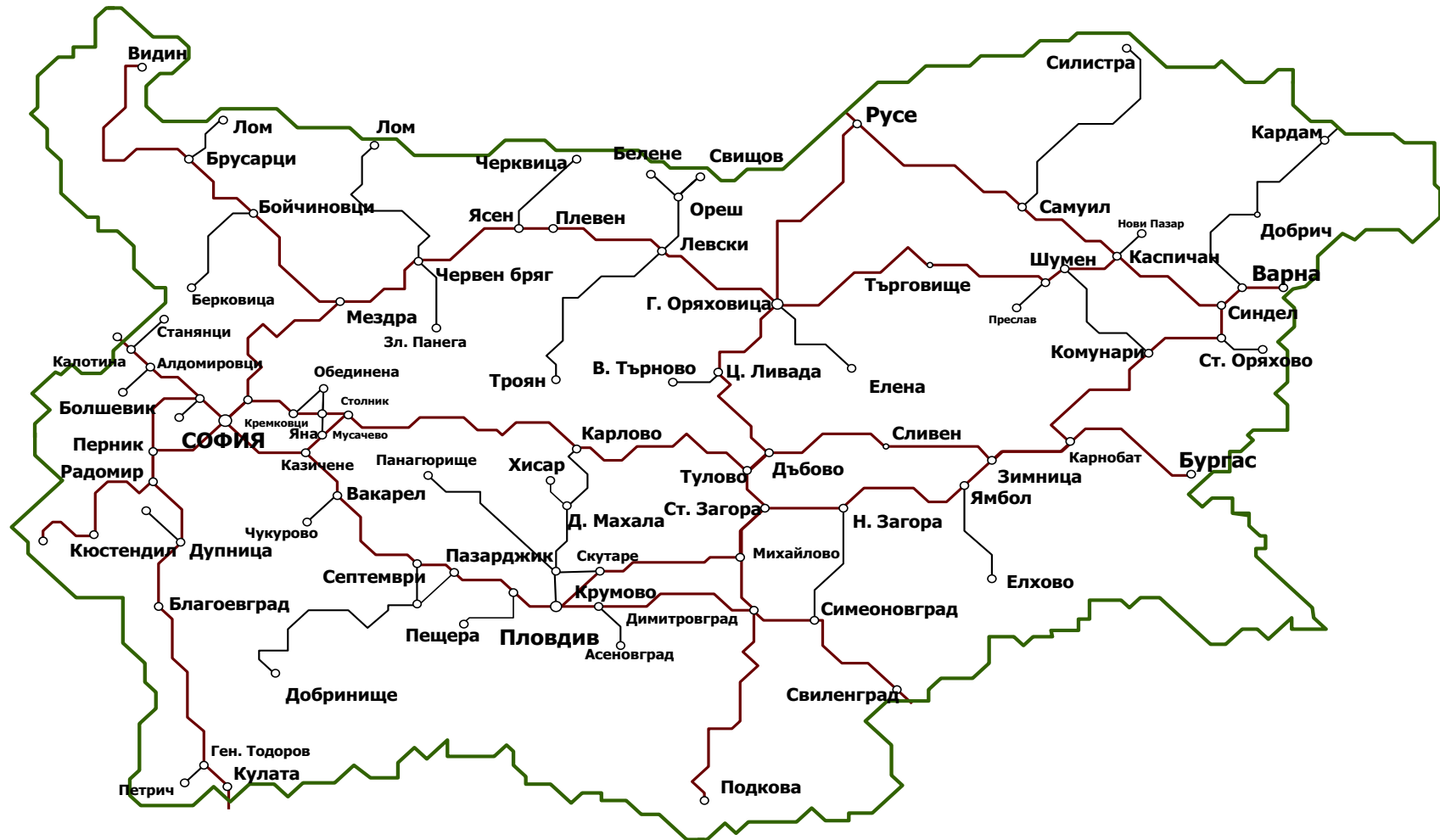
Приложение А.1. Карта на железопътната мрежа

Приложение А.2. Общоевропейски коридори

Приложение А.3. Средно претеглени скорости

## Приложение А

### А.1. Карта на железопътната мрежа



А.2. Общоевропейски транспортни коридори, преминаващи през железопътната мрежа на република България





А.3. Средно претеглени скорости по железопътната мрежа на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ до 2006 г.

