



# РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ  
ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА

ДИРЕКЦИЯ

ЗВЕНО ЗА РАЗСЛЕДВАНЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ ВЪВ  
ВЪЗДУШНИЯ, ВОДНИЯ И ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

СПЕЦИАЛИЗИРАНО ЗВЕНО ЗА РАЗСЛЕДВАНЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ И  
ИНЦИДЕНТИ В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

ГОДИШЕН ДОКЛАД



2012 г.

Настоящият доклад се публикува в съответствие с:

- Директива 2004/49/ЕО;
- Закон за железопътния транспорт, 2000, обн., в сила от 21.06.2011 г.;
- Наредба № 59, 2006, обн., в сила от 07.06.2013 г.

Тези законови актове са достъпни на: <http://www.mtite.government.bg/page.php?category=390&id=2569>



## СЪДЪРЖАНИЕ

ВЪВЕДЕНИЕ .....	4
Увод .....	6
1. РАЗСЛЕДВАЩ ОРГАН .....	6
1.1. Законова основа .....	6
1.2. Функции и цели .....	7
1.3. Организация на дейността .....	8
1.4. Организационна схема .....	9
2. ПРОЦЕС НА РАЗСЛЕДВАНЕ .....	10
2.1. Събития подлежащи на разследване .....	10
2.2. Институции свързани с разследването .....	10
2.3. Процес на разследване и подход на разследващия орган .....	11
3. РАЗСЛЕДВАНИЯ .....	11
3.1. Обзор на приключили разследвания, включително ключови тенденции .....	11
3.2. Разследвания приключени и започнати през 2012 г. ....	12
3.3. Изследвания върху безопасността на железопътни събития през 2012 г. ....	12
3.4. Резюме на приключили разследвания през 2012 г. ....	15
3.5. Коментар и предистория на разследвания започнали, но не приключили през 2012 г. ....	16
Причини: .....	18
3.6. Произшествия и инциденти през последните пет години 2008 – 2012 г. ....	18
4. ПРЕПОРЪКИ .....	19
4.1. Кратък обзор и представяне на препоръките .....	19
4.2. Препоръки за безопасност през 2012 г. ....	20

## Таблицы

Таблица 1: Разследвани произшествия и инциденти през 2012 г. ....	11
Таблица 2: Разследвания, приключени през 2012 г. ....	12
Таблица 3: Разследвания, започнати през 2012 г. ....	12
Таблица 4: Железопътни събития през 2012 г. ....	13
Таблица 5: Разследвани произшествия и инциденти в периода 2008 – 2012 г. ....	18
Таблица 6: Въвеждане на препоръки през периода 2007 – 2012 г. ....	19



## ВЪВЕДЕНИЕ

**Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г.** (ОПТ) е една от седемте оперативни програми на Република България, която се финансира от Структурни и Кохезионни фондове на ЕС. Оперативната програма е с най-голям бюджет в България - 2 003 481 163.68 евро.

**Общата цел** на ОПТ е Развитие на устойчива транспортна система, респективно - на железопътната, пътната и водна инфраструктури, както и стимулиране развитието на комбиниран транспорт в съответствие с транспортната политика на Европейския съюз и установените изисквания за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа за постигне устойчивост на българската транспортна система. Това е в съответствие със стратегическите приоритети на националната транспортна политика, заложи в Стратегията за развитие на националната транспортна система на Република България до 2015 г.

- Ефективна поддръжка, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура;
- Интеграция на Българската транспортна система в тази на ЕС;
- Ограничаване на въздействието от транспорта върху околната среда и здравето на хората;
- Развитие на интермодален транспорт и Устойчиво развитие на обществения транспорт.

**Специфичната цел** на ОПТ е интегриране на националната транспортна система в транспортната мрежа на Европейския съюз. Изпълнението на Приоритетна ос 1 на ОПТ „Развитие на железопътната инфраструктура по Трансевропейските и основни национални транспортни оси”, цели изграждане и развитие на основната железопътна инфраструктура. От национално и европейско значение е TEN-T мрежата, приоритет 22 от Трансевропейската транспортна мрежа за подобряване на оперативната съвместимост по основните железопътни линии с положителен ефект върху околната среда, което е в съответствие с Регламент № 1084/2006 на Съвета.

### ЖП ПРОЕКТИ В ПРОЦЕС НА ИЗПЪЛНЕНИЕ ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 1:

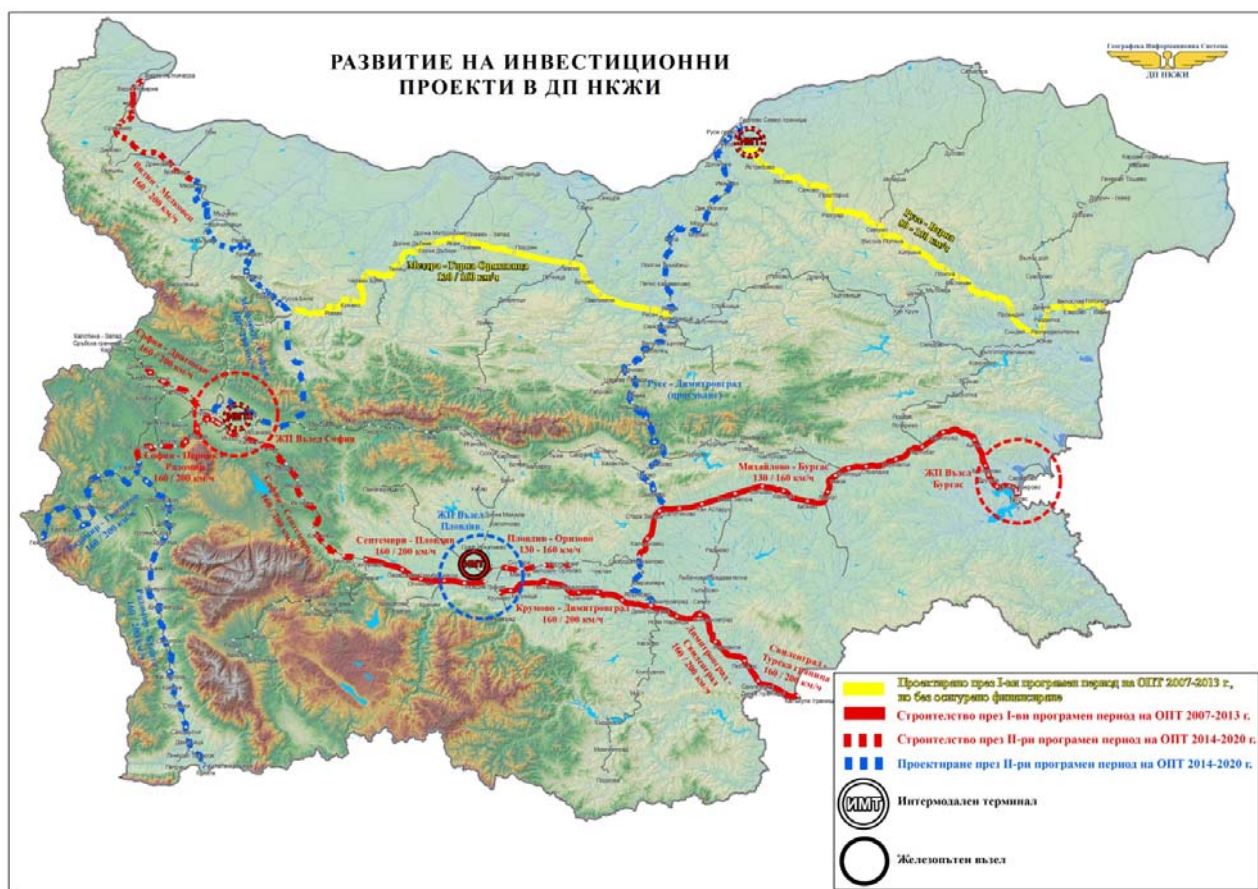
- BG161PO004-1.0.01-0002 „Електрификация и реконструкция на железопътната линия Свиленград – Турска граница”
- BG161PO004-1.0.01-0003 „Проектиране и строителство на железопътната линия Видин-София: железопътни участъци Видин-Медковоц и Медковоц-Руска Бяла”
- BG161PO004-1.0.01-0005 „Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив – Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2: Първомай-Свиленград”
- BG161PO004-1.0.01-0007 „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив – Бургас”
- BG161PO004-1.0.01-0008 „Модернизация на железопътен участък "Септември-Пловдив"- част от Транс-европейската железопътна мрежа”

С реализацията на проекта за модернизация на жп участъка Септември - Пловдив се цели увеличаване на скоростта до 160 км/ч, подобряване развитието на основната железопътна



инфраструктура и постигане на пълна оперативна съвместимост с Европейската железопътна мрежа.

Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ е конкретен бенефициент по ОПТ.





## Увод

Настоящият доклад представя дейността на Специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт (СЗРПИЖТ), извършена в съответствие с Директива 2004/49/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт в Общността.

Годишният доклад съдържа детайли на разследванията, провеждани от СЗРПИЖТ в качеството му на национален разследващ орган и съгласно разпоредбите на Закона за железопътния транспорт, Наредба № 59 от 05.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт, Правила за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт от специализираното звено в дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния водния и железопътен транспорт (ЗРПВВЖТ)” в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС) и Наредба № Н-32 от 19 септември 2007 г. за съгласуването на действията и обмяната на информация при разследване на железопътни произшествия и инциденти.

През разглежданата година е завършено едно разследване на железопътно произшествие, възникнало през 2011 г. и започнато ново разследване на произшествие, възникнало през 2012 г. в съответствие с чл. 19, ал. 2, от Директива 2004/49/ЕО.

Докладът съдържа информация за дадените в резултат на проведените разследвания препоръки за безопасност и предприетите мерки за тези препоръки.

Във въведението към доклада е предоставена информация за изпълнение на Оперативна програма „Транспорт”, финансирана чрез Структурните и Кохезионни фондове на Европейския съюз.

## 1. РАЗСЛЕДВАЩ ОРГАН

Във връзка с изискванията на Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29.04.2004 год. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността, транспонирана в „Закон за железопътния транспорт” (ЗЖТ) и Наредба № 59/05.12.2006 год. за управление на безопасността в железопътния транспорт, с Постановление на Министерски съвет № 250 от 25.11.2005 г., през 2006 г. в Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС) е създадено „Специализирано звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт” (СЗРПИЖТ).

### 1.1. Законова основа

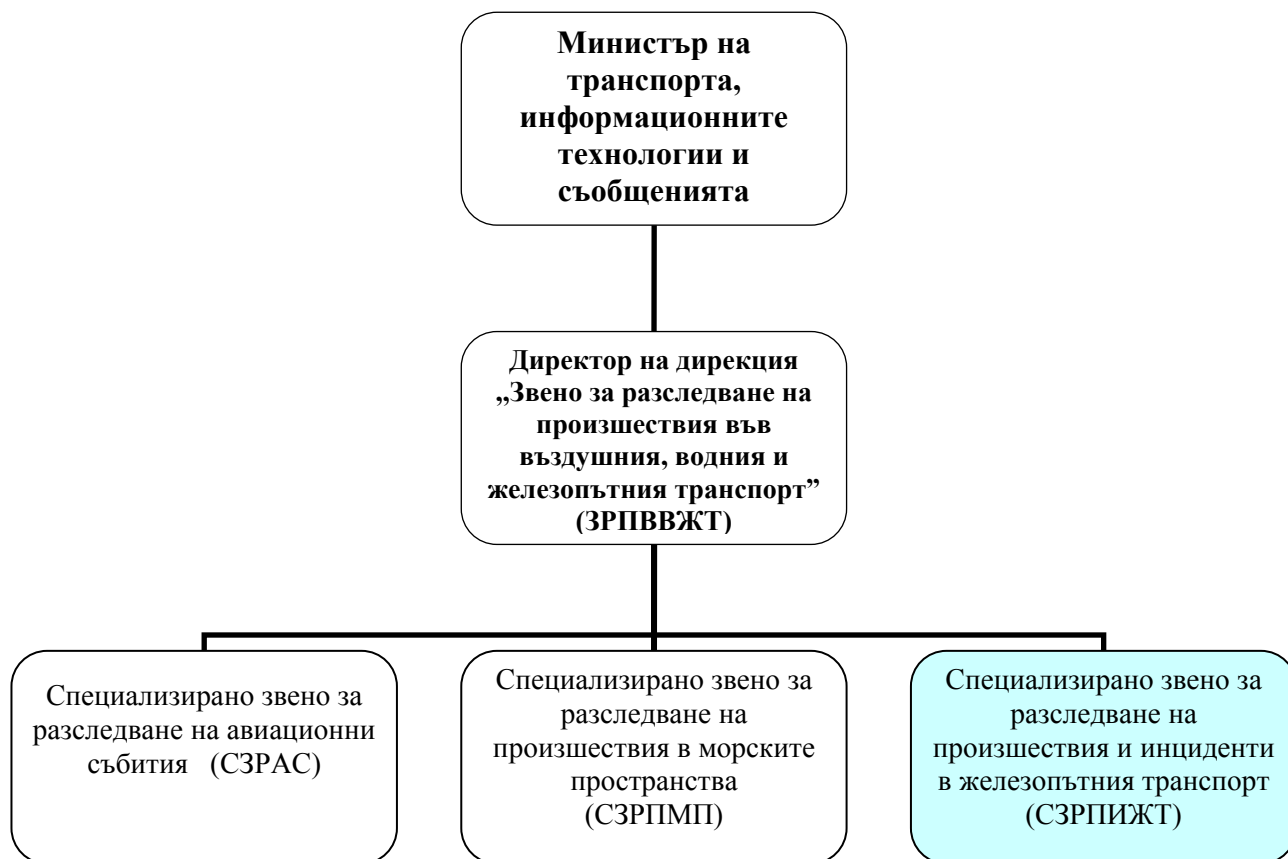
С постановление на Министерски съвет № 185 от 28.07.2008 г. на Република България е създадена дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт” (ЗРПВВЖТ) в структурата на МТИТС. Дирекцията е мултимодален орган, състоящ се от три независими специализирани звена за разследване на авиационни събития, на произшествия в морските пространства и произшествия и инциденти в железопътния транспорт.

СЗРПИЖТ е национален орган за разследване на железопътни събития, който е независим от управителя на железопътната инфраструктура, железопътните превозвачи и от националния орган по безопасност (НОБ), който в Република България е Изпълнителна агенция „Железопътна администрация” (ИА „ЖА”).





### Органограма на дирекция ЗРПВВЖТ в МТИТС



#### 1.2 Функции и цели

Основната цел на СЗРПИЖТ при извършване на разследвания е установяване на причините при възникнали произшествия и инциденти, идентифициране и издаване на ефективни препоръки за повишаване нивото на безопасността в железопътния транспорт.

Ролята и дейността на СЗРПИЖТ са разписани подробно в националните нормативни актове, в които е транспонирана Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно безопасността на железопътния транспорт в Общността.

Основните функции и отговорности на СЗРПИЖТ са както следва:

- Организиране, координиране, провеждане и контролиране на технически разследвания на тежки железопътни произшествия и инциденти, извършени на територията и в граничните преходи на Република България;
- Установяване всички техническите причини, обстоятелства и факти, свързани с възникнали тежки произшествия и инциденти, включително идентифициране на доказателства, изготвяне на специализирани експертиси и документиране;
- Координиране на дейностите по извършване на технически разследвания с компетентните разследващите органи на МВР, Прокуратура на Република България и други държавни разследващи органи;



- Изготвяне и изпращане до всички заинтересовани страни, и публикуване на окончателен доклад с препоръки за безопасност за предотвратяване на тежки произшествия;
- Участие в работни групи за хармонизиране на националната нормативна уредба с Европейското законодателство, свързана с разследване на железопътни произшествия и инциденти;
- Ежедневно събиране и анализиране на данни за настъпили произшествия и инциденти в системата на железопътния транспорт;
- Водене на архив на разследваните произшествия и инциденти и поддържане на информационна база данни;
- Изготвяне и разпространяване на информационен бюлетин за разследвани тежки железопътни произшествия и инциденти.

### **1.3 Организация на дейността**

Основната дейност на СЗРПИЖТ в качеството му на национален орган за разследване е разследване на железопътни събития категоризирани в съответствие с чл. 19 и чл. 21, ал. 6 от Директива 2004/49/ЕО. Разследването на железопътните събития се извършва от СЗРПИЖТ в състав от 3 инспектори с квалификация магистър-инженер с правоспособност - „Управление и експлоатация движението на влаковете и капацитета”, „Подвижен железопътен състав” и „Компютърна техника”. Бюджетът на Звеното се планира и осигурява от МТИТС. Решенията за предприемане на разследване се взимат самостоятелно от СЗРПИЖТ в съответствие с изискванията на Директива 2004/49/ЕО и действащото национално законодателство:

- „Закон за железопътния транспорт” (ЗЖТ);
- Наредба № 59/05.12.2006 год. за управление на безопасността в железопътния транспорт.

Всяко предприето разследване на железопътно събитие от СЗРПИЖТ се нотифицира пред Европейската железопътна агенция (ЕЖА). За всяко приключило разследване се изготвя окончателен доклад. Докладите са публично достъпни в интернет страницата на МТИТС.

### **Участие на СЗРПИЖТ в други мероприятия**

1. През м. август и м. октомври СЗРПИЖТ изготви предложение за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт и предложение за изменение и допълнение на Наредба № 59/5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт във връзка с констатирани несъответствия при транспонирането на Директива 2004/49/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 29 .04. 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността;

2. Със заповед на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията е назначена комисия за извършване на постоянен контрол на изпълнението на договора за обществени превозни услуги в областта на железопътния транспорт на територията на Република България сключен между МТИТС и „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД за срок от 15 години в сила от 01.01. 2010 г. в която участва звеното;

3. Ежемесечно след получаване на статистическа информация за общите показатели за безопасност за предходния месец от управителя на железопътната инфраструктура и железопътните превозвачи във връзка с изискванията на чл. 11, ал. 2 от Наредба № 59 /





5.12.2006 г., СЗРПИЖТ обобщава и извършва анализ на данните за управление на безопасността в железопътните предприятия;

4. Във връзка с изискванията на чл. 12, ал. 1, от Наредба № 59 / 5.12.2006 г., през м. юли 2012 г., СЗРПИЖТ извърши анализ на данните за управление на безопасността в железопътните предприятия от годишните доклади за 2011 г. на управителя на железопътната инфраструктура и железопътните превозвачи;

5. СЗРПИЖТ ежедневно следи оперативната обстановка за изпълнение на „Графика за движение на влаковете” (ГДВ) във връзка с изискванията за безопасност;

6. Инспекторите от СЗРПИЖТ участват в създадения със заповед на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията „Експертен съвет за координация на действията и сътрудничеството в областта на железопътния транспорт” между МТИТС, ИА „ЖА” и МВР.

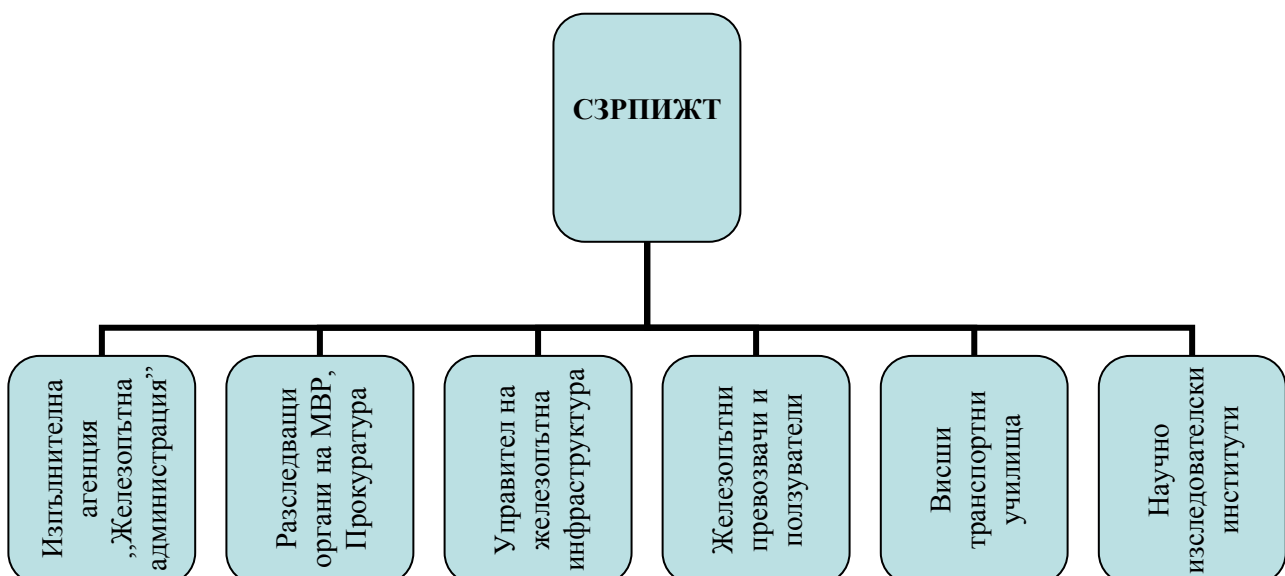
7. СЗРПИЖТ в срок е изготвило и публикувало годишен доклад за предходната година, същият е изпратен и на Европейската железопътна агенция.

#### 1.4. Организационна схема

С цел създаване на организация и условия за бърза и ефективна работа, в процеса на водене на техническо разследване СЗРПИЖТ обменя информация и съгласува действията си с компетентните държавни разследващи органи на МВР и прокуратура, извършващи паралелно досъдебно разследване. Извършва се обмен на информация, придобита от единия от разследващите органи, която е необходима и на другия.

В процеса на разследването СЗРПИЖТ координира своите действия и създава работни контакти с други независими институции и специализирани администрации, както и с управителя на железопътната инфраструктура, железопътните предприятия, ползватели и др. за изготвяне на експертизи, предоставяне на информация свързана с разследването.

#### Връзки на СЗРПИЖТ с други разследващи органи и институции





## 2. ПРОЦЕС НА РАЗСЛЕДВАНЕ

### 2.1 Събития подлежащи на разследване

Железопътни събития, които разследва СЗРПИЖТ са определени в Директива 2004/49/ЕО, ЗЖТ и Наредба № 59, както следва:

- Тежки железопътни произшествия;
- Произшествия и инциденти, които при различна обстановка са могли да доведат до последиците на тежките железопътни произшествия;
- Специализираното звено, по негова преценка може да разследва включително и технически повреди в структурните подсистеми и елементи в оперативната съвместимост, като взема предвид тяхната значимост.

При възникване на произшествие или инцидент, упълномощените длъжностни лица на управителя на железопътната инфраструктура и железопътните превозвачи уведомяват незабавно СЗРПИЖТ съгласно изискванията на ЗЖТ и Наредба № 59.

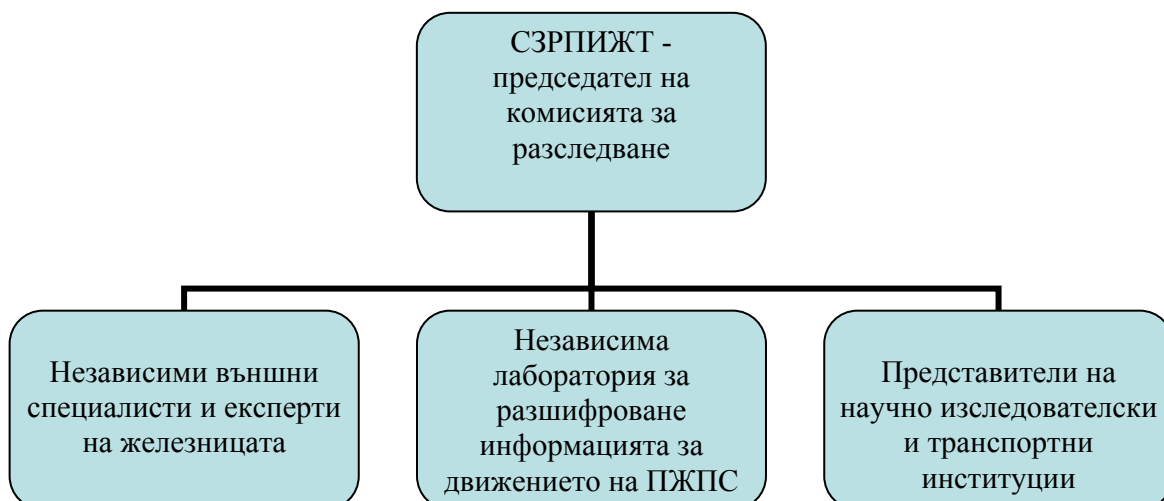
### 2.2. Институции свързани с разследването.

При разследване на произшествие, категоризирано по чл.19 от Директивата за безопасност, в комисията участват инспектори по разследване от СЗРПИЖТ, независими външни специалисти и експерти от научните среди и транспортни университети.

В хода и за целите на разследването Комисията ползва специализирани услуги на външни независими институции:

- Научно изследователски институт по транспорт;
- Технически университет - София;
- Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”;
- И други институции за всеки конкретен случай.

#### Структура на комисията за разследване на железопътни събития





### 2.3. Процес на разследване и подход на разследващия орган

При всяко уведомяване за възникнало железопътно събитие от дежурните служители на ДП „НКЖИ”, същото се категоризира от СЗРПИЖТ в съответствие с нормативните актове. След взимане на решението за разследване, СЗРПИЖТ незабавно предприема действия за организиране и оповестяване на всички заинтересовани участници в събитието. Инспекторите по разследване предприемат бързи действия за придвижване към мястото на събитието. В срок до една седмица от започване на разследването, СЗРПИЖТ информира ЕЖА за предприемане на разследване.

Председателят на комисията координира действията с компетентните държавни органи МВР, Прокуратура, „Гражданска защита”, „Спешна медицинска помощ”, „Пожарна безопасност и защита на населението” и други институции за обезпечаване на необходимите условия за извършване на независимо техническо разследване. Управителят на железопътната инфраструктура, превозвачите и други участващи в събитието юридически лица предоставят на комисията всички записи и разговори на персонала, участвал в управление движението на влаковете, и друга важна за разследването информация и документи. ИА „ЖА” при поискване от СЗРПИЖТ предоставя всякаква важна информация за разследването произшествие или инцидент. Комисията провежда срещи и разпити с персонала, участвал в произшествието, изисква писмените показания на всички юридически и физически лица, пряко и косвено свързани със събитието. В тази си дейност комисията получава пълната подкрепа и помощ от компетентните държавни разследващи органи на МВР и Прокуратура, които в паралел провеждат свое разследване, съгласно изискванията на Наредба Н – 32/ 19 .09. 2007 год. за съгласуването на действията и обмяната на информация при разследване на железопътни произшествия и инциденти. Техническото разследване се провежда максимално открито с цел обмяна на мнения и становища на всички страни участници в събитието. Комисията анализира събраните документи, материали, изготвени становища и експертизи преди по време и след произшествието до изясняване на обстоятелствата и причините за възникването му.

В рамките до една година за всяко приключило разследване, председателят на комисията изготвя окончателен доклад за техническото разследване. В окончателния доклад се формулират хронологията на събитията, действията на персонала, материални щети, убити и ранени (пътници и/или персонал), анализ на събитието, обстоятелствата и причините за възникване на събитието и при необходимост се дават препоръки за взимане на мерки за повишаване нивото на безопасността и недопускане на други събития от подобен характер. Докладът с препоръките се адресира до ИА „ЖА” и до всички заинтересовани участници в събитието. Адресатите на препоръките са задължени писмено да информират СЗРПИЖТ за тяхното въвеждане и изпълнение в представените срокове. Окончателният доклад се изпраща и до ЕЖА и се публикува на страницата на СЗРПИЖТ в Интернет-портала на МТИТС.

## 3. РАЗСЛЕДВАНИЯ

### 3.1. Обзор на приключили разследвания, включително ключови тенденции

През 2012 година СЗРПИЖТ е завършило едно техническо разследване на железопътно произшествие, възникнало на 20.07.2011 г.

Таблица 1: Разследвани произшествия и инциденти през 2012 г.



Вид разследвани произшествия и инциденти	Брой произшествия	Брой жертви		Щети (евро) (прибл.)
		Смъртни случаи	Сериозни наранявания	
Пожар в ПЖПС	1	-	-	265 590
Пожар в ПЖПС	1	-	-	21 860
ОБЩО:	2	-	-	287 450

Извършените технически разследвания са с цел установяване на причините за възникване на пожар в електрическите локомотиви и даване на препоръки за недопускане на други произшествия по безопасността.

### 3.2. Разследвания приключени и започнати през 2012 г.

Таблица 2: Разследвания, приключени през 2012 г.

Дата на събитието	Визитка на разследването	Законово основание	Приключено на
20.07.2011г.	Техническо разследване на железопътно произшествие, настъпило в междугарието РП Лесичери – Ресен на път № 1, км 271+150 – възникнал пожар в електрически локомотив № 44-089.1, обслужващ бърз влак № 2615 по направление София – Варна.	Директива 2004/49/ЕО, чл. 19, ал. 2 и Заповед на министъра на МТИТС, чл. 5, т. 6 от ЗЖТ, чл. 78, ал. 1 от Наредба № 59	06.02.2012

Таблица 3: Разследвания, започнати през 2012 г.

Дата на събитието	Визитка на разследването	Законово основание
19.12.2012 г.	Техническо разследване на железопътно произшествие, настъпило на втори приемно-отправен коловоз в гара Шумен – възникнал пожар в електрически локомотив № 42-081 и първи вагон № 5152 2047 940-3 на пътнически влак № 90101 по направление от гара Русе - Шумен.	Директива 2004/49/ЕО, чл. 19, ал. 2 и Заповед на министъра на МТИТС, чл. 5, т. 6 от ЗЖТ, чл. 78, ал. 1 от Наредба № 59

### 3.3. Изследвания върху безопасността на железопътни събития през 2012 г.

През 2012 г. са реализирани общо 854 железопътни събития, от които 47 произшествия, в т.ч. 3 сблъсъка в препятствие на ПЖПС, 3 случая на дерайлиране на ПЖПС, 15 удара на жп прелези, 21 убити и 39 сериозно ранени лица от ПЖПС в движение с изключение на самоубийства и 4 пожара на ПЖПС. Стойността на материалните щети на подвижен състав и железопътна инфраструктура възлиза на 305 863 EUR.

След извършен анализ на разследваните железопътни произшествия, основната част преобладават произшествия с хора причинени от ПЖПС в движение, удари на жп прелези с



ранени и убити лица, сблъсквания на влакове, включително сблъсквания в препятствия в границите на строителния габарит, като загиналите при самоубийства лица са 33.

#### Железопътни събития с нанесени щети

През 2008 сравнено с 2007 г отклонението щети /лева е + 232 845 лв. (+ 119 412 EUR)

През 2009 сравнено с 2008 г отклонението щети /лева е - 227 792 лв. (- 116 816 EUR)

През 2010 сравнено с 2009 г отклонението щети /лева е - 226 396 лв. (- 116 100 EUR)

През 2011 сравнено с 2010 г.отклонението щети /лева е - 102 290 лв. (- 52 457 EUR)

През 2012 сравнено с 2011 г отклонението щети /лева е + 598 206 лв. (+ 305 863 EUR)

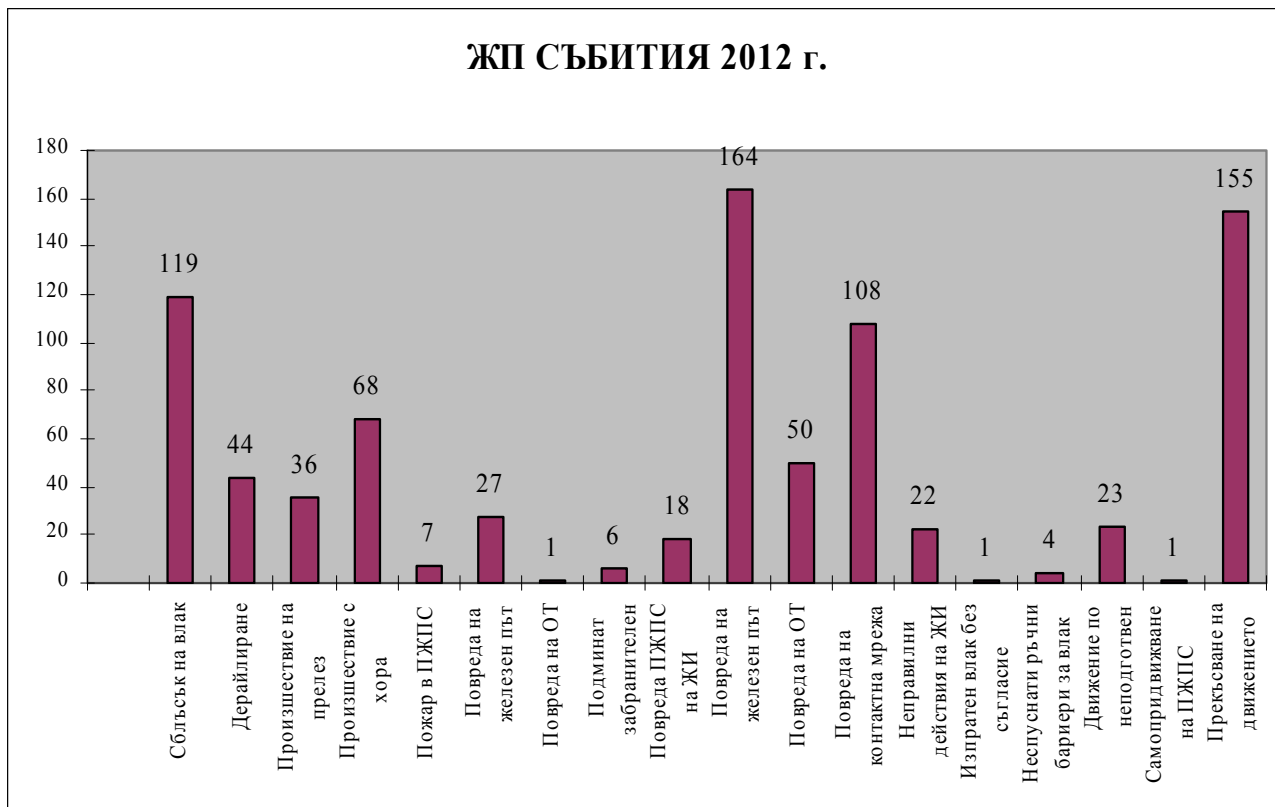
През 2012 г. са възникнали 854 железопътни събития по вид както следва:

Таблица 4: Железопътни събития през 2012 г.

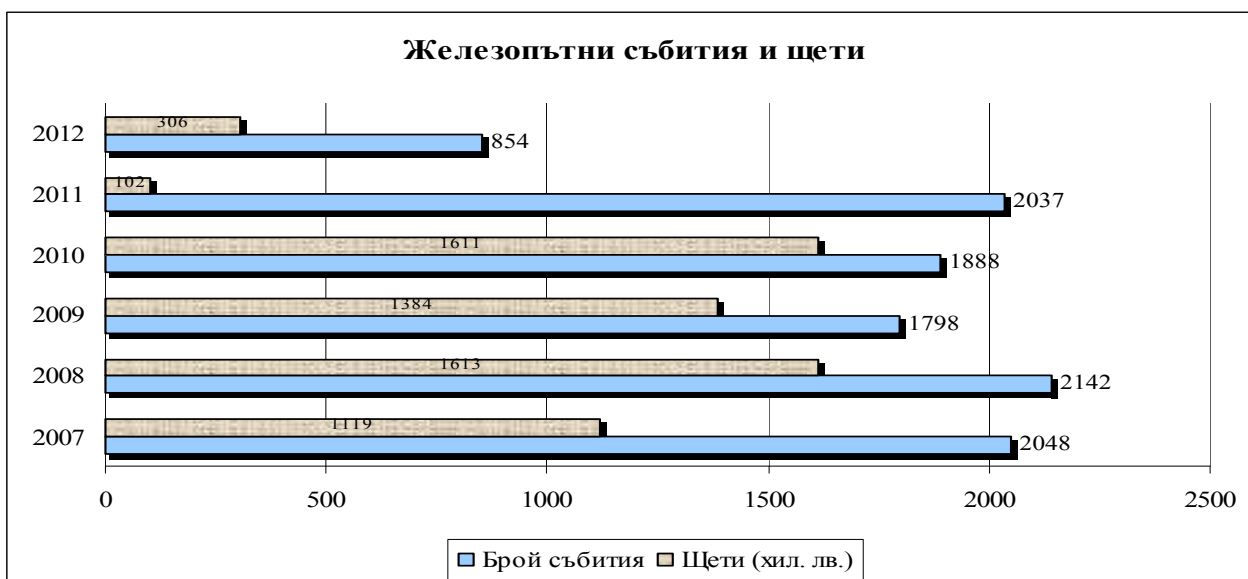
№ ПО РЕД	ВИД СЪБИТИЯ	РЕГИОН СОФИЯ	РЕГИОН ПЛОВДИВ	РЕГИОН ГОРНА ОРЯХОВИЦА	ОБЩО
1	Сблъсък на влак	39	38	42	119
2	Дерайлиране на ПЖПС	13	13	18	44
3	Произшествие на прелез	15	10	11	36
4	Произшествие с хора	23	29	16	68
5	Пожар в ПЖПС	3	2	2	7
6	Повреда на железен път	18	2	7	27
7	Повреда на ОТ	0	1	0	1
8	Подминат забранителен сигнал	2	3	1	6
9	Счупване колело на ПЖПС	0	0	0	0
10	Повреда ПЖПС на ЖИ, причинила закъснение	4	5	9	18
11	Повреда на железен път	52	52	60	164
12	Повреда на ОТ	26	6	18	50
13	Повреда на контактна мрежа	31	32	45	108
14	Неправилни или несъгласувани действия на ЕП от ЖИ	5	12	5	22
15	Изпуснат влак	0	0	0	0
16	Приет влак на зает коловоз	0	0	0	0
17	Изпратен влак без съгласие	0	0	1	1
18	Изпратен влак на заето междугарие	0	0	0	0
19	Неосигурен влак със спирачна маса	0	0	0	0
20	Неспуснати ръчни бариери за влак	1	2	1	4
21	Движение по неподготвен маршрут	5	13	5	23
22	Повреда ПЖПС на ЖИ, водеща до дерайлиране	0	0	0	0
23	Самопридвижване на ПЖПС	0	1	0	1
24	Оставен ПЖПС извън дист. указатели	0	0	0	0
25	Прекъсване на движението	55	56	44	155
	<b>ОБЩО :</b>	<b>292</b>	<b>277</b>	<b>285</b>	<b>854</b>



Графика на железопътните събития по железопътната мрежа през 2012 г.



Графика на железопътните събития и нанесените щети по железопътната мрежа за периода 2007 - 2012 г.







### 3.4. Резюме на приключили разследвания през 2012 г.

През 2012 год. има едно приключено техническо разследване. Изготвен е окончателен доклад от разследването и е дадена една препоръка, включваща 8 мерки за намаляване риска от възникване на пожари в системите на електрическите локомотиви с цел повишаване на безопасността.

Обект на разследването са обстоятелствата и причините за възникване на пожар в електрически локомотив № 44-089.1 на бърз влак № 2615 в състав от 5 пътнически вагона, 213 тона, движещ се по направление София-Варна на 20.07.2011 г., обслужван от „БДЖ-Пътнически превози” ЕООД. През времето на пътуване на влака и по време на престой в гарите, локомотивната бригада е извършвала външен и вътрешен оглед на локомотива, при което не са забелязани видими неизправности по него. На локомотива са извършвани всички необходими ремонтни дейности, съгласно действащата нормативна уредба за планово поддържане и ремонт на електрически локомотиви - серия 44. По време на движение на влака са спазени всички ограничения на скоростта за участъците до възникване на произшествието.

Към 17:20 ч. при скорост от 118 км/ч, локомотивната бригада забелязва пушек и пламък в средната част на локомотива под коша. Предприето е „бързо спиране” на влака. Локомотивната бригада предприема гасене на пламъците идващи от хоризонталните вентилатори с наличните пожарогасители на локомотива. Извършена е безопасна евакуация на пътниците от вагоните. Въпреки използването и на праховата пожарогасителна инсталация, пожарът бързо се разраства, обхваща машинното отделение на локомотива и поради наличието на вятър със скорост 3-4 м/сек. и 31,8°C температура на въздуха, пожарът обхваща първия и втория вагони на влака които изгарят напълно.

Пожарът е потушен от Пожарна безопасност и защита на населението към 19:30 ч. Разчистването и възстановяването капацитета на железопътната инфраструктура е продължило от 19:30 ч. до 23:20 ч.. Вследствие на пожара са унищожени напълно електрическият локомотив и първите два пътнически вагона от влака.

*Опожарени локомотив и вагони от влак № 2615*





Поради развитата висока температура от пожара и силния вятър в посока от текущ път 1 към текущ път 2 се разтопява контактната мрежа на текущ път 2, а в зоната на горелите вагони и електрическият локомотив на текущ път 1 и път 2 са дефектирали елементите от горното строене на железния път. След извършените възстановителни работи движението на влаковете е възстановено по път 1 и 2 със скорост - 25 км/ч.

Последствия:

- Загинали и ранени няма;
- Нанесени щети на локомотива и 2 пътнически вагона, както и на железопътната инфраструктура;
- Прекъсване на движението – отменени 16 влака и закъснели 32 влака;
- Щетите от произшествието възлизат на 560 712 лв. (286 688 евро).

Причини:

Комисията за техническо разследване е установила следното:

- Техническото състояние на ел. локомотив № 44-089.1 при движението му по път 1 преди възникване на пожара е било добро и всички възли и елементи са работили в допустимите експлоатационни параметри;
- Най-вероятната причина за пожара е интензивното искрене на колектора на електрическият двигател, предизвикало запалване на натрупания маслено–прахов слой по електродвигателя на въздушния вентилатор, намиращ се от лявата страна по посока на движение на локомотива или е вследствие на настъпил пробив на кондензатор от „R-C” групите за защита на спомагателни токоизправители 221 от вътрешни комутационни пренапрежения, което се потвърждава от анализа и заключенията на пожарно-техническата експертиза и техническото становище на независимия експерт.

Статус на разследването:

Разследването е приключено на 06.02.2012 г. и е изготвен и публикуван окончателен доклад с препоръки за безопасност.

### **3.5. Коментар на разследвания започнали, но не приключили през 2012 г.**

Обект на започнато през 2012 г. разследване са обстоятелствата и причините за възникване на пожар в локомотив № 42-081.0 на пътнически влак № 90101, възникнал след пристигането му в гара Шумен на 19.12.2012 г. Влакът е обслужван от „БДЖ-Пътнически



превози” ЕООД. Локомотивната бригада е забелязала излизане на дим ниско долу в задната част на локомотива, а непосредствено след това – гъст дим от задната кабина и пламък откъм междинният коридор от страната на машиниста. Предприето е гасене с наличните пожарогасители на локомотива, но пожарът се разраства бързо и в 11:40 е повикана помощ от служба „Пожарна безопасност и защита на населението” – гр. Шумен. В 12:50 часа пожарът е загасен и са започнали аварийно-възстановителни работи. В 19:06 часа движението на влаковете по втори коловоз в гарата е възстановено.

Последствия:

- Загинали и ранени няма;
- Опожарени изцяло първа командна кабина на локомотива, включително проводници от оперативните и силови вериги за управление и захранване на спомагателните агрегати от кабината, апаратни шкафове и поражения върху агрегатите намиращи се в началото на проходния коридор в машинното отделение;
- изгорели 2 бр. вертикални и 1 бр. хоризонтален мехове на пътнически вагон;
- прегорял проводник на контактната мрежа;
- прекъсната контактна мрежа и причинени закъснения на 9 влака;
- Нанесените щети възлизат на 42 754 лв. (21 860 евро)







Причини:

Непосредствена техническа причина за възникналото произшествие - запалване на електрически локомотив № 42081.0 на втори коловоз в гара Шумен е: възникнало първично електрическо късо съединение в оперативните проводници, присъединени към ключ за управление 370, монтиран на средната колонка на пулта за управление в 1-ва кабина на електрическия локомотив. Разследването е приключено на 17.05.2013 г. и изпратено на ЕЖА.

**3.6. Произшествия и инциденти през последните пет години 2008 – 2012 г.**

**Таблица 5: Разследвани произшествия и инциденти в периода 2008 – 2012 г.**

Разследвани		2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	ОБЩО
Сериозни произшествия (чл.19, 1 и 2, от Директива 2004/49/ЕО)	Сблъсък на влакове	-	-	1	-	-	<b>1</b>
	Сблъсък на влак с препятствие	-	-	-	-	-	<b>0</b>
	Дерайлиране на влак	-	-	1	-	-	<b>1</b>
	Произшествие на жп прелез	-	-	2	-	-	<b>2</b>
	Произшествие с човек причинено от подвижен състав в движение	-	-	-	-	-	<b>0</b>
	Пожар в подвижен състав	1	1	1	1	1	<b>5</b>
Произшествие свързано с опасни товари	-	-	-	-	-	<b>0</b>	
Други по чл. 21.6	няма	-	-	-	-	-	<b>0</b>
Инциденти		-	-	1	-	-	<b>1</b>
<b>Общо:</b>		<b>1</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>10</b>

**Диаграма на разследваните произшествия и инциденти в периода 2008 – 2012 год.**





## 4. ПРЕПОРЪКИ

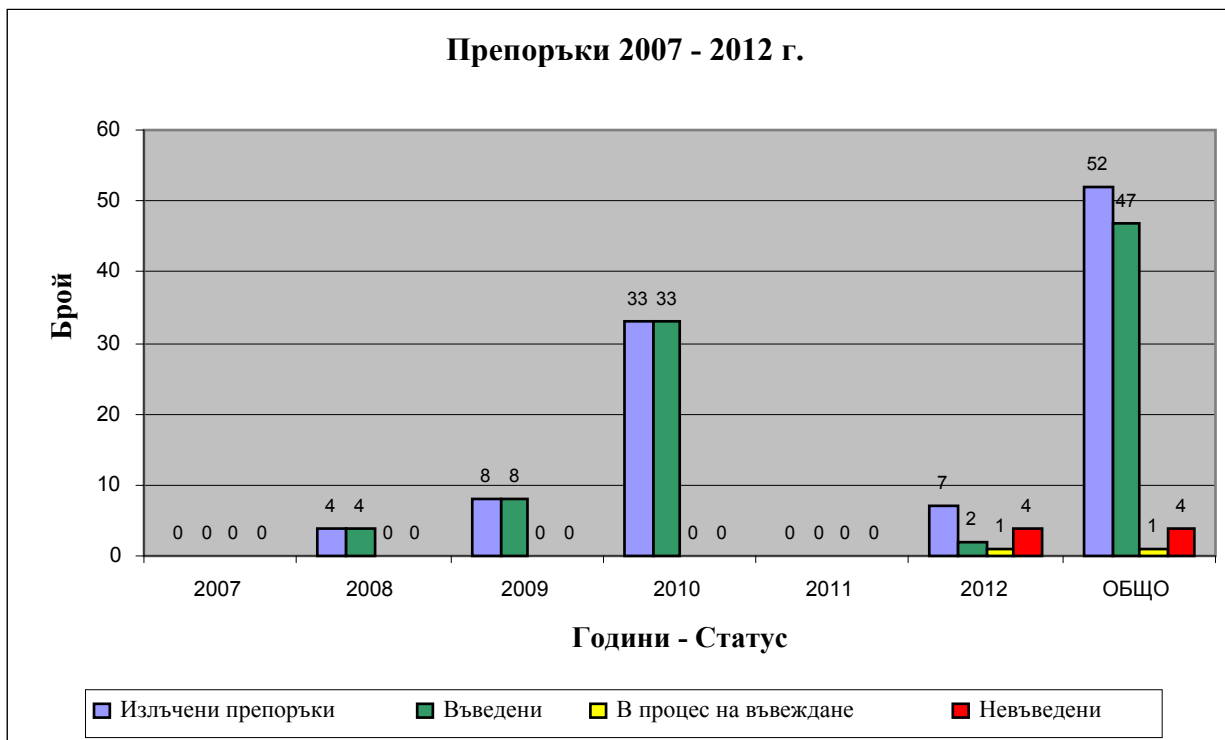
### 4.1. Кратък обзор и представяне на препоръките

Излъчените препоръки от СЗРПИЖТ са с цел превенция и подобряване на безопасността и недопускане на тежки железопътни произшествия.

Таблица 6: Въвеждане на препоръки през периода 2007 – 2012 г.

Излъчени препоръки		Статус на въвеждане на препоръките		
		Въведени	В процес на въвеждане	Невъведени
Година	Бр.	Бр.	Бр.	Бр.
2007	0	0	0	0
2008	4	4	0	0
2009	8	8	0	0
2010	33	33	0	0
2011	0	0	0	0
2012	7	2	1	4
<b>ОБЩО</b>	<b>52</b>	<b>47</b>	<b>1</b>	<b>4</b>

Диаграма на излъчените препоръки от СЗРПИЖТ в периода 2007 – 2011 год.





#### 4.2. Препоръки за безопасност през 2012 г.

**Препоръките за безопасност, дадени в окончателния доклад на разследвано произшествие в междугариято РП Лесичери – Ресен път № 1 на 20.07.2011 год., са както следва:**

Управителите на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД да разпоредят на отговорните служби да предприемат съответните мерки:

1. Промяна на гасителната инсталация с по ефективна, даваща възможност за гасене на възникнали огнища от огън в токоизправителния шкаф и на други трудно достъпни места в електрическия локомотив.

2. Подмяна на използвания до сега гасителен агент, с по-нов съвременен вид създаващ възможността за по-успешно гасене.

3. Проучване на възможността за поставяне на допълнителни средства (пирогасителни патрони), осигуряващи навременно и надеждно потушаване на възникнал пожар.

4. Своевременно да се извърши подмяна на старите кондензатори, с нов тип сухи кондензатори в изправителния блок на електрическите локомотиви в последващите планови ремонти.

4. Усъвършенстване на пожароизвестителната инсталация на електрическите локомотиви от същата серия.

5. Провеждане на извънреден инструктаж по пожарна безопасност за действията на локомотивните бригади при възникване на пожари в тяговия подвижен състав, като същите бъдат запознати с особеностите за конкретния случай.

6. Да се проучи възможността за прилагане на термографски камери за диагностика на термичните процеси на уредите и апаратите за ниско, средно и високо напрежение в локомотивите при влизането им в ремонт.