



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА

СПЕЦИАЛИЗИРАНО ЗВЕНО ЗА РАЗСЛЕДВАНЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ И ИНЦИДЕНТИ В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ (СЗРПИЖТ)

ГОДИШЕН ДОКЛАД



2016



Настоящият доклад се публикува в съответствие с:

- Директива 2004/49/ЕО;
- Закон за железопътния транспорт, 2000, обн., в сила от 26.06.2015 г.;
- Наредба № 59, 2006, обн., в сила от 31.07.2015 г.

Нормативните актове са достъпни на:

<https://www.mtitc.government.bg/bg/transport/vidove-transport/zhelezoputen-transport/szrpizht/deynost-i-osnovni-zadachi/specializirano-zveno-za-razsledvane-na-proizshestviya-i-incidenti-v-zhelezoputniya-transport>



СЪДЪРЖАНИЕ

Увод	4
1. РАЗСЛЕДВАЩ ОРГАН	4
1.1. Законова основа	4
1.2. Функции и цели	4
1.3. Организация на дейността	5
1.4. Организационна схема	6
2. ПРОЦЕС НА РАЗСЛЕДВАНЕ	7
2.1. Събития подлежащи на разследване	7
2.2. Институции свързани с разследването	7
2.3. Процес на разследване и подход на разследващия орган	8
2.4. Доклади и изследвания върху безопасността през 2016 г.	9
3. РАЗСЛЕДВАНИЯ	12
3.1. Обзор на приключени разследвания, включително ключови тенденции	12
3.2. Разследвания, започнати и приключени през 2016 г.	12
3.2.1. Дерайлиране на девет вагона от състава на товарен влак № 50601 при влизане в гара Дупница на стрелка № 10.	13
3.2.2. Запалване във време на движение на електрически локомотив № 44081.8, обслужвал бърз влак № 8626 в междугарието Айтос – Черноград, път № 2.	14
3.2.3. Запалване във време на движение на електрически локомотив № 44085.9 обслужвал бърз влак № 3622 в гара Сахране на 16.06.2016 г.	15
3.2.4. Възникване на пожар по време на движение в ел. локомотив № 44096.6, обслужвал пътнически влак № 80290 в междугарието Черноград – Карнобат.	16
3.2.5. Възникване на пожар във време на движение в електрически локомотив № 44141.0, обслужвал бърз влак № 4681 в междугарието Михайлово – Свобода на 08.07.2016 г.	17
3.3. Разследвания, започнати през 2016 г. и продължили през 2017 г.	12
3.3.1. Дерайлиране на седем пълни вагона от състава на товарен влак № 50505 при преминаване транзит през гара Петърч.	17
3.3.2. Дерайлиране на шест пълни вагона от състава на товарен влак № 50501 в междугарието Волюяк – Храбърско.	18
3.3.3. Дерайлиране на дванадесет вагона-цистерни пълни от състава на товарен влак № 90570 при влизане в гара Хитрино на трети коловоз на стрелка № 5.	18
3.4. Произшествия и инциденти, разследвани през последните пет години.	19
4. ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ	20
4.1. Кратък обзор и представяне на препоръките	20
4.2. Препоръки за безопасност, излъчени през 2016 г.	21



Увод

Настоящият годишен доклад представя през 2016 г. разследваните железопътни събития, както и дейността на националния орган за разследване в Република България, в съответствие с чл. 23, параграф 3 от Директива 2004/49/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт в Общността.

Докладът представя дейността на националния орган за разследване, който в Република България е „Специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт“ (СЗРПИЖТ) в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС). Неговият статут и функции са разписани в Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ), Наредба № 59 от 05.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт, Наредба № Н-32 от 19 септември 2007 г. за съгласуването на действията и обмяната на информация при разследване на железопътни произшествия и инциденти с органите на досъдебното производство и Правила на специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт.

Докладът включва данни за проведените през 2016 г. разследвания на железопътни произшествия, включително причините за тяхното възникване и дадените препоръки за подобряване на безопасността в железопътния транспорт, както и информация за предприетите мерки от адресатите за тяхното изпълнение. Обобщени данни за реализираните през 2016 г. железопътни събития и нанесените щети, докладвани от „Управителя на железопътната инфраструктура“ респективно Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НК ЖИ) и железопътните предприятия.

1. РАЗСЛЕДВАЩ ОРГАН

1.1. Законова основа

Във връзка с изискванията на Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29.04.2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността, която е транспонирана в „Закона за железопътния транспорт“ (ЗЖТ) и Наредба № 59/05.12.2006 год. за управление на безопасността в железопътния транспорт. През 2006 г. в Република България е създаден национален орган за разследване на железопътни произшествия и инциденти – „Специализирано звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт“ (СЗРПИЖТ) в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС).

СЗРПИЖТ е в структурата на дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт“ (ЗРПВВЖТ) в МТИТС. Дирекцията е мултимодален орган, състоящ се от три независими специализирани звена за разследване на авиационни събития, произшествия в морските пространства и произшествия и инциденти в железопътния транспорт.

СЗРПИЖТ е национален орган за разследване на железопътни събития в Република България, който в своята организация и при вземане на решения е независим от управителя на железопътната инфраструктура, железопътните предприятия/превозвачи и от националния орган по безопасност (НОБ), който в Република България е Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА).

1.2. Функции и цели

Основна цел на СЗРПИЖТ при извършване на разследване е установяване на обстоятелствата и причините довели до възникване на железопътни произшествия и инциденти и излъчване на ефективни препоръки за подобряване на безопасността в железопътния транспорт.



Функциите и задачите 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.

Основни функции и отговорности на СЗРПИЖТ:

- Организиране, координиране и извършване на технически разследвания на тежки железопътни произшествия и инциденти, възникнали на територията и в граничните преходи на Република България;
- Установяване на техническите причини, обстоятелствата и фактите, свързани с възникване на тежки произшествия и инциденти, включително идентифициране на доказателства, извършване на анализи, включително и човешкия фактор, взимане на решения, изготвяне на технически експертизи и документирание;
- Координиране на дейностите по извършване на технически разследвания с компетентните разследващи органи на Прокуратурата на Р. България, Национална следствена служба (НСЛС) и Министерство на вътрешните работи (МВР);
- Изготвя и изпраща до всички заинтересовани страни проект на окончателен доклад при разследване на тежко произшествие;
- Изготвя и изпраща до всички заинтересовани страни и публикува окончателен доклад за разследване с дадени препоръки за безопасност с цел предотвратяване на последващи произшествия;
- Участие в дейността на Мрежата на националните органи за разследване на страните-членки на ЕС, координирана от Агенция за железниците на европейския съюз (ЕЖА);
- Участие в работни групи за хармонизиране на националната нормативна уредба с Европейското законодателство, свързана с разследването 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 железопътни произшествия и инциденти.

1.3. Организация на дейността

Основната дейност на СЗРПИЖТ в качеството му на национален разследващ орган е провеждане на техническо разследване на възникнали железопътни събития, класифицирани в съответствие с чл. 19 от Директива 2004/49/ЕО. През 2016 г. СЗРПИЖТ е извършвало разследване на железопътни събития в състав от трима инспектори:

- държавен инспектор по разследване – ръководител на СЗРПИЖТ с квалификация доктор, инженер със специалност „Експлоатация и управление на железопътния транспорт”;
- главен инспектор по разследване с квалификация магистър-инженер със специалност „Подвижен железопътен състав”;
- инспектор по разследване с квалификация магистър-инженер със специалност „Електронно-изчислителни машини и устройства – Проектиране на изчислителни машини”.



Бюджетът на Звеното се планира и осигурява от МТИТС.

Решенията за предприемане на разследване се взимат от ръководителя на СЗРПИЖТ в съответствие с изискванията на:

- Директива 2004/49/ЕО;
- Закон за железопътния транспорт;
- Наредба № 59/05.12.2006 год. за управление на безопасността в железопътния транспорт.

СЗРПИЖТ писмено информира Агенцията за железниците на европейския съюз ЕЖА за всяко предприето разследване на железопътно събитие чрез системата ERAIL. Разследванията се приключват с изготвяне на окончателен доклад, който се прави публично достъпен в интернет страницата на МТИТС.

СЗРПИЖТ писмено информира ЕЖА за всяко приключило разследване, като предоставя и електронно копие на оригиналния окончателен доклад на английски език. След валидиране от страна на ЕЖА, окончателният доклад става публично достъпен на сайта на Агенцията.

Международна дейност през 2016 г.

1. В периода 01 – 02.03.2016 г. – участие на ръководителя на СЗРПИЖТ в 30-та пленарна среща на независимите разследващи органи на страните членки на ЕС в гр. Лил – Франция.

2. В периода 07 – 08.06.2016 г. – участие на ръководителя на СЗРПИЖТ във семинар на тема: Въвеждане на Директива (ЕС) 2016/798 от 11.05.2016 г. на Европейския Парламент и на Съвета в гр. Лил – Франция.

3. В периода 09 – 10.06.2016 г. - участие на ръководителя на СЗРПИЖТ във 31-та пленарна среща на независимите разследващи органи на страните членки на ЕС в гр. Лил – Франция.

4. В периода 14 – 18.11.2016 г. - участие на ръководителя и инспектор по разследване в СЗРПИЖТ в международна конференция и 32-то Пленарно заседание на Мрежата на органите за разследване на железопътни произшествия от страните-членки на ЕС в Лондон, Великобритания.

Участие на СЗРПИЖТ в други мероприятия

1. Ежемесечно, след получаване на статистическа информация за общите показатели за безопасност от управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия/превозвачи във връзка с изискванията на Наредба № 59 / 5.12.2006 г., СЗРПИЖТ извършва анализ и обобщава данните за управлението на безопасността в железопътната инфраструктура и предприятията. Във тази връзка, през м. юли беше направен анализ на данните за управление на безопасността за 2016 г., чрез предоставените годишни доклади от управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия/превозвачи;

2. СЗРПИЖТ ежедневно следи докладите за експлоатационната обстановка във връзка с изискванията за безопасност;

3. Изготвяне и публикуване на годишен доклад за дейността през предходната година, който в срок е изпратен на Агенцията за железниците на европейския съюз.

1.4. Организационна схема

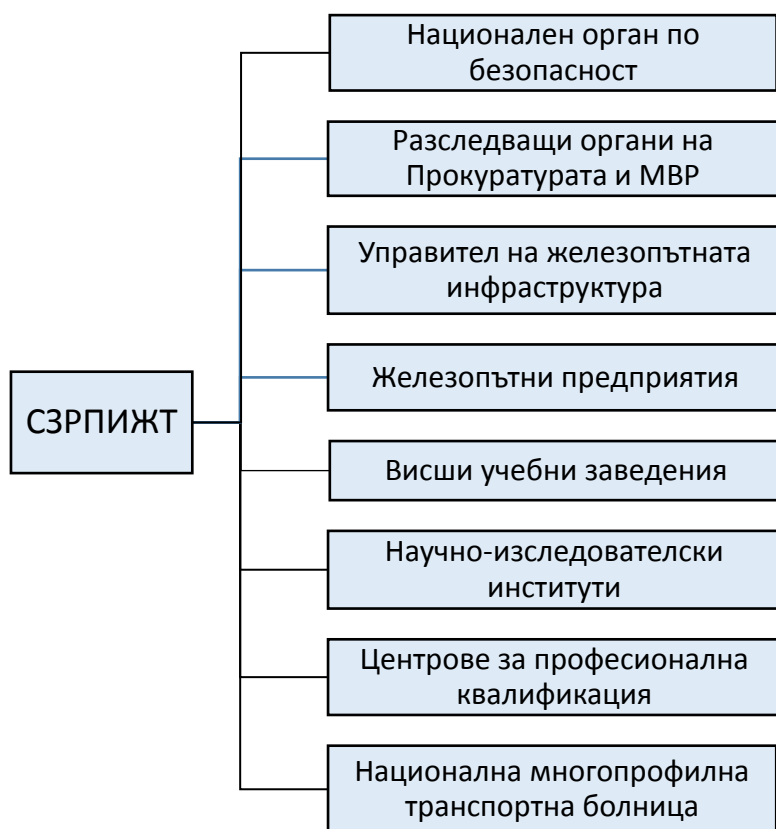
С цел създаване на необходимите условия и организация за своевременна и ефективна оперативна дейност, в процеса на водене на разследване СЗРПИЖТ съгласува действията си с държавни разследващи органи на досъдебното производство, Прокуратурата, НСлС и МВР, които извършват паралелно досъдебно разследване. При



необходимост се извършва регламентиран обмен на информация, придобита от отделните разследващи органи по реда на изпълнение на Наредба Н-32/19.09.2007 г. за съгласуването на действията и обмяната на информация при разследване на железопътни произшествия и инциденти.

В процеса на разследването СЗРПИЖТ създава работни контакти и координира своите действия с управителя на железопътната инфраструктура, железопътните предприятия/превозвачи, националния орган по безопасност и потребители на железопътни услуги с отношение към разследваното произшествие или инцидент за предоставяне на свързана с разследването информация, както и с други независими институции и специализирани администрации за изготвяне на специализирани експертизи.

Връзки на СЗРПИЖТ с други разследващи органи и институции



2. ПРОЦЕС НА РАЗСЛЕДВАНЕ

2.1. Събития подлежащи на разследване

Всички железопътните събития цитирани в Директива 2004/49/ЕО, ЗЖТ и Наредба № 59, може да бъдат разследвани от СЗРПИЖТ, както следва:

- Тежки железопътни произшествия;
- Произшествия и инциденти, които при различни обстоятелства са могли да доведат до последици, характерни за тежките железопътни произшествия;
- По негова преценка може да разследва и технически повреди в структурните подсистеми и елементи на оперативната съвместимост, като взема предвид тяхната значимост.

При възникване на произшествие или инцидент, упълномощените длъжностни лица на управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия уведомяват



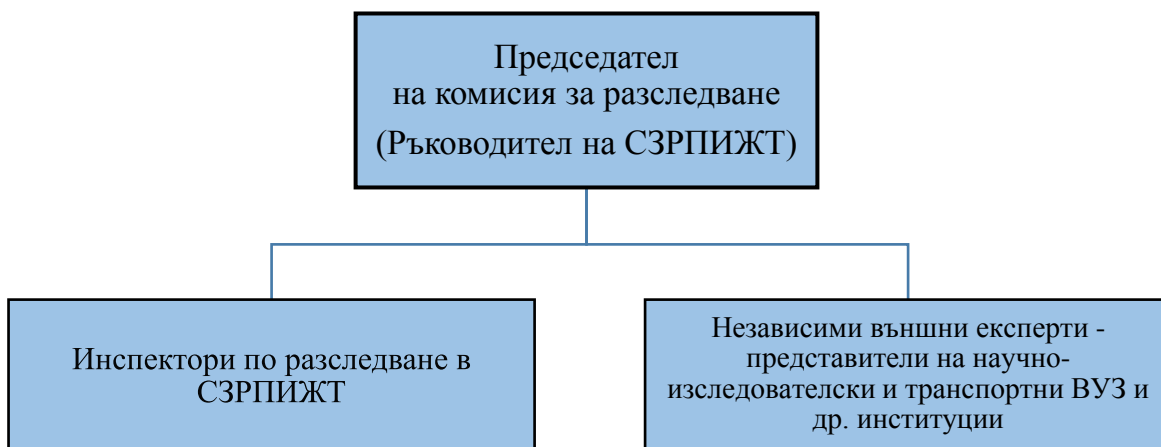
незабавно ръководителя на СЗРПИЖТ съгласно утвърдените процедури за безопасност в съответствие със ЗЖТ и Наредба № 59.

2.2. Институции свързани с разследването.

След класифициране на железопътно събитие и вземане на решение за предприемане на разследване, от ръководителя на СЗРПИЖТ, се създава комисия за разследване. Комисията се ръководи от председател (ръководителя на звеното) в която включва инспектори по разследване от Звеното и независими външни експерти от научните среди и висши транспортни университети със специализации в предвид разследваното събитие. В хода и за целите на разследването председателя на Комисията възлага извършването на технически експертизи изисква анализи и становища от:

- Научно изследователски институти по транспорта;
- Технически университет - София;
- Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”;
- Професионални центрове за обучение на железопътни кадри;
- Българска академия на науките;
- Национална многопрофилна транспортна болница;
- 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 на ръководителя на СЗРПИЖТ за възникнало железопътно събитие, същият го класифицира в съответствие с нормативните актове. След преценка и взимане на решение от ръководителя на СЗРПИЖТ за започване на разследване, незабавно се предприемат действия за организирането и уведомяването на всички заинтересовани страни в събитието. Инспекторите по разследване предприемат бързи действия за придвижване до мястото на възникналото събитие. В срок до седмица след започване на разследването, СЗРПИЖТ информира писмено ЕЖА за предприетото разследване чрез системата ERAIL.

Председателят ръководи и координира дейността по техническото разследване с органите на досъдебното производство – Прокуратура на РБ, НСлС, МВР, „Гражданска защита”, „Спешна медицинска помощ”, „Пожарна безопасност и защита на населението” (ПБиЗН) и други институции с оглед обезпечаване на необходимите условия за извършване на независимо техническо разследване. Управителят на железопътната инфраструктура,



железопътното предприятие и другите участващи в събитието юридически лица предоставят на комисията за разследване всички записи и разговори на персонала, участвал в управление движението на влаковете, както и всяка друга важна информация и документи, свързани с сигнализацията, железния път и подвижния железопътен състав. При поискване от СЗРПИЖТ, националният орган по безопасността предоставя всякаква важна информация даваща яснота на разследваното произшествие или инцидент. Комисията провежда срещи и интервю с персонала, участвал в произшествието, както и с очевидци на събитието и изисква писмени показания от всички юридически и физически лица, пряко и косвено свързани със събитието. Комисията получава пълната подкрепа и помощ от компетентните държавни разследващи органи на Прокуратурата на РБ и МВР, които провеждат свое паралелно разследване, съгласно изискванията на Наказателно-процесуалния кодекс (НПК) и Наредба Н-32/19.09.2007 год. за съгласуването на действията и обмяната на информация при разследване на железопътни произшествия и инциденти.

Техническото разследване, извършвано от СЗРПИЖТ, се провежда максимално открито с цел обмяна на мнения и становища на всички нива и с 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 довели до неговото възникване.

Председателят на комисията в зависимост от тежестта на разследваното произшествие изготвя проект на окончателен доклад, който изпраща до всички участници в произшествието, НОБ, засегнати представители на структури и организации, както и до близките на пострадалите в произшествието. Всяко произшествие или инцидент в рамките на една година от датата на възникването му трябва да приключи с окончателен доклад, в противен случай се изготвя междинен доклад, като се описват предприетите действия към момента. В окончателния доклад се излагат хронологията на събитията, действията на персонала, описват се установените данни за убити и ранени лица и материални щети, включва се анализ на събитието и обстоятелствата и се излагат обосновано причините за неговото възникване. При необходимост се изготвят препоръки за подобряване на безопасността с оглед недопускане на други събития от подобен характер, които се адресират до НОБ и преките изпълнители – управителя на железопътната инфраструктура и участвалите в произшествието железопътни предприятия/превозвачи, и по целесъобразност - до всички други заинтересовани участници в събитието. Адресатите на препоръките са задължени да информират писмено председателя на комисията за разследване за предприетите мерки по изпълнение на препоръките в указаните срокове.

СЗРПИЖТ информира писмено ЕЖА за приключване на разследването, като въвежда изискваните данни и информация, включително дадените препоръки, чрез интерфейса и във формата на информационната система ERAIL на ЕК и прилага копие на оригиналния окончателен доклад на английски език. Окончателният доклад се прави публично достъпен на страницата на СЗРПИЖТ в Интернет-портала на МТИТС.

2.4. Изследване на безопасността от доклади през 2016 г.

СЗРПИЖТ получи годишните доклади от управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия/превозвачи за реализирани общо 737 железопътни събития през 2016 г., от които:

- 320 произшествия, в т.ч. 178 сблъсъка на влак, 2 сблъсък на влак с жп возило, 53 дерайлиране на ПЖПС, 18 произшествия на прелези, 52 произшествия с хора и 17 пожари в ПЖПС;

- 47 инцидента, в т.ч. 25 Повреда на железен път, 20 Подминат забранителен сигнал и 2 Счупване колело на ПЖПС;



- 337 ситуации, близки до инциденти.

Общият брой на регистрирани произшествията от Национална компания „Железопътна инфраструктура“ като значими, е 38, в т.ч. 3 сблъсквания на влакове с препятствия в границите на строителния габарит, 6 дерайлирования, 5 произшествия на железопътни прелези и 24 произшествия с хора, причинени от подвижен състав в движение, с изключение на самоубийства и опити за самоубийство.

Обобщените данни за железопътните произшествия сочат, че през 2016 г. общо 22 са загиналите и 32 са тежко ранените лица, вследствие на допуснатите произшествия с хора, причинени от ПЖПС в движение.

Стойността на нанесените материални щети на подвижен състав и железопътна инфраструктура, вследствие на възникнали значителни железопътни произшествия, възлиза на 1 423 210 лв. (EUR 889 506).

Обобщените данни за железопътните събития по вид, възникнали през 2016 г., са представени в Таблица 1:

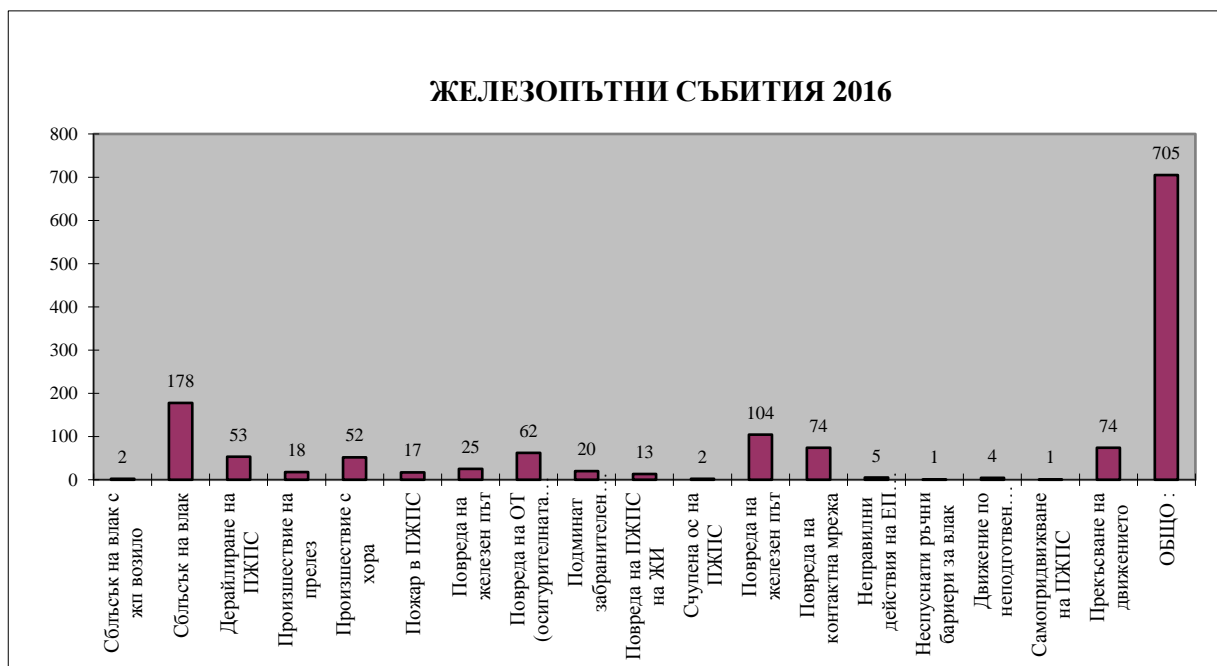
Таблица 1: Железопътни събития през 2016 г.

№	ВИД СЪБИТИЯ	БРОЙ
ПРОИЗШЕСТВИЯ		
1	Сблъсък на влак с жп возило	2
2	Сблъсък на влак	178
3	Дерайлиране на ПЖПС	53
4	Произшествие на прелез	18
5	Произшествие с хора	52
6	Пожар в ПЖПС	17
Общо:		320
ИНЦИДЕНТИ		
1	Повреда на железен път	25
2	Повреда на ОТ	0
3	Подминат забранителен сигнал	20
4	Счупване колело на ПЖПС	2
Общо:		47
СИТУАЦИИ, БЛИЗКИ ДО ИНЦИДЕНТИ		
1	Повреда ПЖПС на ЖИ, причинила закъснение	13
2	Повреда на железен път	104
3	Повреда на ОТ	62
4	Повреда на контактна мрежа	74
5	Неправилни или несъгласувани действия на ЕП от ЖИ	5
6	Изпуснат влак	0
7	Приет влак на зает коловоз	1
8	Изпратен влак без съгласие	0
9	Изпратен влак на заето междугарие	0
10	Неосигурен влак със спирачна маса	0
11	Не спуснати ръчни бариери за влак	1
12	Движение по неподготвен маршрут	4



№	ВИД СЪБИТИЯ	БРОЙ
13	Повреда ПЖПС на ЖИ, водеща до дерайлиране	0
14	Самопридвижване на ПЖПС	0
15	Оставен ПЖПС извън дистанционни указатели	0
16	Прекъсване на движението	73
Общо :		337

Графика на железопътните събития по железопътната мрежа през 2016 г.

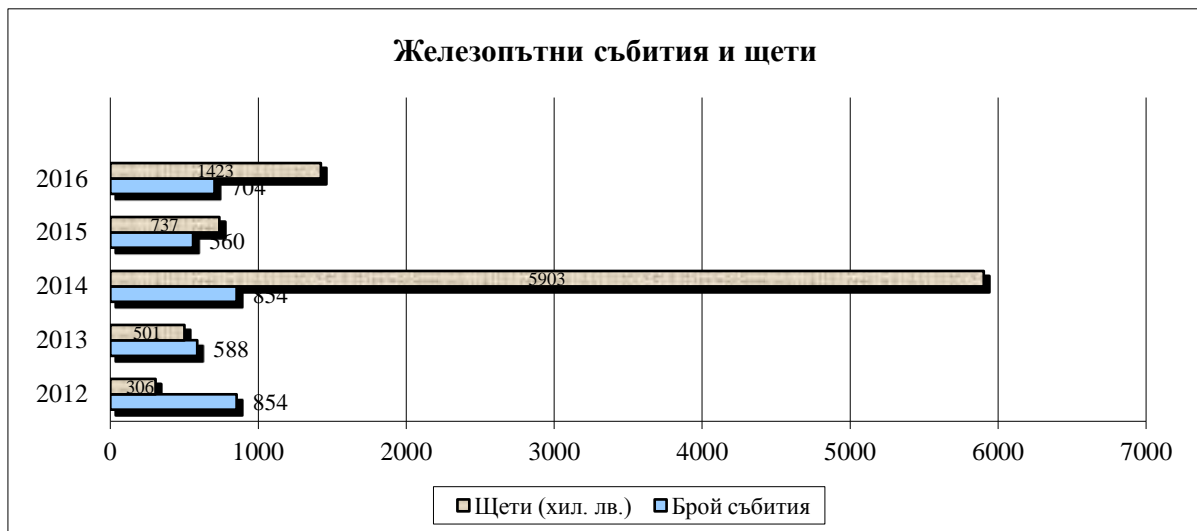


Железопътни събития с нанесени щети

През 2012 сравнено с 2011 г отклонението щети /лева е +192 266лв. (+98 304 EUR)
 През 2013 сравнено с 2012 г отклонението щети /лева е +206 902 лв. (+105 787 EUR)
 През 2014 сравнено с 2013 г отклонението щети/лева е +5 402 000 лв. (+2 762 000 EUR)
 През 2015 сравнено с 2014 г отклонението щети/лева е -4 842 076 лв. (-2 472 591 EUR)
 През 2016 сравнено с 2015 г отклонението щети/лева е + 863 286 лв. (+ 440 452 EUR)



Графика на железопътните събития и нанесените щети по железопътната мрежа за периода 2012 - 2016 г.



3. РАЗСЛЕДВАНИЯ

3.1. Обзор на приключени разследвания, включително ключови тенденции

През 2016 година СЗРПИЖТ проведе и приключи разследване на пет железопътни произшествия и започна разследване на други три произшествия свързани с дерайлиране, едно от които тежко железопътно произшествие.

Таблица 2: Разследвани произшествия и инциденти през 2016 г.

Вид разследвани произшествия и инциденти	Брой произшествия	Брой жертви		Щети	
		Смъртни случаи	Сериозни наранявания	BGN	EURO
Пожар в ПЖПС	4	-	-	4 590 600.71	2 342 143.22
Дерайлиране на ПЖПС	1	-	-	107 753.21	54 976.13
ОБЩО:	5	-	-	4 698 353.92	2 397 119.34

3.2. Разследвания, започнати и приключени през 2016 г.

Таблица 3: Разследвания, приключени през 2016 г.

Дата на събитието	Визитка на разследването	Законово основание	Приключено на:
23.01.2016 г.	Техническо разследване на железопътно произшествие – дерайлиране на девет вагона от състава на товарен влак № 50601 при влизане в гара Дупница на стрелка № 10.	Директива 2004/49/ЕО, чл. 19, ал. 2/а, чл. 115и, ал. 2 от ЗЖТ, чл. 78, ал. 1 от Наредба № 59 и Заповед на МТИТС	28.04.2016 г.
13.04.2016 г.	Техническо разследване на железопътно произшествие - запалване по време на движение на електрически локомотив № 44081.8 обслужвал бърз	Директива 2004/49/ЕО, чл. 19, ал. 2/б, чл. 115и, ал. 2 от ЗЖТ, чл. 78, ал. 1 от	12.07.2016 г.



	влак № 8626 в междугарието Айтос – Черноград път № 2	Наредба № 59 и Заповед на МТИТС	
16.06.2016 г.	Техническо разследване на железопътно произшествие – запалване по време на движение на електрически локомотив № 44085.9 обслужвал бърз влак № 3622 в гара Сахране.	Директива 2004/49/ЕО, чл. 19, ал. 2/б, чл. 115и, ал. 2 от ЗЖТ, чл. 76 от Наредба № 59 и Заповед на МТИТС	02.09.2016 г.
14.09.2016 г.	Техническо разследване на железопътно произшествие - възникване на пожар по време на движение в ел. локомотив № 44096.6, обслужвал пътнически влак № 80290 в междугарието Черноград – Карнобат.	Директива 2004/49/ЕО, чл. 19, ал. 2/а, чл. 115к, ал. 2 от ЗЖТ, чл. 76 от Наредба № 59 и Заповед на МТИТС	23.11.2016 г.
08.07.2016 г.	Техническо разследване на железопътно произшествие – възникване на пожар по време на движение в ел. локомотив № 44141.0 обслужвал бърз влак № 4681 в междугарието Михайлово – Свобода.	Директива 2004/49/ЕО, чл. 19, ал. 2/б, чл. 115и, ал. 2 от ЗЖТ, чл. 76 от Наредба № 59 и Заповед на МТИТС	07.11.2016 г.

3.2.1. Дерайлиране на девет вагона от състава на товарен влак № 50601 при влизане в гара Дупница на стрелка № 10.

Кратко описание

На 22.01.2016 г. от гара Илиянци за гара Дупница заминава товарен влак № 50601 с маршрут на движение Илиянци – Волуяк – Разменна – Батановци – Дупница. Влакът е в състав 13 пълни вагона, 52 оси, 1011 тона и е обслужван с електрически локомотив № 43552.9. Влакът е заминал от гара Илиянци в 20:45 часа и е пристигнал в гара Делян в 23:31 часа без проблеми по време на движение. В гара Делян (профилна гара) влакът престоява 3 мин. повече от регламентирания престой поради извършване на задължителна съкратена проба “D” на автоматичната влакова спирачка. След заминаване от гара Делян и излизане от тунел № 1 локомотивният машинист е предприел пробно задържане с кран-машиниста на локомотива, предвид навлизане на влака в участък с продължителен наклон на спускане. След направеното пробно задържане и последвалото неколkokратно изпускане на въздуха от главния въздухопровод в атмосферата, спирачен ефект не е бил постигнат и скоростта на движение започнала да нараства.

Локомотивният машинист уведомява дежурните ръководители движение в гарите Дяково и Дупница по мобилния телефон да осигурят свободен коловоз за преминаване на неспиращия влак.

Влакът преминава транзит през гара Дяково в 23:54 часа по втори главен коловоз с искрящи колооси на локомотива и на първите няколко вагона от влака. В гара Дупница дежурният ръководител движение е подготвил маршрут за четвърти отклонителен коловоз в посока гара Голямо село. В 00:04 часа влакът влиза в гара Дупница със скорост около 80 км/ч, преминава през стрелки № 2 и № 4 и на стрелка № 10 дерайлира третият по ред вагон, който се накланя на дясно и увлича след себе си следващите осем вагона, които също дерайлират.



Последствия

Вследствие на дерайлирането на влака няма пострадал персонал, има причинени големи материални щети на подвижния железопътен състав, на превозвания товар и на железопътната инфраструктура.

Нанесени са щети на железопътната инфраструктура в размер на 107 753 лв., включително стойността и на възстановителните дейности.

Причини

Непосредствената причина за дерайлирането на девет вагона от състава на товарен влак № 50601 при влизане в гара Дупница е недостатъчният спиращ ефект на автоматичната влакова спиращка, довел до превишаване на допустимата за влака скорост при влизане на отклонителен коловоз в гара Дупница. Причините за недостатъчния спиращ ефект са неспазване разпоредбите на действащата нормативна уредба в железопътния транспорт относно извършената съкратена проба (проба „D“) на автоматичната влакова спиращка в гара Делян, както и не е спазена технологията за управление на товарен влак в продължително надолнище при ниски температури на въздуха.

Статус на разследването

Разследването е приключено с окончателен доклад и препоръки на 28.04.2016 г.

3.2.2. Запалване във време на движение на електрически локомотив № 44081.8, обслужвал бърз влак № 8626 между гарите Айтос – Черноград, на път № 2.

Кратко описание

На 13.04.2016 г., бърз влак № 8626 в състав, 6 пътнически вагона и електрически локомотив № 44151.9 в неработно състояние, обслужвани с електрически локомотив № 44081.8 се движи по направление Бургас – Пловдив – София. Влакът заминава по разписание от гара Айтос в 23:02 часа. По време на движение в междугарието Айтос – Черноград по път № 2, локомотивната бригада усеща мирис на изгоряла изолация в кабината на локомотива. При извършване на огледа се установява, че от подкошовите вентилатори излиза огън. Предприето е спиране на влака на подходящо място с цел осигуряване на достъп до локомотива. След спирането на влака, локомотивната бригада е задействала пожарогасителната инсталация и е предприела гасене с наличните преносими пожарогасители. Началникът на влака и кондукторите са организирали евакуирането на пътниците от вагоните на безопасно място и са подали информация на телефон 112.

Противопожарният автомобил е пристигнал на местопроизшествието около 23:25 часа и е поел гасенето на локомотива. След около 15-20 минути е пристигнал втори автомобил и пожарът е потушен окончателно около 02:10 часа на 14.04.2016 г.



Последствия

Загинали и ранени няма. Нанесените щети на подвижния състав и на железопътната инфраструктура възлизат съответно на 1 274 030.85 лв. и 71 830.45 лв.

Движението на влаковете в междугарието Айтос – Черноград е прекъснато по текущ път № 2 от 23:02 часа на 13.04.2016 г. до 19:03 часа на 16.04.2016 г. поради възстановяване на железопътната инфраструктура.

Причини

Основна причина за възникване на произшествието е незадоволителното състояние на електрическото оборудване на електрически локомотив № 44081.8. Най-вероятната причина за запалването е механично разрушаване на някой от кондензаторите на R – C групите за погасяване на вътрешни пренапрежения в тяговия токоизправител на първа тягова група вследствие висока температура и изчерпан ресурс. Разпръснатата течност от избил кондензатор се е възпламенила при допира до нагорещените елементи на токоизправителния шкаф (съпротивления, кондензатори, проводници) и е дала началото на горивния процес.

Статус на разследването

Разследването е приключено с окончателен доклад и препоръки на 12.07.2016 г.

3.2.3. Запалване във време на движение на електрически локомотив № 44085.9 обслужвал бърз влак № 3622 в гара Сахране на 16.06.2016 г.

Кратко описание

На 16.06.2016 г. бърз влак № 3622 в състав, 4 пътнически вагона, обслужван с електрически локомотив № 44085.9, се е движил по направление Бургас – Карлово – София. Влакът е заминал по График за движение на влаковете от гара Бургас в 08:55 часа без технически неизправности. В гара Казанлък локомотивната бригада е направила оглед на ходовата част и машинното отделение на локомотива за възникнали през време на пътуването неизправности. В 12:07 часа влакът е потеглил от гара Казанлък и е преминал транзит през гара Дунавци със скорост до 70 км/ч. Дежурният ръководител движение, проследявайки преминаването на влака през гарата, е забелязал да излиза дим от ходовата част на локомотива, за което е уведомил влаковия диспечер и дежурния ръководител движение в гара Сахране.

В междугарието Дунавци – Сахране локомотивната бригада усеща мирис на дим в командната кабина и локомотивният машинист спира влака за оглед пред предупредителния сигнал на гара Сахране. След престой от 1 мин. влакът е потеглил отново и в 12:24 часа е спрял на 2-ри коловоз в гара Сахране. Локомотивната бригада е отделила локомотива от вагоните и е започнала гасене на пожара с наличните пожарогасители, а началникът на влака е подал информация на телефон 112.

Противопожарните автомобили са пристигнали на местопроизшествието около 13:00 часа и пожарът е бил потушен около 14:20 часа.



Последствия

Няма пострадали от персонала и пътниците. Нанесените щети на железопътното предприятие възлизат на 2 726 130.42 лв., а на железопътната инфраструктура са минимални.

Причини

Причината за запалването на локомотив № 44085.9 е самозапалването на дървено трупче, поставено неправомерно под носещата решетка (скара) на изглаждащия реактор на спомагателните машини, който се намира върху радиатора за охлаждане на маслото в тяговия трансформатор. Самата решетка е заварявана многократно на едно и също място, което се дължи на умора на материала вследствие наличието на вибрации в решетката по време на движение. След поредното скъсване на заварката, същата не е била възстановена, а вместо това в ремонтния пункт е поставено дървено трупче от чамов материал, което е служило за подпора на решетката по време на експлоатация.

Статус на разследването

Разследването е приключено с окончателен доклад и препоръки на 02.09.2016 г.

3.2.4. Възникване на пожар по време на движение в ел. локомотив № 44096.6, обслужвал пътнически влак № 80290 в междугариято Черноград – Карнобат.

Кратко описание

На 14.09.2016 г. пътнически влак № 80290 в състав от 2 пътнически вагона, обслужван с електрически локомотив № 44096.6, се е движил по направление Бургас – Карнобат. Влакът е заминал от гара Бургас в 13:58 часа с 11 мин. закъснение и е пристигнал в гара Черноград в 14:57, от където след престой от 1 мин. е потеглил за гара Карнобат.

По време на движение в междугарие Карнобат - Черноград, локомотивната бригада са усетили мирис на дим в командната кабина. Локомотивният машинист е погледнал в машинното отделение, установил, че същото е изпълнено с дим и е предприел бързо спиране на влака. Влакът е спрял на км 240+530 в 15:01 часа и след оглед на локомотива, локомотивният машинист е установил, че в областта на подкошовите вентилатори е възникнал пожар.

Локомотивната бригада е отделила локомотива от вагоните и е започнала гасене на пожара с наличните пожарогасители, а началникът на влака е подал сигнал на телефон 112.

В 15:28 часа на местопроизшествието е пристигнал противопожарен автомобил от ПБиЗН – Карнобат и към 18:56 часа пожарът е потушен.



Последствия

Няма пострадал персонал и пътници. Нанесени са материални щети на локомотива и железопътната инфраструктура, които възлизат съответно на 72 352.66 лв. и на 238.49 лв.



Причини

Причината за запалването на локомотив № 44096.6 е спукване на гуменото съединение осъществяващо циркулацията на масло от АТП към трансформатора, намиращо се над радиатора за охлаждане на маслото в трансформатора.

Статус на разследването

Разследването е приключено с окончателен доклад и препоръки на 12.07.2016 г.

3.2.5. Възникване на пожар във време на движение в електрически локомотив № 44141.0, обслужвал бърз влак № 4681 в междугарието Михайлово – Свобода на 08.07.2016 г.

Кратко описание

На 08.07.2016 г. бърз влак № 4681 в състав, 3 пътнически вагона, обслужван от електрически локомотив № 44141.0, се е движил по направление Варна – Горна Оряховица – Стара Загора – Пловдив. Влакът е заминал в 04:40 часа от гара Варна по график за движение на влаковете и е пристигнал в 08:20 часа в гара Горна Оряховица. В рамките на престоя в гара Горна Оряховица, ново постъпилата локомотивна бригада е извършила оглед на локомотива и е получила информация от отстъпващата смяна, че локомотивът е с намалена мощност поради изолиран трети тягов двигател.

При влизане на влака в гара Михайлово, локомотивният машинист е чул удар и след спиране в гарата, заедно с помощник машиниста са извършили оглед на локомотива.

По време на движение в междугарието Михайлово – Свобода, след спирка Самуилово, помощник машинистът е погледнал през прозореца на локомотива и е видял да излиза дим под коша на локомотива, за което е уведомил локомотивния машинист. Машинистът погледнал през прозореца от неговата страна, също видял дим под локомотива и е предприел бързо спиране на влака. След спирането локомотивната бригада е започнала незабавно гасене на пожара, а началникът на влака е евакуирал пътниците и е подал информация на телефон 112. Поради разрастването на пожара, локомотивът е отделен от вагоните.

Първият противопожарен автомобил е пристигнал на местопроизшествието около 1 час след възникване на пожара, а впоследствие е пристигнал и втори, пожарът е потушен около 17:00 часа.



Последствия

Няма пострадал персонал и пътници вследствие на възникналия пожар. Има нанесени материални щети на локомотива и на железопътната инфраструктура, които възлизат съответно на 438 062,64 лв. и на 6241,03 лв.

Причини

Причината за възникване на пожара в електрическия локомотив № 44141.0 по време на движение е спукване на корпуса на авто трансформаторния превключвател (АТП) от възникване на волтова дъга между неподвижните контакти и ролките на превключвателя на степени, поради нарушена диаграма на превключване на апарата.

Статус на разследването



Разследването е приключено с окончателен доклад и препоръки на 07.11.2016 г. В изпълнение на член 23, параграф 2 от Директива 2004/49ЕО на ЕП и на Съвета, данните и окончателните доклади от всички посочени по-горе разследвания са въведени на английски език в информационната система ERAIL на Агенция за железниците на европейския съюз.

3.3. Разследвания, започнати през 2016 г. и продължили през 2017 г.

Таблица 4: Разследвания, започнати през 2016 г. и продължили през 2017 г.

Дата на събитието	Визитка на разследването	Законово основание	Етап
28.08.2016 г.	Техническо разследване на железопътно произшествие – дерайлиране на седем пълни вагона от състава на товарен влак № 50505 при преминаване транзит през гара Петърч.	Директива 2004/49/ЕО, чл. 19, ал. 2/а, чл. 115к, ал. 1, т.2 от ЗЖТ, чл. 78, ал. 1 от Наредба № 59 и Заповед на МТИТС	Разследването продължава и през 2017 г.
03.09.2016 г.	Техническо разследване на железопътно произшествие – дерайлиране на шест пълни вагона от състава на товарен влак № 50501 в междугариято Волюяк – Храбърско	Директива 2004/49/ЕО, чл. 19, ал. 2/а, чл. 115к, ал. 1 т.2 от ЗЖТ, чл. 78, ал. 1 от Наредба № 59 и Заповед на МТИТС	Разследването продължава и през 2017 г.
10.12.2016 г.	Техническо разследване на тежко железопътно произшествие – дерайлиране на дванадесет вагона-цистерни пълни от състава на товарен влак № 90570 при влизане в гара Хитрино на трети коловоз на стрелка № 5.	Директива 2004/49/ЕО, чл. 19, ал. 1, чл. 115к, ал. 1, т.1 от ЗЖТ, чл. 78, ал.1 от Наредба № 59 и Заповед на МТИТС	Разследването продължава и през 2017 г.

3.3.1. Дерайлиране на седем пълни вагона от състава на товарен влак № 50505 при преминаване транзит през гара Петърч.

Кратко описание

На 28.08.2016 г. от маневрен район Станянци в 12:24 часа с 92 мин. по-рано от разписанието на влака е заминал товарен влак (ТВ) № 50505 с маршрут на движение Станянци – Волюяк – Разменна – Батановци – Дупница. Състава на влака е 12 пълни вагона (въглища), 48 оси, брутно тегло 924 тона и до гара Калотина е обслужен с дизелов локомотив № 06108. В гара Калотина влака е пристигнал в 13:08 часа, престоял е 109 мин. поради смяна на дизеловия локомотив с електрически.

В гара Драгоман влакът е пристигнал в 15:10 часа, и е престоял 37 мин. поради среща с влак № 10994. След извършена съкратена проба „D“ влакът е заминал в 15:47 часа и преминава транзит през гарите, Алдомировци в 15:56 часа и Сливница в 16:04 часа.

През гара Петърч влакът е преминал в 16:10 часа със скорост 70 км/ч, при максимално разрешена за участъка 75 км/ч, движейки се по трети главен коловоз подминава приемното здание на гарата, преминава през стрелка № 2, след което се чува силен трясък и влакът спира. След извършения оглед на място се установява че са дерайлирали седем вагона от четвърти до десети включително.

Статус на разследването

Разследването продължава и през 2017 г.



3.3.2. Дерайлиране на шест пълни вагона от състава на товарен влак № 50501 в междугарието Волюяк – Храбърско.

Кратко описание

По заявка на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД на 03.09.2016 г. е назначен товарен влак № 10690 в състав 18 пълни вагона (въглища), 72 оси и брутна маса 1348 тона, обслужван с електрически локомотив № 46033.7. С маршрут на движение Пловдив-разпределителна – Пловдив – София - Волюяк. В гара Искър влакът е пристигнал в 05:00 часа и след смяна на локомотивните бригади, в 05:20 часа е заминал, в гара Волюяк. В гара Волюяк влакът е престоял 6 мин. поради смяна номера на влака, и промяна лицевата част на удостоверението за спирачна маса (обр. ВП-11) и извършване на съкратена проба „D“ на автоматичната влакова спирачка. От гара Волюяк влакът е заминал под № 50501 с направление Волюяк – Разменна – Батановци – Дупница. По време на движението на влака в междугарието Волюяк - Храбърско на км 14⁺⁰⁵⁵ дерайлира вагон № 31 52 665 1221-1 дванадесети по ред в състава, с първата колоос вдясно по посока на движението и продължава движението си, като в последствие дерайлира и втората колоос на първата талига на вагона също вдясно. В това състояние (с дерайлиралата първа талига) влакът е продължил да се движи без това да бъде забелязано или усетено от локомотивната бригада. При навлизане на влака в крива на железния път с радиус R-500 м от км 23⁺¹⁶⁴ до км 24⁺⁸³⁰, след дванадесетия вагон дерайлират още пет вагона от влака от 13^{-ти} до 17^{-ти} включително и същевременно влакът се къса между пети и шести, и между единадесети и дванадесети вагони.

Статус на разследването

Разследването продължава и през 2017 г.

3.3.3. Дерайлиране на дванадесет вагона-цистерни пълни от състава на товарен влак № 90570 при влизане в гара Хитрино на трети коловоз на стрелка № 5.

Кратко описание

На 10.12.2016 г. от гара Дружба за гара Русе север е заминал товарен влак (ТВ) № 90570 в състав два електрически локомотива теглещи влака и 26 броя вагон-цистерни, от които 23 броя пълни и 3 броя празни. Маршрута на движение на влака е гара Дружба – гара Карнобат – гара Синдел разпределителна – гара Русе Север. През време на пътуването си влака е сменял два пъти посоката на движение съответно в гарите Карнобат и Синдел-разпределителна. След заминаване от гара Синдел разпределителна през следващите гари влакът е преминал транзита без да е забелязано нещо необичайно при движението му от персонала в гарите. В 05:35 часа дежурния ръководител движение в гара Хитрино е излязъл пред приемното здание на гарата за да посрещне товарен влак № 90570.

В 05:37 часа влак № 90570 навлиза в гара Хитрино и при преминаване през прелеза, който се намира в гърловината страна гара Плиска дежурния ръководител движение е видял от колелата да излизат искри. Малко след това осветлението на прелеза е угаснало и само част от влака е продължил да се движи към гарата.

По голямата част от влака се е установила в стрелковата гърловина до пост № 2. Поставия стрелочник в пост № 2 се е обадил на дежурния ръководител движение за да го уведоми че влак № 90570 е дерайлирал. По време на разговора поставия стрелочник е усетил силна задушлива миризма, която е последвана от мощен взрив вследствие, на който се е разrazil голям пожар обхванал значителна площ от селото (фиг.1).

Вследствие дерайлирането на влака се е пробил балона на десетата вагон-цистерна № 33877915652-4 от която е изтекъл превозвания товар (газ пропилен), който в последствие се е възпламенил.

Статус на разследването

Разследването продължава и през 2017 г.

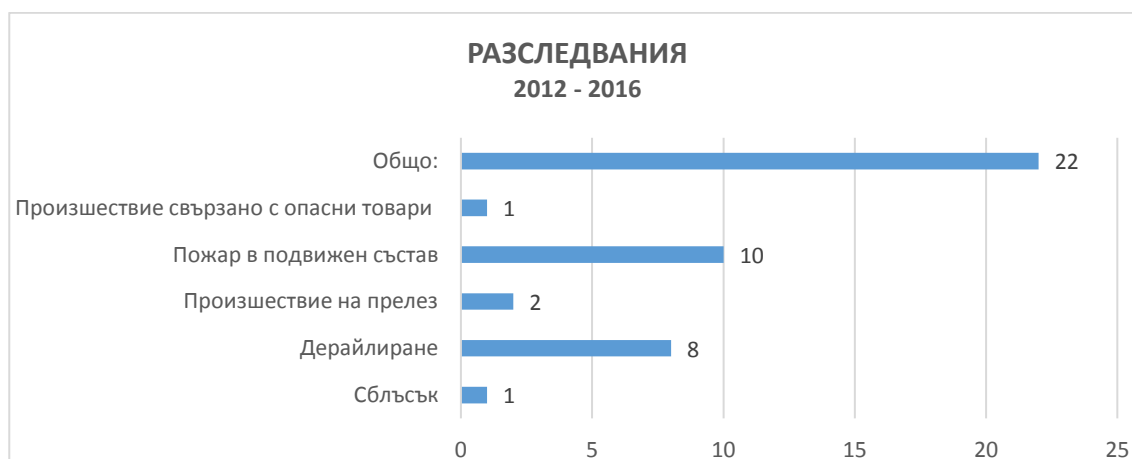


3.4. Произшествия и инциденти, разследвани през последните пет години.

Таблица 5: Разследвани произшествия и инциденти в периода 2012 – 2016 г.

Разследвани събития	2012	2013	2014	2015	2016	Общо
Сблъсък	-	-	-	1	-	1
Сблъсък с препятствие	-	-	-	-	-	0
Дерайлиране на влак	-	1	2	1	4	8
Произшествие на жп прелез	-	-	2	-	-	2
Произшествие с човек причинено от ПЖПС в движение	-	-	-	-	-	0
Пожар в подвижен състав	1	2	2	1	4	10
Произшествие свързано с опасни товари	-	-	-	-	1	-
Инциденти	-	-	-	-	-	0
Общо:	1	3	6	3	8	21

Диаграма на разследваните произшествия и инциденти в периода 2012 – 2016 г.



4. ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Дадените препоръки за безопасност от СЗРПИЖТ са с цел подобряване на безопасността и недопускане на други железопътни произшествия. Препоръките са адресирани до Националния орган по безопасността, управителя на железопътната инфраструктура, железопътните предприятия/превозвачи и други лица със собствен железопътен транспорт и/или приемо-предавателна дейност за предприемане на мерки и действия по осигуряване на безопасността.

4.1. Кратък обзор и представяне на препоръките

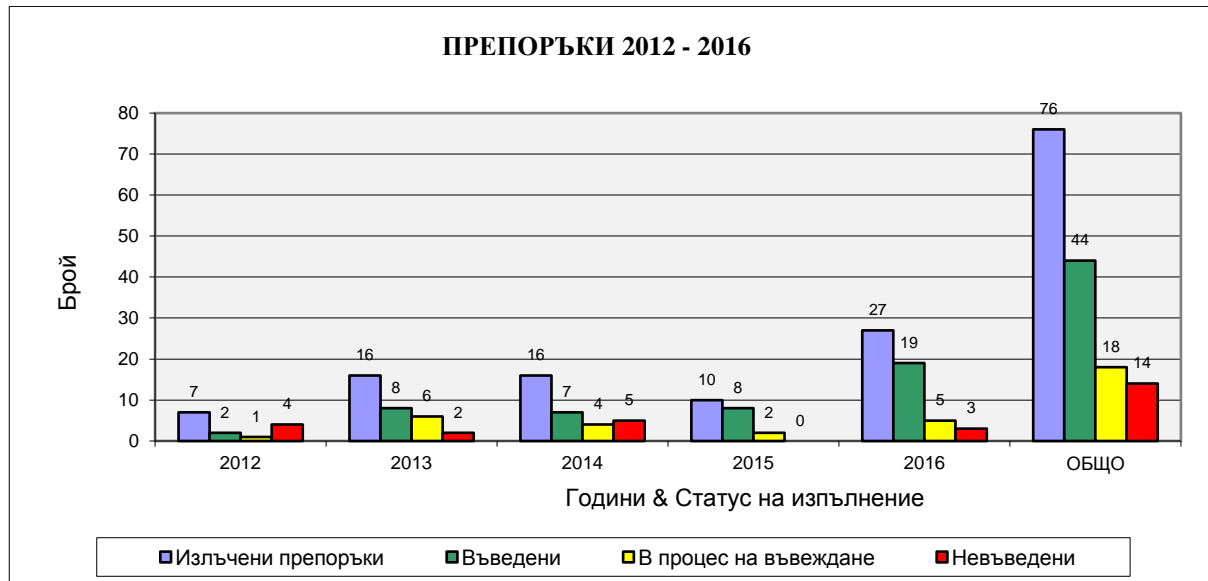
Таблица 6: Излъчване и въвеждане на препоръки през периода 2012 – 2016 г.

Година	Дадени препоръки	Статус на изпълнение на препоръките		
		Изпълнени	В процес на изпълнение	Приети и неизпълнени



2012	7	2	1	4
2013	16	8	6	2
2014	16	7	4	5
2015	10	8	2	0
2016	27	19	5	3
Общо:	76	44	18	14

Диаграма на дадените от СЗРПИЖТ препоръки в периода 2012 – 2016 год.



4.2. Препоръки за безопасност, излъчени през 2016 г.

2016 г.

Събитие: Дерайлиране на девет вагона от състава на товарен влак № 50601 при влизане в гара Дупница на стрелка № 10.

Препоръки за безопасност: (28.04.2016 г.)

1. „Холдинг БДЖ“ ЕАД, чрез „Център за професионално обучение“ (ЦПО) да организира периодично обучения за опресняване на знанията по актуалната (действаща) нормативна уредба на персонала, пряко свързан с безопасността на превозите.
2. „Холдинг БДЖ“ ЕАД да организира извършване на периодични проверки и изпитвания на директния и влаков кран-машинисти и регистриращите скоростомери на локомотивите от всички серии, както и редовно да се разчитат и следят скоростомерните ленти на локомотивите, като строго се следи регистрацията на всички параметри.
3. „Холдинг БДЖ“ ЕАД да предприеме действия за проектиране, конструиране и внедряване в експлоатация на електронни стендове за изпитване на спирачни апарати в основните локомотивни депа на БДЖ – ЕАД.
4. „Холдинг БДЖ“ ЕАД да проектира, конструира и внедри по един компютърен стенд в двете дружества за проверка и изпитване на регистриращите скоростомери на локомотивите.
5. „Холдинг БДЖ“ ЕАД да организира внедряване в експлоатация на всички локомотивни устройства, които да регистрират в дигитален вид и съхраняват всички данни за състоянието на локомотива.



6. „Холдинг БДЖ“ ЕАД да възложи изграждане на симулатор за обучение и изпитване на практическите умения на локомотивните машинисти за управлението на спирачните системи.

7. Предлагаме на ДП НКЖИ да измени и допълни текстовете от Нормативни актове в железопътния транспорт Част II в член 334 от „Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт“ (ПДВиМР), както следва:

1. Досегашният текст в чл. 334 да стане ал. 1.

2. Да се създаде нова ал. 2 със следния текст:

„(2) Локомотивните машинисти при заминаване на товарен влак от профилна гара задължително извършват проверка на ефективността на влаковата спирачка при температура по-ниска от минус 10°C.“

Предприети мерки

Препоръки 1 и 2 са изпълнени;

Препоръка 5 е в процес на изпълнение;

Препоръки 3, 4 и 6 са приети и не са изпълнени.

Събитие: 3.2.2. Възникване на пожар по време на движение в електрически локомотив № 44081.8, обслужвал бърз влак № 8626 в междугарието Айтос – Черноград на път № 2.

Препоръки за безопасност: (12.07.2016 г.)

1. Незабавно извършване проверка на противопожарните инсталации и основните защити на всички локомотиви.

2. Засилване на контрола върху експлоатационните прегледи на локомотивите в основните и оборотните депа, и в експлоатационните пунктове.

3. Монтиране на допълнителни сензори към пожароизвестителната инсталация и разпръскващи дюзи към пожарогасителната инсталация в пожароопасните зони.

4. Модернизирание на локомотивите от серии 44 и 45 с изграждане нови пожароизвестителна и пожарогасителна инсталации на локомотивите.

5. Засилване на контрола по извършваните прегледи и проверки за състоянието на електрическото оборудване съгласно „Правилник за деповски ремонт и поддържане на електрическите локомотиви на БДЖ“.

6. Засилване на контрола по спазване на нормите за допускане в експлоатация на електрическите машини и апарати в локомотивите съгласно „Правилник за деповски ремонт и поддържане на електрическите локомотиви на БДЖ“.

7. Провеждане на периодично обучение на локомотивния персонал по устройство и действие на противопожарната инсталация на локомотивите и за действия при възникване на пожар подвижен железопътен състав по време на движение.

8. Да се подобри координацията при взаимодействие на отделните експлоатационни служби в ДП НКЖИ с лицензираните железопътни превозвачи при възникване на произшествия и инциденти, съгласно изискванията на Наредба №59 и Наредба № 58.

Предприети мерки

Препоръки 1, 2, 5, 6 и 7 са изпълнени;

Препоръки 3 и 4 са в процес на изпълнение.



Събитие: Възникване на пожар по време на движение в електрически локомотив № 44085.9 обслужвал бърз влак № 3622 в гара Сахране на 16.06.2016 г.

Препоръки за безопасност: (02.09.2016 г.)

1. Незабавна проверка за изправността на пожарогасителната и пожароизвестителната инсталации, както и на основните защиты на всички локомотиви.
2. Засилване на контрола върху експлоатационните прегледи на локомотивите в основните и оборотните локомотивни депа, и в експлоатационните пунктове.
3. Провеждане на периодични обучения на локомотивния персонал по отношение устройството и действието на противопожарната инсталация на локомотивите и действията му при пожар.
4. Извършване на модернизация на локомотивите серии 44 и 45, чрез нова пожароизвестителна и пожарогасителна инсталация на локомотивите, с автоматично действие и по-ефективен противопожарен агент.
5. Преработване на съществуващата противопожарна инсталация на локомотивите и добавяне в опасните зони на сензори за дим и пламък.

Предприети мерки

Препоръки 1, 2 и 3 са изпълнени;

Препоръки 4 и 5 са в процес на изпълнение.

Събитие: Възникване на пожар по време на движение в електрически локомотив № 44096.6, обслужвал пътнически влак № 80290 в междугарие Черноград – Карнобат.

Препоръки за безопасност: (23.11.2016 г.)

1. Да се изследва поведението във време на движение на напреженовия трансформатор на монтираните в електрическите локомотиви в серии 44 и 45 електронни електромери. Да се оцени риска от възникване на опасности вследствие на неизправности и свързването на електромерите.
2. На всеки малък периодичен ремонт (МПР), да се извършва проверка за състоянието и плътността на масления охладителен контур на локомотивния трансформатор, като се акцентира върху свързващите гумени съединения.

Предприети мерки

Препоръките са изпълнени.

Събитие: Възникване на пожар по време на движение в електрически локомотив № 44141.0, обслужвал бърз влак № 4681 в междугарието Михайлово – Свобода на 08.07.2016 г.

Препоръки за безопасност: (07.11.2016 г.)

1. Железопътния превозвач БДЖ „Пътнически превози“ ЕООД да извърши анализ на оценката на риска, вследствие на зачестилите пожари в ТПС и да изготви мерки за намаляване на риска.
2. Железопътния превозвач БДЖ „Пътнически превози“ ЕООД да извърши изменение и допълнение на „Методика за анализ и оценка на риска на безопасността“, която е неразделна част от Системата за управление на безопасността, в която да



включат и оценят вероятностите за възможен риск от възникване на пожар в ТПС във време на движение.

3. Железопътния превозвач БДЖ „Пътнически превози“ ЕООД да извърши оценка на риска на опасностите, свързани със „субективен фактор“ (локомотивна бригада и превозна бригада), както и в частта „технически фактор“ отнасящ се към поддръжката и ремонта на електрически локомотиви.

4. Железопътния превозвач БДЖ „Пътнически превози“ ЕООД да допълни „Регистър на опасностите за дейностите по поддръжка в приложение № 2“, като към съответното ниво на поддръжка се оценят възможните рискове от възникване на пожар в експлоатация в отделни апарати и агрегати през време на извършвания ремонт на ТПС.

5. Железопътния превозвач БДЖ „Пътнически превози“ ЕООД да осигури защитни маски за локомотивните бригади.

Предприети мерки

Препоръките са изпълнени.

В изпълнение на чл. 94, ал. 4 от Наредба № 59 от 05.12.2006 г., адресатите на препоръките са длъжни да уведомяват веднъж годишно ръководителя на СЗРПИЖТ за изпълнението на дадените препоръки.

Д-р инж. Бойчо Скробански

Държавен инспектор по разследване в дирекция ЗРПВВЖТ

Ръководител на СЗРПИЖТ в МТИТС