



МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА

ул. "Дякон Игнатий" № 9, София 1000
тел.: (+359 2) 940 9317
факс: (+359 2) 940 9350

mail@mtitc.government.bg
www.mtitc.government.bg

ОКОНЧАТЕЛЕН ДОКЛАД

ОТ

**техническо разследване на тежко железопътно произшествие –
сблъсък на дизелов локомотив № 07032.6 в международен бърз влак №
493 при прикачане на пети коловоз в гара Пловдив на
09.08.2015 г.**



октомври 2015

ОКОНЧАТЕЛЕН ДОКЛАД

от

Техническо разследване на тежко железопътно произшествие – сблъсък на дизелов локомотив № 07032.6 в международен бърз влак № 493 при прикачане на пети коловоз в гара Пловдив на 09.08.2015 г.

Цел на доклада и степен на отговорност

В съответствие с Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно безопасността на железопътния транспорт в Общността, Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ) на Република България и Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт, разследването на железопътни събития има за цел: да се установят причините, довели до реализирането им, с оглед отстраняване и не допускане на други в бъдеще, **без да се търси персонална вина и отговорност.**

Разследването се извършва във връзка с чл. 115и, ал. 2, и чл. 115к, ал. 1, т. 1 от ЗЖТ, чл. 78, ал. 1 от Наредба № 59 от 5.12.2006 г. На основание заповед № РД-08-428/14.08.2015 г. на директора на дирекция ЗРПВВЖТ в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС), е назначена Комисия за техническо разследване на тежко железопътно произшествие.

Комисията за разследване извърши няколкократно огледи на мястото на произшествието, проведе очна ставка с лицата, имащи отношение към произшествието. С цел бързото изясняване и установяване на обстоятелствата и причините довели до възникване на произшествието в Комисията за техническо разследване бяха включени и външни експерти. В хода на разследването се анализираха докладът, констативните протоколи и други материали, и документи, предадени от ръководителя на Оперативната група назначена с телеграма № 166/14.08.2015 г. на ДП НКЖИ. Комисията изведе веществени доказателства, въз основа на които се извърши разшифровка и анализ на скоростта на движение от записващото устройство на дизелов локомотив № 07032.6 в Локомотивно депо Пловдив. Назначени и изготвени бяха технически експертизи от „ВТУ Каблешков“ ЕООД на скоростомерната лента за движението на локомотива, функционалността на спирачната система на локомотива и на скоростомера на локомотива.

Председателят на комисията прие представените от външните експерти становища, относно произшествието в изпълнение на поставените от него задачи и изготвените от „ВТУ Каблешков“ ЕООД назначени технически експертизи относно изправността на локомотива.

- По изискване на Комисията за разследване се извърши аналогична маневра с дизелов локомотив № 07-032.6 по маневрения маршрут подреден в деня на възникване на произшествието от излизането му от Локомотивно депо Пловдив до последвалия удар на пети коловоз в гара Пловдив.

- Комисията за разследване взе участие в извършените контролни измервания в Локомотивно депо Пловдив на пневматичната спирачна система на директния кран машинист Zb3, за работа с локомотивната спирачка и с влаковия кран машинист „Knorr“ D2, за работа с автоматичната влакова спирачка.

- По разпореждане на Комисията за разследване се извърши контролно измерване в Локомотивно депо Стара Загора на локомотивен скоростомер тип RT9 „Hasler“ с фабричен № 33693.

1. Установени факти и обстоятелства в процеса на разследването.

Дизелов локомотив № 07032.6 е назначен по график да обслужи международен бърз влак (МБВ) № 493 от гара Пловдив до гара Капъкуле. Локомотивът тръгва от Локомотивно депо Пловдив в 21:20 часа ускорява до 5 км/ч изминава около 600 м и в 21:19 часа спира на контролен пост – Изток, и след престой от 10 мин. в 21:29 часа локомотивът е предаден на гара Пловдив. Локомотива е управляван от локомотивна бригада с машинист локомотивен и помощник машинист локомотивен от Локомотивно депо Пловдив към БДЖ – „Пътнически превози“ ЕООД. В 21:29 часа дежурният ръководител движение първо лице в гара Пловдив е подготвил маршрутизиран маневрен маршрут от Ч10 до М21 /от десети коловоз към маневрен сигнал М21 в гърловината страна гара Пловдив-разпределителна/. В 21:29 часа локомотивът тръгва от контролен пост – Изток, управляван от локомотивния машинист от командна кабина 2, ускорил до 20 км/ч движи се около 400 м и в 21:31 часа спира пред маневрен сигнал М21. И престоява 14 мин., тръгва в 21:45 часа развива до 20 км/ч движи се около 100 м, скоростта намалява до 12 км/ч изминава около 400 м, налягането в главния въздухопровод се понижава до 0 bar и в 21:47 часа локомотива спира, след спирането на локомотива няма други регистрирани движения, видно от разшифровката на скоростомерната лента извършена на 13.08.2015 г. в Локомотивно депо Пловдив.

В 21:44 часа на пети коловоз в гара Пловдив е приет от София МБВ № 493 в състав 5 вагона 20 оси 229 тона. Влакът е посрещнат от дежурен ръководител движение второ лице в гара Пловдив и техник механик ревизор вагони (ТМРВ) в гара Пловдив. Предприети са действия по откачането на последните четири вагона от състава на МБВ № 493, които по план са до гара Пловдив, а също така и на влаковия електрически локомотив № 44-099. След установяването на влака на пети коловоз, гаровата маневра с маневрен локомотив № 61-13 е изтеглила четирите оставащи вагона в гърловината страна гара Тодор Каблешков, а локомотив № 44-099 се предвижда от пети коловоз до М15 в гърловината страна гара Пловдив-разпределителна. На пети коловоз е останал само един вагон № 51 52 214 3018 -1 В4 за състав на МБВ № 493, който продължава за гара Капъкуле.

В 21:45 часа дежурният ръководител движение първо лице е подготвил маневрен маршрут от маневрен сигнал М21 към пети коловоз. Локомотив № 07032.6 управляван от локомотивния машинист от командна кабина 1, тръгва в 21:45 часа развива скорост около 20 км/ч за около 100 м. Скоростта намалява до 18 км/ч, изминава около 400 м. При приближаването на локомотива към вагона локомотивният машинист, на около 20 м пред вагона е направил опит с директната спирачка в командна кабина 1 да намали скоростта на локомотива, но тя е отказала. След това машиниста е предприел служебно спиране с кран машиниста „Кноп“ D2, но вече е последвал удар в стоящия пътнически вагон със скорост от 18 км/ч видно от изготвената техническа експертиза на скоростомерната лента и от обясненията на локомотивния машинист. Вследствие на удара вагона, който е бил със задържана автоматичната влакова спирачка се е отместил на 7 метра от първоначалното си положение.

В момента на удара във вагона е имало пътници /чужди и български граждани/ и някои от тях са получили контузни рани и наранявания. На мястото на произшествието е имало и служители на МВР, които са се обадили на телефон 112 за спешна медицинска помощ. Около 22:10 часа са пристигнали две коли на спешна медицинска помощ и са откарали пострадалите пътници в болница “Свети Георги” в гр. Пловдив. Хоспитализирани

са 9 пътника, като 8 са освободени за домашно лечение, а един пътник е оставен за лечение със сериозни контузни рани по лицето. Пътниците за Димитровград, Свиленград и Капъкуле са извозени с автобуси, осигурени от БДЖ ПП ЕООД.

2. Длъжностни лица, имащи отношение към случая.

2.1 Локомотивна бригада:

2.1.1. „Машинист, локомотивен” на дизелов локомотив № 07032.6 от БДЖ, ППП - Пловдив - 15 г. трудов стаж;

2.1.2. „Помощник машинист, локомотивен” на дизелов локомотив № 07032.6 от БДЖ, ППП - Пловдив - 11 г. трудов стаж;

2.1.3. Техник механик ревизор вагони БДЖ, ППП - Пловдив – 35 г. трудов стаж.

2.2. Гарови служители:

2.2.1. „Ръководител движение” - I-во лице гара Пловдив - служител в НК ЖИ, УДВГД – Пловдив - 31 г. трудов стаж;

2.2.2. „Ръководител движение” - II-ро лице гара Пловдив - служител в НК ЖИ, УДВГД – Пловдив - 18 г. трудов стаж;

3. Физическо състояние на длъжностните лица, имащи отношение към произшествието.

На длъжностните лица, имащи отношение към произшествието, е била осигурена необходимата продължителност на почивка преди постъпване на работа, съгласно изискванията на Кодекса на труда и Наредба № 50 от 28.12.2001 г. за работното време на ръководния и изпълнителския персонал, зает с осигуряване на превозите на пътници и товари в железопътния транспорт.

На длъжностните лица, имащи отношение към произшествието, е проведен предпътен (предсменен) инструктаж, същите са декларирали, че са бодрни, отпочинали и не са употребили алкохол и други упойващи вещества.

Длъжностните лица, имащи отношение към произшествието, са с валидни удостоверения за психологическо изследване.

4. Документи за правоспособност и заемане на длъжност.

Длъжностните лица от ДП НКЖИ, имащи отношение към произшествието, притежават необходимите документи за правоспособност и квалификация.

Локомотивният персонал от БДЖ-ППП ЕООД управлявали дизелов локомотив № 07032.6, притежават необходимите документи за правоспособност. Удостоверенията за придобита квалификация за управление на съответната серия локомотиви са издадени съгласно изискванията на чл. 18, т. 6, от Закон за професионалното образование и обучение.

5. Действия на длъжностните лица преди и по време на произшествието.

Всички длъжностни лица непосредствено преди и по време на произшествието са действали в съответствие с утвърдената нормативна уредба и вътрешни правила, регламентиращи безопасността на превозите с железопътния транспорт с изключение на локомотивната бригада.

6. Обстоятелства, предшестващи произшествието, по отношение на железен път, осигурителна техника, контактна мрежа, подвижен състав и други.

Метеорологични данни за времето, влияещи на видимостта на сигналите:

- температура на въздуха 25° C;

- в тъмната част на денонощието;
- добра видимост.

Спазен е планът за приемане на влака в гарата.

Железен път – изправен.

Състояние на гаровата и междугарова осигурителна техника преди произшествието – изправна.

Стрелките в гарата, са електрически и са били заключени за маршрута.

Контактна мрежа – технически изправна, няма отношение към възникналото железопътно произшествие.

Влакообразуваща гара – Пловдив.

Съобщителна техника и телекомуникационни връзки – технически изправни.

Подвижен железопътен състав (ПЖПС):

Дизеловият локомотив № 07032.6, е бил технически изправен с изправна ходова част, спирачна система, светлинни и звукови сигнали, в съответствие с техническите норми и изисквания, което е видно от записите в съответните дневници, представени в доклада на оперативната група.

Пътнически вагон серия – В4 – технически изправен.

7. Спазване на процедурите и технологиите на работа в системата на Национална компания „Железопътна инфраструктура” преди и по време на инцидента.

Процедурите и технологиите за работа преди и по време на произшествието в подделение „Управление движението на влаковете и гаровата дейност” (УДВГД) – Пловдив в НКЖИ – са спазени. Всичко това е видно от доклада на оперативната група и приложенията към него. Извършени са очни ставки с персонала на дежурството в гарата, имащ отношение към произшествието.

8. Спазване на процедурите и технологиите за обслужване на подвижния състав, в системата на превозвача преди и по време на произшествието.

Международният бърз влак № 493 е бил композиран в гара Пловдив, осигурен с необходимата спирачна маса и снабден с необходимите влакови документи. Влакът е приет в гара Пловдив със закъснение, съгласно графика за движение на влаковете (ГДВ). Локомотивната бригада е била снабдена със служебен мобилен телефон.

При извършената проверка на техническата документация за локомотив № 07032.6 не са констатирани и регистрирани никакви нарушения на действащия „Правилник за заводски и деповски ремонт и поддържане на дизелови локомотиви“, както и на технологиите в организацията и експлоатацията, имащи отношение към произшествието. Влакът се обслужва от железопътен превозвач БДЖ – „Пътнически превози“ ЕООД.

9. Състояние на железопътната инфраструктура и подвижния състав преди, по време и след произшествието.

9.1. Жп стрелки – технически изправни;

9.2. Железен път – технически изправен;

9.3. Осигурителна техника – МРЦ – технически изправна;

9.4. Дизелов локомотив № 07032.6 – технически изправен;

9.4. Пътнически вагон В4 – технически изправен.

9.5. Контактна мрежа – технически изправна;

10. Последствия от произшествието.

10.1. Загинали – **няма**;

10.2. Ранени с травми – **9 души**;

10.3. Нанесени повреди и причинени щети на ПЖПС:

10.3.1. Дизелов локомотив:

Дизелов локомотив № 07032.6 е собственост на БДЖ- ПП ЕООД Пловдив – **няма нанесени повреди.**

10.3.2. Пътнически вагон:

Пътнически вагон втора класа В4 е собственост на БДЖ- ПП ЕООД Пловдив. За отстраняване на нанесените повреди щети на пътнически вагон В4 възлизат на 110.00 лв. с ДДС.

10.4. Нанесени повреди и причинени щети на железопътната инфраструктура:

10.4.1. Железен път и съоръжения – **няма повреди**;

10.4.2. Осигурителна техника, радиовръзки и ел. охранване – **няма повреди**;

10.4.3. Контактна мрежа – **няма повреди**;

10.4.4. Други повреди и щети – **няма.**

10.5. Прекъсване на движението – **няма**

10.6. Причинено закъснение на влакове – **няма**

10.6.1. Закъснели влакове – **няма**

10.6.2. Отменени влакове – **няма**

10.6.3. Назначени влакове – **няма**

10.6.4. Разходи от промяна на графика за движение на влаковете – **няма**

Разходи за трансбордиране на пътници с автобуси от гара Пловдив до гара Капъкуле и обратно по отменен МБВ № 493 възлизат на 1582,02 лв.

10.7. Движение на възстановителни средства.

10.7.1. Възстановителен влак – **не е използван**

10.7.2. Други възстановителни средства – **не са използвани**

11. Анализ на причините, довели до железопътното произшествие.

От извършените огледи, изисканите допълнително материали и изготвени технически експертизи за скоростта на движение и функционалността на спирачната система на дизелов локомотив № 07032.6, Комисията за техническо разследване установи следното:

- сблъсъка на дизеловия локомотив при прикачане към състава на международен бърз влак № 493 намиращ се на пети коловоз, е реализиран в 21:47 часа;

- скоростта на движение на локомотива в момента на сблъсъка е 18 км/ч, при допустима скорост при маневра 3 км/ч.;

- на мястото на произшествието е констатирано, че вагонът стоящ на пети коловоз е със задържана автоматична влакова спирачка и с пътници в него, вследствие на удара същият е изместен на разстояние 7 метра.

При направената проверка на колоосите на локомотива бе установено следното състояние:

- разстояние между вътрешните челни повърхнини на колелата;

Параметри	Обект на измерване - разстояние между вътрешните челни повърхнини на колелата, мм.					
	Първа талига			Втора талига		
Ar	1360	1360	1360	1360	1360	1360
ΔAr	0	0	0	0	0	0
Sr	1417q5	1418,5	1419	1416,5	1415	1414

- параметри на ребордите;

Тип параметър	Обект на измерване – параметри на реборди											
	мм											
	1 колоос		2 колоос		3 колоос		4 колоос		5 колоос		6 колоос	
	ляво	дясно	ляво	дясно	ляво	дясно	ляво	дясно	ляво	дясно	ляво	дясно
Дебелина	27,5	30,0	29,0	29,5	29,0	30,0	28,5	28,0	28,5	26,5	26,5	27,5
Височина	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	28,5	29,0	29,0	29,0
Вертикално подрязване	8,0	9,0	8,5	8,0	8,0	8,0	8,5	8,5	7,5	8,0	7,5	8,5

Измерените параметри на локомотив № 07032.6, отразени в таблиците, са в допустимите норми и в съответствие с изискванията на Наредба № 58 от 02 август 2006 г. за правилата за техническа експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт.

Изолираният локомотив № 07-032.6 потегля от Локомотивно депо Пловдив в 21:06 часа с втора кабина по посока на движението. Изминава около 600 м със средна скорост около 8 км/час (максимална 11 км/час) и в 21:19 часа спира на контролен пост „Изток“. В 21:29 часа тръгва, като ускорява до 21 км/час, изминава около 400 м и спира в 21:31 часа пред маневрения сигнал М21, след което сменя кабините за управление. След отваряне на маневрения сигнал М21 потегля в 21:45 часа, достига скорост 23 км/час, изминавайки разстояние около 100 м. В следващите 150 м скоростта намалява при движение по инерция до 18 км/час. Следва увеличаване на скоростта (тягова позиция на контролера) до 22 км/час и отново движение по инерция до 18 км/час, като локомотивът изминава още около 250 м. В 21:47 часа е регистрирано понижаване на скоростта до 0 км/час (това е вероятната точка на удар на изолирания локомотив във вагона) и понижаване на налягането в главния въздухопровод до 0 bar. На около 50 м преди точката на удара е регистрирано понижаване на налягането в главния въздухопровод от 5 bar до 4,6 bar. Причина за това е задействане на влаковия кранмашинист „Кноп“ D2 на ниска спирачна степен (1-во – 2-ро деление на положение IV – *Степенно задържане*), което не довежда до бързо и съществено снижаване на скоростта на движение на локомотива и такова не е регистрирано на лентата. Следва повишаване на налягането в главния въздухопровод (причина за което е осъществяване на т.нар. „Ударно пълнене“ на положение I на кранмашиниста) и последващо намаляване на налягането в главния въздухопровод до 0 bar. За времето, през което локомотивът се придвижва от маневрения сигнал до момента на удара устройството за бдителност е задействало два пъти: първия на около 250 м от потеглянето и втория – след още около 100 м.

От записите на лентата се наблюдава изместване на писците с 1-2 мм в посока на увеличаване на стойностите, вероятно поради непрецизно поставяне на ролката или настройки на скоростомера. Евентуална корекция с цел прецизиране на нулевата линия на

диаграмата на скоростта би могла да бъде основание за понижаване с $3\div 4$ км/час на стойността на скоростта в момента на удара от 18 км/час до около $14\div 15$ км/час.

На регистриращия скоростомер на локомотив № 07-032.6 бяха извършени контролни изпитвания във ведомствена лаборатория на Локомотивно депо Стара Загора. Изпитванията се проведоха в присъствието на Комисията за техническо разследване на произшествието от МТИТС. Изпитванията бяха извършени при следните условия:

- диапазон на изпитванията: 0 - 30 км/час;
- при изпитванията бяха симулирани различни скорости на движение (10 км/час, 20 км/час и 30 км/час), сверено беше показанието на часовника.

В резултат на извършените изпитвания се установи:

- скоростомерът работи нормално със стендовия тахопреобразувател в диапазона 0 - 30 км/час, като допуснатата грешка е по-малка от 0,3% ;
- скоростомерът извършва коректна регистрация на: скорост на движение, астрономическо време, времедвижение и времепрестой.

Въз основа на направените по-горе констатации, може да бъде направено заключението, че **регистриращият скоростомер на локомотив № 07-032.6 с фабричен № 33693 е изправен и функционално годен.**

Локомотив № 07-032.6 е оборудван с директен кранмашинист Zb3 за работа с локомотивната спирачка и с влаков кранмашинист „Кпог“ D2 за работа с автоматичната влакова спирачка.

С директния кранмашинист Zb3 може да бъде реализирано задържане, при което налягането в спирачните цилиндри на локомотива трябва да достигне от 0 bar до максимална стойност $3,7^{+0,1}$ bar. Манометър с две стрелки, разположен на пулта за управление на машиниста, показва стойностите на налягането в спирачните цилиндри на двете талиги на локомотива.

С влаковия кранмашинист „Кпог“ D2 могат да бъдат реализирани 9 степени на задържане на положение IV – *Степенно задържане* и *Екстрено задържане* на положение V. При положение II – *Пътуване*, налягането в главния въздухопровод има стойност $5^{+0,1}$ bar, при което влаковата спирачка не е задействана. При степенно задържане, в зависимост от избраната степен, налягането в главния въздухопровод спада от $4,6^{+0,1}$ bar (при първа степен на задържане) до $3,4^{+0,1}$ bar (при девета степен на задържане). При екстрено задържане налягането в главния въздухопровод бързо спада до стойността на налягането на околната среда, като се реализира възможно най-бързото спиране на влака.

При възникване на железопътното произшествие локомотивът се е движил с първа кабина напред.

При проверка на място и пробни задържания с влаковия и с локомотивния кранмашинисти, проведени на 20.08.2015 г. в Локомотивно депо Пловдив беше констатирано, че те са изправни. Предвид посочените по-горе констатации и писмените обяснения на локомотивния машинист, че преди удара във вагона е задържал с локомотивния кранмашинист, а не е регистриран спирачен ефект, при оценката на функционалността на спирачната система на локомотива, беше решено да бъде демонтиран кранмашинистът Zb3 (заедно с регулатора на налягане) и да бъде изпитан на стенд.

Изпитванията на локомотивния кранмашинист Zb3 сериен № 17324 на локомотив № 07-032.6 (първа кабина) са проведени на Стенд за изпитване и диагностика на спирачни апарати в Локомотивно депо Пловдив в присъствието на Комисията за техническо разследване на произшествието от МТИТС и на началника на Локомотивно депо Пловдив.

Стендът беше адаптиран за изпитване на локомотивния кранмашинист Zb3, съгласно схемата на (стр.290, Приложение 56 от „Правилник за ремонт и изпитване на спирачните системи на подвижния жп състав на БДЖ”).

Снети са всички изискуеми от правилника 4 диаграми: L2 – „Степенно задържане“, L3 – „Степенно разхлабване“, L4 – „Бързо спиране“ и L5 – „Бързо разхлабване“.

В резултат на извършените изпитвания се установи, че за всички режими на изпитване на кранмашиниста на локомотив № 07-032.6 (сериен № 17324) получените диаграми удовлетворяват заложените в Правилника изисквания. Локомотивният кранмашинист е регулиран на стойност на изходящото налягане (налягане в спирачния цилиндър) $3^{\pm 0,1}$ bar, като максималната стойност, регламентирана в „Правилник за ремонт и изпитване на спирачните системи на подвижния жп състав на БДЖ” на (стр.170, таблица 42) е $3,7^{\pm 0,1}$ bar.

След направените изпитвания и констатации може да бъде направено заключението, че **локомотивният кранмашинист Zb3 сериен № 17324 на локомотив 07-032.6 е изправен и функционално годен.**

В процеса на експлоатация на тяговия подвижен железопътен състав, обслужващата го локомотивна бригада подлежи на обективен контрол по отношение на изпълнение на служебните задължения и спазване на нормативните актове. Комисията за техническо разследване в хода на разследването се позовава на обективни обстоятелства, както и на устните и писмени обяснения на локомотивния персонал, които са субективни и невинаги допринасят за пълното и точно изясняване на обстоятелствата довели до произшествието.

12. Причини за произшествието.

Комисията за техническо разследване извърши огледи и измервания на параметрите на локомотив № 07032.6 в Локомотивно депо Пловдив. Запозна се със събраните материали и документи предоставени от оперативната група. Анализира предоставената разшифровка за скоростта на движение на локомотива и назначените технически експертизи за изправността на спирачките на локомотива, и становищата на външните експерти. В резултат на това комисията счита, че:

Непосредствена техническа причина за възникналото тежко железопътно произшествие сблъсък на дизелов локомотив № 07032.6 при прикачане към състава на международен бърз влак № 493 на пети коловоз в гара Пловдив на 09.08.2015 г., е придвижването на локомотива към състава на МБВ № 493 със скорост на движение **от 18 км/ч вместо с допустимата скорост на движение до 3 км/ч** в съответствие с изискванията на нормативните актове, регламентиращи правилата за движение на влаковете и маневрената работа.

Неспазени нормативни актове довели до реализиране на произшествието – Наредба № 58 от 2.08.2006 г и „Правила за движение на влаковете и маневрената работа на железопътната инфраструктура“ на НК „Железопътна инфраструктура” от 02 август 2006 г.

1.1. Чл. 284, т. 5 и т. 12 от Наредба № 58

Чл. 284. В правилата за движение на влаковете и маневрената работа се определят:

5. скоростите при извършване на маневра;

11. придвижването на изолиран локомотив в района на гарата;

1.2. Чл. 438, т. 1 и т. 4 от ПДВиМР

Чл. 438. При извършване на маневра локомотивната бригада е длъжна:

1. да осигурява безопасно извършване на маневрата и опазване на подвижния състав;
4. да не превишава разрешените скорости при маневрата;

1.3. Чл. 482, (1) и (2), т. 9, буква „б“ от ПДВиМР

Чл. 482. (1) Скоростта при маневра се определя в зависимост от наличната спирачна маса, дължината на маневрения състав, коловозите, по които се извършва маневрата, видимостта и други условия.

(2) Скоростите при маневрата са:

9. до 3 км/ч:
- б) при приближаване на локомотив (изолиран или с вагони) към вагони за прикачване;

13. Препоръки и предложения за мероприятия, предотвратяващи други произшествия от подобен характер.

С цел подобряване нивото на безопасност и предотвратяване на други произшествия от подобен характер и във връзка с изискванията на чл. 94, ал. 1 от Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт на министъра на транспорта, Изпълнителната агенция „Железопътна администрация“ да разпорежи въвеждането и изпълнението на дадените препоръки за безопасност.

1. БДЖ „Пътнически превози“ ЕООД да организира обучение на локомотивния персонал обслужващ международните пътнически влакове в участъка Пловдив – Капъкуле – Пловдив и проведе извънреден изпит в съответствие с изискванията на чл. 7, ал. 1 от Наредба № 56 от 14.02.2003 г.

2. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ да извърши контрол за пълното и точно прилагане на нормативните актове.

3. БДЖ „Пътнически превози“ ЕООД да оборудва командните кабините на тяговия подвижен железопътен състав с устройства за видео наблюдение и регистриране действията на локомотивния персонал по време на експлоатация.

Във връзка с изискванията на чл. 94, ал. 4 от Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт, в срок до 31.01.2016 г., адресатите на препоръките писмено да уведомят председателя на комисията за разследване в МТИТС за предприетите действия по изпълнение на дадените препоръки.

Бойчо Скробански

Председател на комисия за разследване

Държавен инспектор в дирекция ЗРПВВЖТ