



# 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**



**2010 год.**



# ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

## Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

### СЪДЪРЖАНИЕ

Въведение.....	3
<b>1. Разследващ орган.....</b>	<b>6</b>
1.1 Законова основа .....	6
1.2 Функции и цели.....	7
1.3 Организация в работата.....	8
1.4 Организационна схема.....	10
<b>2. Процес на разследване.....</b>	<b>10</b>
2.1 Събития подлежащи на разследване.....	10
2.2 Институции свързани с разследването.....	11
2.3 Процес на разследване и подход на разследващия орган .....	12
<b>3. Разследвания .....</b>	<b>13</b>
3.1 Обзор на приключили разследвания включително ключови тенденции.....	13
3.2 Разследвания приключили и започнати през 2010 год.....	16
3.3 Изследвания върху безопасността на железопътни събития през 2010 год.....	17
3.4 Резюме на приключили разследвания през 2010 год.....	19
3.4.1 Резюме на разследвани произшествия от ИА„ЖА" за които разследващия орган е излъчил незабавни препоръки за безопасност.....	37
3.5 Коментар и предистория на разследваните железопътни събития.....	38
3.6 Произшествия и инциденти през последните пет години 2006 - 2011 год.....	34
<b>4. Препоръки.....</b>	<b>40</b>
4.1 Кратък обзор на представените препоръки.....	40
4.2 Излъчени препоръки за безопасност през 2010 год.....	43



## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

#### Въведение.

Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 год. (ОПТ) е една от седемте оперативни програми на Република България, които се финансират от Структурните и Кохезионния фондове на ЕС. ОПТ е оперативната програма с най-голям бюджет в България - 2 003 481 163.68 евро.

Целта на ОПТ е развитието на железопътната, пътната и водна инфраструктура, както и стимулиране развитието на комбиниран транспорт в съответствие с транспортната политика на Европейския съюз и установените изисквания за развитие на Транс-европейската транспортна мрежа за постигане на устойчивост на българската транспортна система.

Оперативната програма се фокусира върху няколко стратегически приоритета, които ще допринесат за интегрирането на националната транспортна мрежа с тази на ЕС. Постигането им ще има основен принос за устойчивия и балансиран икономически растеж на страната в средносрочен и в дългосрочен план.

Пет транспортни коридора ще преминават през територията на Република България, които са част от Транс-европейската транспортна мрежа - IV, VII, VIII, IX и X.



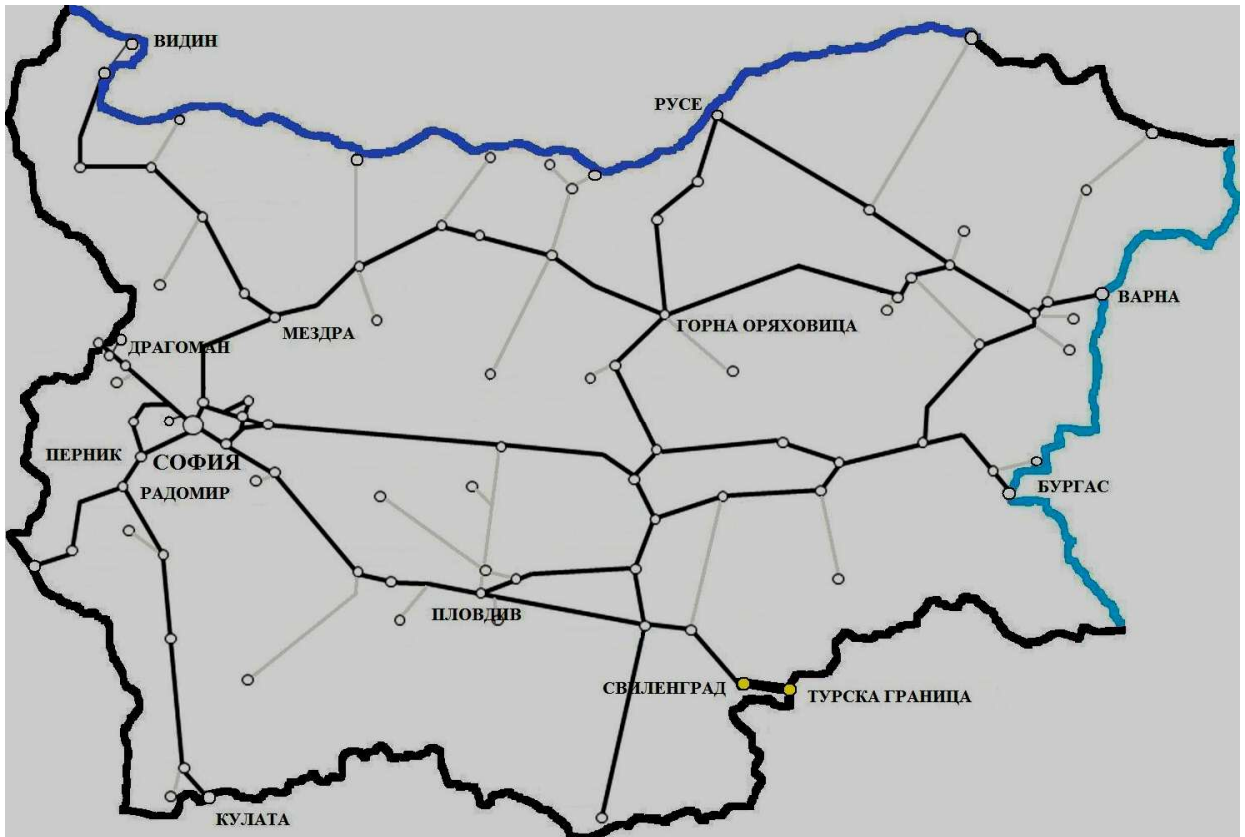
Друга транспортна връзка - **Фериботен комплекс Варна** - осигуряващ превоз на товари и връзки на Република България с железопътните мрежи на страните от черноморският басейн.



## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

Карта на железопътната мрежа в Република България



- **Железопътната инфраструктура на Република България е публична държавна собственост, и се ползва и управлява от „Национална компания Железопътна инфраструктура”, която е управител на железопътната инфраструктура.**

Развитието на железопътната инфраструктура в Република България в съответствие с политиката на ЕС е предпоставка за подготовката и реализацията на голям брой проекти от Национална компания „Железопътна инфраструктура“. Тяхното изпълнение ще повиши устойчивото развитие на националния транспортен пазар и конкурентната интеграция на българската железопътна мрежа на европейските и евразийски транспортни пазари.

С успешното изпълнение на проектите ще се постигне:

- Оперативна съвместимост
- Гарантиране на безопасността и сигурността при пътуването чрез:
  - Внедряването на Европейската система за управление на трафика в железопътния транспорт ниво 1 (ERTMS), с нейните прилежащи компоненти:
    - Global System for Mobile Communications – Railway (GSM-R)
    - Европейската система за контрол и управление на влаковете (ETCS)
    - Системата за Supervisory Control and Data Acquisition (SCADA)
  - Премахването на пресичанията на едно ниво с друг надземен транспорт
- Допустими максимални скорости по новите трасета:

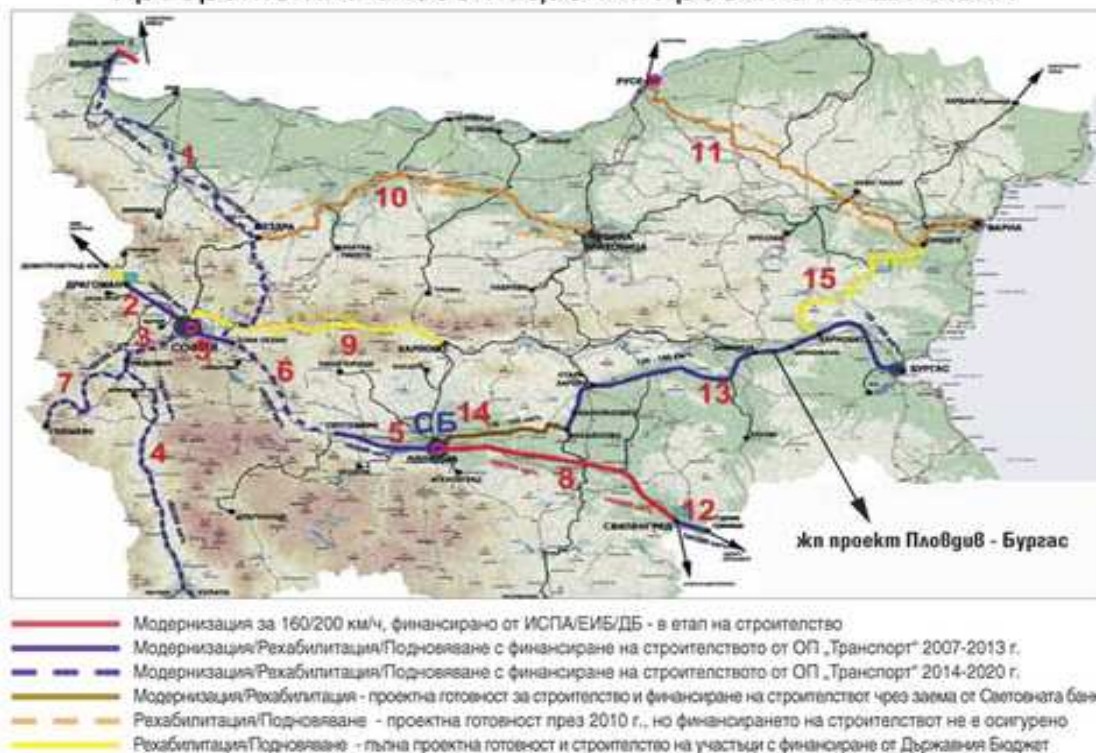


## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

- 160 км/ч за пътнически конвенционални влакове
- 200 км/ч за пътнически подвижен състав с накланящи се кошове
- 120 км/ч за товарни влакове

#### Приоритетни инвестиционни проекти на ДП НКЖИ



#### ДП „НК „ЖИ“е Бенефициент по Приоритетна ос 1 на ОП „Транспорт“:

Развитие на железопътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални оси.

- Електрификация и реконструкция на железопътната линия Свиленград – турска граница
- Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци по железопътната линия Пловдив – Бургас
- Модернизация на железопътната линия София – Пловдив (по протежение на Транс-европейската транспортна мрежа)
- Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив – Свиленград и оптимизиране на трасето за 160 км/ч;
- Фаза 2: Първомай – Свиленград
- Модернизация на железопътната линия Видин – София (по протежение на Транс-европейски транспортни коридори IV и X.)
- Модернизация на железопътната линия София – Драгоман (по протежение на Транс-европейски транспортен коридор X.)





## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

- Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир (по протежение на Транс-европейски транспортен коридор VIII.)

ДП „НК ЖИ“ е Бенефициент по Приоритетна ос 3 на ОП „Транспорт“: Подобряване на интер-модалността при превозите на пътници и товари.

- Изграждане на интер-модален терминал в София
- Изграждане на интер-модален терминал в Южен централен район на планиране в България - Пловдив
- Интер-модален терминал в Северен централен район на планиране в Русе

ДП „НКЖИ“ е Бенефициент по Приоритетна ос 5:

Техническа помощ за:

Проекти в процес на изпълнение: 6 млн. евро

Проекти в процес на подготовка: 10 млн. евро

Железопътни предприятия с издадена лицензия в Република България за превози.

Превозвач	Дата на издаден лиценз	Обхв. на лиценза
<u>"Български държавни железници" ЕАД</u>	01.04.2004год. Национален BG 10.01.2007год. Европейски EU	Превоз на п.и тов.
<u>Българска железопътна компания АД</u>	15.04.2005 год. BG 10.01.2007 год. EU	Превоз на товари
<u>Булмаркет - ДМ ООД</u>	24.10.2005 год. BG 10.01.2007 год. EU	Превоз на товари
<u>"БДЖ - Товарни превози" ЕООД</u>	31.01.2008 год. EU	Превоз на товари
<u>"БДЖ - Пътнически превози" ЕООД</u>	31.01.2008 год. EU	Превоз на път- ци
<u>Газтрейд АД</u>	01.10.2008 год. EU	Превоз на товари
<u>Унитранском АД</u>	01.10.2008 год. EU	Превоз на товари
<u>„Ди Би Шенкер Рейл България“ ЕООД</u>	13.05.2010 год. EU	Превоз на товари
<u>„Експрес Сервиз“ ООД</u>	10.06.2010 год. EU	Превоз на товари
<u>ДП „ТСВ“</u>	28.04.2011 год. EU	Превоз на товари
<u>"КАРГО ТРАНС ВАГОН БЪЛГАРИЯ" АД</u>	11.05.2011 год. EU	Превоз на товари

#### 1. РАЗСЛЕДВАЩ ОРГАН.

Дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт“ (ЗРПВВЖТ) в Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС) е национален разследващ орган на Република България.

##### 1.1 Законова основа.

С Постановление на Министерски съвет от 25.11.2005 г. е създадено „Специализирано звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт“ (СЗРПИЖТ) в Министерство на транспорта, информационните технологии и



## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

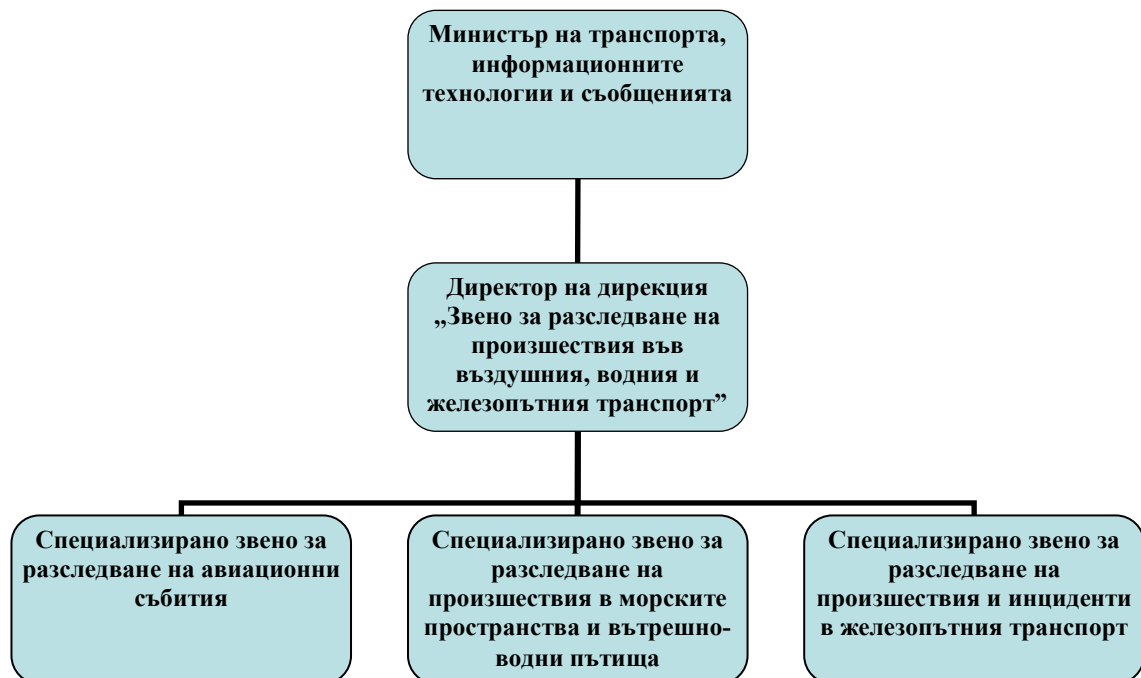
съобщенията (МТИТС) във връзка с изискванията на Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29.04.2004 год. - относно безопасността на железопътния транспорт в Общността, транспонирана в „Закона за железопътния транспорт” (ЗЖТ) и Наредба № 59/05.12.2006 год. за управление на безопасността в железопътния транспорт.

От 10.10.2009 год. с постановление на Министерски съвет на Република България е създадена дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт” (ЗРПВВЖТ). Състава на дирекцията се състои от три специализирани звена в областта на разследвания на авиационни събития, разследване на произшествия в морските пространства и вътрешно-водни пътища и разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт.

Дирекция ЗРПВВЖТ е независим разследващ орган в структурата на МТИТС и е на пряко подчинение на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Дирекция ЗРПВВЖТ е независим орган в своята организация, законова структура и вземане на решения при разследване на възникнали железопътни събития, както от управителя на железопътната инфраструктура, железопътните превозвачи и регулатори той е независим и от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация” (ИА„ЖА”), която е „Национален орган по безопасността” (НОБ) в Република България.

#### Органограма на дирекция ЗРПВВЖТ в МТИТС



#### 1.2 Функции и цели.

Функциите на инспекторите в областта на разследване на железопътни произшествия и инциденти са разписани в европейските нормативни актове, които са транспонирани в националните нормативи и във „Вътрешни правила на дирекция ЗРПВВЖТ в МТИТС”, утвърдени от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.



## **ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010**

### **Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България**

Основни функции на инспекторите в областта на разследване на железопътни произшествия и инциденти:

1. Организира, координира и контролира техническото разследване на тежки железопътни произшествия и инциденти, извършени на територията и в граничните преходи на Република България.

2. Установява основните причини и предпоставките при възникнало тежко железопътно произшествие, с цел предотвратяване на други подобни произшествия и подобряване състоянието на безопасността в железопътния транспорт.

3. Директора на Дирекцията координира работата при извършване на съвместно разследване с МВР, съд, прокуратура и други държавни разследващи органи;

4. Участва в работни групи за хармонизиране на националната нормативна уредба с общоевропейската за разследване на железопътни произшествия и инциденти.

5. Ежедневно събира и анализира данните за настъпилите произшествия и инциденти в системата на железопътния транспорт.

6. Участва в работни срещи, организирани от Европейската железопътна агенция с националните разследващи органи.

7. Води архив на разследванията и поддържа информационна база данни за произшествията и инцидентите.

8. Изготвя и разпространява информационен бюлетин за произшествията и инцидентите.

9. След всяко приключило разследване на железопътно събитие ръководителят на звеното изготвя окончателен доклад с препоръки за безопасност за предотвратяване на подобни произшествия.

#### **1.3 Организация в работата.**

Основната дейност на инспекторите е техническо разследване на възникнали железопътни събития категоризирани по чл. 19, ал.1 и ал.2, както и произшествия и инциденти по чл.21, ал. 6 от Директивата за безопасност на Европейския парламент и на съвета. Разследването на железопътните събития се извършва от двама инспектори с квалификация магистър-инженер с правоспособности, управление движение на влаковете и капацитета, експлоатация и поддържане на железопътната инфраструктура и подвижен железопътен състав. Бюджетът на Дирекцията се планира и осигурява от МТИТС. Решенията за предприемане на разследване се съблюдават с изискванията на Директива 2004/49 и националните нормативни документи, „Закон за железопътния транспорт” (ЗЖТ), Наредба № 59/05.12.2006 год. за управление на безопасността в железопътния транспорт, Наредба Н-32/19.09.2007 год. за съгласуването на действията и обмяната на информация при разследване на железопътни произшествия и инциденти, между Министерство на транспорта и Министерство на вътрешните работи. За всяко предприето разследване на железопътно събитие, същото се нотифицира съгласно чл. 24, ал. 1 от Директива 2004/49 и . За всяко приключило разследване се изготвя окончателен доклад който се одобрява от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията с излъчени препоръки при необходимост за осигуряване на безопасност. Докладите са публични в интернет страницата на МТИТС. Директорът на дирекцията представя на министъра ежегодно доклад за предприетите мерки от адресатите на препоръки в докладите. Инспекторите в дирекция ЗРПВЖТ притежават „Инспекторска карта” и „Пропуск” издаден от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.





## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

#### **Участие на инспекторите в други мероприятия.**

1. На 16 и 17 .02. 2010 год. в „Национален технически съюз по транспорт” в София се проведе семинар организиран от Европейската железопътна агенция на теми „Оценка на риска в железопътния транспорт” и „Общи методи за безопасността в железопътния транспорт. В семинара взеха участие и инспекторите от СЗРПИЖТ .

2. През месец април 2010 год. дирекция „ЗРПВВЖТ” в МТИТС изготви „Правила за реда за незабавно уведомяване на специализираните звена за настъпили произшествия или инциденти във въздушния, водния и железопътния транспорт”.

3. Със заповед на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията е назначена комисия за извършване на постоянен контрол, относно изпълнение на договор за превоз на пътници с железопътен транспорт на територията на Република България сключен между МТИТС и „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД в сила от 01.01. 2010 год. в комисията участва инспектор от СЗРПИЖТ.

4. Със Заповед на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията е създаден „Експертен съвет за координация на действията и сътрудничество в областта на железопътния транспорт” между МТИТС и МВР в който участват и инспектори от СЗРПИЖТ.

5. На 31.05. и 01.06. 2010 год. бе проведена среща с отдела на независимите разследващи органи на страните-членки в ЕЖА по предварително съгласуван с дирекция „ЗРПВВЖТ” план за среща с инспекторите от дирекцията. В срещата взеха участие, представители от ИА „ЖА”, ръководителите на структурите по безопасността в ДП „НКЖИ” и „БДЖ” ЕАД. С презентаций се представи дейността и извършените разследвания на произшествия и инциденти от инспекторите в СЗРПИЖТ. Презентацията бе представена на регистъра за ПЖПС в Република България от ИА „ЖА”. Обсъдени бяха нормативната уредба, националните правила за безопасност, водене на независимо техническо разследване, подбор на членовете в комисииите за разследване, структурата на докладите, осигуряване на бюджет за разследванията, нередовно участие на инспекторите от звеното в работните срещи които се провеждат в централата на ЕЖА, отчетен бе и намаления административен капацитет в СЗРПИЖТ.

6. Със Заповед на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията бе назначена комисия с председател и членове от ИА „ЖА” и с участие на представител от дирекция „ЗРПВВЖТ”. Комисията да извърши проверка в „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД и „БДЖ – Товарни превози” ЕООД на функциониращите системи за управление на безопасността. Проверка на организацията за ремонтната дейност на ПЖПС собственост на „БДЖ” ЕАД и ефективността на системата за контрол на качеството на ремонтната дейност и техническото състояние на подвижния железопътен състав. Комисията приключи работата с доклад до министъра с препоръки и мерки до управителите на упоменатите по горе дружества.

7. Със Заповед на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията бе назначена междуведомствена работна група, ръководена от дирекция „ЗРПВВЖТ” и представители от ИА „ЖА”, „Пътна полиция” – МВР, АПИ, ИА „АА”, ДП „НК ЖИ”, която да анализира причините на зачестилите реализираните удари на железопътни прелези в страната през 2009 год. и първото шестмесечие на 2010 година. Междуведомствената работна група представи доклад до министъра на МТИТС с препоръки и мерки за обезопасяване и ограничаване на произшествията на жп прелезите в страната.



## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

8. През месец март и април на 2010 год. инспекторите от СЗРПИЖТ участваха в съвместни проверки с инспектори от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ с цел превенция и контрол на железопътните събития в поделенията на железопътните превозвачи и обектите на железопътната инфраструктура, за които са издадени предписания за мерки осигуряващи безопасността на железопътната система.

9. СЗРПИЖТ в дирекция ЗРПВВЖТ участва в комисия назначена със заповед на министъра на МТИТС за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт, Наредба № 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт и Наредба № 46 за превоз на опасни товари с железопътен транспорт..

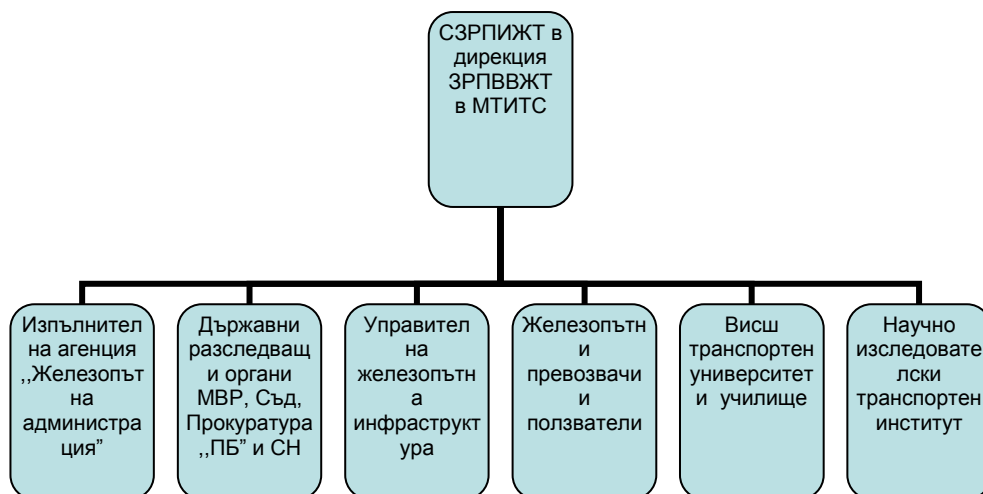
10. Участие на инспекторите в изготвяне на „Вътрешни правила на дирекция ЗРПВВЖТ“ утвърдени от министъра на МТИТС.

#### 1.4 Организационна схема

За всяко възникнало железопътно събитие в паралел с техническото разследване се извършва и досъдебно разследване от компетентните разследващи органи на МВР, съд и прокуратура, съгласно Наредба Н-32 / 19.09.2007 год. за съгласуването на действията и обмяната на информация при разследване на железопътни произшествия и инциденти, издадена от Министерство на транспорта и Министерство на вътрешните работи.

Дирекцията координира разследванията и с други независими научни институти, специализирани лаборатории, управителя на железопътната инфраструктура и железопътните превозвачи.

#### Връзки на дирекция ЗРПВВЖТ с други разследващи органи и институции



## 2. ПРОЦЕС НА РАЗСЛЕДВАНЕ.

### 2.1 Събития подлежащи на разследване.

Всяко възникнало железопътно събитие категоризирано по чл. 19, ал.1 от Директивата за безопасност задължително се разследва от СЗРПИЖТ в дирекция ЗРПВВЖТ.



## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

При постъпило уведомяване за възникнало железопътно събитие, категоризирано по чл.19, ал. 2 от Директивата за безопасност, незадължително за разследване, в зависимост от тежестта звеното е разследвало.

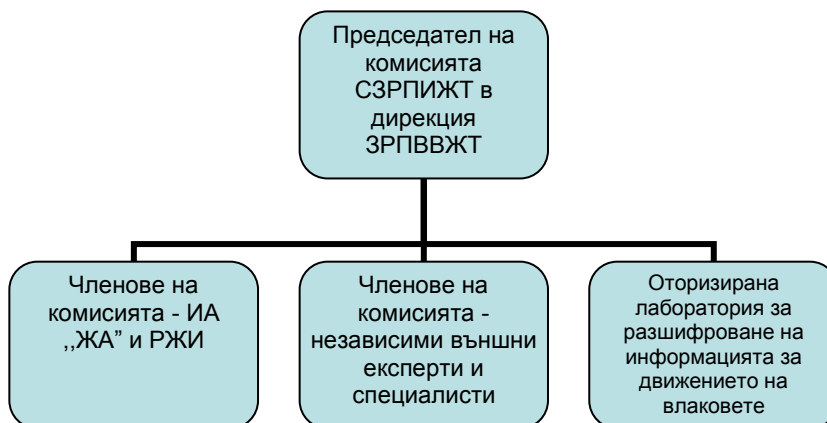
СЗРПИЖТ е извършило разследване и на железопътно събитие категоризирано по чл. 21, ал. 6 от Директивата за безопасност.

#### 2.2 Институции свързани с разследването.

1. При разследване на събитие категоризирано по чл.19, ал. 2, също и по чл. 21, ал. 6 от Директивата за безопасност, в комисията участват представители:

- от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“;
- от Регионалните железопътни инспекции по безопасност към ИА „ЖА“;
- независими външни експерти на железниците;
- лаборатории за разшифроване на информацията за движението на ПЖПС;

#### Органограма на комисията за разследване по чл.19, ал. 2 и чл. 21, ал. 6 от Директивата за безопасност



2. При всяко разследване на събитие категоризирано по чл.19, ал. 1 от Директивата за безопасност, освен представителите по т.1 в комисията се включват и представители от:

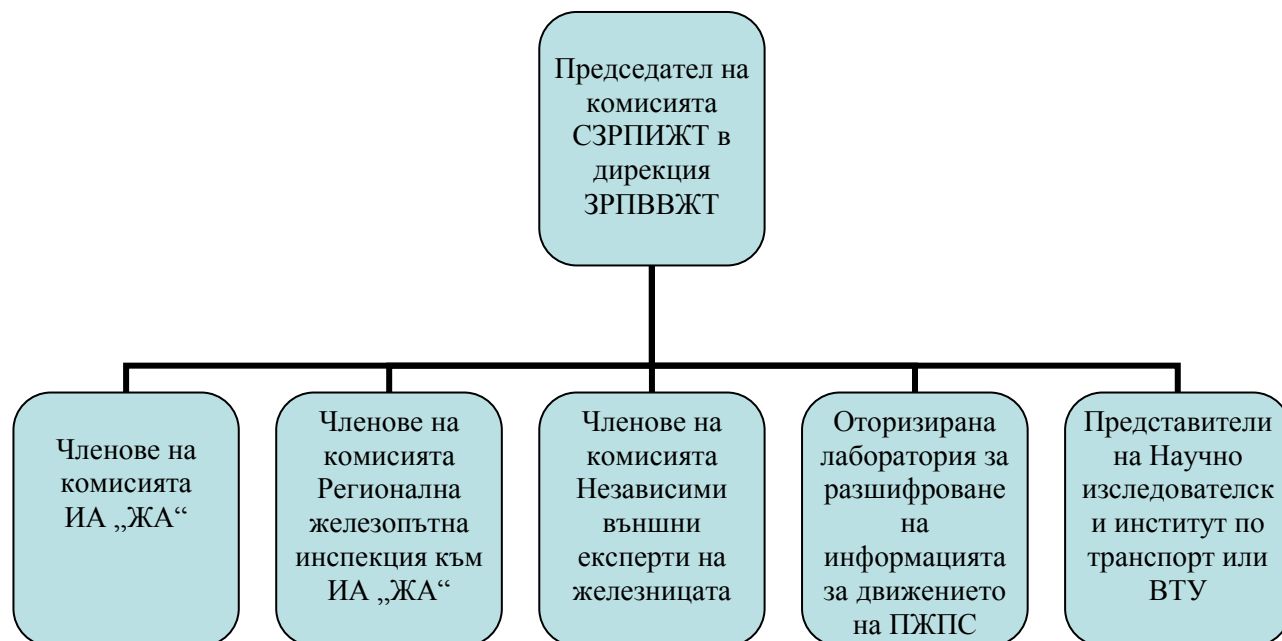
- „Научно изследователски институт по транспорт“ (НИИТ);
- „Висш технически университет“ (ВТУ);
- „Висшето транспортно училище“ (ВТУ);
- Други външни експерти за конкретното произшествие;
- При необходимост могат да бъдат поканени и експерти от ЕЖА за мнение и становище;

#### Органограма на комисията за разследване по чл.19, ал. 1 от Директивата за безопасност



## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България



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

При получено телефонно уведомяване за възникнало железопътно събитие от дежурните служители в НК „ЖИ”, същото се категоризира, съгласно Директивата за безопасност и националните правила за безопасност. Когато събитието е категоризирано по чл.19, ал. 1, незабавно се предприемат действия за организиране на техническо разследване и оповестяване до всички участници в събитието и Националния орган по безопасност. Инспекторите максимално бързо предприемат действия за придвижване към мястото на събитието (гара или междугарие). С акт на управителя на железопътната инфраструктура съгласно Наредба № 59 / 05.12.2006 г. се назначава Оперативна група с представители на железопътната инфраструктура, железопътните превозвачи или ползватели на „Подвижен железопътен състав” (ПЖПС) и други замесени участници в събитието, които незабавно се отправят на местопроизшествието. Оперативна група събира всички книги, дневници, образци, записи и друга важна информация факти и обстоятелства свързани със събитието изготвя и снимков материал. Ръководителя на оперативната група изготвя доклад съгласно Наредба № 59 / 05.12.2006 г. до упълномощения председател на комисията за техническо разследване в петдневен срок от възникване на събитието. В срок до една седмица от започване на разследването, звеното нотифицира събитието в ЕЖА съгласно Директивата за безопасност. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията издава заповед за назначаване на комисия за техническо разследване съобразно категорията на нотифицираното събитие, посочена в органограмите на т. 2.2 .

Председателя на комисията координира действията на комисията за техническо разследване с компетентните държавни органи, МВР съд, прокуратура, „Гражданска защита”, „Спешна медицинска помощ”, „Пожарна безопасност и спасяване на населението” и други институции. В процеса на разследване ИА „ЖА” подпомага работата на комисията за техническо разследване с информация и данни за ПЖПС участвал в събитието от Националния регистър за ПЖПС и въведените с нотификация в експлоатация, съоръжения и устройства на железопътната инфраструктура. Управителя на железопътната



## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

инфраструктура, превозвачите и други участващи в събитието юридически лица предоставят на комисията всички записи на разговори на персонала участвал в управление движението на влаковете, и друга важна за разследването информация и документи. Комисията провежда срещи и разпити с персонала участващ 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 разследващи органи на МВР, съд и Прокуратура, които съвместно провеждат разследване, съгласно Наредба Н – 32 / 19 .09. 2007 год. за съгласуването на действията и обмяната на информация при разследване на железопътни произшествия и инциденти. Техническо разследване се провежда открито с цел обмяна на мнения и становища на всички участващи страни в събитието. Комисията анализира събраните документи, материали, изготвени становища и експертизи и хипотези преди по време и след произшествието до изясняване на основните причини и предпоставките за възникването му. Комисията завършва своята работа на мястото на произшествието възможно най-бързо с цел управителя на железопътната инфраструктура да възстанови и открие движението за железопътните превози максимално бързо. След всяко приключило разследване се изготвя окончателен доклад от упълномощения председател на комисията за техническо разследване до министъра. В окончателния доклад се формулират, хронология на събитията, действия на персонала, причинени материални щети, убити и ранени (пътници и/или персонал), анализ на събитието, причините и предпоставките за възникване на събитието излъчват се препоръки за безопасност за недопускане на други събития от подобен характер. Препоръките се адресират до всички участници в събитието и ИА „ЖА” със съответните срокове за изпълнение. Окончателния доклад е публично достъпен на страницата на МТИТС. Копие от доклада се изпраща и до ЕЖА.

### 3. РАЗСЛЕДВАНИЯ

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

Таблица на разследваните произшествия и инциденти през 2010 год.

Вид разследвани произшествия и инциденти	Брой произшествия	Смъртни случаи	Сериозни наранявания	Щети в евро (приблизително)	Тенденции в сравнение с предишни години
Челен удар на влакове	1	-	4	599 627	-
Дерайлиране на влак	1	-	-	14 182	2006 / 820
Пожар в ПЖПС	1	-	-	3 700	2008 и 2009 / 177 523
Приемане на БВ на зает к-з от ЛТВ	1	-	-	-	-
Удар на ПЖПС с ППС на жп прелез	2	3	1	2 115	2006 / 530
<b>ОБЩО:</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>619 629</b>	<b>178 973</b>

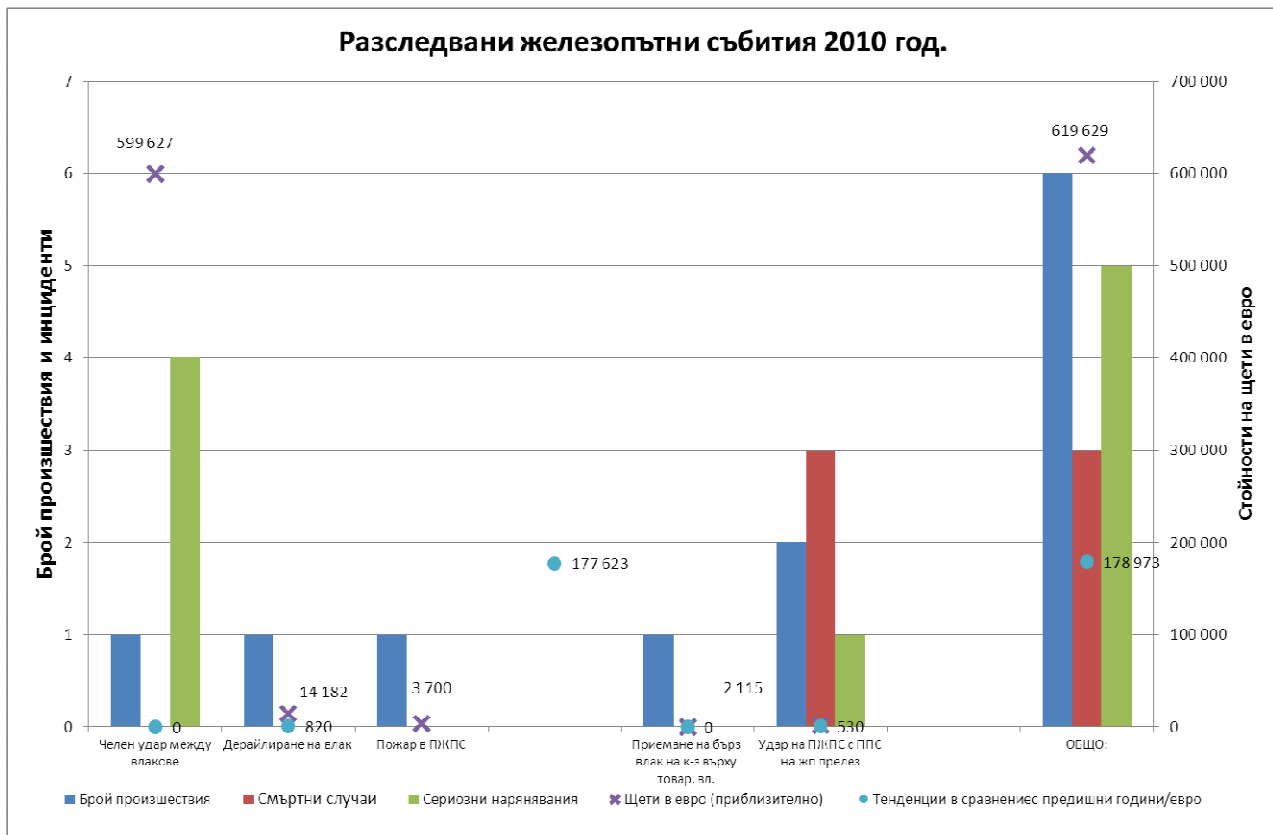




## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

Диаграма на разследвани железопътни събития от СЗРПИЖТ през 2010 г.



### 3.2 Разследвания приключени и започнати през 2010 год.

Таблица с разследвания приключени през 2010 год.

Дата на събитието	Визитка на разследването	Законово основание	Приключено (дата)
04.10.2010год.	Техническо разследване на тежкото железопътно произшествие, настъпило в 07:55 часа на 04.10.2010 год. в междугарието Драгоман - Драгоил на км 47+796, челен удар между трудово-служебен влак № 10352 движещ се по направление Драгоман – Димитровград ЖС и международен бърз влак № 293 движещ се по направление Белград - София.	Заповед на министъра на МТИТС. на основание на чл. 5, т. 6 от ЗЖТ, чл. 76, т. 1 от Наредба № 59 /2006 год.	Ноември 2010 год.
08.02.2010 год.	Техническо разследване на железопътно произшествие, дерайлиране на влак № 383 „България експрес” Москва - Русе - София, настъпило на 08.02.2010 год., в 09:48 часа, между разделен пост Владо Тричков и гара Курило, по път № 2, на км 18+029.	Заповед на министъра на МТИТС. на основание на чл. 5, т. 6 от ЗЖТ, чл. 76, т.2 Наредба № 59 / 2006 год.	Март 2010 год.
03.07.2010год.	Техническо разследване на железопътно произшествие, настъпило в 06:41 часа на 03.07.2010 год. в междугарието Айтос – Българово по път № 1 – възникнал пожар във втория прикачен вагон № 32-357.4 на пътнически влак № 80251, обслужван от ЕМВ № 32-157.0 /32-357.4 /32-358.4 /32-158.8, движещ се по направление Карнобат-Бургас.	Заповед на министъра на МТИТС. на основание на чл. 5, т. 6 от ЗЖТ, чл. 76, т. 2 от Наредба № 59 / 2006 год.	Октомври 2010 год.
09.06.2010год.	Техническо разследване на железопътен инцидент с регионален бърз влак № 2655, движещ се по направление Плевен – Варна, на 09.06.2010 год. в 11:26 часа в гара Езерово приет на пети коловоз, зает от влак № 28702, вместо на четвърти свободен приемно–отправен коловоз, поради неправилно подготвен маршрут.	Заповед на министъра на МТИТС. на основание на чл. 5, т. 6 от ЗЖТ, чл. 76, т. 2 от Наредба № 59 / 2006 год.	Юли 2010 год.
15.04.2010год.	Техническо разследване на железопътно произшествие - удар на товарен влак № 30601 с пътно превозно средство (лек автомобил – Фиат „Палио” с рег. № СН 75 66 НС) на 15.04.2010 год. в 11:30 часа на железопътен прелез на км 290+285 в междугарието Чинтулово – Сливен при редовно задействана автоматична прелезна сигнализация	Заповед на министъра на МТИТС. на основание на чл. 5, т. 6 от ЗЖТ, чл. 76, т. 2 от Наредба № 59 / 2006 год.	Юли 2010 год.
18.06.2010год.	Техническо разследване на железопътно произшествие – удар на пътнически влак № 70206 с моторно превозно средство (лек автомобил „Фолксваген Голф” с рег. № ВР 4741 АС) на 18.06.2010 год. в 16:30 часа на железопътен прелез на км 21+294 в междугарието Враца – Бели извор, при редовно задействана автоматична прелезна сигнализация (АПС).	Заповед на министъра на МТИТС. на основание на чл. 5, т. 6 от ЗЖТ, чл. 76, т. 2 от Наредба № 59 / 2006 год.	Август 2010 год.



## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

**Таблица с разследвания започнати през 2010 год.**

Дата на събитието	Визитка на разследването	Законово основание
04.10.2010 год.	Техническо разследване на тежкото железопътно произшествие, настъпило в 07:55 часа на 04.10.2010 год. в междугарието Драгоман - Драгоил на км 47+796, челен удар между трудово-служебен влак № 10352 движещ се по направление Драгоман – Димитровград ЖС и международен бърз влак № 293 движещ се по направление Белград - София.	Заповед на министъра на МТИТС. на основание чл. 5, т. 6 от ЗЖТ, чл. 76, т. 1 от Наредба № 59 2006 год.
08.02.2010 год.	Техническо разследване на железопътно произшествие, дерайлиране на влак № 383 „България експрес“ Москва - Русе - София, настъпило на 08.02.2010 год., в 09:48 часа, между разделен пост Владо Тричков и гара Курило, по път № 2, на км 18+029.	Заповед на министъра на МТИТС. на основание на чл. 5, т. 6 от ЗЖТ, чл. 76, т.2 Наредба № 59 2006 год.
03.07.2010 год.	Техническо разследване на железопътно произшествие, настъпило в 06:41 часа на 03.07.2010 год. в междугарието Айтос – Българово по път № 1 – възникнал пожар във втория прикачен вагон № 32-357.4 на пътнически влак № 80251, обслужван от ЕМВ № 32-157.0 /32-357.4 /32-358.4 /32-158.8, движещ се по направление Карнобат-Бургас.	Заповед на министъра на МТИТС. на основание на чл. 5, т. 6 от ЗЖТ, чл. 76, т. 2 от Наредба № 59 год.
09.06.2010 год.	Техническо разследване на железопътен инцидент с регионален бърз влак № 2655, движещ се по направление Плевен – Варна, на 09.06.2010 год. в 11:26 часа в гара Езерово приет на пети коловоз, зает от влак № 28702, вместо на четвърти свободен приемно–отправен коловоз, поради неправилно подготвен маршрут.	Заповед на министъра на МТИТС. на основание на чл. 5, т. 6 от ЗЖТ, чл. 76, т. 2 от Наредба № 59 2006 год.
15.04.2010 год.	Техническо разследване на железопътно произшествие - удар на товарен влак № 30601 с моторно превозно средство (лек автомобил марка – Фиат „Палио“ с рег. № СН 75 66 НС) на 15.04.2010 год. в 11:30 часа на железопътен прелез на км 290+285 в междугарието Чинтулово – Сливен при редовно задействана автоматична прелезна сигнализация.	Заповед на министъра на МТИТС. на основание на чл. 5, т. 6 от ЗЖТ, чл. 76, т. 2 от Наредба № 59/2006 год.
18.06.2010 год.	Техническо разследване на железопътно произшествие – удар на пътнически влак № 70206 с моторно превозно средство (лек автомобил „Фолксваген Голф“ с рег. № ВР 4741 АС) на 18.06.2010 год. в 16:30 часа на железопътен прелез на км 21+294 в междугарието Враца – Бели извор, при редовно задействана автоматична прелезна сигнализация (АПС).	Заповед на министъра на МТИТС. на основание на чл. 5, т. 6 от ЗЖТ, чл. 76, т. 2 от Наредба № 59 год.

**Всички разследвания започнати през 2010 год. са приключени през 2010 год. с окончателни доклад до министъра на МТИТС.**



## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

#### 3.3 Изследвания върху безопасността на железопътни събития през 2010 год.

През 2010 г. са реализирани общо 1888 железопътни събития, от които 71 произшествия, в т.ч. 12 при пресичания на жп прелези, 1 при сблъсък на влакове, 1 при дерайлиране на влак, 57 произшествия с хора причинени от ПЖПС в движение от които 4 сериозно ранени и 18 самоубийства. Щетите, нанесени на железопътната система са в размер на 826 018 EUR.

След извършен анализ на разследваните железопътни произшествия в основната част преобладават произшествията на жп прелези и произшествията с хора причинени от ПС в движение, с изключение на самоубийствата. Други произшествия са причинени от дерайлиране и сблъсък на ПЖПС и самоубийства.

**Таблица на възникналите по вид 1888 железопътни събития регистрирани, съгласно нормативната уредба през 2010 год.**

№ ПО РЕД	ВИД СЪБИТИЯ	РЕГИОН СОФИЯ	РЕГИОН ПЛОВДИВ	РЕГИОН ГОРНА ОРЯХОВИЦА	ОБЩО
1.	Удар на ПЖПС	33	16	11	60
2.	Дерайлиране на ПЖПС	38	26	17	81
3.	Срязана стрелка	8	3	2	13
4.	Приет влак на зает коловоз с последвал удар	0	0	0	0
5.	Изпуснат влак	0	0	0	0
6.	Запалване на ПЖПС, товари и др.	12	9	7	28
7.	Удар на прелез	7	6	7	20
8.	Ранени или загинали граждани	23	26	26	75
9.	Приет влак на зает коловоз без удар	1	0	1	2
10.	Изпратен влак без съгласие от съседна гара	0	0	0	0
11.	Подминат затворен сигнал	1	0	1	2
12.	Изпратен влак на заето междугар. или в погрешно направление	5	0	0	5
13.	Преминаване на влак през прелез с неспуснати ръчни бариери	3	1	2	6
14.	Неосигурен влак със спирачна маса	0	0	0	0
15.	Оставен ПЖПС без да е открита дистанция	0	0	0	0
16.	Повреда на ПЖПС - превозвач	173	114	112	399
17.	Повреда на ПЖПС - инфраструктура	3	3	4	10
18.	Повреда на железен път	7	2	6	15
19.	Повреда на осигурителна техника	23	14	17	54
20.	Повреда на контактна мрежа	38	30	53	121
21.	Неправилни или несъгласувани действия на ЕП	1	0	3	4
22.	Прекъсв. движ. вследствие природни бедствия или др.	32	20	36	88
23.	Оставен влак	185	198	127	510
24.	Изваден вагон	33	85	28	146
25.	Несвоевременно върнат "прозорец"	10	8	6	24
26.	Прегазени животни	26	25	16	67
27.	Поставени предмети на железния път	25	10	3	38
28.	Замеряне на ПС с предмети и др. злонамерени действия	51	22	10	83
29.	Скъсан влак	10	12	15	37
	<b>ОБЩО :</b>	<b>748</b>	<b>630</b>	<b>510</b>	<b>1888</b>



## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

По вина на НК "ЖИ" са реализирани 314 събития, което представлява 16,6% ;  
Общо по вина на „БДЖ” ЕАД са реализирани 1017 събития, което представлява 54 %;  
По вина на други превозвачи са реализирани 90 събития, което представлява 4,6;  
По други, външни, причини – 467 събития, което представлява 24,8%;

#### Железопътни събития с нанесени щети

През 2007 сравнено с 2006 г отклонението щети /лева е + 17 572 лв. (+ 9011 EUR)

През 2008 сравнено с 2007 г отклонението щети /лева е + 232 845 лв. (+ 119412 EUR)

През 2009 сравнено с 2008 г отклонението щети /лева е – 227 792 лв. (- 116816 EUR)

През 2010 сравнено с 2009 г отклонението щети /лева е + 226 396 лв. (+ 116100 EUR)

Графика на възникналите железопътни събития по железопътната мрежа през 2010 год.



През отчетния период инспекторите от СЗРПИЖТ в дирекция ЗРПВВЖТ съвместно с инспектори от Националният орган по безопасност ИА „ЖА” извършиха проверки в предприятията на железопътните превозвачи и управителя на железопътната инфраструктура по предварително одобрена програма включваща следния ред:

- по изграждането, ремонта, поддръжката и експлоатацията на железопътната инфраструктура, безопасността на движението и на превозите и техническото състояние на подвижния състав;
- върху функционирането на системите за управление на безопасността, изградени и поддържани от управителя на инфраструктурата и от железопътните превозвачи;





## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

- по спазване на общите изисквания и условия за безопасност и техническа експлоатация по отношение на вътрешния железопътен транспорт;
- по спазване на съществените изисквания към железопътната система за постигане на оперативна съвместимост;
- върху работата на персонала на управителя на инфраструктурата и на превозвачите, както и дейността на строителните и ремонтните предприятия ведомства по безопасността на движението;
- върху съответствието на съставните елементи за оперативна съвместимост с националните изисквания и стандарти в процеса на проектиране, изграждане и експлоатация на железопътната система.

През 2010 год. министъра на МТИТС е издал лицензи за товарни превози на два железопътни превозвача „Ди Би Шенкер Рейл България“ ЕООД и „Експрес Сервиз“ ООД.

#### 3.4. Резюме на приключили разследвания през 2010 год.

##### 3.4.1.1 Челен удар на трудово служебен влак № 10352 с международен бърз влак № 293 в междугарието Драгоман – Драгоил на 04.10.2010 год.

Със заповед № РД-08-526 / 05.10.2010 година на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията е назначена комисията за техническо разследване на железопътно произшествие, настъпило в 07:55 часа на 04.10.2010 год. в междугарието Драгоман - Драгоил на км 47+796, челен удар между трудово-служебен влак № 10352 по направление Драгоман – Димитровград ЖС и международен бърз влак № 293 по направление Белград - София. Със задача да проучи и установи причините, при които е възникнало произшествието, и да изготви доклад с препоръки за безопасност от проведеното разследване.

Комисията проведе очна ставка и разпити с лицата участващи пряко в произшествието и лица имащи отношение към произшествието, анализира доклада на Оперативната група и изисканите допълнителни документи и материали към него за изясняване на фактите и обстоятелствата, при които е възникнало произшествие.

По време на дежурство на 03/04.10.2010 год. в гара Драгоман на смяна е дежурен ръководител движение-първо лице. В 06:35 ч. той приема на 2-ри приемно-отправен коловоз в гара Драгоман от гара Алдомировци дизелов локомотив № 06 - 60 като влак № 11920 по заявка на „Оперативно управление на превозите“ (ОУП) – София с планиран маршрут София – Станянци, който трябва да изчака в гара Драгоман пристигането на нова смяна „Техник, механик-ревизор вагони“ (ТМРВ). По разпореждане на дежурния ръководител движение първо лице се предприема извършване на маневра страна Драгоил от първи към четвърти коловоз за композиране на „трудова-служебен влак“ (ТСВ) № 10352 с електрически локомотив № 45-152 с един пътнически вагон В4 № 505220176067. Маневрата се извършва от маневрена бригада на „Предприятие за товарни превози“ (ПТП) – София. След гарирание на композицията на ТСВ № 10352 на четвърти коловоз пред приемното здание се предприема прегарирание и на дизелов локомотив № 06 – 60 от втори на четвърти коловоз пред ТСВ № 10352, които се установява на 10 – 15 метра пред влака страна Драгоил.

В 07:19 ч. в гара Драгоман пристига пътнически влак № 10204 на втори коловоз. С него пристигат новите смени на ел. локомотив № 45-152, ТМРВ и новата смяна ръководител движение в гара Драгоман. В 07:21 ч. в гара Драгоман дежурният ръководител движение – първо лице – стара смяна предава дежурството в дневник за документиране на влаковото



## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

движение Обр. ДП-3 на дежурния ръководител движение – първо лице – нова смяна. Той отразява в дневника, че на четвърти коловоз е композиран ТСВ № 10352, но не отразява, че пред него се намира дизелов локомотив № 06 – 60 страна гара Драгоил. ТМРВ след пристигане в гара Драгоман се качва в локомотив № 06 – 60, свързва се по мобилния телефон с дежурния ръководител движение в гарата първо лице и го уведомява, че са готови за заминаване за гара Станянци. В 07:23 ч. машинистът на дизеловия локомотив придвижва към предния дистанционен указател дизеловия локомотив (без разрешение и нареждане от дежурния ръководител движение) с цел видимост на изходния светофор. В 07:32 ч. влаковият диспечер от ОУП – София разпорежда на дежурния ръководител движение първо лице дизеловия локомотив № 06 – 60 да се прикачи на края на влак № 44151, който следва да замине за гара Пловдив, което не се изпълнява от дежурния ръководител движение първо лице. След като осигурява с гара Драгоил движението на ТСВ № 10352 чрез „полуавтоматичната блокировка” (ПАБ), в 07:40 ч. дежурният ръководител движение първо лице предприема действия с „осигурителната техника” (ОТ) за изпращане на ТСВ № 10352 от четвърти приемно-отправен коловоз за гара Драгоил и отваря изходния светофор, без да знае, че пред него се намира дизеловия локомотив № 06 – 60. Машинистът на дизеловия локомотив № 06 – 60, виждайки отворения изходен сигнал, без да получи заповед за заминаване, дадена лично от дежурния ръководител движение със заповедния диск, заминава за гара Драгоил в 07:40 ч. В същото време дежурният ръководител движение първо лице в 07:41 ч. връчва превозните документи на локомотивния машинист, натурен лист и ВП-11, прави сверка на часовниците на локомотива и се разписва в пътния лист на локомотивната бригада. Около 07:43 ч. дежурният ръководител движение-второ лице в гара Драгоман след прибиране в апаратната от района на гарата установява, че ОТ звъни, полуавтоматичната блокировка е задействана и изходният сигнал е затворен за ТСВ № 10352 и уведомява първото лице. Дежурният ръководител движение първо лице се прибира в апаратната и установява, че на четвърти коловоз изходният сигнал е затворен и уведомява по телефона дежурните механици по ОТ в гарата за състоянието на полуавтоматичната блокировка. След това първото лице се връща при машинистите на ТСВ № 10352 и започва да ги уговаря да заминат при затворен изходен сигнал и подреден маршрут, като е считал, че междугарието е свободно, но без да е преминал на телефонен способ за осигуряване на движението на влака и без да е връчил писмена заповед за движение при специални условия Обр. П-А. Машинистите на ТСВ № 10352 след направеното предложение се съгласяват да заминат при затворен изходен сигнал без писмена заповед за движение при специални условия Обр. П-А. Дежурният ръководител движение първо лице се връща в канцеларията и проследява напускането на влака по индикацията на ОТ и дава заминаване на ТСВ № 10352 на гара Драгоил в 07:45 ч., без да е разбрал, че междугарието вече е било заето от заминалия преди това дизелов локомотив. Устни доклади за окончателното заминаване на дизелов локомотив № 06-60 и на влак № 10352 от пост № 2 първото лице не е получил поради по-късно явяване на работа на постовия стрелочник - нова смяна и освобождаването на старата смяна постови стрелочник от дежурния ръководител движение-първо лице стара смяна.

Според обясненията на локомотивната бригада на ел. локомотив № 45-152 на ТСВ № 10352 заминаването от гара Драгоман е станало по дадена „заповед за заминаване” със заповедния диск от дежурния ръководител движение първо лице при затворен изходен сигнал. Дежурният ръководител движение в гара Драгоил предприема действия по приемане на ТСВ № 10352 и отваря входния сигнал за втори коловоз, без да знае, че пред него се движи дизелов локомотив № 06 – 60, който влиза в гара Драгоил на втори коловоз. Приема



## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

влака по показание на осигурителната техника в гарата, без да е получила доклад от постовия стрелочник за целостта на ТСВ № 10352 от Драгоман и без да е посрещнала влака лично на коловоза. След освобождаване на изолираното звено на втори коловоз от дизелов локомотив № 06-60 се разключва входния маршрут и същата нормализира полуавтоматичната блокировка в 07:51 ч. чрез бутон „пътно пристигане” (ПП), без да се е уверила по безспорен начин за целостта на влака / возилото, влязло в гарата и заетостта на междугарието. Движението на международен бърз влак № 293 се осигурява с гара Драгоман чрез полуавтоматичната блокировка. Дежурният ръководител движение в гара Драгоил нарежда посредством гаровата осигурителна техника транзитно преминаване на международен бърз влак № 293 по първи приемно–отправен коловоз в направление към гара Драгоман. Влак № 293 заминава в междугарието Драгоил – Драгоман срещу ТСВ № 10352. При размяна на телефонограма с гара Драгоман за даване заминаване на влак № 293, дежурният ръководител в Драгоил пита гара Драгоман „какви смени си пуснал, като при мен пристигна дизел”. След този разговор дежурният ръководител движение първо лице в гара Драгоман веднага се обажда по служебния мобилен телефон на локомотивния машинист на ТСВ № 10352 за бързо спиране на влака и в 07:52 ч. на влаковия диспечер за изключване на напрежението в „контактната мрежа” (КМ), (вместо той самия веднага да изключи напрежението) в междугарието. Влаковият диспечер разпорежда на енергодиспечера, който е бил при него, за изключване на напрежението. В 07:55 ч. енергодиспечерът докладва на влаковия диспечер за изключено напрежение в КМ по доклад от дежурния в подстанция Алдомировци.

Видно от разшифровката на скоростомерната лента на ел. локомотив № 45-152 двата влака се срещат и удрят челно около 7:55 ч. на км 47+796. При удара не се е получило дерайлиране на подвижен железопътен състав има леко пострадали пътници от двата влака и влаков персонал от влак № 293. В резултат от произшествието са нанесени големи материални щети на локомотивите и по вагоните. Видно от Фиг. 1, Фиг. 2, Фиг. 3 и Фиг. 4.



Фиг. 1



Фиг. 2





## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България



Фиг.3



Фиг. 4

На всички длъжностни лица, участващи в произшествието, е проведен предпътен (предсменен) инструктаж и същите са декларирали, че са бодри, отпочинали и не са употребили алкохол и други упойващи вещества. Преди започване на работа на локомотивните бригади е извършена проба за употреба на алкохол. Както и след произшествието е извършена проба за употреба на алкохол на същите е отчетено „0” ‰.

Длъжностните лица, имащи отношение към произшествието (с изключение на локомотивния машинист и помощник-локомотивния машинист на локомотив № 45-156, обслужващ влак № 293), преди и по време на произшествието са действали в пълно противоречие с нормативната уредба, регламентираща безопасността на движението на влаковете.

Процедурите и технологиите на работа в Поделение „Управление на движението на влаковете и гаровата дейност” (УДВГД) – София преди и по време на произшествието, видно от доклада на оперативната група и приложенията към него, допълнително изисканите материали и проведената очна ставка с лицата, имащи отношение към произшествието, от разследващата комисия, не са спазени. Дежурните ръководители движение и постовите стрелочници в гара Драгоман и гара Драгоил не са изпълнили основни постановки на процедурите и технологиите, регламентиращи приемането и изпращането на влаковете в гарите.

Преди произшествието електрическите локомотиви и вагоните в съставите на влак № 293 и ТСВ № 10352 са били изправни.

#### **Анализ на причините за произшествието.**

От предоставените материали е видно, че по време на приемането и предаването на дежурството между старата и новата смяна дежурни ръководители движение – първи лица в гара Драгоман не е отразено действителното положение на заетостта на коловозите и



## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

наличните влакове и локомотиви в гарата. Тази неточно записана информация, липсата на видимост от приемното здание на гара Драгоман до изходния светофор на четвърти коловоз – страна Драгоил (поради наличие на голяма лява крива) и отсъствието на стрелочника в поста са предпоставки, които създават условията за по-нататъшното развитие на нещата. В предавателния документ между двамата дежурни ръководители движение е било отразено, че на четвърти коловоз е бил композиран ТСВ № 10352, но не е било отразено, че на същия коловоз пред него се намира дизелов локомотив № 06 – 60 страна гара Драгоил. Точно в момента, когато е ставало предаването и приемането на дежурството между двамата дежурни ръководители движение, машинистът на дизеловия локомотив № 06-60, без да е изчакал разрешение и разпореждане от дежурния ръководител движение-първо лице, е придвижил дизеловия локомотив към предния дистанционен указател с цел видимост на изходния светофор. Следователно, въпреки че старата смяна първо лице не е предал на новата смяна първо лице информация за дизеловия локомотив № 06-60, от влаковия диспечер, първото лице е разбрал, че този локомотив е в гарата, но той не се е поинтересувал къде точно се намира. Дежурният ръководител движение първо лице не е могъл да разбере по индикацията на коловозно-сигналното табло на ЕМЦ, че на същия коловоз пред влака се е намирал и дизеловият локомотив, тъй като червената индикация на коловозно-сигналното табло е показвала заетият предучастък, който в случая е коловозът, на който са се намирали трудово-служебният влак и дизеловият локомотив. Дежурният ръководител движение първо лице е подготвил маршрута, след това е предприел отваряне на изходния светофор от четвърти отправен коловоз за ТСВ № 10352 за гара Драгоил. След отварянето на изходния сигнал, машинистът и помощник-машинистът на дизеловия локомотив № 06 – 60 са възприели разрешаващото показание на изходния светофор като заповед за заминаване, без да са получили заповед за заминаване, дадена лично от дежурния ръководител движение чрез заповедния диск. Точно когато дизеловият локомотив е напускал изходната гърловина на гара Драгоман, дежурният ръководител движение първо лице, без да знае за това, е отишъл да изпрати ТСВ № 10352 в същото направление, като преди това е трябвало да му връчи влаковите документи, да направи сверка на часовниците и да се разпише в пътният лист на локомотива. В момента, в който дежурният ръководител движение първо лице е връчвал влаковите документи, той е получил информация от дежурния ръководител движение-второ лице, че изходният сигнал е отпаднал за ТСВ № 10352 и полуавтоматичната блокировка е задействана. Тъй като ОТ в гара Драгоман е с коловозна заетост, по индикациите на коловозно-сигналното табло на ЕМЦ в този момент се е виждало, че предучастъкът, т.е. четвърти коловоз, на който се е намирал ТСВ № 10352, е бил зает. Тези негови действия потвърждават версията на комисията, че той не е имал информация, че на същия коловоз, непосредствено пред изходния светофор на четвърти отправен коловоз на гара Драгоман, страна Драгоил, се е намирал дизелов локомотив № 06-60. В същото време в стрелковия пост не е имало дежурен постовия стрелочник и дежурният ръководител движение първо лице не е могъл да получи устен доклад от постовия стрелочник за влака (локомотива), който е напуснал гарата. След като вече е бил убеден, че се касае за повреда на осигурителната техника, той е отишъл при локомотивната бригада на ТСВ № 10352 и започнал да ги убеждава да заминат при затворен изходен светофор, при подготвен за тях маршрут и на свободно междугарие, без да е преминал на телефонен способ и без да им връчи заповед за движение при специални условия Обр.П-А. Тези негови действия са в пълно противоречие с Наредба № 58 за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт и „Правила за движение на





## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт” (ПДВМР), където е регламентирано какви са задълженията на дежурния ръководител движение по осигуряване движението на влака при повреда на ОТ. Локомотивната бригада на ТСВ № 10352 необяснимо защо, след направеното предложение, се съгласява да заmine при затворен изходен сигнал и без връчена писмена заповед Обр. II-A. Вероятно обстоятелството, че този влак винаги е заминавал от този коловоз и по обичайното време и без особености, обяснява донякъде защо локомотивният машинист и помощник-локомотивният машинист са взели решение да заминат при затворен изходен сигнал, без да изискат от него да им връчи заповед обр. II-A. След като ТСВ № 10352 заминава от гара Драгоман само по заповед, дадена със заповедния диск, проследил е напускането на влака по индикацията на ОТ и е дал заминаването на влака на гара Драгоил. В стрелковия пост по времето на заминаване на ТСВ № 10352 също е нямало стрелочник, който да докладва устно на дежурния ръководител движение първо лице.

Дежурният ръководител движение в гара Драгоил, след като е записал телефонограмата за заминаването на ТСВ № 10352 от гара Драгоман, е предприел действия по подготовка на маршрута за приемането му и отваря входния сигнал за втори коловоз, без да знае, че пред ТСВ № 10352 се е движил дизелов локомотив № 06 – 60. До този момент дежурният ръководител движение е нямало как да знае, че вместо ТСВ № 10352 в гарата е щял да влезе дизеловият локомотив. Той е изчакал влизащият според него ТСВ № 10352 да разключи входния маршрут, което е разбрал по светлинната индикация на ЕМЦ и веднага след това е нормализирал полуавтоматичната блокировка чрез бутона „пътно пристигане” (ПП), без да посрещне влизащия влак. Тези негови действия са в противоречие с установените разпоредби в ПДВМР, където е регламентирано, че е забранено извършването на манипулацията за пътно пристигане, ако дежурният ръководител движение не се е убедил по безспорен начин, че влакът е пристигнал в гарата цял. Ако дежурният ръководител движение лично или по доклад от постовия стрелочник се беше убедил, че в гара Драгоил на втори коловоз в това време е влизал дизеловият локомотив № 06-60 вместо очаквания ТСВ № 10352, от създадените до тук предпоставки за железопътно произшествие най-вероятно нямаше да се стигне до реализирането му. Следващите действия на дежурния ръководител движение се свеждат до подготовката на маршрут за транзитно преминаване на международния бърз влак № 293 по първи приемно-отправен коловоз в направление към гара Драгоман. Тук не става ясно как е искал и е получил съгласие за осигуряване на движението му със съседната гара Драгоман. След като е подготвил транзитен маршрут за влак № 293, същия е излязъл да го транзитира и едва след като последният вагон на влака е минал покрай него той е видял, че в гарата на втори коловоз вече се е бил установил дизелов локомотив № 06-60. След това се е свързал с дежурния ръководител движение в гара Драгоман за даване заминаването на влак № 293, като междуременно е съобщил, че вместо ТСВ № 10352 в гарата е пристигнал дизелов локомотив.

След това обаждане гаровите служители и от двете гари вече са разбрали за грешката, която са допуснали, и осъзнавайки, че на едно междугарие се движат два влака един срещу друг. Дежурният ръководител движение в гара Драгоман веднага избира по служебния мобилен телефон локомотивния машинист на ТСВ № 10352 и му съобщава да спре влака и е поискал чрез влаковия диспечер изключване на напрежението в контактната мрежа, което впоследствие е било изключено. Тези негови действия са били напълно адекватни, предвид създадената обстановка и в съответствие с утвърдените ПДВМР, но в крайна сметка не са



## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

могли да предотвратят удара между двата влака. В същото време дежурният ръководител движение в гара Драгоил не е предприел никакви действия за сигнализиране към машинистите и спиране на вече напускащия гарата международен влак. Комисията счита, че не са изчерпани всички възможни начини за принудително спиране на двата влака съгласно ПДВМР, където са регламентирани действията, които може да бъдат предприети при аварийни ситуации. Двата влака, движейки се един срещу друг в междугарията, са се срещнали и е последвал удар малко преди предупредителния светофор на гара Драгоил, в резултат на което е реализирано железопътно произшествие.

**Ранени** – 3 пътници и персонал - 1 кондуктор спални вагони от влак № 293;

**Загинали** – няма;

**Причини за произшествието.**

**В заключение на направения анализ се стигна до извода, че категорично не се касае за технически отказ, решаващ е бил човешкият фактор. Често липсва и опитен персонал, който да се намеси бързо и адекватно и да предложи решения, с които да бъде предотвратено дадено произшествие.**

**Нарушени са основни постановки на нормативната уредба, регламентиращи безопасното приемане и изпращане на влаковете в гарите, от изпълнителския персонал на ДП „НК ЖИ“ в гарите Драгоман и Драгоил и изпълнителския персонал на „БДЖ“ ЕАД в Локомотивно депо - София.**

#### **3.4.1.2 Дерайлиране на международен бърз влак № 383 „България експрес“ в междугарията Владо Тричков – Курило на 08.02.2010 год.**

Със Заповед № РД-08-134 / 10.03.2010 година на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията е назначена комисия за техническо разследване на железопътно произшествие – дерайлиране на влак № 383 „България експрес“ Москва - Русе - София, настъпило на 08.02.2010 год., в 09:48 часа, между разделен пост Владо Тричков и гара Курило, на път № 2, на км 18+029.

Комисията да проучи фактите и обстоятелствата и установи причините за възникване на произшествието, като изготви окончателен доклад от проведеното разследване.

На 08.02.2010 год. международен бърз влак № 383 „България експрес“ Москва – Русе – София, в състав 8 вагона, 32 оси, 432 тона обслужван от локомотив № 44–103 с локомотивна бригада, машинист I-во лице и машинист II-ро лице и двамата от локомотивно депо – Горна Оряховица и превозна бригада от РЦПП – София в състав: началник влак и двама кондуктори.

В 09:46 часа влак № 383 преминава транзит (без спиране) Разделен пост (РП) Владо Тричков като се движи със скорост  $V=70$  км/час, съгласно разрешената по книжка разписание. В района около спирка Ромча, пътник информира кондуктора, който се намира в четвъртия вагон след локомотива, че във вторият вагон се усеща необичайно тресене. Кондуктора се насочва към първия вагон за да информира началника на влака, без да предприеме действия за незабавното спиране на влака. Началника на влака след като приема информацията от кондуктора, уведомява по мобилния телефон машиниста да спре влака, без да предприема действия за незабавното му спиране. В момента когато локомотивният машинист приема информацията, влака е пред входния сигнал на гара Курило, който дава показания за преминаване без спиране по главния коловоз. Машинистът предприема намаляване на скоростта на влака и на разстояние от 200 метра същата е намалена до 30 км/час. Следва бързо спиране и влака спира окончателно в 09:51 часа, на км 13+200 във



## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

входните стрелки № 3 и № 9 на гара Курило. При спирането на влака във вторият вагон се чува силен удар. При огледа на състава на влака в гара Курило се установява, че втория вагон е дерайлирал в дясно по посока на движението. Видно от Фиг.1 и Фиг. 2.

Констатирано е че вследствие на удара на дерайлиралата колоос в челото на свободния език на стрелка № 3 в гара Курило дерайлират, трети вагон № 50522974150-7 с двете талиги, четвърти вагон № 51523143009-8 с двете талиги и пети вагон № 03514619 - с първата талига. На км 18+029 се констатира счупване на част от главата на дясната релсова нишка в наस्ताва и е намерено парчето с дължина 137 мм на 2 (два) метра в дясно след счупването по посока на движението. На лявата релса на 2 (два) метра след счупването, от външната страна на главата на релсата има следа от дерайлиралата колоос без да личи възкачване върху релсата. Елементи от буксовото окачване са намерени на 10 (десет) метра в ляво от железния път преди входния сигнал на гара Курило.



Фиг.1



Фиг. 2

На всички длъжностни лица, имащи отношение към произшествието, е проведен предпътен (предсменен) инструктаж. Преди започване на работа на локомотивната бригада е извършена проба за употреба на алкохол.

Съгласно „Инструкция за влаков кондуктор” на „БДЖ” ЕАД от 2008 год. кондуктора е бил длъжен да спре влака веднага, ако при движение на влака открие обстоятелства, които застрашават сигурността на движението. Такова действие не е предприето от влаковия кондуктор, видимо от обясненията му, а същият е уведомил устно началникът на влака.

Съгласно „Инструкция за началника на пътнически влак” на „БДЖ” ЕАД от 2002 год. по време на пътуването на влака, началникът на влака е длъжен да спре влака, ако при движение на влака открие обстоятелства, които застрашават сигурността на движението. Такова действие видимо от обясненията не е предприето, а началникът на влака се е обадил по GSM на локомотивния машинист да спре влака.

Участъкът от железния път на км 18+029 е в крива с  $R = 300$  m, с надвишение  $H = 130$  mm и наклон 3 ‰ в нагорнище по посока на движението. Няма видими пропадания на железния път, видимо от констативния протокол за измерване на железния път.

Констатирано е, че преди произшествието в железопътния участък между РП Владо Тричков и гара Курило е съществувала стара пукнатина от петата до средата на отвора на



## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

дясната релса невидими под наставовата връзка по посока на движението на км 18+029 по път № 2. След произшествието е констатирано прясно счупване от средата на шийката през главата на релсата и прясно счупване на вътрешната наставова връзка. Констатирано е разстояние от 30 мм между челата на релсовите нишки и компрометирано скрепление в следствие на дерайлиралата колоос. След отчупеното парче има следи от удари на колоосите върху наставовата връзка. От мястото на дерайлиране до входната стрелка на гара Курило видимо се забелязват прекъснати следи от удари от дерайлиралата колоос върху скреплението в междурелсието и вляво на железния път. Вследствие на разрушената талига не могат да бъдат направени измервания, които да покажат съответствие на геометричните размери на талигата по отношение на: луфт между плъзгалките на талигата и коша на вагона; височина на буферите над глава релса.

#### **Ранени и загинали – няма.**

Нанесени са повреди на железопътната инфраструктура и са причинени щети на подвижен железопътен състав (4 бр. пътнически вагони).

#### **Причина за произшествието.**



Фиг. 3

Видно от Фиг. 3 комисията за техническо разследване счита, че причината за произшествието е прясно отчупване на 137 мм парче от главата на дясната релсова нишка по посока на движението на км 18+029 под състава на влак № 383 при преминаване на втората талига на втори вагон № 50522974143-2, довело до дерайлиране на втората колоос. Последвалото движение в това състояние на колооста в продължение на 4800 м без предприемане на спиране, е довело до повреди по железопътната инфраструктура и последвало дерайлиране на останалите вагони на стрелка № 3 в гара Курило.

**3.4.1.3 Пожар в шкафовете на главния контролер на ЕМВ № 32-357.4 обслужващ пътнически влак № 80251 по направление Карнобат – Бургас на 03.07.2010 год.**





## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010 Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

Със Заповед № РД-08-418 /28.07.2010 година на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията е назначена комисия за техническо разследване на железопътно произшествие настъпило в 06:41 часа на 03.07.2010 год. в междугарието Айтос – Българово по път № 1 – възникнал пожар във втория прикачен вагон № 32-357.4 на пътнически влак № 80251, обслужван от ЕМВ № 32-157.0 /32-357.4 /32-358.4 /32-158.8, движещ се по направление Карнобат - Бургас.

Комисията да проучи и установи фактите и обстоятелствата, при които е възникнало произшествието и да изготви доклад от проведеното разследване.

На 03 юли 2010 год. крайградски пътнически влак № 80251, движещ се по направление Карнобат - Бургас, заминаващ от гара Карнобат по разписание в 05:55 часа, редовен, в състав 4 вагона, 16 оси, с общо тегло 250 тона, е обслужван от Електрически мотрисен влак (ЕМВ) № 32-157.0 / 32-158.8 с локомотивен машинист и помощник-локомотивен машинист от Локомотивно депо Пловдив и превозна бригада, състояща се от началник влак и влаков кондуктор от РЦПП – Бургас. Управлението на електрическия мотрисен влак е извършвано от кабината на секция № 32-158.8. Видно от Фиг. 1.



Фиг. 1

От начална гара Карнобат влакът е заминал в 06:09 часа със закъснение от 14 минути по трасе от бърз влак № 8627, при добро време. При извършения предварителен оглед на ЕМВ от локомотивната бригада преди пътуването е констатирано наличие на вода по пода във всички секции на влака, проникнала през затворените прозорци на вагоните от проливен дъжд през цялата нощ, придружен с бури и гръмотевици. До пристигането на влака в гара Айтос не са констатирани никакви технически неизправности. В гара Айтос влак № 80251 пристигнал в 06:40 часа и тръгнал в 06:41 часа. По време на заминаването на влака се е чул звук, наподобяващ пукот и се е забелязало излизане на дим и искри под коша на прикачния вагон № 32-357.4 на ЕМВ. При заминаването на влака дежурният ръководител движение също забелязал, че след подминаване на изходния светофор от влака започнало да излиза пушек и веднага уведомил влаковия диспечер и направил опит да се свърже по „Влаковата

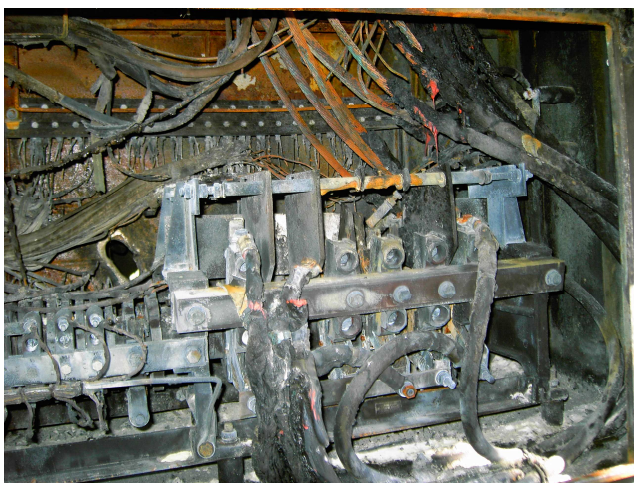




## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

диспечерска радиовръзка” (ВДРВ) с локомотивния машинист, но връзката не се осъществила. В същото време към гара Айтос по път № 2 се е движел влак № 80120, спиращ по разписание в гарата. Машинистът на влак № 80120 забелязал дим, излизащ от вагон на влак № 80251, и веднага подал с прожектора заострящи вниманието сигнали към локомотивния машинист на влак № 80251 и неколkokратно подал звукови сигнали „СПРИ” с локомотивната свирка. След заминаването от гара Айтос влак № 80251 се е движел в режим на ускорение и веднага след като възприел подадените сигнали за спиране при достигната скорост на движение 65 км/ч локомотивният машинист предприел „бързо” спиране, като изключил главния въздушен прекъсвач /ГВП/ и свалил токоприемника. Локомотивната бригада погледнала в огледалата за обратно виждане и през прозореца на кабината и установила, че излиза гъст дим изпод третия вагон на влака по посока на движението. Влакът спрял на 1150 метра след гара Айтос като спирачния път изминат от момента на задействане на влаковата спирачка до окончателното спиране е 200 метра. След спирането на влака локомотивният машинист отворил незабавно вратите от двете страни, изключил акумулаторната батерия /АБ/ и задържал с ръчната спирачка. Пътниците, около 40 души, след информиране от влаковия кондуктор били своевременно свалени от влака, след което по разпореждане на началник влака влаковият кондуктор бил изпратен да охранява влака откъм гара Българово.



Фиг. 2



Фиг. 3

Видно от Фиг.2 и Фиг.3 помощник-локомотивният машинист и началник влака веднага предприели действия за потушаване на излизания гъст дим от шкафове на главния контролер (ГК) и токоизправителния блок (ТИ) с наличните преносими пожарогасители от електрическия мотрисен влак, които са 5 на брой. Локомотивният машинист също се присъединил към гасенето. В гасенето са се включили и други железничари, пътуващи във влака. С наличните пожарогасители участниците в гасенето на пожара успели да загасят пламъците, но след 10-15 секунди те отново лумнали. В 06:50 часа началникът на влака по служебния мобилен телефон се обадил на тел.112 и поискал помощ от Районна служба „Пожарна безопасност и спасяване” – град Айтос. Локомотивният машинист също се обадил в ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура” и поискал изключване на напрежението в контактната мрежа. До идването на РС„ПБС”- гр. Айтос до мястото на



## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

произшествието движението на возилата е било преустановено в 06:56 часа и напрежението в контактната мрежа е изключено в 07:02 часа, Айтос-Българово по път № 1. След като са изпълнени всички условия за безопасност започнало гасенето на пожара от пристигналите две противопожарни автомобили в 7:10 часа. Пожарът е потушен в 07:30 часа – петнадесет минути след пристигане на първия противопожарен автомобил.

В 08:06 часа от гара Айтос бил изпратен помощен електрически локомотив № 46-041 за изтегляне на влака до гара Айтос. Локомотив № 46-041 заедно с ЕМВ се връщат в гара Айтос в 08:45 часа.

Движението на влаковете в междугарието Айтос – Българово по път № 1 било възстановено в 08:49 часа.

Опожареният ЕМВ бил гариран на 3-ти коловоз в гара Айтос, където останал под охрана от органите на МВР. На 07.07.2010 година в 01.00 часа същият бил придвижен до Локомотивно депо в гара Стара Загора. Комисията за разследване и оперативната група, след получено писмено разрешение от разследващите органи на МВР са допуснати за оглед и работа на същия ден.

На ЕМВ № 32-157.0/32-158.8 бил извършен аварийен ремонт в локомотивно депо Стара Загора. ЕМВ е пуснат в редовна експлоатация на 16.08.2010 година.

На всички длъжностни лица, имащи отношение към произшествието, е проведен предпътен (предсменен) инструктаж. Преди започване на работа на локомотивната бригада е извършена проба за употреба на алкохол.

Всички длъжностни лица непосредствено преди и по време на произшествието са действали в съответствие с утвърдената нормативна уредба и вътрешни правила, регламентиращи безопасността при осъществяване на превози с железопътен транспорт.

Локомотивната и превозната бригади са предприели всички мерки за локализиране и потушаване на пожара с наличните противопожарни средства, своевременно са информирали органите на РС „ПБС” и са евакуирали пътуващите във влака пътници.

Към момента на произшествието пробезите на ЕМВ от последните планови ремонти и прегледи са показани в следващата таблица:

ВИД НА РЕМОНТА	ДАТА НА ИЗПИСВАНЕ ОТ РЕМОНТА	ПРОБЕГ ОТ СЪОТВЕТНИЯ РЕМОНТ
Капитален ремонт (КР)	10.10.2007 год.	1 419 492 км..
Подемен ремонт (ПР)	26.11.2007 год.	203 000 км.
Голям периодичен ремонт (ГПР)	02.06.2007 год.	8 000 км.

Последният експлоатационен преглед на ЕМВ е извършен на 01.07.2010 година след обслужване на влак № 80256 в гара Карнобат.

По време на извършване на ГПР на ЕМВ в локомотивно депо Стара Загора от 02.01.2010 година до 02.06.2010 година е извършено и обследване на техническото състояние за пожаробезопасност съгласно Заповед № 594/09.09.2008 год. на Изпълнителния директор на „БДЖ”ЕАД.

При проверката на „Бордовия дневник” и „Дневника за ремонт по необходимост на тяговия подвижен състав” (Обр. ЛП 9) на електрическия мотрисен влак са констатирани следните записи, имащи отношение към възникването на пожара:

Извършен е и ремонт по необходимост на електрическия мотрисен влак – от 12.06.2010 год. до 16.06.2010 год. е извършена смяна на ГК поради неправилно сработени



## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

гърбици на фиксатора. Ремонтът е извършен на място в депо Бургас от персонала на локомотивно депо Стара Загора.

Всички ремонти на ЕМВ са извършвани съгласно утвърдения междуремонтен цикъл.

В резултат от анализа на събраните документи, удостоверяващи техническото състояние на ЕМВ № 32-157.0/32-158.8, извършените планови ремонти и прегледи, бяха констатирани нарушения на „Правилник за деповски ремонт и поддържане на електрически моторисни влакове на БДЖ – серия 32.00” в сила от 01.06.1987 год., на организацията, процедурите и технологиите на ремонтната работа при извършване на деповски ремонт.

картата, изготвена след произшествието на 07.07.2010 год., констатира  $K_{ртз} = 42,9$  mV/A, също извън регламентирания лимит.

**Ранени и загинали – няма**

Нанесени са повреди и са причинени щети на подвижен железопътен състав (ЕМВ).

**Причина за произшествието.**

Комисията за разследване счита, че непосредствена техническа причина за възникналото произшествие - пожар в шкафа на тяговия изправител и в шкафа на главния контролер на секция № 32-157.0/32-357.4 от ЕМВ 32-157/32-158 е възникналото късо съединение, получило се в силовата верига при „режим” движение на секция № 32-157.0/32-357.4 от ЕМВ, след тръгване на влак № 80251 от гара Айтос.

**Основната техническа причина, породила произшествието:**

- пробив на лавинни вентили в рамото ВП1 на тяговия изправител на секция № 32-157.0/32-357.4 от ЕМВ е предизвикан от повреда, възникнала на главния контролер след излизането на ЕМВ от ГПР, извършен в Локомотивно депо Пловдив – район Стара Загора;

- пропуски в работата и контрола на ремонтния персонал при извършване на ремонтните операции на ЕМВ секция № 32-157.0/32-357.4 в локомотивно депо Стара Загора.

**3.4.1.4 Приемане на бърз влак № 2655 в гара Езерово на пети зает коловоз от маневрен влак № 28702, вместо на четвърти приемно-отправен коловоз, поради неправилно подготвен маршрут на 09 .06. 2010 год.**

Със Заповед № РД-08-325/11.06.2010 год. на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията е назначена комисия за техническо разследване на железопътен инцидент с регионален бърз влак № 2655, движещ се по направление Плевен – Варна, на 09.06.2010 год. около 11:26 часа в гара Езерово приет на пети коловоз, зает от маневрен влак № 28702, вместо на четвърти свободен приемно-отправен коловоз, поради неправилно подготвен маршрут.

Комисията да анализира фактите и обстоятелствата и установи причините за възникване на инцидента, като изготви окончателен доклад от проведеното разследване.

На 09.06.2010 год. за ремонт и профилактика на контактната мрежа от Енергосекция – Горна Оряховица с телеграма № 671/25.05.2010 год. на Генералния директор на ДП „НК ЖИ” е разрешен влаков и електрически „прозорец” с изключване на напрежението в контактната мрежа в междугарието Белослав – Езерово по път № 1 от 09:45 до 14:30 часа. По време на „прозорца” се преустановява движението на влаковете в междугарието Белослав – Езерово по път № 1, с изключение на ДМ – 41, която ще работи в това междугарие по време на „прозорца” с прибиране в гара Езерово. Движението на влаковете ще се осигурява по телефонен способ по правилата на единична жп линия само по път № 2.





## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

Коригирано е разписанието на влак № 2655 в междугарието Белослав – Езерово за движението му по неправилен път № 2.

В 9:45 часа е разрешен „прозореца“ за работа на ДМ-41 в междугарието Белослав – Езерово по път № 1 с прибиране в гара Езерово. В 9:55 часа на 2-ри коловоз в гара Езерово пристигнал маневрен влак № 28702 с два локомотива - ел. локомотив № 43-531 начело и дизелов локомотив № 55-82 от гара Тополи, с който ще се извършва маневрена дейност в гарата. След пристигането на влака дежурният ръководител движение-първо лице е изготвил План за маневрата Обр. П-39, който е връчил на маневрения стрелочник, пътуващ с влака. Маневрата се е извършвала от пост № 1 от дежурния ръководител движение-второ лице в гарата. По време на маневрата дежурният ръководител движение от гара Белослав е поискал път за бърз влак № 9621. След извършване на маневрата с влак № 28702 от 2-ри на 5-ти коловоз управлението на стрелките е било върнато от пост № 1 на централно управление в гарата, след което дежурният ръководител движение-първо лице в гара Езерово е дал съгласие за влак № 9621 и са разменени телефонограмите за движението на влака.

В 11:14 часа дежурният ръководител движение в гара Белослав и дежурният ръководител движение-първо лице в гара Езерово осигурили движението на влак № 2655 с телефонен способ по път № 2 с телефонограми. Преди заминаването на влак № 2655 от гара Белослав дежурният ръководител движение е връчил писмена Заповед за реда за движение на влака при специални условия „Образец П-А“ на началника на влака и локомотивната бригада за условията на движението в междугарието и приемането на влака в гара Езерово на 4-ти свободен коловоз. За приемането на влака в гара Езерово на четвърти коловоз дежурният ръководител движение-първо лице не е подготвил правилно стрелка № 18 преди даване на съгласие за влака с телефонограма. Същата стрелка е била обърната за четвърти коловоз, преди дежурният ръководител движение-първо лице да предприеме действия по подготовка на маршрута. Поради заблуда той погрешно обърнал стрелка № 1 за 5 коловоз. Дежурният ръководител движение-първо лице в гара Езерово не е подготвил правилно маршрута на влака, не го е проверил и заключил чрез ЕМЦ с обръщане на коловозно-сигналната ръчка за „изход“ от четвърти коловоз за път № 2 страна гара Белослав, преди да даде съгласие за влака с телефонограма „Форма 2“ в 11:15 часа.

Влак № 2655 влязъл в гара Езерово и се насочил към 5 коловоз, зает от маневрен влак № 28702. Локомотивният машинист забелязал стоящия на 5 коловоз влак и спрял влак № 2655 на около 35 метра от него. Локомотивният машинист на влак № 28702 видял насочващия се срещу него влак и подал сигнал „Спри!“.

Възникнала е реална предпоставка за настъпване на тежко железопътно произшествие – удар на влизания влак № 2655 в състава на влак № 28702.

На всички длъжностни лица, имащи отношение към инцидента, е проведен предпътен (предсменен) инструктаж. Преди започване на работа на локомотивната бригада е извършена проба за употреба на алкохол.

Не е спазен План П – 24 поради ремонт и профилактика на контактната мрежа в междугарието Белослав – Езерово по път № 1. са разрешени влакови и електрически „прозорци“ с тел. № 671/25.05.2010 год. на Генералния директор на ДП „НК ЖИ“ на дати 03,04,08 и 09 .06. 2010 год. от 09:45 до 14:30 часа. Направена е корекция на графика за движение на влакове №№ 9621, 2611, 8631, 2655, 28103, 30153, 28202, 20742, 20872 и 20873, които на горепосочените дати да се движат в междугарието Белослав – Езерово по неправилен път № 2 по телефонен способ. Дежурният ръководител движение-първо лице в гара Езерово не е спазил процедурите и технологията на работа в гарата.



## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

**Ранени и загинали – няма.**

**Материални щети- няма.**

**Причина за инцидента.**

Приемането на влак № 2655 в гара Езерово на 5 коловоз, зает от маневрен влак № 28702, са неправилните манипулации от страна на дежурния ръководител движение-първо лице в гара Езерово, който не е подготвил правилно стрелка № 18 по маршрута на влака, не го е проверил и заключил чрез ЕМЦ с обръщане на коловозно-сигналната ръчка на 30 градуса за изход по 4 коловоз за път № 2 страна гара Белослав, преди да даде съгласие за влака с телефонограма „Форма-2”.

**3.4.1.5 Удар на товарен влак № 30601 с лек автомобил на железопътен прелез в междугарието Чинтулово - Сливен при редовно задействана автоматична прелезна сигнализация на 15.04.2010 год.**

Със Заповед № РД-08-205 /23.04.2010 година е назначена комисия за техническо разследване - удар на товарен влак № 30601 с пътно превозно средство (лек автомобил – Фиат „Палио” с рег. № СН 75 66 НС) на 15.04.2010 год. в 11:30 часа на железопътен прелез на км 290+285 в междугарието Чинтулово – Сливен при редовно задействана автоматична прелезна сигнализация.

На 15.04.2010 год. влак № 30601 с ел. локомотив № 46-044 с машинист и помощник машинист от локомотивно депо Бургас. При приближаване към железопътния прелез на км 290+285, съоръжен с автоматична прелезна сигнализация /АПС/, машиниста подава сигнал „Внимание” пред предпрелезния светофор и пред предпрелезния указател. Предпрелезния светофор е светел с мигаща лунно бяла светлина, което е указание, че АПС е редовно задействана и работи нормално. При навлизане на влака в зоната на прелеза със скорост 51 км/ч внезапно от автомобилния път пред него се появява движещ се лек автомобил Фиат – „Палио” с регистрационен № СН 75 66 НС, чиито водач не е спрял пред прелеза, въпреки че шосейните светофари са светели с мигаща червена светлина, придружена със звуков сигнал. Видно от фиг. 1 и фиг. 2.



Фиг. 1



Фиг. 2

Виждайки автомобила, локомотивния машинист привежда автоматичната влакова спирачка, в режим „бързо спиране”, видно от скоростомерната лента на локомотива, но





## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

поради малкото разстояние, въпреки че влакът е осигурен с необходимата спирачна маса не е било възможно да се избегне челния удар на локомотива с автомобила и той е реализиран в 11:30 часа. При възникване на удара в района и около железопътния прелез е имало добра видимост. Доказателство за това, че автоматичната прелезна сигнализация в момента на удара е била изправна и редовно задействана и водачът на автомобила е преминал при мигаща червена светлина на двата фара на шосейния светофар на прелеза / без да има право за това действие/, са показанията на очевидец на произшествието и съставения констативен протокол за състоянието на автоматичната прелезна сигнализация АПС, както и направения снимков и видео материал след произшествието.

От удара автомобила с шофьора и две пътнички е придвижен напречно по железния път на около 200 метра до окончателното спиране на влака, което е станало в 11:30 часа съгласно разшифровката на скоростомерната лента. По установения ред са уведомени всички заинтересовани служби.

След пристигане на разследващите органи и направения оглед на външните съоръжения и след разрешение от разследващия полицай е описано и състоянието железопътния прелез, за което е съставен констативен протокол за състоянието на АПС.

В хода на разследването на железопътното произшествие бе констатирано, че на прелеза на км 290+285 откъм шосейния път липсват знаци А34.1 и Б2, видно от съставения констативен протокол.

При извършения на 11.11.2009 год. преглед на железопътните прелези в района на железопътна секция Карлово също е било констатирано, че тези пътни знаци липсват от двете страни на прелеза и е предписано да се възстановят в срок до 11.12.2009 год. С писмо от 15.04. 2010 год. началникът на железопътен участък Сливен уведомява директора на железопътна секция Карлово, че предписанието е било изпълнено и липсващите пътни знаци Б2 и А34.1 на прелеза на км 290+285 са били възстановени след прегледа, но на 15.04. 2010 год. тези знаци отново липсват, вероятно са били откраднати.

С писмо № 611/22.04.2010 год. директорът на железопътна секция Карлово е уведомил председателя на оперативната група, че липсващите знаци са възстановени след произшествието.

На всички длъжностни лица, имащи отношение към произшествието, е проведен предпътен (предсменен) инструктаж.

**Ранени** - пътничка в автомобила без опасност за живота;

**Загинали** - водача на автомобила и пътничката до водача;

**Нанесени щети** на ел. локомотив № 46-04.

**Причина за произшествието.**

**Неправомерно преминаване на лек автомобил - Фиат „Палио” с рег. № СН 75 66 НС управлявано от правоспособен водач през железопътен прелез на км 290+285 в междугарието Чинтулово – Сливен при редовно задействана автоматична прелезна сигнализация поради предстоящото преминаване на влак № 30601.**

**3.4.1.6 Удар на пътнически влак № 70206 с лек автомобил на железопътен прелез в междугарието Враца – Бели извор, при редовно задействана автоматична прелезна сигнализация на 18.06. 2010 год.**

Със Заповед № РД-08-354/28.06.2010 година на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията е назначена комисия за техническо разследване на железопътно произшествие – удар на пътнически влак № 70206 с моторно



## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

превозно средство (лек автомобил „Фолксваген Голф“ с рег. № ВР 4741 АС) на 18.06.2010 год. в 16:30 часа на железопътен прелез на км 21+294 в междугарието Враца – Бели извор, при редовно задействана автоматична прелезна сигнализация (АПС).

Комисията да анализира фактите и обстоятелствата и установи причините, при които е възникнало произшествието, и да изготви окончателен доклад от проведеното разследване.

На 18.06.2010 год. влак № 70206 е бил обслужван от ЕМВ № 32-109/110 с машинист и помощник-машинист от Локомотивно депо Мездра. След потегляне на влака от спирка Враца към гара Бели извор машинистът подал сигнал „Внимание“ пред предпрелезния светофор и пред предпрелезния указател. Предпрелезният светофор е светел с мигаща луннобяла светлина, което е указание, че АПС е редовно задействана и работи нормално.

При движението на влака със скорост 50 км/ч машинистът забелязал отдясно по посока на движението на влака движещ се автомобил в същата посока и подал неколккратно звуков сигнал „Внимание“ със свирката на ЕМВ. На около 100 метра пред прелеза локомотивният машинист видял, че автомобилът навлиза в опасната зона на прелеза и спира върху железния път, въпреки че шосейните светофари са светели с мигаща червена светлина, придружена със звуков сигнал. Локомотивният машинист незабавно привел автоматичната влакова спирачка в режим „бързо спиране“, видно от скоростомерната лента на ЕМВ, но поради малкото разстояние, въпреки че влакът бил осигурен с необходимата спирачна маса, не е било възможно да се избегне удара с автомобила и той е реализиран в 16:30 часа. Доказателство за това, че АПС в момента на удара е била исправна и редовно задействана и водачът на автомобила е преминал при мигаща червена светлина на двата фара на шосейния светофар на прелеза (без да има право на това си действие), са показанията на участниците в произшествието и съставеният констативен протокол за състоянието на АПС, както и направения снимков материал след произшествието. Видно от фиг. 1 и фиг. 2.



Фиг. 1



Фиг. 2

От удара автомобилът бил изхвърлен от жп прелеза в лявата страна, след това се е ударил в железобетонния стълб на контактната мрежа и се установил на 10 метра след прелеза. Влакът е спрял на 300 метра след прелеза.

Разследващият полицай и оперативната група са извършили оглед на съоръженията на прелеза, и е съставен констативен протокол за АПС. След пускане на движението в междугарието Враца – Бели извор са направени проби на действието на АПС с



## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

преминаващия влак № 7624 от гара Враца. Констатирано било, че и в двете направления АПС се задейства нормално. Видно от фиг. 3.



Фиг. 3

В хода на разследването на железопътното произшествие е констатирано, че в момента на произшествието на прелеза на км 21+294 откъм шосейния път липсват пътни знаци А33 и А35, съгласно Наредба № 18/23.07.2001 год. за сигнализация на пътищата с пътни знаци.

При извършения на 16.06.2010 год. годишен преглед на железопътните прелези в района на Железопътна секция Враца също е било констатирано, че тези пътни знаци липсват от двете страни на прелеза и е предписано да се възстановят в срок до 30.07.2009 год.

На всички длъжностни лица, имащи отношение към произшествието, е проведен предпътен (предсменен) инструктаж.

#### **Хипотези на комисията обясняващи действията на водача на лекия автомобил:**

1. Живеещите наоколо жители разказват, че водачът често е правел подобни „състезания“ с преминаващите влакове и в последния момент е преминавал през прелеза пред тях, демонстрирайки едно авантюристично, хазартно и предизвикателно спрямо влаковия персонал поведение;

2. Загиналият водач на МПС е бил инвалид, без една ръка и крак. Може да се допусне, че той съзнателно и системно е рискувал живота си търсейки и целейки фатален край. С това може да се обясни внезапното спиране на автомобила върху железния път на прелеза непосредствено пред идващия влак, макар че за спирането е възможно да има и техническа причина, тъй като автомобилът е бил пригоден за управление от инвалид с автоматична скоростна предавка.

**Ранени** – няма;

**Загинали** - водача на пътното превозно средство;

**Материални щети** – няма

**Причина за произшествието.**

**Вероятната причина за настъпилото произшествие произтича от направения анализ на фактите и обстоятелствата е поредното неправомерно преминаване на моторно превозно средство – лек автомобил „Фолксваген Голф“ с рег. № ВР 4741 АС, управлявано от правоспособен водач през железопътен прелез на км 21+294 в междугарието Враца – Бели извор при редовно задействана автоматична прелезна сигнализация поради предстоящото преминаване на влак № 70206.**



## **ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010**

### **Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България**

**3.4.2 Резюме на произшествия разследвани от комисия назначена от ИА „ЖА” за които дирекция ЗРПВВЖТ е излъчила незабавни препоръки за безопасност.**

#### **3.4.2.1 Дерайлиране на бърз влак № 3620 „Чайка” във входните стрелки на гара Септември на 18.10.2010 год.**

Със Заповед на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация” е назначена комисия за техническо разследване на железопътно произшествие - дерайлиране на бърз влак № 3620 „Чайка” на 18.10.2010 год. в 11:30 часа във входните стрелки на гара Септември.

СЗРПИЖТ в дирекция ЗРПВВЖТ изиска копие на събраните документи и материали от назначената комисия за разследване в начална фаза за изясняване на обстоятелствата и за целта излъчи незабавни препоръки за безопасност адресирани до ИА „ЖА” и „БДЖ” ЕАД.

#### **Хронология на събитието при които е допуснато произшествието.**

На 18.10.2010 год. бърз влак „Чайка” № 3620 в състав 5 вагона, 215 тона заминава от гара Бургас в 5:35 часа. Влека е обслужван с електрически локомотив № 46-205.1 с локомотивен машинист и помощник машинист и началник влак с двама кондуктори.

В гара Пазарджик влака пристига в 11:15 часа и заминава в 11:16 часа.

След заминаване на влака от гара Пазарджик, дежурният ръководител движение първо лице в гара Септември в 11:22 часа, чрез гаровата централизация нарежда входен маршрут за бърз влак № 3620 на втори главен коловоз (свободен). Входния сигнал се отворил и влака навлиза в гарата в 11:30 часа.

Дежурния ръководител движение второ лице посрещайки влака на втори главен коловоз, вижда че същия спира във входните стрелки на гарата. Същото забелязва и дежурния ръководител движение първо лице в гара Септември по показанията на видео дисплея на маршрутно компютърната централизация (МКЦ), свързва се с постовия стрелочник на пост № 2, защо влака е спрял. Постовия стрелочник на пост № 2 му докладва, че са дерайлирали трети, четвърти и пети вагон от състава на влака.

Дежурния ръководител движение, веднага докладва в 11:32 часа за инцидента на влаковия диспечер в ОУП – София и на влаковия диспечер в ОУП - Пловдив.

Движението на влаковете и по път № 1 и № 2 в междугарието Септември – Пазарджик е преустановено от 11:30 – 19:05 часа.

**Ранени** - няма;

**Загинали** - няма;

**Материални щети** на локомотива, трите вагона и по железопътната инфраструктура.

#### **Причина за произшествието.**

При навлизане на влака във входните стрелки на гара Септември, е изпаднал долен капак от колоосен ходови редуктор на шеста колоос по посоката на движение на ел. локомотив № 46-205.1, причинил дерайлирането на последните три вагона от влак № 3620.

Извършения на 16/17 .10. 2010 год. експлоатационен преглед на локомотив № 46-205.1 в депо Бургас са направени пропуски при проверката на състоянието и укрепването на колоосните редуктори, не е записано в бордовия дневник на локомотива за извършването на прегледа и не са отразени констатирани нередности в „Дневник за ремонт по необходимост” Обр. ЛП-9. На 17/18 .10. 2010 год. локомотив № 46-205.1 е оставен в депо Бургас, но не е извършван експлоатационен преглед и не е





## **ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010**

### **Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България**

**проверено техническото състояние на локомотива, след като липсват записи за такива прегледи и проверки по бордовия дневник.**

Нарушени са постановки на нормативната уредба регламентираща ремонта, поддръжката и извършване на технически прегледи на тяговия подвижен състав в ремонтните локомотивни депа на „БДЖ“ ЕАД.

#### **3.4.2.2 Резюме на инцидент - удар на бърз влак № 3622 с лек автомобил на железопътен прелез в междугарието Чинтулово – Сливен на 24.10.2010 год. при редовно задействана автоматична прелезна сигнализация.**

С Протокол № 520 от заседание на Районна комисия за анализ на произшествията проведено от РЖИ – Пловдив към Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИА”ЖА”) на 08.11.2010 год. за изясняване на причините и обстоятелствата за възникване на железопътен инцидент.

#### **Хронология на събитието при което е допуснат инцидента.**

На 24.10.2010 год. влак № 3622 с ел. локомотив № 44-87. По време на движение на влака в междугарието Сливен – Чинтулово, приближавайки прелеза на км. 290+285 съоръжен с редовно задействана „Автоматично прелезна сигнализация“ (АПС) локомотивния машинист подава сигнал „Внимание“ с локомотивната свирка. В същото време от лявата страна по посока на движение на влака, по шосето към прелеза се движи лек автомобил. Локомотивната бригада подава неколккратно сигнал „Внимание“. Виждайки че автомобила продължава да се движи и не спира пред прелеза, локомотивния машинист предприема „бързо спиране“ с влаковата спирачка. Въпреки това последва удар с лекия автомобил. В автомобила са пътували водача с още три лица. На мястото на инцидента са пристигнали следствените органи на МВР пострадалите са откарани в болница. След спиране на влака се установява от локомотивната бригада че има повреди по локомотива и не може да продължи да обслужва влака. За изтегляне на влака от междугарието за гара Сливен е изпратен ел. локомотив № 46-036. След разрешение на следствените органи на МВР влака е заминал от гара Сливен по направление с 251 мин. закъснение.

**Ранени** – трима пътници в автомобила;

**Загинали** - водача на автомобила;

**Нанесени са щети** на ел. локомотив № 44-87;

**Причини за инцидента.**

**Водачът на лекия автомобил е предприел неправомерно преминаване през железопътния прелез с редовно задействана АПС непосредствено пред идващия влак.**

**Допуснато е нарушение на Наредба № 58 / 2006 год. на Министерство на транспорта и Закона за движение по пътищата.**

### **3.5 Коментар и предистория на разследвания започнали, но не продължили през 2010 г.**

**Всички разследвания започнали през 2010 год. са приключили с окончателни доклади до министъра на МТИТС през 2010 г**





## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

#### 3.6 Произшествия и инциденти през последните пет години 2006 – 2011 год.

**Таблица на разследваните произшествия и инциденти в периода 2006 – 2010 г.**

Разследвани		2006 год.	2007 год.	2008 год.	2009 год.	2010 год.	ОБЩО
Сериозни произшествия (чл.19, 1 + 2)	Сблъсък на влакове	-	-	-	-	1	1
	Сблъсък на влак с препятствие	-	-	-	-	-	0
	Дерайлиране на влак	1	-	-	-	1	2
	Произшествие на жп прелез	1	-	-	-	2	3
	Произшествие с човек причинено от подвижен състав в движение	-	-	-	-	-	0
	Пожар в подвижен състав	-	-	1	1	1	3
	Произшествие свързано с опасни товари	-	-	-	-	-	0
Други по чл.21.6	няма	-	-	-	-	-	0
Инциденти		-	-		-	1	1
<b>ОБЩО</b>		<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>10</b>



## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

Диаграма на разследваните произшествия и инциденти в периода 2006 – 2010 год.



## 4. ПРЕПОРЪКИ

### 4.1 Кратък обзор и представяне на препоръките

Препоръки за безопасност излъчени след извършени разследвания на железопътни събития от СЗРПИЖТ в дирекция ЗРПВВЖТ през 2010 год. на основание на Националната нормативна уредба и по преценка на звеното.

Излъчени препоръки в периода 2006 – 2010 год.

Излъчени препоръки		Статус на въвеждане на препоръките		
		Въведени	В процес на въвеждане	Невъведени
Година	Бр.	Бр.	Бр.	Бр.
2006	4	4	-	-
2007	-	-	-	-
2008	4	4	-	-
2009	8	8	-	-



## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

2010	33	18	7	3
<b>ОБЩО</b>	<b>49</b>	<b>34</b>	<b>7</b>	<b>3</b>

Дијаграма на излъчените препоръки от СЗРПИЖТ в периода 2006 – 2010 год.



#### 4.2 Излъчени препоръки за безопасност от СЗРПИЖТ през 2010 год.

##### 4.2.1 Препоръки за безопасност в окончателния доклад на разследвано произшествие възникнало в междугариято Драгоман – Драгоил на 04.10.2010 год.

1. ИА „ЖА” да разпореда извънредна проверка за спазването на нормативната уредба, регламентираща процедурите за безопасност в железопътния транспорт, в процеса на приемане и предаване на дежурството от ръководители на движение и локомотивните бригади и документалното отразяване на наличните факти и обстоятелства;

2. ИА „ЖА” да разпореда изготвяне и въвеждане на аварийни експлоатационни карти, описващи последователността на действие на ръководителите на движение и локомотивните машинисти при възникване на непосредствена заплаха за железопътно произшествие;

3. ИА „ЖА” да разпореда провеждането на обучаващ семинар с ръководителите на движение и локомотивните бригади за действие при възникване на заплаха за железопътно произшествие. Присъствието на служителите да бъде отразено в протокол;

4. ИА „ЖА” да разпореда извършването на проверка на реда за използване на служебни телефони и радиостанции и разпореда използването им да става само за служебни разговори;



## ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010

### Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България

5. ИА „ЖА” да разпореда създаването за района на гарите и междугарията на схема, показваща липсата на покритие и невъзможността за радио и GSM връзка между ръководителя на движение и локомотивния машинист.

6. Генералният директор на ДП „НК ЖИ” и Изпълнителният директор на „БДЖ” ЕАД съгласно действащите „Системи за управление на безопасността” (СУБ) да извършат периодични внезапни проверки на експлоатационния персонал във времето на предаване и приемане на дежурствата по работни места.

7. Генералният директор на ДП „НК ЖИ” да предприеме необходимите мерки за промяна на План П-24 за приемането и изпращането на трудово-служебен влак в гара Драгоман от коловоз с повторителен светофор на изходния светофор и съоръжен с перон за качване и слизане на персонала, пътуващ ежедневно от и до гара Димитровград ЖС.

В срок до 10.12.2010 год. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация” писмено да уведоми дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт” в МТИТС за предприетите мерки за недопускане на произшествия и инциденти от подобен характер.

#### **4.2.2 Препоръки за безопасност в окончателен доклад за възникнало произшествие в междугарията Владо Тричков – Курило на 08.02.2010 год.**

1. Генералния директор на ДП „НК ЖИ” да разпореда извънредна проверка на критичните участъци по железния път по отношение целостта на релсовите нишки със средства за безразрушителен контрол.

Срок за изпълнение – 15.06.2010 год.

2. Главния ревизор по безопасността на ДП „НК ЖИ” да извърши контролна проверка по изпълнението на т. 1 и да докладва писмено на директора на дирекция ЗРПВВЖТ при МТИТС.

Срок за изпълнение – 30.06.2010 год.

3. Изпълнителния директор на „БДЖ” ЕАД да актуализира:

- Правилник за среден ремонт на пътнически вагони;
- Инструкции за текущо поддържане и ремонт на всички видове пътнически талиги;
- Протоколи за балансиране на пътническите вагони;
- Инструкция за преглед, ремонт и изпитване на амортизори;
- Инструкция за вагонни колооси;
- Инструкция за влаковия кондуктор;
- Инструкция за началника на пътнически влак.

4. Изпълнителния директор на „БДЖ” ЕАД в срок до 20.06.2010 год. да представи в ИА „ЖА” инструкциите по т. 3 за актуализиране на системата за управление на безопасността на превозвача.

5. Изпълнителния директор на „БДЖ” ЕАД да предприеме мерки за сертифициране на подвижния железопътен състав съгласно изискванията на Закона за железопътния транспорт.

В срок до 30.06.2010 год. Изпълнителния директор на „БДЖ” ЕАД да докладва писмено на директора на дирекция ЗРПВВЖТ при МТИТС за изпълнението на т. 3, т. 4 и т.5.



## **ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010**

### **Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България**

#### **4.2.3 Препоръки за безопасност в окончателен доклад за възникнало произшествие в междугариято Айтос - Българово, на 03.07.2010 год.**

1. Ръководството на „Български държавни железници“ ЕАД да предприеме незабавни мерки по подновяване на сертификата за безопасност с цел удостоверяване годността за движение на возилата по железопътната мрежа, тъй като същият е изтекъл на 01 юли 2009 година.

2. Ръководството на „Български държавни железници“ ЕАД да разпoredи провеждането на специален инструктаж на локомотивните бригади по отношение опасността от възникване на запалвания в областта на тяговите изправители, главните контролери, изглаждащите реактори и принадлежащите им кабели на ЕМВ серия 32-00.

3. Да се експериментира и по възможност внедри локална аерозолна система за пожарогасене в шкафовете на тяговия изправител (ТИ), главния контролер (ГК) и изглаждащия реактор (ИР).

4. Ръководството на „Български държавни железници“ ЕАД да регламентира нормативно извършването на проверка, ремонт и контрол (включваща спазване на механичните-геометрични и електрически норми в експлоатация) на всички елементи и свързващите ги кабели, участващи в силовата верига, както в режим „движение“, така и в режим „спиране“, при възникване на повреда и при ремонт по необходимост, на който и да е от тях.

5. Да се извършва измерване на ъгловата диаграма на главния контролер, снемане на диаграма за токоразпределението на тяговите изправители и настройка на максималнотоковите защиты на токоизправителите на ЕМВ серия 32-00, съгласно утвърдената методика и при всички случаи на повреда и след ремонт по необходимост на елемент, участващ в силовата верига, както в режим „движение“ така и в режим „спиране“.

6. Имайки в предвид пропуските допускащи се по време на извършване на ремонтни операции в специализираните звена за ремонт на ЕМВ серия 32-00 да се вземат мерки относно допълнително обучение и запознаване с техническите изисквания при извършване на деповски ремонт на ремонтния персонал ангажиран с тази дейност. Да се завиши техническия контрол при приемане, ремонт и предаване на ЕМВ серия 32-00 от страна на ръководния ремонтен персонал и ИТТК, с цел недопускане на нарушения в изискванията заложен в технологията на извършваните деповски ремонти.

7. Да се извърши контрол на състоянието и да се приведат в изправност уплътненията на капците на сандъците на тяговия изправител (ТИ), главния контролер (ГК) и изглаждащия реактор (ИР).

В срок до 15.11.2010 год. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ писмено да уведоми дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт“ в МТИТС за предприетите мерки за недопускане на произшествия и инциденти от подобен характер.

#### **4.2.4 Препоръки за безопасност в окончателен доклад за възникнал инцидент в гара Езерово на 09.06. 2010 год.**

1. Да продължи работата по повишаване квалификацията на персонала и създаване на правилни навици за осигуряване на движението на влаковете.

2. Да се подобри качеството на контрола и методическите указания върху работата на гаровия персонал.





## **ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010**

### **Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България**

3. Да се намалява участието на субективния фактор в осигуряването на движението на влаковете чрез съоръжаване на гарите и междугарията с осигурителна техника, отговаряща на съвременните изисквания, с възможности за „обезличено движение“ по двойните жп линии при редовни сигнали.

В срок до 30.07.2010 год. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ писмено да уведоми дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт“ в МТИТС за предприетите мерки за недопускане на произшествия и инциденти от подобен характер.

#### **4.2.5 Препоръки за безопасност в окончателен доклад за възникнало произшествие в междугарието Чинтулово - Сливен на 15.04.2010 год.**

1. Генералния директор на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ (ДП „НКЖИ“) в срок до 30.06. 2010 год. да инициира процедура за закриване на прелеза на км 290+285 в междугарието Чинтулово – Сливен.

2. Генералния директор на ДП „НКЖИ“ да предприеме необходимите мерки за контролиране на наличността и състоянието на пътните знаци за сигнализиране на железопътните прелези с цел своевременното им възстановяване след кражби или посегателства върху тях.

В срок до 12.07. 2010 год. генералния директор на ДП „НКЖИ“ да уведоми дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт“ в МТИТС за предприетите действия по т. 1 и 2.

#### **4.2.6 Препоръки за безопасност в окончателен доклад за възникнало произшествие в междугарието Враца – Бели извор на 18.06.2010 год.**

1. За минимизиране на рисковете от произшествия на железопътните прелези вследствие нарушаване на Закона за движение по пътищата от страна на водачите на пътни превозни средства управителят на железопътната инфраструктура да анализира рисковите прелези и предложи съоръжаването им с видеонаблюдение, което да се извърши съвместно с държавните и общинските власти.

2. На прелези с по-интензивен пътен трафик управителят на железопътната инфраструктура да разработи ново пресъоръжаване на прелезите с „Автоматично прелезно управление“ (АПУ), спускащи се последователно бариерни греди и затварящи цялото пътно платно за движение на пътни превозни средства.

3. Да се анализира графикът за движение на влаковете в райони с интензивен трафик на пътни превозни средства през прелези с цел намаляване на времето, през което прелезът е затворен.

4. На автомобилния път, успореден на железопътната линия, да се монтират повторители на шосейния светофар, съгласно чл. 56, алинея 3 от Наредба № 4 от 27 март 1997 год. за железопътните прелези.

В срок до 31.08.2010 год. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ писмено да уведоми дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт“ в МТИТС за предприетите мерки за недопускане на произшествия и инциденти от подобен характер.



## **ГОДИШЕН ДОКЛАД 2010**

### **Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България**

**4.3.1 Дадени препоръки за безопасност от дирекция ЗРПВВЖТ в начална фаза на предприето техническо разследване от ИА „ЖА” – дерайлиране на вагони от влак № 3620 в гара Септември на 18.10.2010 год.**

1. „БДЖ” ЕАД да извърши проверка на технологията на процеса за многостепенен контрол при експлоатационните прегледи и създаде система за въвеждане на единни експлоатационни карти, проследяващи и описващи цялата технология, последователност на технологичните процеси и контрол, опис на лицата, които извършват, и лицата, които контролират експлоатационните прегледи на електрическите и дизеловите локомотиви и вагоните.

2. „БДЖ” ЕАД да разпорежи извършване на извънреден преглед на закрепването на фланците на горна и долна повърхност на кожусите на редукторите на електрическите локомотиви серия „46-00” по целия периметър на закрепване.

3. „БДЖ” ЕАД да разпорежи увеличаване на честотата на експлоатационните прегледи, извършвани по схемата на експлоатационната технологична карта по мярка № 1 за всички серии електрически и дизелови локомотиви.

**4.3.2 Дадени препоръки за безопасност от дирекция ЗРПВВЖТ в начална фаза на предприето техническо разследване от ИА „ЖА”- удар на жп прелез на влак № 3622 с пътно превозно средство в междугарието Чинтулово - Сливен на 24.10.2010 год.**

1. ДП „НК ЖИ” да приведе железопътния прелез в съответствие с изискванията на чл. 23 от Наредба № 4 / 27.03.1997 год. За железопътните прелези.

2. Поради недостатъчен обзор на железопътния прелез съгласно чл. 16 и Приложение № 3 към чл.16, ал.1, ДП „НК ЖИ” да сформира комисия, която да предложи съоръжаването с допълнителни технически средства, освен тези, които се изискват съгласно приложение № 4 към чл.19 от Наредбата, като същите се съгласуват с ИА „ЖА” и се предлагат за одобряване от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Генералният директор на ДП „НК ЖИ” в срок до 22.11.2010 година писмено да уведоми дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт” в МТИТС и ИА „Железопътна администрация” за въвеждане на предложените мерки за безопасност.