



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА

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

ГОДИШЕН ДОКЛАД



2014 г.



Специализирано звено за разследване на
железопътни произшествия и инциденти
Република България

Настоящият доклад се публикува в съответствие с:

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

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



СЪДЪРЖАНИЕ

ВЪВЕДЕНИЕ	4
Увод	9
1. РАЗСЛЕДВАЩ ОРГАН	9
1.1. Законова основа	9
1.2. Функции и цели	10
1.3. Организация на дейността	11
1.4. Организационна схема.....	12
2. ПРОЦЕС НА РАЗСЛЕДВАНЕ	12
2.1. Събития подлежащи на разследване.....	12
2.2. Институции свързани с разследването.....	13
2.3. Процес на разследване и подход на разследващия орган	13
2.4. Доклади и изследвания върху безопасността на железопътни събития - 2014 г.	14
3. РАЗСЛЕДВАНИЯ	18
3.1. Обзор на приключени разследвания, включително ключови тенденции	18
3.2. Разследвания, започнати и приключени през 2014 г.....	18
3.3. Разследвания, започнати през 2014 г.	24
3.4. Произшествия и инциденти, разследвани през последните седем години.....	25
4. ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ	26
4.1. Кратък обзор и представяне на препоръките	26
4.2. Препоръки за безопасност, излъчени през 2014 г.	27



ВЪВЕДЕНИЕ

Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. (ОПТ) е една от седемте оперативни програми на Република България, която се съфинансира от Структурните и Кохезионни фондове на ЕС. Бюджетът на програмата е 2 003 481 163.68 евро.

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

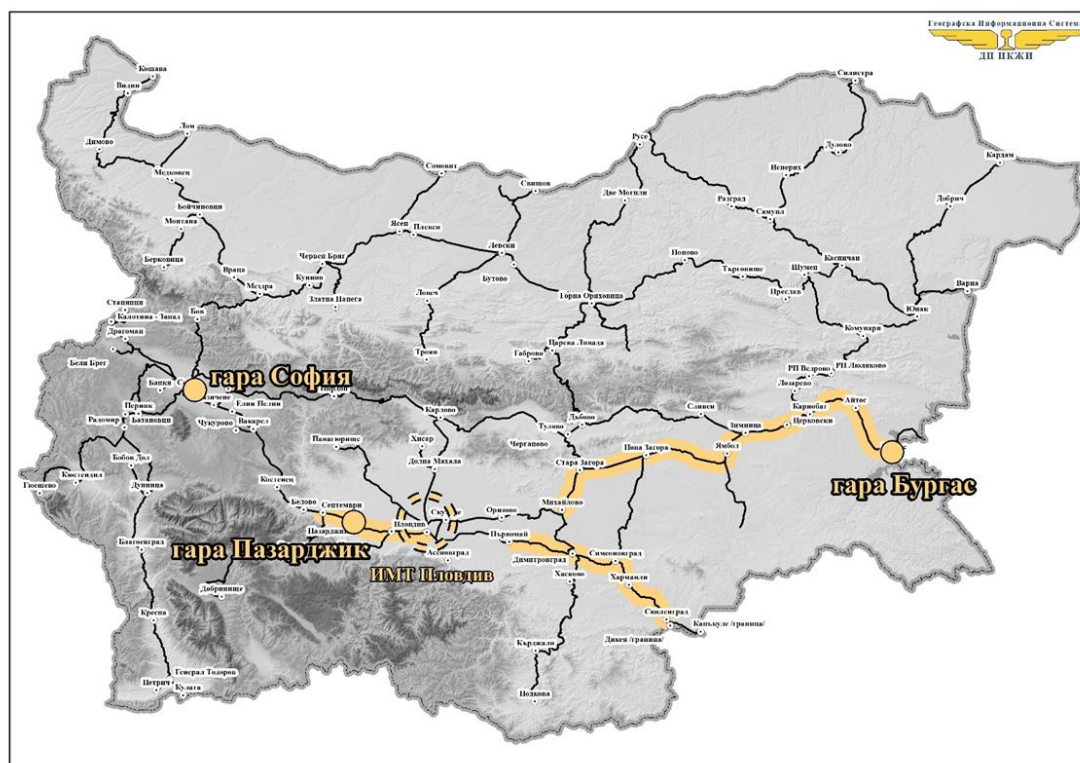
- Ефективна поддръжка, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура;
- Интеграция на Българската транспортна система в тази на ЕС;
- Ограничаване на въздействието от транспорта върху околната среда и здравето на хората;
- Развитие на интермодален транспорт и устойчиво развитие на обществения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

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

На XVII – то заседание на Комитета за наблюдение на ОПТ 2007-2013 г., състоял се в периода 19 – 20 ноември 2014 г. беше разгледан напредъкът в изпълнението на проектите през 2014 г. и проектното планиране в рамките на следващия програмен период за ОПТ, както следва:



ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРОЕКТИ В ПРОЦЕС НА ИЗПЪЛНЕНИЕ ЗА ПРОГРАМЕН
ПЕРИОД 2007 – 2013 г.:



- 1. Реконструкция и електрификация на железопътна линия Първомай – Свиленград.** Проектът е на обща стойност от 142 800 000 лв. Очаква се да бъде завършен през м. ноември 2015 г.;
- 2. Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас.**
Проектът е на обща стойност от 342 473 802.00 лв. Очаква се под-проект „Рехабилитация на железопътната отсечка Церковски – Карнобат и подновяване на железния път в отсечката Карнобат-Бургас“ да бъде завършен през м. ноември 2014 г. и по-нататъшни развития на проекта;
- 3. Модернизация на железопътната линия Септември – Пловдив.**
Проектът е на обща стойност от 256 630 844.00 лв. Трите под-проекта се очаква да бъдат завършени в периода август – септември 2015 г.;
- 4. Изграждане на интермодален терминал в град Пловдив – Южен-Централен район.**
Проектът е на обща стойност от 9 427 595.00 лв. Очаква се началото на строителните дейности да започнат през януари 2015 г.
- 5. Рехабилитация на гарови комплекси Централна гара София, гара Пазарджик и гара Бургас.**

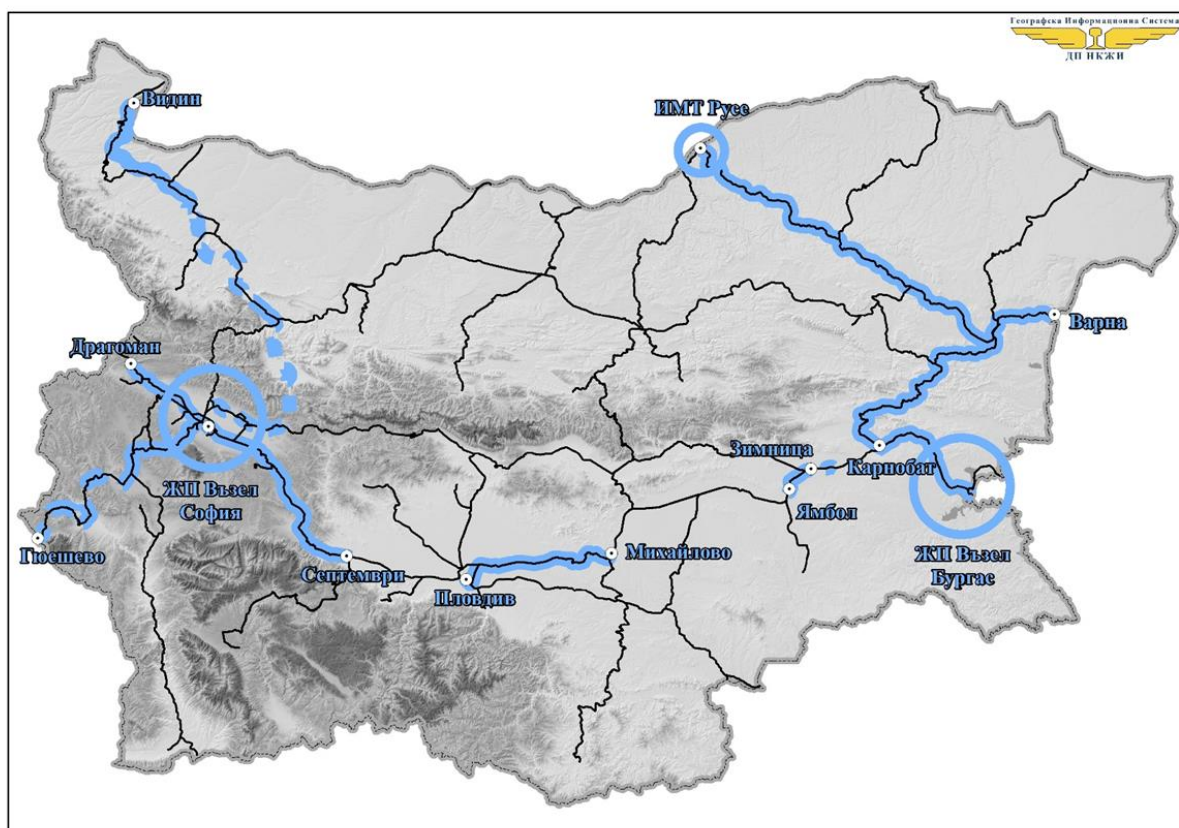


Проектът е на обща стойност от 73 301 147.00 лв. Под-проектът за гара Пазарджик е изпълнен, а другите два се очаква да бъдат завършени до януари 2016 г.

6. Проектиране и внедряване на система за планиране и управление на ресурсите (СПУР) в ДП НКЖИ.

Проектът е на обща стойност от 8 638 808 лв. Очакваното приключване е през м. август 2015 г.

ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРОЕКТИ В ПРОЦЕС НА ПОДГОТОВКА ЗА ПРОГРАМЕН ПЕРИОД 2014 - 2020 Г.



1. Модернизация на железопътната линия Видин – София.

Проектът включва:

- Участък 1, **Видин-Медковец**, с обща индикативна стойност от 735,6 млн. лева, като строителството се предвижда за периода 2016 – 2020 г.;
- Участък 2, **Медковец-Руска Бяла** и участък 3, **Руска Бяла-Стольник**, с обща индикативна инвестиционна стойност: 2,93 млрд. лева. Строителството се предвижда за периода 2019 – 2025 г.



2. Модернизация на железопътен участък София – Септември.

	<ul style="list-style-type: none">- Одобрен ФК на стойност: 56 608 344 лв.- Отпусната БФП на стойност: 39 116 600 лв. <p>Обща индикативна инвестиционна стойност за проекта: 1,48 млрд. лева</p>
--	---

3. Инструмент за подготовка на железопътни проекти по ТЕН-Т мрежата

	<ul style="list-style-type: none">- Одобрен ФК на стойност: 36 059 994 лева- Отпусната БФП на стойност: 13 721 735 лева <p>Обща индикативна инвестиционна стойност на обектите в обхвата на проекта: 1,67 млрд. лева</p>
--	---

4. Рехабилитация на железопътния участък Пловдив-Бургас – Фаза 2.

Обща индикативна инвестиционна стойност на проекта: 627,335 млн. лева. Рехабилитацията на железопътен участък Пловдив – Оризово и на железопътен възел Бургас се очаква да стартира през 2015 г., а на останалите обекти строителството ще стартира през 2016 г.



5. Техническа помощ за изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България-Русе.

Обща индикативна инвестиционна стойност за проекта: 50,85 млн. лева

6. „Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево“ (Обща индикативна инвестиционна стойност: 1,088 млрд. лева) и „Предварителни проучвания за модернизация на железопътната линия Радомир – Кулата” – (Обща индикативна инвестиционна стойност: 1,5 млрд. лева)

Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура” е бенефициента по ОПТ.



Увод

Настоящият доклад представя дейността на „Специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт“ (СЗРПИЖТ), извършена през 2014 г. в съответствие с Директива 2004/49/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт в Общността.

Годишният доклад представя разследванията, провеждани от СЗРПИЖТ в качеството му на национален разследващ орган, съгласно разпоредбите на Закона за железопътния транспорт, Наредба № 59 от 05.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт, утвърдени Правила за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт и Наредба № Н-32 от 19 септември 2007 г. за съгласуването на действията и обмяната на информация при разследване на железопътни произшествия и инциденти.

През разглежданата година са започнати и завършени шест разследвания на произшествия, две от които в съответствие с чл. 19, ал. 1 и четири в съответствие с чл. 19, ал. 2 от Директива 2004/49/ЕО.

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

Във въведението към доклада е предоставена информация за напредъка на изпълнението на Оперативна програма „Транспорт“, финансирана чрез Структурните и Кохезионни фондове на Европейския съюз за програмния период 2007 – 2013 г.

1. РАЗСЛЕДВАЩ ОРГАН

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

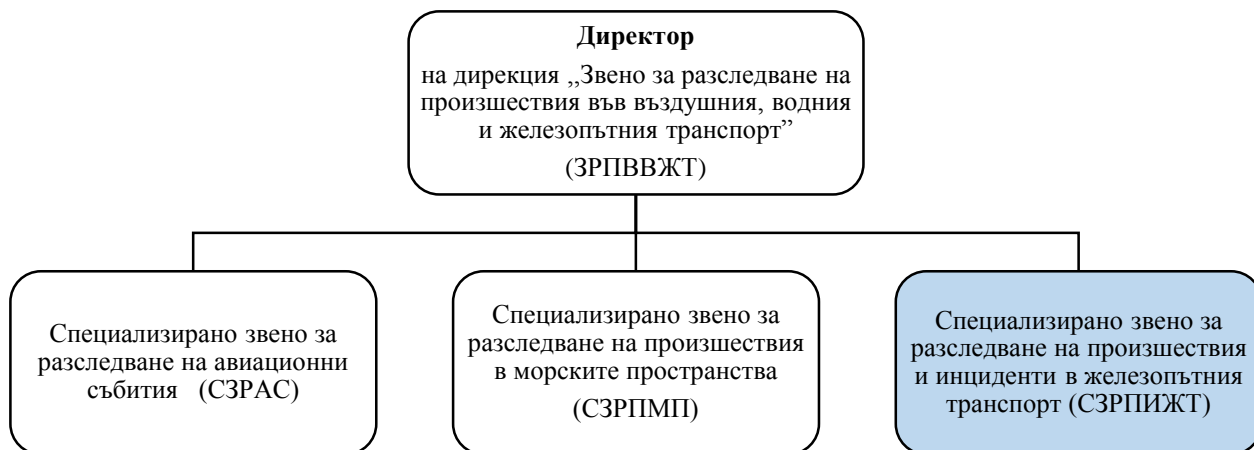
1.1. Законова основа

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

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



Структура на дирекция ЗРПВВЖТ в МТИТС



1.2. Функции и цели

Основната цел на СЗРПИЖТ при извършване на разследвания е установяване на техническите причини за възникналите произшествия и инциденти и идентифициране и излъчване на ефективни препоръки за повишаване нивото на безопасността в железопътния транспорт.

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

Основните функции и отговорности на СЗРПИЖТ са както следва:

- Организиране, координиране и извършване на технически разследвания на тежки железопътни произшествия и инциденти, възникнали на територията и в граничните преходи на Република България;
- Установяване на всички технически причини, обстоятелства и факти, свързани с възникнали тежки произшествия и инциденти, включително идентифициране на доказателства, извършване на анализи, взимане на решения и изготвяне на специализирани експертизи и документиране;
- Координиране на дейностите по извършване на технически разследвания с компетентните разследващи органи на МВР, Прокуратура на Република България и други държавни разследващи органи;
- Изготвяне, изпращане до всички заинтересовани страни и публикуване на окончателни доклади за разследвания с препоръки за повишаване нивото на безопасността с цел предотвратяване на други произшествия;
- Участие в дейността на Мрежата на националните органи за разследване на страните-членки на ЕС, координирана от Европейската железопътна агенция (ЕЖА);
- Участие в работни групи за хармонизиране на националната нормативна уредба с Европейското законодателство, свързана с разследването на железопътни произшествия и инциденти;



- Ежедневно събиране и анализиране на данни за настъпили произшествия и инциденти в системата на железопътния транспорт;
- Водене на архив на разследваните произшествия и инциденти и поддържане на информационна база данни;
- Изготвяне и разпространяване на информационен бюлетин за разследвани железопътни произшествия и инциденти.

1.3. Организация на дейността

Основната дейност на СЗРПИЖТ като национален орган за разследване е разследване на железопътни събития, класифицирани в съответствие с чл. 19 от Директива 2004/49/ЕО. През 2014 г. СЗРПИЖТ е извършвало разследване на железопътни събития в състав от трима инспектори, държавен инспектор с квалификация магистър-инженер по - „Експлоатация и управление на железопътния транспорт”, главен инспектор с квалификация магистър-инженер по - „Подвижен железопътен състав” и инспектор с квалификация магистър-инженер по - „Производство, експлоатация и ремонт на електронно изчислителни машини и устройства”. Бюджетът на Звеното се планира и осигурява според неговите текущи оперативни нужди от МТИТС. Решенията за предприемане на разследване се взимат самостоятелно от ръководителя на СЗРПИЖТ в съответствие с изискванията на:

- Директива 2004/49/ЕО и действащото европейско и национално законодателство;
- Закон за железопътния транспорт (ЗЖТ);
- Наредба № 59/05.12.2006 год. за управление на безопасността в железопътния транспорт.

СЗРПИЖТ информира ЕЖА за всяко предприето разследване на железопътно събитие чрез системата ERAIL. Разследванията се приключват с изготвяне на окончателен доклад, който се прави публично достъпен в интернет страницата на МТИТС. СЗРПИЖТ докладва на ЕЖА за всяко приключило разследване, като предоставя и електронно копие на оригиналния окончателен доклад на английски език. След валидиране от страна на ЕЖА, окончателният доклад става публично достъпен на сайта на Агенцията.

Международна дейност през 2014 г.

1. Участие на инспектор в две двудневни пленарни заседания на Мрежата от Национални органи за разследване (НОР) на произшествия в железопътния транспорт, организирани от ЕЖА в периодите 2 – 3.04.2014 г. и 5 – 6.11.2014 г. в гр. Лил, Франция ;

2. Участие в съвместна работа на Мрежата от НОР по предложения за изменение и допълнение на Директива 2004/49/ЕО в рамките на 4-тия железопътен пакет.

3. Участие на СЗРПИЖТ в други мероприятия

1. Ежемесечно, след получаване на статистическа информация за общите показатели от управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия/превозвачи във връзка с изискванията на Наредба № 59 / 5.12.2006 г., СЗРПИЖТ извършва анализ и обобщава данните за управлението на безопасността в железопътните предприятия и инфраструктура. Във тази връзка през м. юли беше направен анализ на данните за управление на безопасността за 2014 г., чрез



предоставените годишни доклади на управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия/превозвачи;

2. СЗРПИЖТ ежедневно следи оперативната обстановка във връзка с изискванията за безопасна експлоатация;

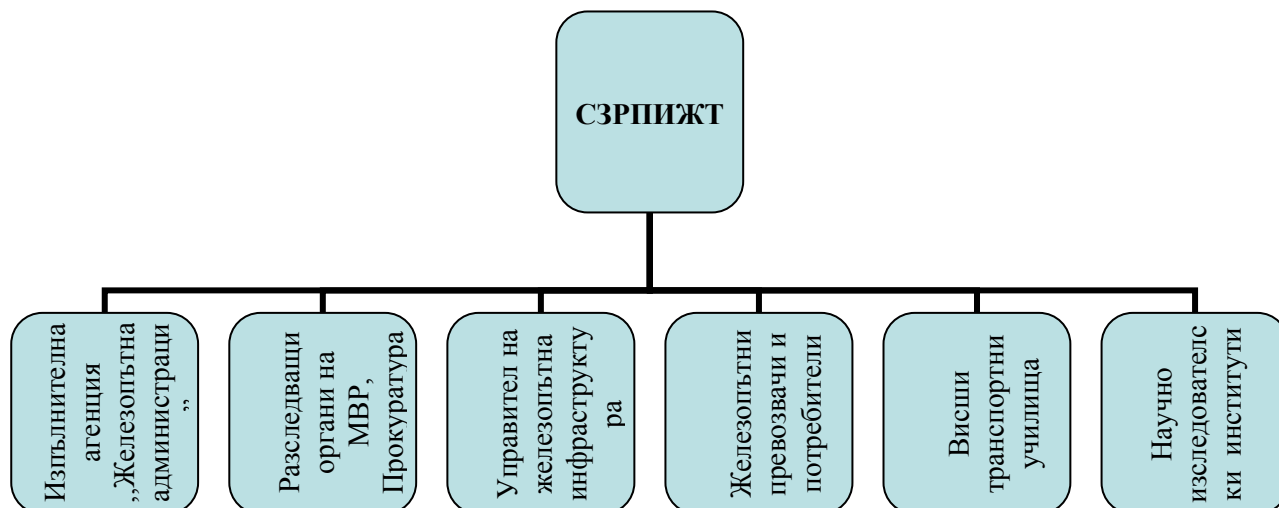
3. СЗРПИЖТ в срок е изготвило и публикувало годишен доклад за предходната година, който е изпратен на Европейската железопътна агенция.

1.4. Организационна схема

С цел създаване на необходимите условия и организация за своевременна и ефективна оперативна дейност, в процеса на водене на техническо разследване СЗРПИЖТ съгласува действията си с компетентните държавни разследващи органи на МВР и Прокуратура, които извършват паралелно досъдебно разследване. При необходимост се извършва регламентиран обмен на информация, придобита от отделните разследващи органи по реда на изпълнение на Наредба Н-32/19.09.2007 год. за съгласуването на действията и обмяната на информация при разследване на железопътни произшествия и инциденти.

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

Връзки на СЗРПИЖТ с други разследващи органи и институции



2. ПРОЦЕС НА РАЗСЛЕДВАНЕ

2.1. Събития подлежащи на разследване

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



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

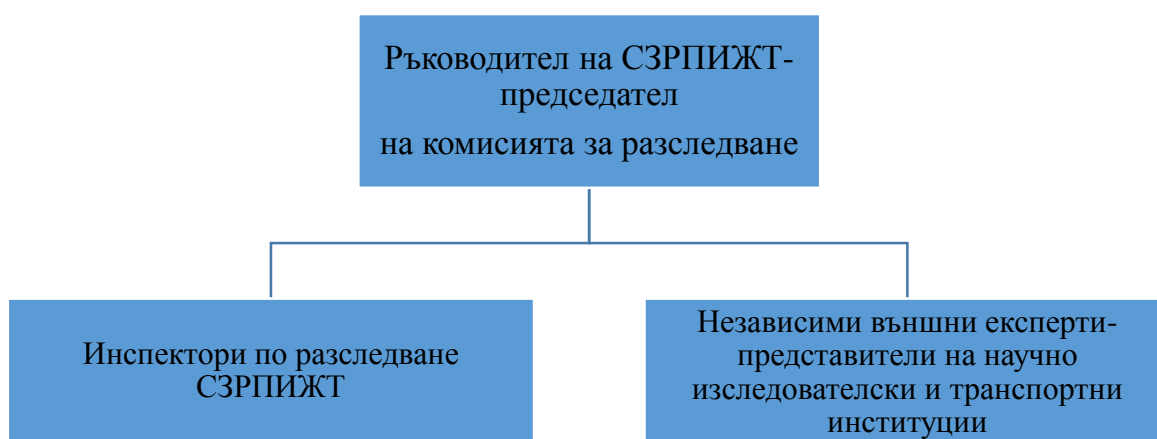
При възникване на произшествие или инцидент, упълномощените длъжностни лица на управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия/превозвачи уведомяват незабавно СЗРПИЖТ съгласно изискванията на ЗЖТ и Наредба № 59.

2.2. Институции свързани с разследването.

При разследване на произшествие, класифицирано от СЗРПИЖТ по чл. 19 от Директивата за безопасност, се създава комисия за разследване, в която се включват инспектори по разследване от Звеното и независими външни специалисти и експерти от научни среди и транспортни университети със специализации според спецификата на конкретното разследване. В хода и за целите на разследването Комисията ползва:

- Научно изследователски институт по транспорт;
- Технически университет - София;
- Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”;
- Българска академия на науките;
- Други институции за всеки конкретен случай.

Структура на комисията за разследване на железопътни събития



2.3. Процес на разследване и подход на разследващия орган

При всяко уведомяване за възникнало железопътно събитие от дежурните служители на НК ЖИ, същото се класифицира от СЗРПИЖТ в съответствие с нормативните актове. След взимане на решение за разследване, СЗРПИЖТ незабавно предприема действия за организирането му и оповестява всички заинтересовани участници в събитието. Инспекторите по разследване предприемат бързи действия за придвижване към мястото на събитието. След започване на разследването на



железопътното събитие, СЗРПИЖТ информира ЕЖА за предприетото разследване чрез нотифициране в ERAIL.

Председателят на комисията координира дейността на комисията за разследване с тези на компетентните държавни органи Прокуратура, МВР, „Гражданска защита“, „Спешна медицинска помощ“, „Пожарна безопасност и защита на населението“ (ПБЗН) и други институции с оглед обезпечаване на необходимите условия за извършване на независимо техническо разследване. Управителят на железопътната инфраструктура, железопътното предприятие/превозвач и другите участващи в събитието юридически лица предоставят на комисията за разследване всички записи и разговори на персонала, участвал в управление движението на влаковете, както и всяка друга важна информация и документи, свързани с разследването. При поискване от СЗРПИЖТ, НОБ предоставя всякаква важна информация за разследваното произшествие или инцидент. Комисията провежда срещи и разпити с персонала, участвал в произшествието и изисква писмени показания от всички юридически и физически лица, които са пряко и косвено свързани със събитието. Комисията получава пълната подкрепа и помощ от компетентните държавни разследващи органи на МВР и Прокуратура, които провеждат свое паралелно разследване, съгласно изискванията на Наредба Н-32/19.09.2007 год. за съгласуването на действията и обмяната на информация при разследване на железопътни произшествия и инциденти.

Техническото разследване се провежда максимално открито с цел обмяна на мнения и становища на всички страни, участници в събитието. Комисията анализира събраните документи, материали, изготвени становища и експертиси преди по време и след произшествието до изясняване на обстоятелствата и причините за неговото възникване.

Председателят на комисията изготвя окончателен доклад за техническото разследване на всяко произшествие или инцидент в рамките на една година от датата на възникването му. В окончателния доклад се излагат хронологията на събитията, действията на персонала, подробно се описват установените данни за убити и ранени лица и материални щети, включва се анализ на събитието и обстоятелствата и се излагат обосновано причините за неговото възникване. При необходимост се изготвят препоръки за повишаване нивото на безопасността с оглед недопускане на други събития от подобен характер, които се адресират до НОБ и преките изпълнители – управителя на железопътната инфраструктура и участвалите в произшествието превозвачи, и по целесъобразност - до всички други заинтересовани участници в събитието. Адресатите на препоръките са задължени писмено да информират СЗРПИЖТ за предприетите мерки по изпълнение на препоръките в указаните срокове.

СЗРПИЖТ докладва за приключване на разследването на ЕЖА - ERAIL, като прилага копие на оригиналния окончателен доклад. Окончателният доклад се прави публично достъпен на страницата на СЗРПИЖТ в Интернет-портала на МТИТС.

2.4. Доклади и изследвания върху безопасността на железопътни събития през 2014 г.

СЗРПИЖТ получи доклади за реализирани общо 588 железопътни събития, от които 304 произшествия, в т.ч. 162 сблъсъка на ПЖПС в препятствие, 38 случая на дерайлиране на ПЖПС, 21 произшествия на прелези, като са регистрирани 23 убити с



Специализирано звено за разследване на
железопътни произшествия и инциденти
Република България

изключение на самоубийства, включително 1 при дерайлиране, 6 на прелези и 16 от ПЖПС в движение и 45 сериозно ранени лица, включително 8 при дерайлиране, на влакове, 16 на прелези и 21 от ПЖПС в движение. Общият брой на произшествията, определени от НК ЖИ като значителни е 58, включително 4 сблъсквания на влакове (в т.ч. сблъсквания с препятствия в границите на строителния габарит), 6 дерайлирания, 11 произшествия на железопътни прелези и 37 произшествия с хора, причинени от подвижен състав в движение. Обобщените данни за железопътните произшествия сочат, че преобладават произшествията с хора причинени от ПЖПС в движение и ударите на железопътни прелези с ранени и убити, като загиналите при самоубийства са 29.

Стойността на нанесените материални щети на подвижен състав и железопътна инфраструктура, вследствие на възникнали значителни железопътни произшествия, възлиза на 5 902 749.70 лв. (3 018 028 EUR). Общо, нанесените през 2014 г. щети на железопътните предприятия/превозвачи са както следва:

- БДЖ ПП -	8 446 607,79 лв. (4 318 681.98 EUR);
- БДЖ ТП –	77 982 лв. (39 872 EUR);
- БЖК АД –	23 710 лв. (12 122.73 EUR);
- „Рейл Карго Австрия“ АД –	0.00 лв. (0.00 EUR);
- „Ди Би Шенкер България“ ЕООД –	350 593.36 лв. (179 255.54 EUR);
- „Булмаркет ДМ“ ООД -	0.00 лв. (0.00 EUR);
- „Карго транс вагон България“ АД -	0.00 лв. (0.00 EUR);
- „Експрес сервис“ ООД -	0.00 лв. (0.00 EUR).

Няма данни за участие на други основни железопътни предприятия/превозвачи в регистрираните през 2014 г. произшествия и инциденти.

Железопътни събития, възникнали през 2014 г., регистрирани по вид в Таблица 1

Таблица 1: Железопътни събития през 2014 г.

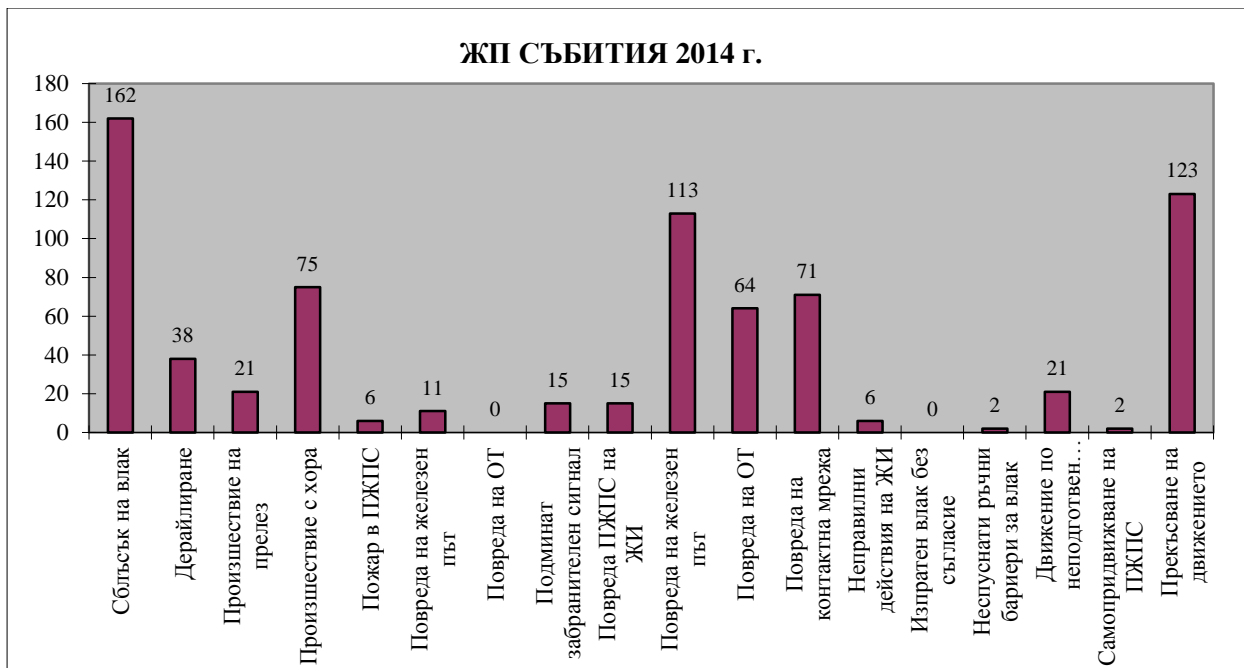
№	ВИД СЪБИТИЯ	БРОЙ
ПРОИЗШЕСТВИЯ		
1	Сблъсък на влак	162
2	Дерайлиране на ПЖПС	38
3	Произшествие на прелез	21



Специализирано звено за разследване на
железопътни произшествия и инциденти
Република България

4	Произшествие с хора	75
5	Пожар в ПЖПС	6
	Други	2
Общо:		304
ИНЦИДЕНТИ		
6	Повреда на железен път	11
7	Повреда на ОТ	0
8	Подминат забранителен сигнал	15
9	Счупване колело на ПЖПС	1
Общо:		27
СИТУАЦИИ, БЛИЗКИ ДО ИНЦИДЕНТИ		
10	Повреда ПЖПС на ЖИ, причинила закъснение	15
11	Повреда на железен път	113
12	Повреда на ОТ	64
13	Повреда на контактна мрежа	71
14	Неправилни или несъгласувани действия на ЕП от ЖИ	6
15	Изпуснат влак	0
16	Приет влак на зает коловоз	0
17	Изпратен влак без съгласие	0
18	Изпратен влак на заето междугарие	0
19	Неосигурен влак със спирачна маса	0
20	Неспуснати ръчни бариери за влак	2
21	Движение по неподготвен маршрут	21
22	Повреда ПЖПС на ЖИ, водеща до дерайлиране	0
23	Самопридвижване на ПЖПС	2
24	Оставен ПЖПС извън дистанционни указатели	0
25	Прекъсване на движението	123
Общо :		417

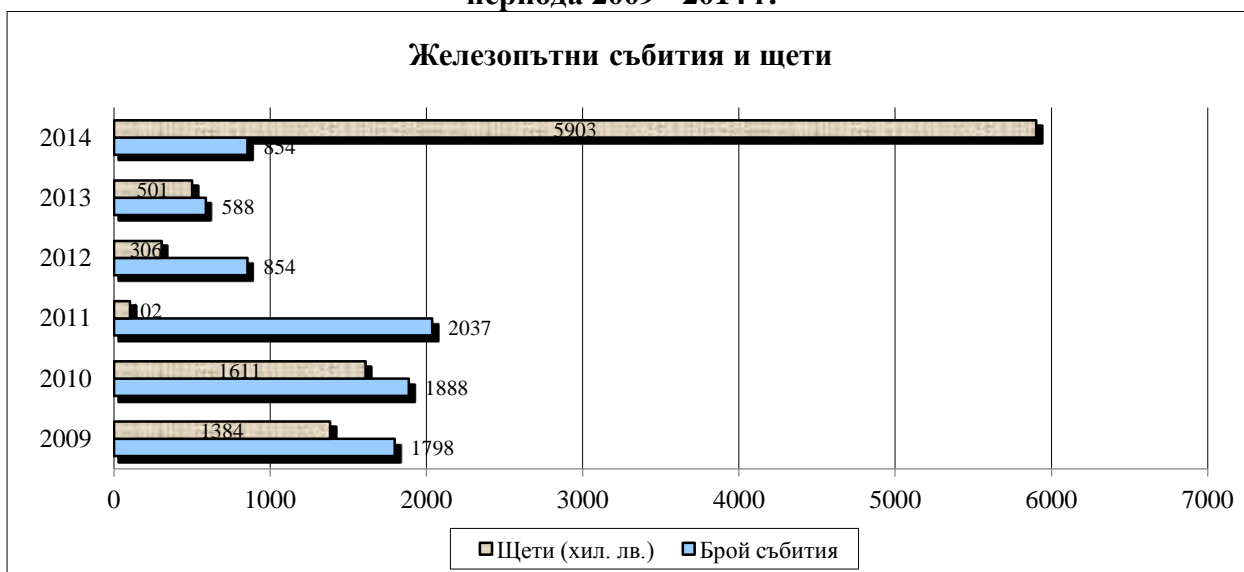
Графика на железопътните събития по железопътната мрежа през 2014 г.



Железопътни събития с нанесени щети

През 2010 сравнено с 2009 г отклонението щети /лева е -226 396 лв. (-116 100 EUR)
 През 2011 сравнено с 2010 г. отклонението щети /лева е -102 290 лв. (-52 457 EUR)
 През 2012 сравнено с 2011 г отклонението щети /лева е +192 266лв. (+98 304 EUR)
 През 2013 сравнено с 2012 г отклонението щети /лева е +206 902 лв. (+105 787 EUR)
 През 2014 сравнено с 2013 г отклонението щети/лева е +5 402 000 лв. (+2 762 000 EUR)

Графика на железопътните събития и нанесените щети по железопътната мрежа за периода 2009 - 2014 г.





3. РАЗСЛЕДВАНИЯ

3.1. Обзор на приключени разследвания, включително ключови тенденции

През 2014 година СЗРПИЖТ извърши разследването на шест железопътни произшествия, две от които бяха класифицирани като тежки по чл. 19, ал. 1, и четири по чл. 19, ал. 2 съгласно Директива 2004/49/ЕО. Започнато беше разследване на още едно железопътно произшествие, възникнало на 23.12.2014 г.

Обобщените данни от разследванията са изложени съответно в т. 3.2 и 3.3.

Таблица 2: Разследвани произшествия и инциденти през 2014 г.

Вид разследвани произшествия и инциденти	Брой произшествия	Брой жертви		Щети (евро)
		Смъртни случаи	Сериозни наранявания	
Произшествие на прелез	2	2	6	427 751
Пожар в ПЖПС	2	-	-	8 099
Дерайлиране на ПЖПС	2	1	14	768 756
ОБЩО:	6	3	20	1 204 607

3.2. Разследвания, започнати и приключени през 2014 г.

Таблица 4: Разследвания, започнати и приключени през 2014 г.

Дата на събитието	Визитка на разследването	Законово основание	Приключено на
01.02.2014 г.	Техническо разследване на железопътно произшествие - Възникване на пожар в дизелов локомотив № 07123.3 в Локомотивно депо Горна Оряховица	Директива 2004/49/ЕО, чл. 19, ал. 2 и Заповед на МТИТС, чл. 5, т. 6 от ЗЖТ, чл. 78, ал. 1 от Наредба № 59	10.06.2014 г.
28.03.2014 г.	Техническо разследване на железопътно произшествие - Дерайлиране на товарен влак № 10530 при транзитно преминаване по трети коловоз в гара Годор Каблешков	Директива 2004/49/ЕО, чл. 19, ал. 2 и Заповед на МТИТС, чл. 5, т. 6 от ЗЖТ, чл. 78, ал. 1 от Наредба № 59	02.10.2014 г.
07.05.2014 г.	Техническо разследване на тежко железопътно произшествие - Удар на пътнически влак № 10113 с моторно превозно средство - товарен автомобил с полу-ремарке на железопътен прелез на км 101+227 между гари Белово и Септември.	Директива 2004/49/ЕО, чл. 19, ал. 1 и Заповед на МТИТС, чл. 5, т. 6 от ЗЖТ, чл. 78, ал. 1 от Наредба № 59	22.07.2014 г.
12.07.2014 г.	Техническо разследване на тежко железопътно произшествие -	Директива 2004/49/ЕО, чл. 19, ал. 1	17.12.2014 г.



	Дерайлиране на бърз влак № 8601 при транзитно преминаване по четвърти коловоз в гара Калояновец.	и Заповед на МТИТС, чл. 5, т. 6 от ЗЖТ, чл. 78, ал. 1 от Наредба № 59	
07.08.2014 г.	Техническо разследване на железопътно произшествие – Възникване на пожар в електрически локомотив № 44117.0, обслужвал бърз влак № 8613, между гарите Калояновец – Стара Загора.	Директива 2004/49/ЕО, чл. 19, ал. 2 и Заповед на МТИТС, чл. 5, т. 6 от ЗЖТ, чл. 78, ал. 1 от Наредба № 59	26.11.2014 г.
09.10.2014 г.	Техническо разследване на тежко железопътно произшествие – Удар на дизелов локомотив № 55078.0 с моторно превозно средство (лек автомобил) на охраняем железопътен прелез на спирка Обеля на км 5+375 между гарите София – Волюяк.	Директива 2004/49/ЕО, чл. 19, ал. 1 и Заповед на МТИТС, чл. 5, т. 6 от ЗЖТ, чл. 78, ал. 1 от Наредба № 59	18.11.2014

3.2.1. Възникване на пожар в дизелов локомотив № 07123.3 в Локомотивно депо Горна Оряховица.

Кратко описание

В 01:28 часа на 02.01.2014 в Локомотивно депо Горна Оряховица възниква пожар в дизелов локомотив № 07123.3.

Предвид тежките зимни метеорологически условия, локомотивът е престоявал с работещ двигател до пункта за зареждане с гориво на 21 коловоз с цел готовност за незабавното му използване. Около 00:30 часа на 01.02.2014 г. локомотивът е оставен с работещ двигател и без надзор, в нарушение на чл. 42 на ПП_ПЛС 505/13 „Предписание за работата на машинисти, локомотивни, помощник-машинисти, локомотивни в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД“.

Около 01:25 часа в първа кабина на локомотива е забелязан дим и при отваряне на вратата от дежурния персонал, от кабината започва да излиза гъст задушлив дим и над пулта за управление в дясната страна се появява пламък. След няколкократни неуспешни опити на дежурния персонал за потушаване на пожара с наличните преносими пожарогасители, той е потушен в 01:46 часа с помощта на 2 пожарни автомобили на Районна служба „Пожарна безопасност и защита на населението“ – Горна Оряховица.



Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти Република България



Последствия

Загинали и ранени няма. Нанесени са щети на дизеловия локомотив на обща стойност 13 641.95 лв.

Причини

Непосредствената техническа причина за възникналото произшествие - запалване на дизелов локомотив № 07123.3 в Локомотивно депо Горна Оряховица, е използването на открит източник на огън (парафинова факла) за размразяване на водоотделителите (кондензните гърнета) с налягане 5 и 10 Ваг от пневматичната инсталация, разположени под пода на първа кабина на локомотива. Оставянето на локомотива без надзор с работещ дизелов двигател довежда до ускоряване и разрастване на пожара..

Статус на разследването

Разследването е приключено на 10.06.2014 г.

3.2.2. Дерайлиране на товарен влак № 10530 при транзитно преминаване по трети коловоз в гара Тодор Каблешков

Кратко описание

Около 08:20 часа на 28.03.2014 г., товарен влак № 10530 в състав от 24 вагона, 96 оси, 1758 тона, движещ се по направление Пловдив разпределителна – Пловдив – София – Бобов дол, дерайлира при транзитно преминаване пред стрелка № 24 на 3-ти коловоз в гара Тодор Каблешков. Дерайлирали и полегнали са пет вагона и влакът е скъсан между петия и шестия вагон.



Последствия



Загинали и ранени няма. Нанесени са съществени вреди и значителни щети на подвижния състав и на железопътната инфраструктура, които възлизат общо на 266 135.00 лв.

Поради ремонт на инфраструктурата, движението на влаковете между гарите Стамболийски, Годор Каблешков и Пловдив е прекъснато от 08:20 часа на 28.03.2014 г. до 12:58 часа на 29.03.2014 г.

Причини

Непосредствена техническа причина за възникналото произшествие - с товарен влак № 10530 при транзитно преминаване по трети коловоз в гара Годор Каблешков, е счупване на дясната релсова нишка (по километража) на км 146+535,54 започнало в долната част на петата на релсата, вследствие на създаден концентратор на напрежение (прогар).

Статус на разследването

Разследването е приключено на 02.10.2014 г.

3.2.3. Удар на пътнически влак № 10113 с моторно превозно средство - товарен автомобил „Скания“ с полуремарке „Флигел“ на железопътен прелез на км 101+227 между гарите Белово и Септември на път № 1.

Кратко описание

Около 16:35 часа на 07.05.2014 г. пътническият влак № 10113, движещ се по направление София – Пловдив удря моторно превозно средство - товарен автомобил „Скания“ с полу-ремарке, преминаващо неправомерно на железопътния прелез на км. 101+227 между гарите Белово и Септември.

Влакът се е движел със скорост 82 км/ч по книжка разписание и при редовни показания на проходните светофори. При приближаване на около 600 метра от железопътния прелез на км 101+227, локомотивният машинист забелязва товарен автомобил, приближаващ се към прелеза, подава звукови сигнали „Внимание“. Въпреки това, товарният автомобил навлиза в опасната зона на прелеза, при което машинистът предприема бързо спиране с автоматичната влакова спиращка на 114 м. преди прелеза, но поради късия спиращ път става невъзможно да се избегне удара и в 16:35 часа влакът удря товарния автомобил със скорост на движение 62 км/ч. Автомобилът е бил влачен около 50 метра по продължение на железния път, а ЕМВ е дерайлирал с двете колооси на първа талига.

Последствия

Вследствие на удара са ранени шофьорът на товарния автомобил и петима пътници във влака, един от които по-късно умира в болница вследствие получените наранявания.

Нанесени са повреди и щети на подвижния състав, железопътната инфраструктура и на товарния автомобил. Движението на влаковете в междугарието Белово – Септември по път № 1 и № 2 е прекъснато в 16:35 часа, като по път № 2 е възстановено в 22:43 часа, а по път №1 – в 05:25 часа на 08.05.2014 г.

Общата стойност на нанесените щети възлиза на 833 733.00 лв.

Причини

Непосредствената техническа причина за възникналото тежко железопътно произшествие на 07.05.2014 г. е: неправомерно пресичане на моторно превозно средство



(товарен автомобил „Скания“ с рег. № РВ 4810 КВ) през железопътен прелез на км 101+227 в междугарieto Белово-Септември при редовно задействана автоматична прелезна сигнализация (АПС), указваща предстоящото преминаване на ПВ № 10113, движещ се по график в направление София – Пловдив.

Статус на разследването

Разследването е приключено на 22.07.2014 г.

3.2.4. Дерайлиране на бърз влак № 8601, настъпило на 12.07.2014 г. при транзитно преминаване по четвърти коловоз в гара Калояновец.

Кратко описание

Около 15:17 часа на 12.07.2014 бърз влак № 8601, движещ се по направление София – Пловдив – Варна, дерайлира във входните стрелки на гара Калояновец при наредено транзитно преминаване по четвърти коловоз на гарата. Локомотивът дерайлира и се преобръща, вследствие на което дерайлират и 5 вагона от състава на влака.

Последствия

В резултат на тежкото произшествие е загинал локомотивният машинист-първо лице и са ранени четирима пътници и четирима служители на железопътния превозвач.

Нанесени са значителни щети на подвижния железопътен състав, на железопътната инфраструктура и съоръженията. Движението на влаковете между гарите Михайлово – Калояновец по път № 1 е преустановено от 15:17 часа на 12.07.2014 г. до 14:21 часа на 13.07.2014 г., а по път № 2 - от 15:17 часа на 12.07.2014 г. за неопределено време.

Общата стойност на нанесените щети възлиза на 1 237 422.00 лв.

Причини

Непосредствената причина за възникналото тежко железопътно произшествие - дерайлиране на електрически локомотив № 45153.4 и пет вагона от състава на влак № 8601, настъпило на 12.07.2014 г. при нареден маршрут от дежурния ръководител-движение, за транзитно преминаване по четвърти коловоз на гара Калояновец, е преминаването на входния сигнал от влака със скорост 106 км/ч, и навлизането му във входните стрелки 2/4 със 104 км/ч при разрешена скорост за движение до 40 км/ч.



Статус на разследването

Разследването е приключено на 17.12.2014 г.

3.2.5. Възникване на пожар в електрически локомотив № 44117.0, обслужвал бърз влак № 8613, между гарите Калояновец – Стара Загора на 07.08.2014 г.

Кратко описание



Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти Република България

На 07.08.2014 бърз влак № 8613 се по направление София - Бургас. Около 18:15 ч., при приближаване към гара Стара Загора, в машинното отделение на локомотива възниква пожар. Локомотивната бригада веднага спира влака и започва борба с огъня с наличните ръчни пожарогасители, в резултат на което, около 19:10 часа огънят е потушен.

Движението по железопътната линия е възстановено в 21:26 часа.

Последствия

Няма жертви и ранени. Нанесени са повреди и щети на електрическия локомотив на стойност 2199.00 лв.

Причини

Непосредствената техническа причина за възникването на пожар в електрически локомотив № 44117.0, обслужвал бърз влак № 8613, между гарите Калояновец - Стара Загора, е прекъсване на проводник 263 свързващ пусковата верига на II-ра двигател помпа 239. Вследствие на това продължителен пусков ток и недопустимо голям работен ток, е довел до стопяване на изолацията и запалването на проводника, поради неправилно използван предпазител 248, (вместо 40А е монтиран 100А).



Статус на разследването

Разследването е приключено на 26.11.2014 г.

3.2.6. Удар на дизелов локомотив № 55078.0 с моторно превозно средство - лек автомобил „Seat Toledo“ на охраняем железопътен прелез на спирка Обеля на км 5+375 между гарите София и Волуяк на 09.10.2014 г.

Кратко описание

Около 14:05 ч. на 09.10.2014, влак № 10997 с локомотив № 55-078 на „БДЖ Товарни превози“ ЕООД удря моторно превозно средство (МПС) – лек автомобил „Seat Толедо“, преминаващо през прелеза на км 5+375 в междугарието Волуяк-София при вдигнати бариерни греди. Движението на влака е било осигурено от дежурните ръководители движение в гара Волуяк и в гара София - западен район.



Последствия

В резултат на произшествието е бил ранен шофьорът на автомобила, а пътувалият с него пътник е бил убит.

Автомобилът е бил смазан, а на локомотива и на железопътната инфраструктура са нанесени незначителни щети. Движението на влаковете между гарите Волуяк и София по път № 1 е прекъснато от 14:05 до 17:25 часа и по път № 2 от 15:24 до 17:00 часа на 09.10.2014 г.

Общо щетите от закъснения на трафик и нанесените повреди на локомотива и на железопътната инфраструктура възлизат на 2875.00 лв.

Причини

При осигуряване движението на влак № 10997 от гара Волуяк за гара София изпълнителският персонал на ДП „НК ЖИ“ са нарушили основни изисквания на нормативните актове, регламентиращи обмена и регистрирането на телефонограми за движението в дневниците на междугарието и на охраняемите прелези между тях, с което се осигурява безопасността на движение за приемане и изпращане на влаковете в двете гари и преминаването им през прелезите между тях.

Статус на разследването

Разследването е приключено на 18.11.2014 г.

3.3. Разследвания, започнати през 2014 г.

Таблица 3: Разследвания, започнати през 2014 г.

Дата на събитието	Визитка на разследването	Законово основание
23.12.2014 г.	Техническо разследване на железопътно произшествие - дерайлиране на локомотивите от товарен влак № 30561 при заминаване от четвърти коловоз на стрелка № 11 в гара Зимница.	Директива 2004/49/ЕО, чл. 19, ал. 2 и Заповед на МТИТС, чл. 5, т. 6 от ЗЖТ, чл. 78, ал. 1 от Наредба № 59

3.3.1. Дерайлиране на локомотивите от товарен влак № 30561 при заминаване от четвърти коловоз на стрелка № 11 в гара Зимница.

Кратко описание



Специализирано звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти Република България

Около 07:03 часа на 23.12.2014 г., товарен влак № 30561, в състав от 24 вагона, от които 3 пълни и 21 празни, и локомотив до влака № 92027 в неработно състояние, 144 оси, 1112 тона, теглен от електрически локомотив № 92034 по направление Пирдоп–Карлово–Бургас, дерайлира в гара Зимница на стрелка № 11 при заминаване от четвърти коловоз. Дерайлирали са локомотивите № 92034 и № 92027 с всички си колоси.

Последствия

Няма ранени и загинали.

Нанесени са щети на подвижния състав и на железопътната инфраструктура

Поради възникналото дерайлиране, движението на влаковете по текущ път № 1 и път № 2 между гарите Зимница и Стралджа е преустановено от 07:46 часа до 18:01 часа на 23.12.2014 г. Движението е възстановено по текущ път № 1 в 18:05 часа с преминаване на влаковете и возилата през повредения участък от 300 м със скорост 25 км/ч., а в 16:21 часа на 24.12.2014 г. - след завършване на ремонтно-възстановителните работи по железния път, движението по текущ път № 1 и № 2 е възстановено по книжка разписание.

Щетите от нанесените повреди на ПЖПС, на железопътната инфраструктура и от нарушен трафик на влакове възлизат общо на 98 971 лв.



Статус на разследването

Към 31.12.2014 г. разследването продължава.

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

Таблица 5: Разследвани произшествия и инциденти в периода 2008 – 2014 г.

Разследвани събития	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Общо
Сблъсък на влакове	-	-	1	-	-	-	-	1
Сблъсък с препятствие	-	-	-	-	-	-	-	0
Дерайлиране на влак	-	-	1	-	-	1	2	4
Произшествие на жп прелез	-	-	2	-	-	-	2	4



Произшествие с човек причинено от ПЖПС в движение	-	-	-	-	-	-	-	0
Пожар в подвижен състав	1	1	1	1	1	2	2	9
Произшествие свързано с опасни товари	-	-	-	-	-	-	-	0
Инциденти	-	-	1	-	-	-	-	1
Общо:	1	1	6	1	1	3	6	19

Диаграма на разследваните произшествия и инциденти в периода 2008 – 2014 год.



4. ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

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

4.1. Кратък обзор и представяне на препоръките

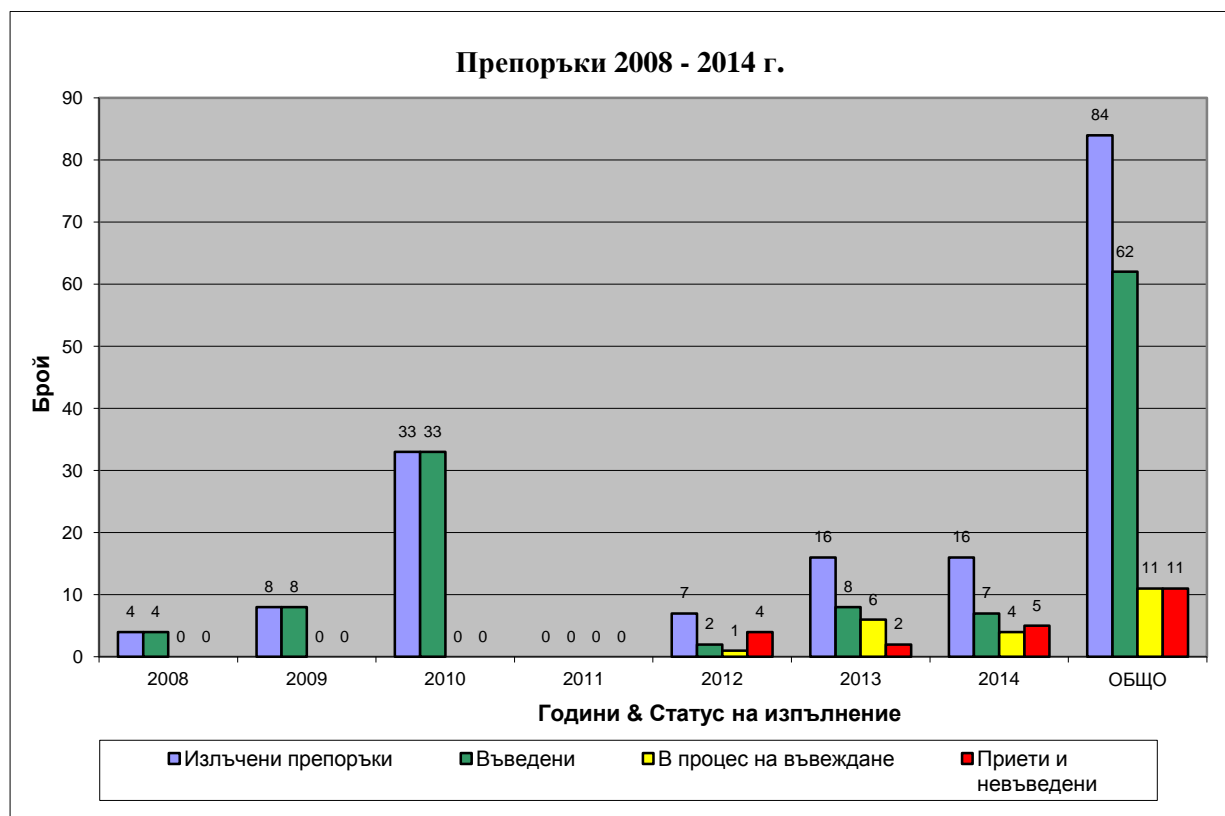
Таблица 6: Излъчване и въвеждане на препоръки през периода 2008 – 2014 г.

Година	Статус на въвеждане на препоръките
--------	------------------------------------



	Излъчени препоръки	Въведени	В процес на въвеждане	Приети и невъведени
2008	4	4	0	0
2009	8	8	0	0
2010	33	33	0	0
2011	0	0	0	0
2012	7	2	1	4
2013	16	8	6	2
2014	16	7	4	5
Общо:	84	62	11	11

Диаграма на излъчените препоръки от СЗРПИЖТ в периода 2008 – 2013 год.



4.2. Препоръки за безопасност, излъчени през 2014 г.

2014 г.

Събитие: Възникване на пожар в дизелов локомотив № 07123.3 в Локомотивно депо Горна Оряховица.



Препоръки за безопасност: (10.06.2014 г.)

1. „Холдинг БДЖ“ ЕАД да изготви Инструкция за поддържане на дизеловите локомотиви в топло състояние при работа в зимни условия.

2. „Холдинг БДЖ“ ЕАД да създаде необходимата организация и превантивен контрол осигуряващи при размразяването на замръзнали елементи от пневматичната и отоплителната инсталации на локомотивите и моторните влакове да не се използват открити огнеизточници (пламък от бензинови лампи, газови горелки, парафинови факли и др.).

3. Да се извърши еднократна проверка на функционалната годност на пожаро-известителната и пожарогасителната инсталации на всички серии дизелови локомотиви експлоатирани в „Холдинг БДЖ“ ЕАД.

4. „Холдинг БДЖ“ ЕАД да проучи възможността и да постави допълнително температурни датчици или оптично-димни датчици за пожаро-известителна инсталация в командните кабинни, които да бъдат свързани към съществуващата ПИИ на дизеловите локомотиви серии 06000 и 07000.

Предприети мерки

1. В изпълнение;
2. Изпълнена;
3. Изпълнена;
4. Приета, изпълнена.

Събитие: Дерайлиране на товарен влак № 10530 при транзитно преминаване по трети коловоз в гара Тодор Каблешков

Препоръки за безопасност: (02.10.2014 г.)

1. Да се направят проучвания за доставка на апаратура за без разрушителен контрол с разширени възможности за по-прецизно откриване на дефекти по профила на релсите, стрелките и другите елементи на железния път;

2. Генералният директор на ДП „НК ЖИ“ да разпореди завишаване на контрола и прецизността в работата на длъжностните лица свързани с извършване на без разрушителен контрол (БК) на заварени съединения и възстановени чрез напластяване елементи в железния път, превантивен БК на релси и на стрелкови елементи положени в железния път;

3. При извършването на строително - ремонтни дейности за рехабилитация и модернизация на железопътната инфраструктура, да се осъществява непрекъснат контрол на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея (за временно строителство и експлоатация) и качеството на влаганите материали влагани при повторна употреба, съгласно изискванията на нормативните актове, касаещи поддържането на железния път.

Предприети мерки



1. Към 23.01.2015 г. препоръката е в изпълнение;
2. Изпълнена;
3. Изпълнена.

Събитие: Удар на пътнически влак № 10113 с моторно превозно средство - товарен автомобил „Скания“ с полуремарке „Флигел“ на железопътен прелез на км 101+227 в междугарието Белово - Септември на 07.05.2014 г.

Препоръки за безопасност: (24.06.2014 г.)

С цел предотвратяване на други произшествия от подобен характер и на основание чл. 115м, ал. 2 от Закона за железопътен транспорт, с одобрен доклад № 14-001130/17.06.2014 г. и писмо № 10-22-772/24.06.2014 г. на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията е дадена препоръка за безопасност до заинтересованите страни за изпълнение.

Предприети мерки

Препоръката е изпълнена.

Събитие: Дерайлиране на бърз влак № 8601, настъпило на 12.07.2014 г. при транзитно преминаване по четвърти коловоз в гара Калояновец.

Препоръки за безопасност: (17.12.2014 г.)

1. Лицензираните железопътни превозвачи, които извършват железопътни превози на пътници и товари в участъци, съоръжени с „Автоматична локомотивна сигнализация“ (АЛС), да не допускат на смяна локомотивен персонал без необходимата правоспособност за работа с АЛС;

2. Лицензираните железопътни превозвачи, които извършват железопътни превози на пътници и товари в участъци съоръжени с АЛС, да не допускат в експлоатация тягов подвижен състав (ТПС), който не е съоръжен или е с неизправно или не включено бордово оборудване на АЛС;

3. ИА „ЖА“ да измени и допълни текста с нова точка на чл. 192, ал. 1 от Наредба № 58 от 2.06.2006 г. за правилата за техническа експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт със следния текст: „не съоръжени и с неработещо бордово оборудване на АЛС в участъци, съоръжени с АЛС“;

4. ИА „ЖА“ да измени и допълни текста в чл. 23 от Наредба № 54 от 2.06.2003 г. за медицинските и психологическите изисквания към персонала, който осъществява железопътни превози на пътници и товари и съпътстващите ги дейности, и за провеждане на пред пътните (пред сменни) медицински прегледи, като текстът в чл. 23 се обособи в ал. 1 и се създаде нова ал. 2 с текст: „По предложение на председателя на назначената от МТИТС комисия за разследване на произшествия, да се извършват психологични изследвания на длъжностните лица посочени в чл. 18, ал. 1, т. 1 и т. 2, допуснали и предизвикали железопътни произшествия“.

Предприети мерки



1. Изпълнена;
2. Приета, неизпълнена;
3. Приета, неизпълнена;
4. Приета, неизпълнена.

Събитие: Възникване на пожар в електрически локомотив № 44117.0, обслужвал бърз влак № 8613, между гарите Калояновец – Стара Загора на 07.08.2014 г.

Препоръки за безопасност: ()

1. На електрически локомотиви серии 44000 и 45000, в експлоатация да се извърши замяна на стопяемите ножови предпазители 246 и 248 с автоматични бързодействащи предпазители с номинален ток 40 А.

2. Да се извърши еднократна проверка на всички електрически локомотиви в експлоатация за изпълнение на:

2.1. Изискванията на чл. 371, чл. 372, чл. 586 и чл. 587 на „Правилник за деповски ремонт и поддържане на електрически локомотиви на БДЖ” (Сигн. № ЛС 0103) от 1979 г. и чл. 461, чл. 462, чл. 469 и чл. 471 на ПЛС 127/05 „Правилник за заводски ремонт на електрически локомотиви серии 44000 и 45000”;

2.2. Изискванията на чл. 728 чл. 730, чл. 733, чл. 735 и чл. 743 на ПЛС 127/05 „Правилник за заводски ремонт на електрически локомотиви серии 44000 и 45000” на проводници 208, 213, 260, 261, 262 и 263.

2.3. Проводници 208, 213, 260, 261, 262 и 263 да бъдат монтирани задължително в гофриран метален корпус.

2.4. Преносимите пожарогасители да се унифицират по вид и схеми на местоположението им за всички серии електрически локомотиви в експлоатация.

3. ИА „Железопътна администрация” да изиска изпълнението на чл. 427, ал. 1, т. 7 (две противогазови маски) от Наредба № 13 от 30.12.2005 г. за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд в железопътния транспорт, да се осигурят и оборудват локомотивите експлоатирани от лицензираните железопътни превозвачи в страната.

Предприети мерки

1. Разпоредено е в срок до 19.01.2015 г. да бъдат направени експертни предложения за замяна на ножовите стопяеми предпазители с автоматични;
2. Изпълнено към 29.12.2014 г.
3. В процес на изпълнение към 29.12.2014 г.

Събитие: Удар на дизелов локомотив № 55078.0 с моторно превозно средство - лек автомобил „Seat Toledo“ на охраняем железопътен прелез на спирка Обеля на км 5+375 между гарите София - Волуяк на 09.10.2014 г.

Препоръки за безопасност: (18.11.2014 г.)

Генералният директор на Държавно предприятие „Национална компания железопътна инфраструктура“ в срок до 30.12.2014 г. в съответствие с изискванията на



Наредба № 4 от 27.03.1997 г. за железопътните прелези, да инициира процедура за закриване на прелеза, находящ се на км 5+375 на спирка Обеля между гарите София – Волюяк.

Предприети мерки

От страна на ДП НКЖИ са предприети са стъпки за изпълнение, но със нарочно решение на Транспортна комисия на Столична община, изпратено на 11.02.2015 г., изпълнението е преустановено.

В изпълнение на разпоредбите на Наредба № 59 от 05.12.2006 г. адресатите на издадените препоръки са длъжни да уведомяват писмено СЗРПИЖТ относно предприетите мерки за тяхното изпълнение в указаните срокове.

Бойчо Скробански

Държавен инспектор в СЗРПИЖТ