



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
НАЦИОНАЛЕН БОРД ЗА РАЗСЛЕДВАНЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ ВЪВ
ВЪЗДУШНИЯ, ВОДНИЯ И ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

ул. "Дякон Игнатий" № 9, София 1000
тел. (+359 2) 940 9317
факс: (+3592) 940 9350

bskrobanski@mtitc.government.bg
bskrobanski@abv.bg

ГОДИШЕН ДОКЛАД

НАЦИОНАЛЕН БОРД ЗА РАЗСЛЕДВАНЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ В
ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ





Настоящият доклад се публикува в съответствие с:

- Директива (ЕС) 2016/798 на ЕП и Съвета от 11 май 2016 г., чл. 24, параграф 3;
- Закон за железопътния транспорт, ДВ. бр. 108, в сила от 01.01.2007 г.;
- Наредба № 59, ДВ. бр. 102 2006, в сила от 05.12.2006 г., чл. 95.

Нормативните актове са достъпни на:

<https://www.mtitc.government.bg>



СЪДЪРЖАНИЕ

Увод	4
1. РАЗСЛЕДВАЩ ОРГАН	5
1.1. <i>Законова основа</i>	5
1.2. <i>Цели и функции</i>	5
1.3. <i>Организация на дейността</i>	7
1.4. <i>Международна дейност</i>	8
1.5. <i>Участие на НБРПЖТ в други мероприятия</i>	8
2. ПРОЦЕС НА РАЗСЛЕДВАНЕ	10
2.1. <i>Събития, подлежащи на разследване</i>	10
2.2. <i>Институции, свързани с разследването</i>	11
2.3. <i>Процес на разследване и подход на разследващия орган</i>	11
2.4. <i>Изследване на безопасността от годишните доклади през 2022 г.</i>	13
3. РАЗСЛЕДВАНИЯ	16
3.1. <i>Обзор на приключени разследвания през 2022 г.</i>	16
3.2. <i>Разследвания, започнати и приключени през 2022 г.</i>	17
3.3. <i>Описание на разследваните произшествия през 2022 г.</i>	17
3.3.1. <i>Страничен удар на жп стрелка № 39 в гара Илиянци на локомотив № 91522086001-8 с локомотив № 91522086005-9</i>	17
3.3.2. <i>Извършване функционални проби на локомотив № 91520043309-1, преди пускане в експлоатация в Локомотивно депо Пловдив</i>	18
3.3.3. <i>Удар на жп прелез, локомотива на БВ № 7623 в товарен камион между гарите Орешец – Димово</i>	20
3.3.4. <i>Дерайлиране на вагони от ДТВ № 30592 между гарите Яна и Кремиковци</i>	20
3.4. <i>Разследвания, започнати през 2022 г. и приключили през 2023 г.</i>	22
3.4.1. <i>Възникнал пожар в два вагона на БВ № 2613 възникнал между Каспичан – Провадия</i>	22
3.5. <i>Разследвани произшествия и инциденти през 2022 г.</i>	23
4. ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ	24
4.1. <i>Кратък обзор на препоръките за безопасност излъчени от НБРПЖТ</i>	24
4.2. <i>Препоръки за безопасност, излъчени през 2022 г.</i>	25
4.2.1. <i>Страничен удар на жп стрелка № 39 в гара Илиянци на локомотив № 91522086001-8 с локомотив № 91522086005-9</i>	25
4.2.2. <i>Извършване функционални проби на локомотив № 91520043309-1, преди пускане в експлоатация в Локомотивно депо Пловдив</i>	25
4.2.3. <i>Удар на жп прелез, локомотива на БВ № 7623 в товарен камион между гарите Орешец – Димово</i>	26
4.2.4. <i>Дерайлиране на вагони от ДТВ № 30592 между гарите Яна и Кремиковци</i>	27
4.3. <i>Препоръки за безопасност, излъчени през 2023 г.</i>	27
4.3.1. <i>Възникнал пожар в два вагона на БВ № 2613 възникнал между Каспичан – Провадия</i>	27



Увод

Настоящият годишен доклад представя дейността на националния орган за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България, както и разследваните железопътни събития с излъчените препоръки за безопасност през 2022 г., в съответствие с изискванията на чл. 24, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/798/ЕП и Съвета относно безопасността на железопътния транспорт.

През 2020 г. с решение на Министерски съвет на Република България беше създаден мултимодален орган за разследване на транспортни произшествия по безопасността „Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт“ (НБРПВВЖТ) към Министерски съвет на пряко подчинение на Министър-председателя на държавата и приет Правилник за дейността, структурата и организацията на Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт. Бордът се състои от три направления за разследване на авиационни, морски и железопътни произшествия. Бордът се ръководи от управителен съвет състоящ се от трима члена – ръководителите на съответните три направления. Бордът е второстепенен разпоредител с бюджет към министъра на транспорта и съобщенията. Функциите за разследване на произшествия в железопътен транспорт са разписани в Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ), Наредба № 59 от 05.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт. От 11.04.2023 г. НБРПВВЖТ е подписал „Споразумение за взаимодействие при разследване на произшествия и инциденти във въздушния, водния и железопътния транспорт между Прокуратурата на Р България, Министерството на вътрешните работи.

Годишният доклад включва данни за проведените през 2022 г. разследвани железопътни произшествия и инциденти, включително причините за тяхното възникване и дадени препоръки за подобряване на безопасността в железопътния транспорт до Националния орган по безопасността – Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА). Съдържа информация за предприетите мерки за въвеждането и изпълнението от железопътните предприятия и обобщени, данни от реализираните през 2022 г. железопътни произшествия и инциденти, нанесените щети, представени от Управителя на железопътната инфраструктура – Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ (ДП НКЖИ) и железопътните предприятия (превозвачи и извършващи ремонт и поддръжка).



1. РАЗСЛЕДВАЩ ОРГАН

1.1. Законова основа

Разследващият орган извършва разследване на произшествия и инциденти в съответствие с изискванията на Директива 2016/798/ЕП и Съвета от 11 май 2016 г., относно безопасността на железопътния транспорт, която е транспонирана в Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ), Наредба № 59/05.12.2006 год. за управление на безопасността в железопътния транспорт и подписаното Споразумение за взаимодействие при разследване на произшествия и инциденти в транспорта между Прокуратурата на Р България, Министерството на вътрешните работи и НБРПВВЖТ.

Хронология на реструктуриране на разследващият орган

През 2006 г. в съответствие с изискванията на чл. 21 от Директива 2004/49/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт в Общността, в Министерството на транспорта и съобщенията (МТС) беше създаден специализиран разследващ орган за разследване на железопътни произшествия и инциденти – „Специализирано звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт” (СЗРПИЖТ). Ресурсите за обезпечаване на разследването се осигуряват от бюджета на МТС.

През 2020 г. беше създаден независим мултимодален орган за разследване на транспортни произшествия и инциденти – „Националният борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт“ (НБРПВВЖТ) към Министерски съвет на пряко подчинение на министър-председателя на държавата.

НБРПЖТ е част от мултимодалния разследващ орган в НБРПВВЖТ за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Р България.

1.2. Цели и функции

Целите на разследването са подобряване на безопасността в железопътния транспорт, недопускане на произшествия и предотвратяването на тежки произшествия.

Превантивната дейност на разследващия орган е установяване причините за възникване на произшествия и инциденти, излъчване на препоръки за безопасност с цел подобряване на безопасността и предотвратяването на тежки произшествия, без да се търси вина и отговорност.

Функциите и задачите за разследване са разписани подробно в европейските и национални нормативни актове.

Основни функции и отговорности на НБРПЖТ:

- Организиране и ръководене на разследването на тежки произшествия, произшествия и инциденти, възникнали на територията и в граничните преходи на Р България;

- Установяване на причините, обстоятелствата и фактите, свързани с възникване на тежки произшествия, произшествия и инциденти, включително идентифициране на доказателства, извършване на анализи, изследване на човешкия фактор, вземане на решения, изготвяне на експертизи и документиране на събитията;



- Координиране на дейностите при извършване на паралелни разследвания, в които участват органите на досъдебното производство от Прокуратурата на Р България – следствените отдели към окръжните прокуратури и разследващи органи от Министерството на вътрешните работи (МВР);

- Изготвяне и изпращане до всички засегнати субекти на проект на окончателен доклад с препоръки за безопасност, от приключилото разследване на произшествието или инцидента, за изразяване на мнения и становища;

- След анализиране на представените становища от засегнатите страни, се изготвя и изпраща до всички заинтересовани страни окончателен доклад с дадени препоръки за безопасност, който се публикува на интернет-страницата на НБРПЖТ;

- Участие в работни срещи на Мрежата на националните разследващи органи на страните-членки на ЕС, както и в обучения и конференции, организирани от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз;

- Участие в работни групи за хармонизиране на националните нормативни актове с Европейското законодателство, свързани с безопасността и разследването на железопътни произшествия и инциденти;

- Анализиране на данни за настъпили произшествия и инциденти в информационната система на железопътния транспорт;

- Водене архив на разследваните произшествия и инциденти и поддържане на информационна база данни в НБРПЖТ;

1.3. Организация на дейността

Основната дейност на НБРПЖТ, в качеството му на независим национален разследващ орган в Р България на железопътни произшествия и инциденти, е да класифицира възникналите железопътни събития, в съответствие с изискванията на чл. 20 от Директива (ЕС) 2016/798/ЕП и Съвета, ЗЖТ и Наредба № 59.

НБРПЖТ се ръководи от заместник-председател на Управителния съвет на НБРПВВЖТ, с квалификация доктор по безопасността в железопътния транспорт, магистър-инженер по „Експлоатация и управление на железопътния транспорт”, той ръководи и комисиите за разследване на произшествията;

Разследванията се извършват от комисия, в която се включват външни експерти на граждански договор, с професионален опит и квалификации към съответното произшествие.

Разследванията се осигуряват със средства от бюджета на НБРПВВЖТ.

Решенията за предприемане на разследване, следват изискванията на европейските и национални нормативни актове, вземат се от заместник-председателя на Управителния съвет на НБРПВВЖТ и са в съответствие с:

- Директива 2016/798/ЕП и Съвета;
- Закона за железопътния транспорт;



- Наредба № 59/05.12.2006 год. за управление на безопасността в железопътния транспорт.

Ръководителят на НБРПЖТ, писмено информира Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз, за всяко предприето разследване на железопътно събитие, чрез системата за оповестяване. Разследваните събития приключват с изготвяне проект на окончателен доклад, при необходимост се излъчват препоръки за безопасност и докладът се изпраща до всички заинтересовани страни;

Ръководителят на НБРПЖТ писмено информира Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз за всяко приключило разследване, като предоставя електронно копие на оригиналния окончателен доклад и препоръките за безопасност, преведени на английски език, в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) 2052/2020/ЕК от 24 април 2020 г.

След валидиране на доклада от Агенцията, той се качва на електронната страница на НБРПВВЖТ и е публично достъпен.

1.4. Международна дейност през 2022 г.

1. Участие на ръководителя на направление НБРПЖТ в 48-то пленарно заседание на Мрежата на органите за разследване на железопътни произшествия от страните-членки на ЕС, проведено на 02 и 03 март 2022 г. в град Валансиен, Франция.

2. Участие на ръководителя на направление НБРПЖТ в конференция на тема ERTMS 2022, в периода от 26 до 28 април 2022 г., проведена в гр. Валансиен, Франция. Конференцията е фокусирана върху напредъка на ERTMS в страните-членки и пакета за ревизия на CCS и TSI.

3. Участие на ръководителя на направление НБРПЖТ в 49-то пленарно заседание на Мрежата на органите за разследване на железопътни произшествия от страните-членки на ЕС, проведено на 18 и 19 май 2022 г. в град Валансиен, Франция.

4. Участие на ръководителя на направление НБРПЖТ в 50-то пленарно заседание на Мрежата на органите за разследване на железопътни произшествия от страните-членки на ЕС, проведено на 12 и 13 октомври 2022 г. в град Валансиен, Франция.

5. Участие на ръководителя на направление НБРПЖТ в конференция на тема NOF на тема „Интегриране на човешки и организационни фактори: „Управление на натоварването и умората в железопътния транспорт“, проведена на 06 и 07 декември 2022 г. във Валансиен, Франция.

1.5. Участие на НБРПЖТ в други мероприятия

1. В съответствие с изискванията на чл. 11 (2) от Наредба № 59/5.12.2006 г., Ръководителят на НБРПЖТ и Националният орган по безопасността (ИАЖА), всеки месец до 10-то число получават писмено оперативна информация относно общите показатели за безопасност от управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия/превозвачи и структурите отговорни за поддръжката. Ръководителят на НБРПЖТ и ИАЖА анализират получената информация и набелязват мерки за подобряване на безопасността.



2. В съответствие с изискванията на чл. 12 (1) от Наредба № 59/5.12.2006 г., Ръководителят на НБРПЖТ и ИАЖА, всяка година до края на месец май получават писмено годишните доклади на управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия. Ръководителят на НБРПЖТ извършил е анализ на предоставените данни за безопасността през 2022 г.

3. Ръководителят на НБРПЖТ ежедневно получава оперативна информация за възникналите произшествия и инциденти и нередности през изтеклото денонощие на националната железопътна мрежа, изготвени и представени от структурата за управление на влаковото движение към управителя на железопътната инфраструктура;

4. Ръководителят на НБРПЖТ изготви и публикува годишен доклад за дейността и разследваните произшествия през 2022 г., който е изпратен в срок до 30 септември на Агенцията за железниците на Европейския съюз.

5. Ръководителят на НБРПВВЖТ създава оптимални условия и организация за своевременна и ефективна работа с органите на досъдебното производство по реда на сключеното Споразумение от 11.04.2023 г. за взаимодействие при разследване на транспортни произшествия и инциденти между Прокуратурата на Република България, Министерството на вътрешните работи и НБРПВВЖТ.

6. В процеса на разследването ръководителят на НБРПЖТ създава работни контакти с участващите субекти в произшествието – управителя на железопътната инфраструктура, (ДП НКЖИ), железопътните предприятия/превозвачи, структурите отговорни за поддръжката, както и с ИАЖА, потребителите на железопътни услуги с отношение към разследваното произшествие, Научно-изследователски технически институти, Центрове за професионална квалификация на субектите други структури и при необходимост с Националните многопрофилни транспортни болници в страната посочени във (фиг. 1.1).

**Взаимодействие на НБРПЖТ с други органи и институции
в процеса на разследване**



Фиг. 1.1

2. ПРОЦЕС НА РАЗСЛЕДВАНЕ

2.1. Събития, подлежащи на разследване

В съответствие с изискванията на Директива (ЕС) 2016/798/ЕП и на Съвета, Закона за железопътния транспорт и Наредба № 59, НБРПЖТ разследва:

- тежки железопътни произшествия;
- произшествия и инциденти, които при по-различни обстоятелства, биха могли да доведат до тежки произшествия;
- по негова преценка разследва технически повреди в структурните подсистеми и елементи на оперативната съвместимост, като взема предвид тяхната значимост.

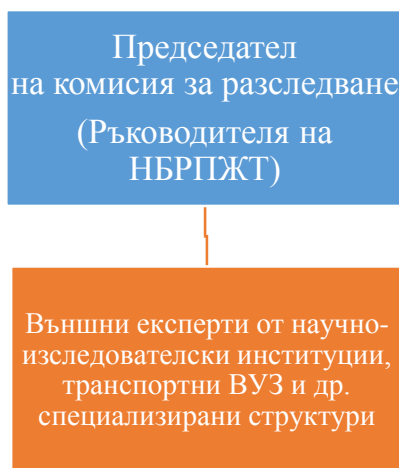
При възникване на произшествие или инцидент, упълномощените длъжностни лица по управление на влаковото движение и органите по безопасността на управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия/превозвачи, уведомяват незабавно ръководителя на НБРПЖТ съгласно своите процедури, разписани в Системите за управление на безопасността в съответствие с изискванията на Наредба № 59.

2.2. Институции, свързани с разследването.

В хода на разследването ръководителят на Комисията, контактува и включва в комисииите за разследване външни експерти, според вида възникнало събитие, от:

- Техническият университет - София;
- Висшето транспортно училище „Тодор Каблешков” - София ;
- Професионалните центрове за обучение на железопътни кадри;
- Българската академия на науките;
- Националните многопрофилни транспортни болници в страната;
- Лабораторията за пожарна безопасност;
- Други институции за всеки конкретен случай, посочени във (фиг. 2.1).

Структура на комисията за разследване на железопътни събития



Фиг. 2.1.

2.3. Процес на разследване и подход на разследващия орган

След получено уведомление от упълномощените длъжностни лица по управление на влаковото движение, по мобилния телефон, за възникнало произшествие или инцидент, ръководителят на НБРПЖТ, анализира информацията и класифицира железопътното събитие, посещава местопроизшествието, извършва оглед на място и взема решение за предприемане на разследване. Ако на място са пристигнали и разследващи органи на досъдебното производство, създава се организация за паралелни независими огледи, сваляне на снимков материал, контролирано преместване на отделно увредени елементи и детайли на железопътната инфраструктура и подвижния състав.

Охранителните органи на МВР предварително ограждат и ограничават мястото на произшествието за достъп на външни лица и медии, с цел запазване на видимите веществени доказателства. Когато от произшествието има пострадал (персонал и/или пътници) на екипите на спешна медицинска помощ се предоставя възможност да окажат първа помощ на пострадалите. При възникнал пожар в подвижния състав на органите на „Пожарна безопасност и защита на населението” (ПБиЗН) се предоставя



възможност за потушаване на пожара, след което разследващите структури започват огледи и процедурите по разследването.

След вземане на решение за започване на разследване, Ръководителят на НБРПЖТ назначава комисия за разследване на произшествието. В комисията се включват независими външни експерти с относими професионални квалификации предвид вида на събитието, посочени в т. 2.2. При започване на разследване ръководителят на НБРПЖТ, уведомява всички заинтересовани субекти в събитието. В срок до седмица след започване на разследването, той информира писмено Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз за предприетото разследване, чрез системата за оповестяване.

Ръководителят на разследването ръководи и координира дейностите по разследването, независимо от разследващите органи на досъдебното производство – прокуратура, следствените органи и МВР, с оглед спазване изискванията на Директивата за безопасност за независимо разследване. Подпомага дейностите свързани с екипите на „Спешна медицинска помощ” и ПБиЗН. Управителят на железопътната инфраструктура, железопътното предприятие/превозвач и другите участващи в събитието юридически лица, предоставят на Ръководителя на комисията за разследване всички записи от разговорите между персонала, участвал в управление движението на влаковете, записи от устройствата за обективен контрол, записи от записващите устройства на локомотивите за движението на влака, както и всяка друга важна информация и документи, свързани със сигнализацията и железния път.

ИАЖА предоставя всякаква важна информация, даваща яснота по разследването произшествие или инцидент, както и информация за подвижния състав участвал в произшествието, регистриран в европейския регистър на возилата.

Комисията провежда интервю с персонала, участвал в произшествието, със свидетели и очевидци на събитието - ако са открити и изисква писмени показания от всички юридически и физически лица, пряко и косвено свързани със събитието.

Комисията получава пълната подкрепа и помощ от органите на досъдебното производство на Прокуратурата, следствените органи и МВР, които провеждат свое разследване съгласно изискванията на Наказателно-процесуалния кодекс (НПК).

Разследването по безопасността, извършено от НБРПЖТ, се провежда максимално открито с цел обмяна на мнения и становища и предоставяне на информация, до колкото е целесъобразно.

На Комисията за разследване се предоставят събраните документи и материали от оперативната група, назначена от управителя на железопътната инфраструктура, в която се включват представители на заинтересованите страни в произшествието.

Комисията анализира събраните документи и материали, изготвените становища и експертизи преди, по време и след произшествието, за изясняване на обстоятелствата и установяване на причините довели до неговото възникване.

Ръководителят на комисията, в зависимост от тежестта на разследването произшествие, изготвя проект на окончателен доклад, който изпраща до ИАЖА и



заинтересовани страни, структури и организации, както и до близките на пострадалите в произшествието (ако има пострадали).

В съответствие с изискванията на Директивата за безопасност всяко разследвано произшествие или инцидент, в рамките на една година от датата на възникването му, приключва с окончателен доклад. В случай, че се налага удължаване на срока разследващият орган изготвя междинен доклад, в който се описват предприетите действия към момента.

Окончателният доклад следва хронологията на Регламента за изпълнение (ЕС) 2020/572 на Комисията от 24 април 2020 година, относно структурата на докладите за разследване на железопътни произшествия и инциденти.

При необходимост се изготвят и предлагат препоръки за подобряване на безопасността, с оглед недопускане на други произшествия от подобен характер. Препоръките за безопасност се адресират до органа по безопасността ИАЖА и субектите участвали в събитието – управителя на железопътната инфраструктура, железопътните предприятия/превозвачи и други заинтересовани участници и структури в събитието.

Националният орган по безопасността ИАЖА и другите органи или структури, към които са адресирани препоръките, докладват редовно на ръководителя на НБРПЖТ за предприетите и планирани мерки като следствие на препоръките.

Ръководителят на НБРПЖТ информира писмено Агенцията за железопътен транспорт в Европейския съюз за приключване на разследването, като изпраща окончателен доклад с дадените препоръки за безопасност преведен на английски език. След приемане на доклада от Агенцията, окончателният доклад се качва на електронната страница на НБРПЖТ и е публично достъпен.

2.4. Изследване на безопасността през 2022 г.

Представените данни са свалени от годишните доклади на управителя на железопътната инфраструктура и на железопътните предприятия. Регистрирани са общо **748** железопътни събития, класифицирани по категории:

- **351** произшествия, в т.ч., 6 – сблъсък на влак в жп возило, 210 – сблъсък на влак в препятствие, 38 – дерайлиране на ПЖПС, 22 – произшествия на прелези, 32 – произшествия с хора, 22 – пожар в ПЖПС, 8 – други и 14 – самоубийства;

- **73** инцидента, в т.ч. 14 – повреда на железен път, 35 – деформиран железен път, 0 – повреда на ОТ, 24 – подминат забранителен сигнал и 0 – счупване колело на ПЖПС;

- **324** ситуации, близки до инциденти.

Обобщените железопътни произшествия през 2022 г. са в съответствие с Общите показатели за безопасност (ОПБ):

- 32 значими произшествия – в т.ч. 1 – сблъсък на влак в жп возило 2 – сблъсък на влак с препятствие в границите на строителния габарит, 1 – дерайлиране, 10 – произшествия на железопътни прелези, 18 – произшествия с хора, причинени от подвижен състав в движение, с изключение на самоубийства.



- 15 загинали вследствие на допуснати произшествия причинени от подвижен състав в движение;

- 18 тежко ранени лица, вследствие на допуснати произшествия, причинени от подвижен състав в движение;

- 2 тежко ранени пътници, вследствие на допуснати произшествия, причинени от подвижен състав в движение;

- 3 тежко ранени служители;

- 6 тежко ранени ползватели на жп прелези;

- 7 тежко ранени нарушители;

- 14 самоубийства;

- 1 опит за самоубийство;

Вследствие на възникналите значими железопътни произшествия, стойността на нанесените материални щети на железопътната инфраструктура и на подвижния състав, възлизат на 2 666 227 лв. (EUR 1 360 320).

Железопътни събития регистрирани на жп мрежата през 2022 г.

№	ВИД СЪБИТИЯ	БРОЙ
ПРОИЗШЕСТВИЯ		
1	Сблъсък на влак с жп возило	6
2	Сблъсък на влак в препятствие	210
3	Дерайлиране на ПЖПС	38
4	Произшествие на прелез	22
5	Произшествие с хора	32
6	Пожар в ПЖПС	21
7	Други	8
8	Самоубийства	14
Общо:		351
ИНЦИДЕНТИ		
1	Повреда на железен път	14
2	Деформиран железен път	35
3	Подминат забранителен сигнал	24
4	Счупване колело на ПЖПС	1
Общо:		73
СИТУАЦИИ, БЛИЗКИ ДО ИНЦИДЕНТИ		
1	Повреда ПЖПС на ЖИ, причинила закъснение	9
2	Повреда на железен път	136
3	Повреда на ОТ	70
4	Повреда на контактна мрежа	49
5	Неправилни или несъгласувани действия на ЕП от ЖИ	11



№	ВИД СЪБИТИЯ	БРОЙ
8	Изпратен влак без съгласие	1
9	Изпратен влак на заето междугарие	2
10	Не спуснати ръчни бариери за влак	3
11	Движение по неподготвен маршрут	3
12	Прекъсване на движението	40
Общо :		324

Графика на железопътните събития през 2022



Графика на железопътните събития и нанесените щети в периода 2012÷2022





Железопътни събития с нанесени щети

През 2013 сравнено с 2012, отклонението щети/лева е + 206 902 лв. (+105 787 EUR)
През 2014 сравнено с 2013, отклонението щети/лева е + 5 402 000 лв. (+2 762 000 EUR)
През 2015 сравнено с 2014, отклонението щети/лева е – 4 842 076 лв. (–2 472 591 EUR)
През 2016 сравнено с 2015, отклонението щети/лева е + 863 286 лв. (+440 452 EUR)
През 2017 сравнено с 2016, отклонението щети/лева е – 136 200 лв. (–69 597 EUR)
През 2018 сравнено с 2017, отклонението щети/лева е + 1 641 141 лв. (+839 115 EUR)
През 2019 сравнено с 2018, отклонението щети/лева е – 74 728 лв. (–35 135 EUR)
През 2020 сравнено с 2019 отклонението щети/лева е + 1 156 291 лв. (+592 970 EUR)
През 2021 сравнено с 2020 отклонението щети/лева е + 1 020 277 лв. (+517 524 EUR)
През 2022 сравнено с 2021 отклонението щети/лева е + 1 645 950 лв. (+839 770 EUR)

Национална железопътната мрежа в Р България към 2022 г.

- Обща разгъната дължина на железопътната мрежа – 6446 км, от които с междурелсие 1 435 мм – 6 293 км, в т.ч.:
 - дължина на открит железен път – 3 904 км;
 - двойни жп линии – 995 км;
 - жп стрелки – 6 800 бр.;
 - жп прелези – 757 бр.;
 - жп мостове – 995 бр., с обща дължина 43,1 км;
 - жп тунели – 186 бр., с обща дължина 47,9 км;
 - безнаставов релсов път – с обща дължина 2 317 км.
- Линии с междурелсие 760 мм – 125 км.

3. РАЗСЛЕДВАНИЯ

3.1. Обзор на разследваните произшествия през 2022 г.

През 2022 г. НБРПЖТ е извършил разследване на пет железопътни произшествия.

Таблица 1: Разследвани произшествия и инциденти през 2022 г.

Вид разследвани произшествия и инциденти	Брой произшествия	Брой жертви		Щети	
		Смъртни случаи	Сериозни наранявания	BGN	EURO
Пожар в ПЖПС	1	-	-	61 561,70	31 409,03
Дерайлиране на ПЖПС	1	-	-	327 657,07	167 172,02
Сблъсък на влак с жп возило	1	-	-	186 861,00	95 337,25
Произшествие на жп прелез	1	3	-	122 675,17	62 589,37
Произшествие при проби на ПЖПС	1	1	-	-	-
ОБЩО:	5	1	-	1 492 146,11	761 298,10



3.2. Разследвания, започнати и приключени през 2022 г.

Таблица 2: Разследвания, започнати и приключени през 2022 г.

Дата на събитието	Визитка на разследването	Законово основание	Приключени на
21.01.2022 г.	Железопътно произшествие – дерайлиране при страничен удар на жп стрелка № 39 в гара Илиянци на локомотива № 91522086001-8, обслужвал ДТВ № 20691 с локомотив № 91522086005-9, обслужвал ДТВ № 20698 на 21.01.2022 г.	Директива 2016/798/ЕП, чл. 20, ал. 2/а, чл. 115к, ал. 1, т. 2 от ЗЖТ, чл. 78, ал. 1 и ал. 2 от Наредба № 59	31.05.2022 г.
24.03.2022 г.	Железопътно произшествие – извършване на функционални проби на локомотив № 91520043309-1, преди пускане в експлоатация на 24.03.2022 г.	Директива 2016/798/ЕП, чл. 20, ал. 1, чл. 115к, ал. 1, т. 1 от ЗЖТ, чл. 78, ал. 1 и ал. 2 от Наредба № 59	25.07.2022 г.
07.06.2022 г.	Железопътно произшествие – удар на жп прелез локомотива на БВ № 7623 в товарен камион между гарите Орешец – Димово на 07.06.2022 г.	Директива 2016/798/ЕП, чл. 20, ал. 1/а, чл. 115к, ал. 1, т. 1 от ЗЖТ, чл. 78, ал. 1 и ал. 2 от Наредба № 59	15.12.2022 г.
26.07.2022 г.	Железопътно произшествие – дерайлиране на пет вагона от ДТВ № 30592 между гарите Яна – Кремиковци на 26.07.2022 г.	Директива 2016/798/ЕП, чл. 20, ал. 2/а, чл. 115к, ал. 1, т. 2 от ЗЖТ, чл. 78, ал. 1 и ал. 2 от Наредба № 59	28.11.2022 г.

3.3. Описание на разследваните произшествия през 2022 г.

3.3.1. Железопътно произшествие – страничен удар на жп стрелка № 39 в гара Илиянци на локомотив № 91522086001-8, обслужвал ДТВ № 20691 с локомотив № 91522086005-9, обслужвал ДТВ № 20698 на 21.01.2022 г.

Кратко описание

В 03:13 часа от осми приемно-отправен коловоз в гара Илиянци заминава ДТВ № 20691 с локомотив № 91522086001-8 за гара Курило в направление гара Русе разпределителна при отворен изходен сигнал и дадена заповед за заминаване от дежурен ръководител движение в гарата. Заповедта за заминаване е възприета от локомотивния машинист второ лице и предадена на локомотивния машинист първо лице.

В 03:13 часа от девети коловоз в гара Илиянци потегля и ДТВ № 20698 с локомотив № 91522086005-9, без разрешаващо показание на сигнализацията от девети коловоз за гара Световрачене в направление гара Пирдоп. При заминаването локомотивният машинист първо лице е бил сам в кабината за управление на локомотива. През това време локомотивният машинист второ лице е бил в машинното отделение на локомотива. При едновременно навлизане на локомотивите на двата влака

на стрелка № 39 се сблъскват странично и дерайлират вляво и вдясно на жп стрелката с всички колооци.

Двата влака се обслужват с локомотиви и персонал на железопътното предприятие за товарни превози „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД.



Последствия

Вследствие дерайлирането на влака са нанесени тежки щети на двата локомотива, на железопътната инфраструктура – железен път, жп стрелки, контактна мрежа и съоръженията на осигурителна техника. Движението на влаковете през гара Илиянци не е прекъсвано.

Причини

Установено бе, че 9-ти коловоз на гара Илиянци се намира вдясно от 8-ми коловоз по посока на нарастване на километража, като от юг на север по-голямата част от 9-ти коловоз е успореден на 8-ми, с междуосово разстояние 4,83 метра, след което 9-ти коловоз се отклонява вдясно с дясна крива и лява контракрива и междуосовото разстояние между двата коловоза нараства на 6,58 метра. Двамата изходни светофора за 8-ми и 9-ти коловози са приземни.

Комисията за разследване установи, че при поглед от кабината на машиниста от мястото, на което се е намирал на 9-ти коловоз локомотив № 91522086005-9, е напълно възможно локомотивният машинист да е възприел погрешно даденото за 8-ми коловоз разрешаващо показание на приземния изходен светофор за ДТВ № 20691. Това обстоятелство не може да се счита за основна причина за реализиране на произшествието, тъй като нормативните документи и технологията на гара Илиянци забраняват на локомотивния машинист да замине от гарата само по разрешаващо показание на изходния светофор, но вероятно е повлияло в определена степен.

Следователно, като непосредствена причина за възникване на произшествието може да се счита, че ДТВ № 20698 е заминал от девети коловоз без да са изпълнени нормативните изисквания за изпращане на влак от гара Илиянци.

Статус на разследването

Разследването е приключило с окончателен доклад и шест препоръки за безопасност на 31.05.2022 г.

3.3.2. Железопътно произшествие – извършване функционални проби на локомотив № 91520043309-1, преди пускане в експлоатация на 24.03.2022 г.

Кратко описание

След извършен ремонт в ремонтния цех на локомотив № 91520043309-1 в Локомотивно депо Пловдив е предаден за експлоатация. Около 15:20 часа на 24.03.2022 г. е изваден от ремонтния цех и е позициониран на 5-ти коловоз в депото под контактна мрежа, където се извършват функционални проби преди пускане в експлоатация.

В хода на извършваните проби от правоспособни експерти, констатираат, че влаковото отопление на локомотива не работи. Началникът на цеха разпорежда на Организатор производство и ремонт на ПЖПС, майстор, да отстрани установената неизправност в локомотива. Майсторът слиза от локомотива, взема необходимия инструмент и се връща отново в локомотива, за да я отстрани. По време на отстраняване на неизправностите са допуснати нарушения на нормативните и вътрешноведомствени актове (наредби, правила и инструкции), регламентиращи безопасни условия на труд при работа с електрически уредби в локомотиви.

Последствия

Вследствие неспазване на нормативните актове и некоординираност в действията между експертите, извършващи функционалните проби и служителя, отстраняващ неизправностите по влаковото отопление на локомотива, вдигнат токоснемателя без предизвестяване за това, от което е последвал токов удар с фатален изход (на Организатор производство и ремонт на ПЖПС, майстор).



Причини

Непосредствена причина за настъпване на смъртната злополука е поразяване на служителя (по време на отстраняване неизправността в машинното отделение на локомотива) от токов удар с променлив ток с напрежение 1500 V, 50 Hz, протекъл по силовата верига на влаковото отопление вследствие на некоординирани действия на участващите експерти в пробите на локомотива (вдигане токоснемателя на локомотива и включване на напрежение 25 kV, без оповестяване).



Статус на разследването

Разследването е приключило с окончателен доклад и пет препоръки за безопасност на 25.07.2022 г.

3.3.3. Железопътно произшествие – удар на жп прелез, локомотива на БВ № 7623 в товарен камион между гарите Орещец – Димово на 07.06.2022 г.

Кратко описание

На 07.06.2022 г. в 12:25 часа от гара Видин заминава БВ № 7623 в състав 4 пътнически вагона, 175 тона, теглен с локомотив № 91520044158-1, управляван от локомотивен машинист първо лице и локомотивен машинист второ лице и влакова бригада с началник влак и кондуктор. Влакът се движи ежедневно по ГДВ в направление Видин – София. БВ № 7623 се движи навреме и пристига в гара Димово в 13:14 часа и след престой от 1 минута, заминава в 13:15 часа за гара Орещец, с редовен изходен сигнал и дадена заповед от дежурния ръководител движение.

Дежурният ръководител движение в гара Орещец, около 13:18 часа разпорежда на постовия стрелочник в Пост № 2 да подготви маршрут за приемане на БВ № 7623 на втори главен коловоз и да отвори входния сигнал.

При движението на влака в междугарието Димово – Орещец е задействан далечен датчик за управление на автоматична прелезна сигнализация АПС на км 127+123, която, след като се задейства, включва предпрелезния светофор, който започва да свети с мигаща лунно бяла светлина. Това дава указание на локомотивния машинист, че АПС е задействана и работи нормално. Влакът приближава жп прелеза и с локомотивната свирка подава сигнал „Внимание“.

В това време по автомобилния път, отдясно на железния път по посока движението на влака, успоредно с него приближава натоварен тежкотоварен автомобил-самосвал „Ивеко“. Водачът на автомобила завива наляво и не спира пред редовно задействания забранителен шосеен светофар, навлиза в опасната зона на прелеза и около 13:30 часа последва удар на влака движещ се със скорост 70 км/ч в преминаващия през железопътния прелез тежкотоварен автомобил.

Последствия

Вследствие на удара, водачът на автомобила загива и пада от кабината на автомобила, а тежкотоварният автомобил е изхвърлен от локомотива вдясно по посока движението на влака на 20 метра след железопътния прелез с унищожена кабина. От последвалия удар кабината на локомотива е силно деформирана и двамата локомотивни машинисти загиват. Леко пострадали са трима пътници от влака. На двама е оказана медицинска помощ в МБАЛ – Видин и са освободени, на третия пътник е оказана медицинска помощ на място, също освободен. Пострадалите пътници са пътували в първия пътнически вагон до локомотива с № 51522563027-3 който е дерайлирал с двете колооси на първа талига и една колоос на втора талига.



Причини

Произшествието е предизвикано вследствие на неправомерното преминаване на натоварения тежкотоварен автомобил „Ивеко“ през жп прелеза на км 127+123 в междугарието Димово – Орешец пред приближаващия БВ № 7623, при задействана АПС, забранително показание на шосейния светофар подаващ светлинен сигнал, състоящ се от две последователно мигащи една след друга червени светлини и звуков сигнал, които означават „Преминаването на ППС е забранено“.

Статус на разследването

Разследването е приключило с окончателен доклад и шест препоръки за безопасност на 15.12.2022 г.

3.2.4. Дерайлиране на вагони от ДТВ № 30592 между гарите Яна и Кремиковци на 26.07.2022 г.

Кратко описание

На 26.07.2022 г. в 12:30 часа от гара Пловдив разпределителна заминава ДТВ № 30592, назначен с телеграма/разписание на ДП НКЖИ с маршрут от гара Пловдив разпределителна до гара Илиянци по заявка на железопътното предприятие „Рейл Карго Кериър - България“ ЕООД. Вlakът се обслужва от железопътно предприятие „Рейл Карго Кериър - България“ ЕООД, с маршрут на движение Свиленград – Пловдив – Карлово – Илиянци, в състав 20 вагона натоварени, тип R и S, 80 оси, 1566 тона, с влаков локомотив № 918111161116 и помощен локомотив начело № 918111162593. Двата локомотива работят по система много единици СМЕ и управлението се

осъществява от първия локомотив с локомотивна бригада, машинист първо лице и машинист второ лице. Влакът преминава гара Столник без спиране в 16:50 часа, преминава гара Яна без спиране в 16:56 часа и в междугарието Яна – Кремиковци на км 19+041 в 17:01:13 часа дерайлират пет вагона от състава, което предизвиква скъсване на влака и той спира в 17:01:43 часа. След извършения оглед от локомотивната бригада установяват, че влакът е разединен на две места (вагоните са на три части) и са дерайлирали пет вагона в края на влака, уведомяват дежурният ръководител на гара Яна и влаковия диспечер на железопътната линия. Вагоните във влака са платформени, натоварени с контейнер/цистерни, пълни с цимент.



Последствия

Движението на влаковете между гарите Яна и Кремиковци е прекъснато от 17:20 часа на 26.07.2022 г. до 15:00 часа на 29.07.2022 г., възстановено със скорост 25 км/ч. На 30.09.2022 г. движението на влаковете е възстановено със скорост 40 км/ч по разписание.

Вследствие на дерайлирането е разрушен около 100 м железен път, нанесени са повреди и по дерайлиралите вагони.

Причини

Произшествието е възникнало вследствие на комбинация от фактори. Високите температури в релсите са породили надлъжното им преместване, съчетано с динамичните сили, предизвикани от преминаващия товарен влак, което е довело до измятане на железния път под влака в зоната на прехода от безнаставов към наставов релсов път. По-ниската устойчивост на релсовия път на дървени траверси в сравнение с този на бетонови траверси е довела до измятане на релсите в тази зона на дерайлиране.



Статус на разследването

Разследването е приключено с окончателен доклад и четири препоръки за безопасност на 28.11.2022 г.

3.4.Разследвания, започнати през 2022 г. и приключили през 2023 г.

Таблица 3: Разследвания, започнати през 2022 г. и приключили през 2023 г.

Дата на събитието	Визитка на разследването	Законово основание	Приключено
03.11.2022 г.	Железопътно произшествие – пожар в два вагона на БВ № 2613 възникнал Между Каспичан – Провадия на 03.11.2022 г.	Директива 2016/798/ЕП, чл. 20, ал. 2/а, чл. 115к, ал. 1, т. 2 от ЗЖТ, чл. 78, ал. 1 и ал. 2 от Наредба № 59	15.06.2023 г.

3.4.1. Железопътно произшествие – пожар в два вагона на БВ № 2613 възникнал между Каспичан – Провадия на 03.11.2022 г.

Кратко описание

На 03.11.2022 г. в 13:15 часа от гара София заминава БВ № 2613 в състав 4 вагона, 16 оси, 159 тона с локомотив № 91521080041-2 с локомотивен машинист и помощник-локомотивен машинист и превозна бригада с началник влак и кондуктор. Влакът се движи ежедневно по график за движение на влаковете в направление София – Горна Оряховица – Варна. В гара Каспичан влакът пристига по график в 19:28 часа и след престой от 4 мин. заминава в 19:32 часа. На два километра след гара Каспичан в посока гара Провадия по път № 1 машинистът на локомотива забелязва, че налягането в ГВП се понижава до 0 бара и влакът спира. Влакът е спрял с аварийната спиращка от пътник, пътуващ във втория вагон, усетил мирис на дим и впоследствие видял огън в пътническия вагон (първа класа). След аварийното спиране на влака в 19:35 часа машинистът изпраща помощник-локомотивния машинист да провери връзките между локомотива и първия вагон, а той се свързва с началника на влака по мобилния телефон. В същия момент помощник-локомотивният машинист, уведомява машиниста, че между първия и втория вагон влакът гори. Локомотивният машинист вижда огъня и двамата незабавно предприемат мерки за разкачване на състава между първия и втория вагон с цел предотвратяване пожара към първия вагон.

Последствия

Няма пострадали пътници и персонал от пожара. Нанесени са щети на контактната мрежа, на първите два опожарени пътнически вагона на БВ № 2613.



Причини

Произшествието е възникнало вследствие запалване на захранващия инвертор на осветителното луминесцентно тяло в коридора към изхода, пред тоалетния възел в предната част на вагона по посока на движение на влака. Причините за това са комплексни, включващи няколко фактора.

Статус на разследването

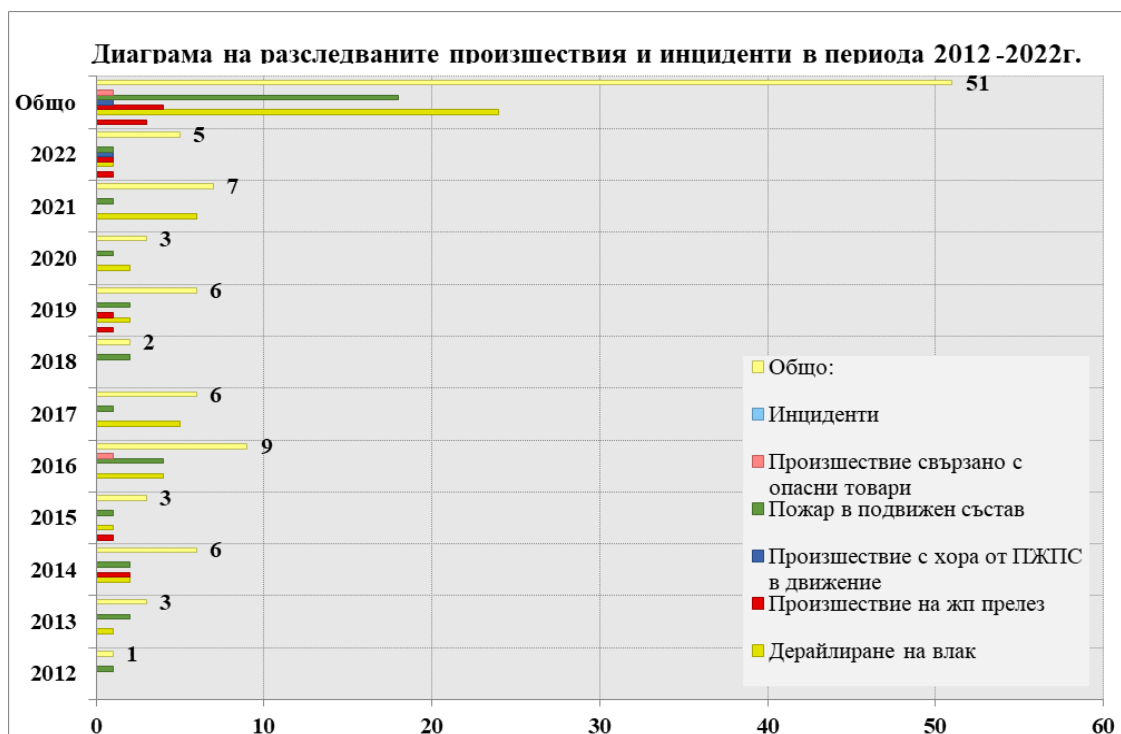
Разследването е приключено с окончателен доклад и пет препоръки за безопасност на 15.06.2023 г.

3.5. Разследвани произшествия и инциденти през 2022 г.

Таблица 4: Разследвани произшествия и инциденти в периода 2012÷2022 г.

Разследвани събития	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Общо
Сблъсък на влак в жп возило	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	1	3
Сблъсък с препятствие	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Дерайлиране на влак	-	1	2	1	4	5	-	2	2	6	1	24
Произшествие на жп прелез	-	-	2	-	-	-	-	1	-	-	1	4
Произшествие с хора от ПЖПС в движение	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1
Пожар в подвижен състав	1	2	2	1	4	1	2	2	1	1	1	18
Произшествие с опасни товари	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Инциденти	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Общо:	1	3	6	3	9	6	2	6	3	7	5	51

Диаграма на разследваните произшествия и инциденти в периода 2012÷2022



4. ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

4.1. Кратък обзор на препоръките за безопасност излъчени от НБРПЖТ

Дадените препоръки за безопасност от Националния борд за разследване на произшествия в железопътния транспорт НБРПЖТ са с цел подобряване на безопасността и недопускане на други произшествия от подобен характер. Препоръките са адресирани до Националния орган по безопасност ИАЖА, управителят на железопътната инфраструктура ДП НКЖИ, железопътните предприятия и други лица свързани с поддръжката на подвижния състав за предприемане на мерки и действия с цел подобряване на безопасността в железопътните превози и недопускане на други произшествия.

Таблица 5: Излъчени и въведени препоръки в периода 2012÷2022 г.

Година	Дадени препоръки	Статус на изпълнение на препоръките		
		Изпълнени	В процес на изпълнение	Приети и неизпълнени
2012	7	2	1	4
2013	16	8	6	2
2014	16	7	4	5
2015	10	8	2	0
2016	27	19	5	3
2017	28	17	5	6
2018	11	11	0	0
2019	23	20	2	1



2020	15	8	2	4
2021	25	20	0	5
2022	26	19	2	5
Общо	204	139	29	35

Диаграма на излъчени и въведени препоръки в периода 2012 ÷ 2022



4.2. Препоръки за безопасност, излъчени през 2022 г.

4.2.1. Възникнал страничен удар на жп стрелка № 39 в гара Илиянци на локомотива № 91522086001-8, обслужвал ДТВ № 20691 с локомотив № 91522086005-9, обслужвал ДТВ № 20698 на 21.01.2022 г.

Препоръки за безопасност: (31.05.2022 г.)

С препоръка 1 се предлага ДП НКЖИ и „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД да запознаят заинтересования персонал със съдържанието на доклада.

С препоръка 2 се предлага „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД да извърши оценка на психологическия човешки фактор на локомотивния персонал с цел подобряване на работата в екип в позитивна атмосфера.

С препоръка 3 се предлага „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД периодично да провежда беседи с локомотивния персонал в присъствието на психолог, на които да се обсъждат изграждане и утвърждаване на колективни добри практики.

С препоръка 4 се предлага ИАЖА да оцени функционирането на Системите за управление на безопасността по отношение извършване на предсменни инструктажи и проверка за алкохол и други упойващи вещества на локомотивния персонал в железопътните предприятия, извършващи превози на товари и пътници и по преценка и необходимост да се възстановят пунктовете за извършване на предпътни медицински прегледи.

С препоръка 5 се предлага в случай, че при оценяване на функционирането на Системите за управление на безопасността на железопътните предприятия се установят несъответствия или пропуски относно спазване изискванията на т. 4.2. Компетентност и т. 4.6 Интегриране на човешкия и организационния фактор от Приложение 1 на Делегиран Регламент (ЕС) 2018/762 на Комисията, ИАЖА да издаде



задължителни предписания към железопътните предприятия да организират обучения на персонала за формирането на механизми като устойчивост на стрес, отработване на лична стабилност и динамичен баланс на психологическото състояние, изграждане и отиграване на субективно усещане за контрол.

С препоръка 6 се предлага ИАЖА да извърши проверка относно видовете сигнализация в гара Илиянци и съвместно с ДП НКЖИ да предприеме действия по спазване изискванията на чл. 305 от Наредба № 58.

Предприети мерки

Пет препоръки са изпълнени.

Една препоръка е приета и неизпълнена.

4.2.2. Железопътно произшествие – извършване на функционални проби на локомотив № 91520043309-1, преди пускане в експлоатация на 24.03.2022 г.

Препоръки за безопасност: (25.07.2022 г.)

С препоръка 1 се предлага БДЖ ПП ЕООД и БДЖ ТП ЕООД да проведат извънреден инструктаж на персонала в ремонта и експлоатацията на ПЖПС и да го запознаят на беседи с окончателния доклад на НБРПВВЖТ за възникналото жп произшествие.

С препоръка 2 се предлага БДЖ ПП ЕООД и БДЖ ТП ЕООД да проведат опреснително обучение на персонала в ремонта и експлоатацията на ПЖПС за мерките за безопасност по Наредба № 7 и Наредба № 13.

С препоръка 3 се предлага БДЖ ПП ЕООД и БДЖ ТП ЕООД да направят изменения и допълнения на нормативните документи, регламентиращи видовете ремонти на ТПС (Правилник за организация на ремонтните дейности в локомотивните депа, Инструкция за безопасна работа при обслужване на електрически локомотиви и мотрисни влакове в локомотивните депа, Правилник за деповски ремонт и поддържане на електрически локомотиви на БДЖ и Образци с които се приема и предава ТПС за ремонт по необходимост).

С препоръка 4 се предлага БДЖ ПП ЕООД и БДЖ ТП ЕООД да се променят работните инструкции и ПЛС, с които да се гарантира завишаване контрола от длъжностните лица при извършване и приемане на ремонтните дейности, проверка на защитните блокировки на локомотивите, осигуряващи проследимост и поименна отговорност.

С препоръка 5 се предлага на БДЖ ПП ЕООД и БДЖ ТП ЕООД да създадат ред и организация след излизане от ремонт и по време на експлоатация, при приемане на локомотива, локомотивните бригади да проверяват и вписват в бордовия дневник състоянието на всички защитни блокировки на локомотивите.

Предприети мерки

Дадените пет препоръки са изпълнени.

4.2.3. Железопътно произшествие – удар на жп прелез локомотива на БВ № 7623 в товарен камион между гарите Орешец – Димово на 07.06.2022 г.

Препоръки за безопасност: (15.12.2022 г.)

С препоръка 1 се предлага ДП НКЖИ и „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД да запознаят заинтересования персонал със съдържанието на доклада.

С препоръка 2 се предлага на Националния орган по безопасността ИА ЖА да организира и предложи изменения и допълнения на Наредба № 4 от 27.03.1997 г. за железопътните прелези, в комисията по глава пета от Наредбата да бъде включен и представител на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“.



С препоръка 3 се предлага Националният орган по безопасността ИАЖА да организира и предложи изменение и допълнение на Наредба № 4 от 27.03.1997 г. за железопътните прелези, относно актуализиране категоризацията на прелезите, по основните железопътни линии жп прелезите, съоръжени с АПС, да се пресъоръжат с автоматични полубариери (АПБ).

С препоръка 4 се предлага ДП НКЖИ да разработи програма за поетапно пресъоръжаване на жп прелезите, съоръжени с АПС в междугарията на основните железопътни линии с автоматични полубариери (АПБ), след изменение и допълнение на Наредба № 4 за актуализиране категоризацията на жп прелезите.

С препоръка 5 се предлага ДП НКЖИ поетапно да изгради 24 часово видеонаблюдение, обхващащо преминаващия поток от пътни превозни средства и подвижен железопътен състав през железопътните прелези, разположени на основните железопътни линии.

С препоръка 6 се предлага Община Димово да възстанови и поддържа липсващите пътни знаци А33 (железопътен прелез без бариери) и А35 (бализи) от двата шосейни подхода към железопътния прелез на км 127+123 в междугариято Димово – Орещец в съответствие с изискванията на ППЗДвП и Наредба № 4/27.03.1997 г. за железопътните прелези.

Предприети мерки

Четири препоръки са изпълнени.

Две препоръки са приети в процес на изпълнение.

4.2.4. Дерайлиране на вагони от ДТВ № 30592 между гарите Яна и Кремиковци на 26.07.2022 г.

Препоръки за безопасност: (28.11.2022 г.)

С препоръка 1 се предлага ДП НКЖИ и „Рейл Карго Кериър - България” ЕООД да запознаят заинтересования персонал със съдържанието на доклада.

С препоръка 2 се предлага ИА „Железопътна администрация“ да анализира и оцени функционирането на Системата за управление на безопасността на ДП НКЖИ по отношение експлоатация, поддържане и ремонт на железния път и преходите между наставов и безнаставов релсов път.

С препоръка 3 се предлага ДП НКЖИ да възстанови варосването на безнаставовия релсов път през летния сезон, с цел ограничаване повишаване на температурите в релсите от слънчевото нагриване.

С препоръка 4 се предлага ДП НКЖИ да планира и извърши ремонт на железния път в междугариято Кремиковци – Яна, гарантиращ безопасността на движението.

Предприети мерки

Дадените четири препоръки са изпълнени.

4.3. Препоръки за безопасност, излъчени през 2023 г.

4.3.1 Железопътно произшествие – пожар в два вагона на БВ № 2613 възникнал между Каспичан – Провадия на 03.11.2022 г.

Препоръки за безопасност: (15.06.2023 г.)

С препоръка 1 се предлага ДП НКЖИ и „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД да запознаят заинтересования персонал със съдържанието на доклада.

С препоръка 2 се предлага БДЖ ПП ЕООД да организира провеждане на беседи за запознаване на персонала в ремонта във Вагоно-ремонтните депа на предприятието с обстоятелствата и причините за възникване на произшествието.



С препоръка 3 се предлага БДЖ ПП ЕООД при извършване на капитални ремонти на пътническите вагони в железопътните заводи, да контролира изискванията за спазването на относимите противопожарни изисквания за електрическите инсталации и вътрешното оборудване, разписани в Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 година.

С препоръка 4 се предлага БДЖ ПП ЕООД през времето на месечните електрически ревизии на пътническите вагони, серии 1974 и 2974 да предприеме проверка и измервания на електрическите инсталации и оборудването с цел предотвратяване запалването на други вагони. Да се монтират камери за видеонаблюдение в пътническите вагони.

С препоръка 5 се предлага ИА „Железопътна администрация“ да предприеме изменение и допълнение на нормативната уредба, регламентираща действията на експлоатационния персонал, свързан с изключване и включване на напрежението в контактната мрежа в аварийни случаи, при които е възникнал пожар в подвижния железопътен състав (локомотив или вагони) по време на движение на влака в междугарие.

Предприети мерки

Една препоръка е изпълнена.

Четири препоръки са приети и неизпълнени.

В съответствие с изискванията на Директива ЕС 2016/798 и Наредба № 59 – лицата и структурите, докладват периодично на ръководителя на НБРПЖТ, с компетентност да разследва железопътни произшествия, за взетите или планирани мерки като следствие от дадените препоръки.

Д-р инж. Бойчо Скробански

Заместник-председател на УС на НБРПВВЖТ