**РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**

**МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА,**

**ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА**

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

**ГОДИШЕН ДОКЛАД**



**2019**

Настоящият доклад се публикува в съответствие с:

* Директива 2004/49/ЕО от 29 април 2004 г.;
* 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.

Нормативните актове са достъпни на:

https://www.mtitc.government.bg/bg/category/161

**СЪДЪРЖАНИЕ**

[Увод 4](#_Toc48847321)

[1. РАЗСЛЕДВАЩ ОРГАН 4](#_Toc48847322)

[1.1. Законова основа 4](#_Toc48847323)

[1.2. Цели и функции 5](#_Toc48847324)

[1.3. Организация на дейността 5](#_Toc48847325)

[1.4. Организационна схема 7](#_Toc48847326)

[2. ПРОЦЕС НА РАЗСЛЕДВАНЕ 7](#_Toc48847327)

[2.1. Събития подлежащи на разследване 7](#_Toc48847328)

[2.2. Институции, свързани с разследването. 8](#_Toc48847329)

[2.3. Процес на разследване и подход на разследващия орган 8](#_Toc48847330)

[2.4. Изследване на безопасността от годишните доклади през 2019 . 9](#_Toc48847331)

[3. РАЗСЛЕДВАНИЯ 12](#_Toc48847332)

[3.1. Обзор на приключени разследвания през 2019 12](#_Toc48847333)

[3.2.1. Дерайлиране на товарен влак № 30560 между гарите Шивачево – Твърдица на 26.01.2019 . 13](#_Toc48847334)

[3.2.2. Дерайлиране на товарен влак № 48009 на стрелка № 74 в гара Пловдив на 26.01.2019 . 14](#_Toc48847335)

[3.2.3. Възникване на пожар в електрически локомотив № 46221 обслужвал бърз влак № 8602 между гарите Свобода – Чирпан на 09.04.2019 15](#_Toc48847336)

[3.2.4. Възникване на пожар в електрически локомотив № 43310 обслужвал товарен влак № 40772 между гарите Белово – Костенец на 11.08.2019 . 16](#_Toc48847337)

[3.3. Разследвания, започнати през 2019 и продължили през 2020 . 17](#_Toc48847338)

[3.3.1. Сблъсък на дизелов локомотив № 07065 в Моторен влекач ДГКУ-33 в гара Каспичан на 14.10.2019 17](#_Toc48847339)

[3.3.2. Сблъсък на пътнически влак № 19205 в лек автомобил на жп прелез между гари Крумово–Асеновград на14.10.2019 . 18](#_Toc48847340)

[3.4. Разследвани произшествия и инциденти 19](#_Toc48847341)

[4. ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ 20](#_Toc48847342)

[4.1. Кратък обзор на препоръките за безопасност излъчени от СЗРПИЖТ 20](#_Toc48847343)

[4.2. Препоръки за безопасност, излъчени през 2019 . 21](#_Toc48847344)

# 

# Увод

Настоящият годишен доклад представя разследваните железопътни събития и излъчените препоръки за безопасност през 2019 г., както и дейността на националния орган за разследване на Република България, в съответствие с изискванията на чл. 23, параграф 3 от Директива 2004/49/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт в Общността.

Докладът представя дейността на националния орган за разследване, който в Република България е ,,Специализирано звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт“ (СЗРПИЖТ) в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС). Неговият статут и функции са разписани в Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ), Наредба № 59 от 05.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт, Споразумение за взаимодействие при разследване на произшествия и инциденти във въздушния, водния и железопътния транспорт между Прокуратурата на Р България, Министерството на вътрешните работи и Министерството на транспорта, информационните технологии и Правила на специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт.

Докладът включва данни за проведените през 2019 г. разследвания на железопътни произшествия, включително причините за тяхното възникване и дадените препоръки за подобряване на безопасността в железопътния транспорт, както и информация за предприетите мерки от адресатите за тяхното изпълнение. Обобщени данни от реализираните през 2019 г. железопътни събития и нанесените щети, регистрирани от Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ) и железопътните предприятия (превозвачи).

# РАЗСЛЕДВАЩ ОРГАН

## Законова основа

Във връзка с изискванията на Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29.04.2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността, която е транспонирана в Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ) и Наредба № 59/05.12.2006 год. за управление на безопасността в железопътния транспорт.

През 2006 г. в Република България е създаден независим национален орган за разследване на железопътни произшествия и инциденти – ,,Специализирано звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт” (СЗРПИЖТ) в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС).

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

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

## Цели и функции

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

По време на разследването се установяват обстоятелствата и причините, довели до реализиране на произшествието или инцидента, с оглед подобряване на безопасността и предотвратяването на други, без да се търси персонална вина и отговорност.

Функциите и задачите на СЗРПИЖТ са разписани подробно в европейски и национални нормативни актове.

Основни функции и отговорности на СЗРПИЖТ:

- Организиране и ръководене на разследвания на тежки железопътни 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 и инциденти, включително идентифициране на доказателства, извършване на анализи, включително и човешкия фактор, вземане на решения, изготвяне на технически експертизи и документиране;

- Координиране на дейностите по извършване на разследвания с компетентните органи по разследването на Прокуратурата на Р България - Национална следствена служба (НСлС) и Министерство на вътрешните работи (МВР);

- Изготвяне и изпращане до всички засегнати страни проект на окончателен доклад с препоръки за безопасност от разследване на произшествие или инцидент;

- Изготвяне и изпращане до всички заинтересовани страни окончателен доклад с дадени препоръки за безопасност, който е публичен с цел предотвратяване на други произшествия от подобен характер;

- Участие в работните срещи на Мрежата на националните органи за разследване на страните-членки на ЕС, координирана от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (АЕЖТЕС);

- 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 системата на железопътния транспорт;

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

## Организация на дейността

Основна дейност на СЗРПИЖТ в качеството му на национален разследващ орган на железопътни събития, е разследване на произшествия и инциденти класифицирани в съответствие с изискванията на чл. 19 от Директива 2004/49/ЕО.

Разследването на железопътни събития през 2019 г. са извършени от:

- структурата на СЗРПИЖТ се състои от един разследващ инспектор – ръководител на СЗРПИЖТ, който председателства комисиите за разследване с квалификация доктор, магистър-инженер със специалност ,,Експлоатация и управление на железопътния транспорт”;

- външни експерти, привличани за участие в комисии за разследване, на граждански договори с опит и квалификация към съответното произшествие.

Бюджетните средства за СЗРПИЖТ са осигурявани от бюджета на МТИТС.

Решенията за предприемане на разследване са предприети от ръководителя на СЗРПИЖТ в съответствие с изискванията на:

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

СЗРПИЖТ писмено информира Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (АЕЖТЕС) за всяко започнато разследване на железопътно събитие чрез системата ERAIL. Разследванията се приключват с изготвяне на проект на доклад и окончателен доклад, който се изпраща до всички заинтересовани лица, като се прави публично достъпен в интернет страницата на МТИТС.

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

**Международна дейност през 2019 г.**

1. Участие на ръководителя на СЗРПИЖТ в 39-то пленарно заседание на Мрежата на органите за разследване на железопътни произшествия от страните-членки на ЕС, проведено на 07 март 2019 г. в гр. Валансиен, Франция;

2. Участие на ръководителя на СЗРПИЖТ в 40-то пленарно заседание на Мрежата на органите за разследване на железопътни произшествия от страните-членки на ЕС, проведено на 22 - 23 май 2019 г. в гр. Валансиен, Франция;

3. Участие на ръководителя на СЗРПИЖТ в 41-то пленарно заседание на Мрежата на органите за разследване на железопътни произшествия от страните-членки на ЕС, проведено на 25 и 26 ноември 2019 г. в гр. Лил, Франция;

4. Участие на ръководителя на СЗРПИЖТ в семинар Пилотно обучение на човешки и организационни фактори при разследването, проведен на 27 и 29 ноември 2019 г. в гр. Валансиен, Франция.

**Участие на СЗРПИЖТ в други мероприятия**

1. След получаване на ежемесечна статистическа информация за общите показатели за безопасност от управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия, във връзка с изискванията на Наредба № 59/5.12.2006 г., СЗРПИЖТ извършва анализ и обобщава данните за управлението на безопасността в железопътния транспорт. В тази връзка е направен анализ на управлението на безопасността за 2019 г., базиран на данните в предоставените годишни доклади от управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия;

2. СЗРПИЖТ ежедневно се запознава с докладите за регистрираните нередности в експлоатацията по железопътната мрежа, изготвени от персонала на НКЖИ, във връзка с изискванията на безопасността;

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

4. Участие в работна група съвместно с националния орган по безопасност (ИАЖА) за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт.

5. Участие в работна група съвместно с националния орган по безопасност (ИАЖА) за изменение и допълнение на Наредба № 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт.

## Организационна схема

С цел създаване на необходимите условия и организация за своевременна и ефективна оперативна дейност, в процеса на разследване, СЗРПИЖТ в паралел с разследващите органи на досъдебното производство, Прокуратура на Р България, НСлС и МВР, които извършват паралелно досъдебно разследване. При необходимост се извършва регламентиран обмен на информация, придобита от отделните разследващи структури по реда на изпълнение на Споразумение от 17.04.2018 г. за взаимодействие при разследване на произшествия и инциденти във въздушния, водния и железопътния транспорт между Прокуратурата на Република България, Министерството на вътрешните работи и Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

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

**Взаимодействие на СЗРПИЖТ с други органи и институции**

# ПРОЦЕС НА РАЗСЛЕДВАНЕ

## Събития подлежащи на разследване

Предвид наличния административен капацитет в СЗРПИЖТ, железопътните събития цитирани в Директива 2004/49/ЕО, ЗЖТ и Наредба № 59, се разследват, както следва:

* Тежки железопътни произшествия;
* Произшествия и инциденти, които при по-различни обстоятелства, биха могли да доведат до тежки произшествия;
* По негова преценка може да 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 на управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия уведомяват незабавно ръководителя на СЗРПИЖТ съгласно утвърдените Процедури за безопасност на НКЖИ, в съответствие със ЗЖТ и Наредба № 59.

## Институции, свързани с разследването.

След класифициране на железопътно събитие и вземане на решение за предприемане на разследване, ръководителят на СЗРПИЖТ създава комисия за разследване. Комисията се ръководи от председател – ръководителя на СЗРПИЖТ, независими външни експерти от научни среди и висши университети, с относимост предвид спецификата на разследваното събитие. В хода и за целите на разследването председателя на Комисията възлага извършването на технически експертизи, изисква анализи и становища от:

* Научно изследователски институти по транспорта;
* Технически университет - София;
* Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”;
* Професионални центрове за обучение на железопътни кадри;
* Българска академия на науките;
* Националните многопрофилни транспортни болници в страната;
* Други институции за всеки конкретен случай.

**Структура на комисията за разследване на железопътни събития**

## 

## Процес на разследване и подход на разследващия орган

При получено уведомление за възникнало железопътно събитие, ръководителят на СЗРПИЖТ класифицира събитието в съответствие с нормативните актове. Ръководителят на СЗРПИЖТ, незабавно предприема действия за бързо придвижване до мястото на събитието. При вземане на решение за започване на разследване се уведомяват всички заинтересовани страни в събитието. В срок до седмица след започване на разследването, СЗРПИЖТ информира писмено АЕЖТЕС за предприемане на разследване чрез системата ERAIL.

Председателят на комисията ръководи и координира дейността по разследването независимо от органите на досъдебното производство – Прокуратура, НСлС, МВР, и други институции, с оглед обезпечаване на необходимите условия за извършване на независимо разследване. Подпомага дейностите свързани с екипите на ,,Спешна медицинска помощ”, ,,Пожарна безопасност и защита на населението” (ПБиЗН). Управителят на железопътната инфраструктура, железопътното предприятие и другите участващи в събитието юридически лица предоставят на председателя 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 със сигнализацията, железния път и подвижния железопътен състав. При поискване от комисията за разследване, Националният орган по безопасността (ИАЖА) предоставя всякаква важна информация, даваща яснота по разследваното произшествие или инцидент. Комисията провежда интервю с персонала, участвал в произшествието, както и с очевидци и свидетели на събитието и изисква писмени показания от всички юридически и физически лица, пряко и косвено свързани със събитието. Комисията получава пълната подкрепа и помощ от компетентните разследващи органи на Прокуратурата или МВР, които провеждат свое паралелно разследване, съгласно изискванията на Наказателно-процесуалния кодекс (НПК). Разследването по безопасността, извършвано от СЗРПИЖТ, се провежда максимално открито с цел обмен на информация, мнения и становища на всички нива и с всички страни, участници в събитието. Комисията анализира събраните документи, материали, изготвени становища и експертизи преди, по време и след произшествието до изясняване на обстоятелствата и причините довели до неговото възникване.

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

СЗРПИЖТ информира писмено АЕЖТЕС за приключване на разследването, като въвежда информация, включваща данни от разследването и излъчените препоръки, чрез интерфейса на информационната система ERAIL и прилага копие на оригиналния окончателен доклад на английски език. Окончателният доклад се прави публично достъпен на електронната страница на СЗРПИЖТ в Интернет-портала на МТИТС.

## Изследване на безопасността от годишните доклади през 2019 г.

СЗРПИЖТ получи годишните доклади от управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия с регистрирани в тях общо 624 железопътни събития през 2019 г., от които:

- 269 произшествия, в т.ч., 4 - сблъсък на влак с жп возило, 143 - сблъсък на влак в препятствие, 33 - дерайлиране на ПЖПС, 27 - произшествия на прелези, 37 - произшествия с хора, 16 - пожар в ПЖПС и 9 - други;

- 59 инцидента, в т.ч. 29 - повреда на железен път, 0 – повреда на ОТ, 29 - подминат забранителен сигнал и 1 - счупване колело на ПЖПС;

- 296 ситуации, близки до инциденти.

Регистрирани са 39 значими произшествия – в.т.ч. 4 сблъсък на влак с препятствие в границите на строителния габарит, 4 дерайлиране, 7 произшествия на железопътни прелези, 24 произшествия с хора, причинени от подвижен състав в движение, с изключение на самоубийства.

Обобщените данни за железопътните произшествия сочат, че през 2019 г са:

* 16 загинали;
* 20 тежко ранени лица, вследствие на допуснатите произшествия с хора, причинени от подвижен състав в движение;
* 19 самоубийства;
* 5 опита за самоубийство.

Вследствие на възникналите значими железопътни произшествия, стойността на нанесените материални щети на железопътната инфраструктура и на подвижния състав, възлиза на 2 021 525 лв. (EUR 1 036 679).

Обобщените данни за железопътните събития, възникнали през 2019 г., представени в Таблица 1.

Таблица 1: Железопътни събития регистрирани през 2019 г.

| **№** | **ВИД СЪБИТИЯ** | **БРОЙ** |
| --- | --- | --- |
| **ПРОИЗШЕСТВИЯ** | | |
| 1 | Сблъсък на влак с жп возило | 4 |
| 2 | Сблъсък на влак в препятствие | 143 |
| 3 | Дерайлиране на ПЖПС | 33 |
| 4 | Произшествие на прелез | 27 |
| 5 | Произшествие с хора | 37 |
| 6 | Пожар в ПЖПС | 16 |
| 7 | Други | 9 |
| **Общо**: | | **269** |
| **ИНЦИДЕНТИ** | | |
| 1 | Повреда на железен път | 29 |
| 2 | Повреда на ОТ | 0 |
| 3 | Подминат забранителен сигнал | 29 |
| 4 | Счупване колело на ПЖПС | 1 |
| **Общо:** | | **59** |
| **СИТУАЦИИ, БЛИЗКИ ДО ИНЦИДЕНТИ** | | |
| 1 | Повреда ПЖПС на ЖИ, причинила закъснение | 16 |
| 2 | Повреда на железен път | 97 |
| 3 | Повреда на ОТ | 68 |
| 4 | Повреда на контактна мрежа | 48 |
| 5 | Неправилни или несъгласувани действия на ЕП от ЖИ | 2 |
| 6 | Изпуснат влак | 0 |
| 7 | Приет влак на зает коловоз | 0 |
| 8 | Изпратен влак без съгласие | 0 |
| 9 | Изпратен влак на заето междугарие | 0 |
| 10 | Неосигурен влак със спирачна маса | 0 |
| 11 | Не спуснати ръчни бариери за влак | 2 |
| 12 | Движение по неподготвен маршрут | 5 |
| 13 | Повреда ПЖПС на ЖИ, водеща до дерайлиране | 0 |
| 14 | Самопридвижване на ПЖПС | 1 |
| 15 | Оставен ПЖПС извън дистанционни указатели | 0 |
| 16 | Прекъсване на движението | 57 |
| **Общо :** | | **296** |

**Графика на железопътните събития през 2019**

**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)

**Графика на железопътните събития и нанесените щети в периода 2009 ÷ 2019**

# РАЗСЛЕДВАНИЯ

# **Обзор на приключени разследвания през 2019**

През 2019 година СЗРПИЖТ е разследвало шест железопътни произшествия.

Таблица 1: Разследвани произшествия и инциденти през 2019

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Вид разследвани**  **произшествия и инциденти** | **Брой**  **произшествия** | **Брой жертви** | | **Щети** | |
| **Смъртни**  **случаи** | **Сериозни наранявания** | **BGN** | **EURO** |
| Пожар в ПЖПС | 2 | - | - | 257 091,24 | 131 169,00 |
| Дерайлиране на ПЖПС | 2 | - | - | 3 328 195,67 | 1 698 059,02 |
| Сблъсък на влак с жп возило | 1 | - | 2 | 31 474,00 | 16 058,01 |
| Произшествие на прелез | 1 | 1 | 2 | 18 071,09 | 9 219,01 |
| **ОБЩО:** | **6** | **1** | **4** | **3 634 832,00** | **1 854 505,04** |

3.2.Разследвания, започнати и приключени през 2019

Таблица 2: Разследвания, приключени през 2019

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Дата на събитието** | **Визитка на разследването** | **Законово основание** | **Приключени на** |
| 26.01.2019 г. | Железопътно произшествие – дерайлиране на товарен влак № 30560 между гарите Шивачево – Твърдица на 26.01.2019 г. | Директива 2004/49/ЕО, чл. 19, ал. 2/а, чл. 115и, ал. 2 от ЗЖТ, чл. 76, ал. 2 от Наредба № 59 | 20.05.2019 г. |
| 16.02.2019 г. | Железопътно произшествие – дерайлиране на товарен влак № 48009 на стрелка № 74 при влизане в гара Пловдив на 16.02.2019 г. | Директива 2004/49/ЕО, чл. 19, ал. 2/а, чл. 115и, ал. 2 от ЗЖТ, чл. 76, ал. 2 от Наредба № 59 | 31.07.2019 г. |
| 09.04.2019 г. | Железопътно произшествие – пожар в ел. локомотив № 46221 по време на движение, обслужвал БВ № 8602 между гарите Свобода – Чирпан на 04.05.2018 г. | Директива 2004/49/ЕО, чл. 19, ал. 2/а, чл. 115и, ал. 2 от ЗЖТ, чл. 76,ал. 2 от Наредба № 59 | 05.07.2019 г. |
| 11.08.2019 г. | Железопътно произшествие – пожар в ел. лок. № 43310 по време на движение, обслужвал ТВ № 40772 между гарите Белово – Костенец на 11.08.2019 г. | Директива 2004/49/ЕО, чл. 19, ал. 2/а, чл. 115и, ал. 2 от ЗЖТ, чл. 76,ал. 2 от Наредба № 59 | 20.11.2019 г. |

* + 1. Дерайлиране на товарен влак № 30560 между гарите Шивачево – Твърдица на 26.01.2019 г.

*Кратко описание*

От гара Бургас на 26.01.2019 г. заминава товарен влак (ТВ) № 30560 в 14:55 часа с маршрут на движение Бургас – Карнобат – Зимница – Тулово – Пирдоп.

В гара Зимница са прикачени, локомотив № 86012 и дизелов локомотив № 56399 и три празни вагона към състава на влака. От гара Зимница влакът заминава в 16:51 часа с променен състав: 33 вагона и 3 локомотива в неработно състояние, с маса 1068 тона. В гара Гавраилово влакът пристига в 17:38 часа. В 18:17 часа влакът, заминава за гара Шивачево, преминавайки предупредителния сигнал на гара Шивачево на км 268+950, дерайлира двадесет и трети празен вагон № 33 52 080 6 189-5. Вагонът дерайлира с първа колоос на първа талига, вдясно по посока на движението, и на стрелка № 1 в гара Шивачево, дерайлира и втората колоос. Преминавайки без спиране по трети прав коловоз на прелеза в гарата, дерайлира и втората талига на вагона. След 50 м на стрелка № 2 двадесет и трети вагон увлича на ляво двадесет и четвърти и дерайлира с двете колооси на първата талига, в резултат на скопчване на буферите. Последвало е уведомление на дежурният ръководител движение в гара Шивачево до дежурния влаков диспечер, който е разпоредил изключване на напрежението в контактната мрежа. Влакът е спрян в междугарието Шивачево – Твърдица на км 262+720.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| |  |  | | --- | --- | | C:\Users\BSkrobanski\Desktop\ПРОИЗШ.  2019\ДЕРАЙЛИРАНЕ на ТВ 30560 на 26.01.2019 г\Снимки Шивачево ТВ 30560\IMG_20190127_145008.jpg | *Последствия*  Вследствие на дерайлиралите вагони са нанесени поражения на железопътната инфраструктура – железен път 6230 м, повреди на стрелки №1 и №2 и разрушения на перона между втори и трети коловоз в гара Шивачево. Ударен и изкривен, изходен светофор за трети коловоз. Повреди по осигурителната техника. Общата стойност на щетите – 2 984 854,2 лв. | |  |

*Причини*

Дерайлирането на вагон № 33 52 080 6 189-5 е възникнало по време на движение предизвикано, след скъсване на шарнирен болт, държащ листовия ресор към талигата на вагона вляво по посока на движението.

Последвало е разбалансиране на вагона, което е предизвикало прескачане на дясното колело на първата колоос, през дясната релса и падане от външната ѝ страна.

След дерайлирането на колооста, предната част на ресора се разкача от обицата, изпада от буксата и се забива в баластовата призма.

*Статус на разследването*

Разследването е приключено с окончателен доклад и три препоръки за безопасност на 20.05.2019 г.

* + 1. Дерайлиране на товарен влак № 48009 на стрелка № 74 в гара Пловдив на 26.01.2019 г.

*Кратко описание*

От гара Илиянци МДТВ № 48009 е заминал на 15.02.2019 г. в 23:22 часа в състав: локомотив № 86003.4 и помощен локомотив № 86001.8, с 27 вагона, 108 оси, 1895 тона, от които 25 вагон-цистерни пълни с пропан-бутан и 2 празни вагон-цистерни за предохрана. Поради смяна посоката на движение в гара Карлово с локомотивите е извършена маневра и начело на влака е поставен локомотив 86-003. От гара Карлово влакът е заминал в 02:57 часа и се движи до гара Пловдив със спиране в гара Граф Игнатиево.   
Дежурният персонал в гарите по маршрута не е забелязал нищо необичайно при движението на влака. На 16.02.2019 г. в 04:05 часа МДТВ № 48009 е преминал без спиране през гара Филипово. След преминаване на влака през гара Филипово, дежурният ръководител движение първо лице в гара Пловдив е подготвил маршрут с маршрутно-релейната централизация (МРЦ-Руска блочна) за преминаване на влака без спиране по втори приемно-отправен коловоз. Маршрутът за влака включва стрелки № 16, 18, 28, 42, 72, 74 и 86. В гара Пловдив втори коловоз е специализиран за приемане на товарни влакове в посока гара Пловдив-разпределителна. В 04:15 часа е започнало намаляване на скоростта до 33 км/ч и след последвало рязко падане на скоростта до 0 км/ч, влакът спира на втори коловоз в гарата.

След спиране на влака локомотивните бригади установяват дерайлиране на двата локомотива с всички колооси вляво по посока на движението на 2-ри коловоз, дерайлирали са също първите три вагона от влака пълни с пропан-бутан (LPG).

*Последствия*

Вследствие на дерайлирането няма пострадал персонал. Има нанесени материални щети на подвижния железопътен състав и железопътната инфраструктура.

Общата стойност на щетите – 343 341,47 лв.

*Причини*

При навлизане на водещия локомотив на влака в зоната на езиковата част на стрелка № 74 в гара Пловдив е последвало вертикално счупване на левия отклонителен език, непосредствено преди преминаването на първата колоос на водещия локомотив. Зоната на счупването е реализирано между 13-ти и 14-ти траверс в прехода на езика от нормален релсов към езиков профил, където се променят формата и сечението на отклонителния език.

*Статус на разследването*

Разследването е приключено с окончателен доклад и четири препоръки за безопасност на 31.07.2019 г.

* + 1. Възникване на пожар в електрически локомотив № 46221 обслужвал бърз влак № 8602 между гарите Свобода – Чирпан на 09.04.2019 г.

*Кратко описание*

На 09.04.2019 г. от гара Бургас за гара София в 16:33 часа е заминал бърз влак (БВ) № 8602 в състав, 5 вагона, 20 оси, 237 тона, обслужван с електрически локомотив № 46221.8. Бързият влак се движи по направление Бургас – Стара Загора – Пловдив – София. Локомотивната и превозна бригади, обслужвали влака, не са забелязали нищо необичайно по време на движението на влака. Дежурният персонал в гарите по маршрута на влака, също не е забелязал нищо необичайно при движението му.

Влакът е пристигнал по график в гара Стара Загора в 18:31 часа и след престой от две минути е заминал в 18:33 часа. По време на движението влакът е спазвал участъковата скорост и ограниченията по железния път. При влизане в гара Свобода локомотивната бригада чува нехарактерен шум идващ от ходовата част на локомотива. Локомотивният машинист предприема бързо спиране с автоматичната влакова спирачка и влакът спира в 18:56 часа в гарата. След извършения оглед на локомотива локомотивната бригада не установява нищо необичайно и влакът заминава от гара Свобода в 19:02 часа.

При излизане на влака от гарата локомотивната бригада усеща миризма на изгоряла изолация и виждат, че машинното помещение е изпълнено с дим. Локомотивният машинист предприема спиране с влаковата спирачка и влакът спира в 19:05 часа на км 69+480 в междугарието Свобода – Чирпан. Локомотивният машинист влиза в машинното помещение на локомотива и установява, че от компресора излизат пламъци и дим. Сваля токоснемателя и с помощник-машиниста започват да гасят огъня с пожарогасителите в локомотива.

*Последствия*

Вследствие на пожара няма пострадал персонал. Има нанесени материални щети на локомотива.

Общата стойност на щетите – 1723, 57 лв.

*Причини*

Причината за възникване на пожара в локомотива е вследствие на настъпило разхлабване и изместване на турбината за охлаждане от вала на двигателя на главния компресор, което е довело до триене на задната ѝ част в стената на камерата за отвеждане на въздуха. От триенето между двете повърхности (стомана в стомана) са възникнали искри, в резултат на това е възникнал пламък и повишаване на температурата в камерите. Това е довело до запалване на омасления прах, наслоен в шумоизолационната материя по вътрешните стени на камерите на компресора. Запалената изолация допълнително е повишила температурата, което е довело до запалването на изолацията на силовия кабел, захранващ компресорния агрегат, който преминава през основата на въздуховодните камери.

*Статус на разследването*

Разследването е приключено с окончателен доклад и четири препоръки за безопасност на 05.07.2019 г.

* + 1. Възникване на пожар в електрически локомотив № 43310 обслужвал товарен влак № 40772 между гарите Белово – Костенец на 11.08.2019 г.

*Кратко описание*

На 11.08.2019 г. в 17:05 часа дежурният ръководител движение в гара Белово е получил заминаване на МДТВ № 40772 от дежурния ръководител движение в гара Септември. Дежурният ръководител движение в гара Белово чрез маршрутно-релейната централизация (МН-70) в гарата е подготвил маршрут за приемане на МДТВ № 40772. Влакът е приет на втори главен коловоз, тъй като е неспиращ в гарата по Графика за движение на влаковете (ГДВ). При преминаването на влака без спиране по втори главен коловоз на гара Белово в посока гара Костенец, на бутащият локомотив № 43310, управляван от първа кабина, се изключва главният въздушен прекъсвач. На таблото със защити се индицира „кръгов огън“ на трети тягов двигател. Машинистът рестартира задействаните защити и включва отново локомотива в режим на работа, като ограничава натоварването на локомотива по напрежение. След спирка „Бойка” в междугарието Белово – Костенец по път № 2, локомотивният машинист сваля позициите и изключва вентилаторите, малко след това забелязва гъст черен дим в машинното отделение на локомотива. Машинистът на локомотива веднага предприема бързо спиране, с автоматичната влакова спирачка и в 17:28 часа, спира влака извънредно на км 78+200 в междугарието. Влиза в машинното отделение с праховия пожарогасител за да открие огнището на огъня и да го неутрализира. Машинистът на локомотива успява да стигне до средата на локомотива, но димът става по-гъст и се налага да се върне обратно в кабината на локомотива, задейства противопожарната инсталация на локомотива и по мобилният телефон уведомява за пожара на националния номер за бедствия 112.



*Последствия*

Вследствие на пожара няма пострадал персонал. Нанесени са материални щети на ел. локомотив № 43310 на стойност 255 367,67 лв.

*Причини*

Причина за възникване на пожара в електрически локомотив 43310.9 е от продължителната работа на локомотива с повишена температура на втора тягова група, вследствие на възникнало късо съединение в охлаждащия вентилатор на изправителния блок.

*Статус на разследването*

Разследването е приключено с окончателен доклад и четири препоръки за безопасност на 20.11.2019 г.

# **Разследвания, започнати през 2019 г. и продължили през 2020 г.**

Таблица 3: Разследвания, започнати през 2019 г. и продължили през 2020 г.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Дата на събитието** | **Визитка на разследването** | **Законово основание** | **Неприключени** |
| 14.10.2019 г. | Железопътно произшествие – сблъсък на дизелов локомотив № 07065 в Моторен влекач ДГКУ 33 в гара Каспичан на 14.10.2019 г. | Директива2004/49/ЕО, чл. 19, ал. 2/а, чл. 115и, ал. 2 от ЗЖТ, чл. 76,ал. 2 от Наредба № 59 | Разследването е приключено 31.01.2020 г. |
| 12.11.2019 г. | Железопътно произшествие на жп прелез – сблъсък на пътнически влак № 19205 в лек автомобил между гари Крумово–Асеновград на14.10.2019г. | Директива2004/49/ЕО, чл. 19, ал. 2/а, чл. 115и, ал. 2 от ЗЖТ, чл. 76,ал. 2 от Наредба № 59 | Разследването е приключено 10.04.2020 г. |

* + 1. Сблъсък на дизелов локомотив № 07065 в Моторен влекач ДГКУ-33 в гара Каспичан на 14.10.2019 г.

*Кратко описание*

На 14.10.2019 г. в 19:05 часа старши влаков диспечер в Регионално звено оперативно движение (РЗОД) – Горна Оряховица в НКЖИ получава заявка № 16 от старши диспечер/сменен оперативно управление на превозите (ОУП) в ,,Поделение Товарни превози“ Горна Оряховица (ПТП-ГО) към БДЖ ,,Товарни превози“ ЕООД да се назначи за движение дизелов локомотив № 07065 от гара Каспичан за гара Синдел.

В 19:15 часа на влаковия диспечер е връчено разписание за движението на локомотив № 07065, като влак № 20997, което е наредил на дежурните ръководители движение в гарите Каспичан, Провадия и Синдел.

В 19:10 часа дежурният ръководител движение в гара Каспичан нарежда на постовите стрелочници в Пост № 1 и № 2 за предстоящото излизане на дизелов локомотив № 07065 от Екипировъчен пункт Каспичан. Същият да се пропусне по 14-ти коловоз и прегарира на 4-ти коловоз, за да се прикачи с РССМ ДГку-33, след което ще заминат в 19:45 часа като влак № 20997 за гара Синдел-разпределителна.

Машинистите на РССМ ДГку–33, виждайки локомотива по четвърти коловоз, сигнализират РССМ за опашка на влак и единият машинист излиза от кабината на платформата на РССМ за слизане и прикачване с локомотива. В този момент, виждайки, че локомотивът не намалява скоростта, той е започнал да ръкомаха и да вика към локомотивната бригада но не го забелязват, не намаляват скоростта и се удрят в РССМ. РССМ е била с натегната ръчна спирачка и след последвалия удар от локомотива се измества на 95,5 м. Няма дерайлиране.



*Последствия*

Вследствие на последвалия удар двамата машинисти на РССМ ДГКУ-33 са с контузии и сериозни наранявания, машинист и помощник-машинист на локомотив № 07065 не са пострадали. Нанесени са материални щети на Моторен влекач ДГКУ-33, които възлизат на 31 474,00 лв.

*Причини*

Основна причина за възникване на произшествието е управлението на локомотив № 07065 със задната кабина, което ограничава видимостта на локомотивната бригада, към спрелия на 4-ти коловоз РССМ ДГку-33 и е последвал удар в него със скорост 21 км/ч.

*Статус на разследването*

Разследването е приключено с окончателен доклад и четири препоръки за безопасност на 31.01.2020 г.

* + 1. Сблъсък на пътнически влак № 19205 в лек автомобил на жп прелез между гари Крумово–Асеновград на 14.10.2019 г.

*Кратко описание*

На 12.11.2019 г. пътнически влак (ПВ) № 19205 в състав четиривагонен електро-мотрисен влак (ЕМВ) серия 31-005/006 ,,SIEMENS” управляван от локомотивен машинист към Локомотивно депо Пловдив, началник влак и кондуктор от Поделение за ,,Пътнически превози – Пловдив“ към ,,БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД. Влакът се движи ежедневно по график за движение на влаковете в участъка Пловдив – Крумово – Асеновград и обратно. Влакът е заминал от гара Пловдив в 06:32 часа и пристига в гара Крумово в 06:41 часа. Дежурният ръководител движение в гара Крумово нарежда на дежурните прелезопазачи на жп прелезите, находящи се на км 3+784 и на км 8+830 в междугарието Крумово – Асеновград, за предстоящо заминаване на влака с писмена телефонограма.

На 11.11.2019 г. на жп прелеза на км 8+830 извънредно е призован да застъпи на смяна прелезопазачът за нощно дежурство от прекия ръководител.

След заминаване на ПВ № 19205 в 06:44 часа от гара Крумово дежурният ръководител движение допълнително устно уведомява прелезопазачите на двата жп прелеза за заминаването му. На спирка Маврудово влакът пристига в 06:48:20 часа и заминава в 06:48:50 часа. Въпреки, че прелезопазачът на жп прелеза на км 8+830 приема и записва телефонограмата в дневник II-76, същият не е спуснал ръчните бариерни механизми преди преминаване на влака през жп прелеза. Влакът се движи със скорост 76 км/ч при допустима за участъка 80 км/ч. При приближаване на прелеза, локомотивният машинист подава сигнал „Внимание“ със свирката на ЕМВ. Вижда, че бариерите са вдигнати и прелезопазачът стои до бариерния механизъм за управление на бариерите. В този момент отляво по шосейния път приближава и навлиза в опасната зона на прелеза моторно превозно средство (МПС) – лек автомобил Opel, модел ,,ASTRA“. Последвал е удар между влака и автомобила. Автомобилът е изхвърлен вляво от железния път и влакът е продължил движението си.



*Последствия*

Следствие на удара на жп прелеза няма пострадал персонал, двама тежко пострадали в автомобила и впоследствие един починал. Има нанесени материални щети на подвижния железопътен състав и железопътната инфраструктура.

Общата стойност на щетите – 18 071,09 лв.

*Причини*

Дежурният прелезопазач на жп прелез на км 8+830, между гарите Крумово – Асеновград не е спуснал ръчните бариерни механизми на жп прелеза съгласно изискванията на ,,Инструкцията за експлоатация на жп прелеза“, от което е последвало удар между пътническия влак и лекия автомобил преминаващ през жп прелеза.

Неспиране на автомобила пред жп прелеза за да осигури предимство на идващия влак.

*Статус на разследването*

Разследването е приключено с окончателен доклад и четири препоръки за безопасност на 10.04.2020 г.

# **Разследвани произшествия и инциденти**

Таблица 4: Разследвани произшествия и инциденти в периода 2012÷2019

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Разследвани събития** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **Общо** |
| Сблъсък на влак в жп возило | - | **-** | **-** | 1 | **-** | **-** | **-** | 1 | **2** |
| Сблъсък с препятствие | - | **-** | **-** | - | **-** | **-** | **-** | - | **0** |
| Дерайлиране на влак | - | 1 | 2 | 1 | 4 | 5 | **-** | 2 | **15** |
| Произшествие на жп прелез | - | - | 2 | **-** | - | **-** | **-** | 1 | **3** |
| Произшествие с човек причинено от ПЖПС в движение | - | **-** | **-** | **-** | - | **-** | **-** | - | **0** |
| Пожар в подвижен състав | 1 | 2 | 2 | 1 | 4 | 1 | 2 | 2 | **15** |
| Произшествие свързано с опасни товари | - | **-** | - | **-** | 1 | **-** | **-** | - | **1** |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Инциденти | - | **-** | - | **-** | - | **-** | **-** | **-** | **0** |
| **Общо:** | **1** | **3** | **6** | **3** | **9** | **6** | **2** | **6** | **36** |

**Диаграма на разследваните произшествия и инциденти в периода 2012÷2019**

# ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Препоръките за безопасност дадени от СЗРПИЖТ 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 (НКЖИ), железопътните предприятия и други лица свързани с ремонтната дейност и поддръжката на подвижния състав за предприемане на мерки и действия за подобряване безопасността на железопътните превози.

# **Кратък обзор на препоръките** **за безопасност** излъчени от СЗРПИЖТ

#### Таблица 5: Излъчени и въведени препоръки в периода 2012÷2019

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **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 |
| **Общо:** | **138** | **92** | **25** | **21** |

**Диаграма на излъчени и въведени препоръки в периода 2012 ÷ 2019**

# **Препоръки за безопасност, излъчени през 2019**

|  |
| --- |
| * + 1. **Дерайлиране на товарен влак № 30560 между гарите Шивачево – Твърдица на 26.01.2019 г.**   Препоръки за безопасност: (20.05.2019 г.)  С препоръка № 1 се предлага ДП НКЖИ и „Ди Би Карго България” ЕООД на служебни беседи с персонала, свързан с безопасността на превозите да бъдат запознати със съдържанието на окончателния доклад.  С препоръка № 2 се предлага ДП НКЖИ да анализират резултатите от предоставените им измервания на железния път, извършени с Пътеизмерителна лаборатория М-120 на ТИНСА ЕООД в участъка Дъбово – Зимница с констатирано влошено състояние на отделни отсечки.  С препоръка № 3 се предлага „Ди Би Карго България” ЕООД да разпореди на персонала зает с техническото поддържане на нетяговия подвижен състав, който експлоатира, да завиши качеството на извършваните технически прегледи в гарите с технически лица, в съответствие с изготвената ,,Оценка на риска” част от СУБ.  *Предприети мерки*  Дадените препоръки са изпълнени. |
| * + 1. **Дерайлиране на товарен влак № 48009 на стрелка № 74 в гара Пловдив на 26.01.2019 г.**   *Препоръки за безопасност:*(31.07.2019 г.)  С препоръка № 1 се предлага персоналът в експлоатация на НКЖИ и „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД да се запознае със съдържанието на доклада;  С препоръка № 2 се предлага на НКЖИ да предприеме изменение и допълнение на чл. 94 от „Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт“ (ПДВМР).  С препоръка № 3 се предлага НКЖИ да предприеме извършване на безразрушителен контрол на железопътните стрелки, в съответствие с категорията на железопътните линии.  С препоръка № 4 се предлага ИА „Железопътна администрация“ да предприеме мерки за контрол, във връзка с установените по време на разследването нарушения на нормативните актове, свързани с безопасността на железопътния транспорт от „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД и ДП НКЖИ.  *Предприети мерки*  Първите 3 препоръки са изпълнени, а 4-та препоръка не е изпълнена от ИАЖА. |
| * + 1. **Пожар в електрически локомотив № 46221 обслужвал бърз влак № 8602 между гарите Свобода – Чирпан на 09.04.2019 г.**   *Препоръки за безопасност:*(05.07.2019 г.)  С препоръка № 1 се предлага да се запознае персонала в експлоатация (локомотивни и превозни бригади) със съдържанието на доклада;  С препоръка № 2 се предлага на обновените локомотиви в ,,БДЖ Кончар“ АД, при извършване на голям периодичен ремонт (ГПР) на компресорния агрегат да се подменят маслен сепаратор, маслен филтър, въздушен филтър и ремъци;  С препоръка № 3 се предлага да се замени наличната горима шумоизолация, монтирана от вътрешната страна на стените на компресорния агрегат, с такава от негорима материя на обновените локомотиви от ,,БДЖ Кончар“ АД;  С препоръка № 4 се предлага да се монтира термичен датчик в охладителната камера на компресора, който да се свърже с пожароизвестителната инсталация на локомотива.  *Предприети мерки*  Дадените препоръки са изпълнени. |
| * + 1. **Пожар в електрически локомотив № 43310 обслужвал товарен влак № 40772 между гарите Белово – Костенец на 11.08.2019 г.**   *Препоръки за безопасност:* (20.11.2019 г.)  С препоръка № 1 се предлага при извършване на технически прегледи и ремонти (ТП и МПР) на дизелови и електрически локомотиви да се спазва стриктно установения ред разписан в Заповед № 01-01-191/29.06.2017 г. на Управителя на БДЖ ,,Товарни превози“ ЕАД, с цел предотвратяване на предпоставки за възникване на пожари в локомотивите, собственост на БДЖ ,,Товарни превози“ ЕАД.  С препоръка № 2 се предлага по време на извършване на ремонти по необходимост (РН) да се попълва в отчетните документи реална и прецизна информация след извършения ремонт.  С препоръка № 3 се предлага да се осигури на локомотивния персонал в БДЖ ,,Товарни превози“ ЕАД пожарозащитни маски, позволяващи достъп до огнището на пожара, и гасене с преносими ръчни пожарогасители, при възникване на пожари в машинното отделение на локомотивите.  С препоръка № 4 се предлага БДЖ ,,Товарни превози“ ЕАД да извършат проверки на собствените локомотиви, във връзка с изискванията на чл. 192, ал. 1 т. 33 от Наредба № 58/2.06.2006 г. за изправността на радиостанциите за влаково-диспечерска радио връзка, по време на движение в радиофицирани участъци.  *Предприети мерки*  Дадените препоръки са изпълнени. |

|  |
| --- |
| * + 1. **Сблъсък на дизелов локомотив № 07065 в Моторен влекач ДГКУ-33 в гара Каспичан на 14.10.2019 г.**   *Препоръки за безопасност:* (31.01.2020 г.)  С препоръка № 1 се предлага железопътните предприятия БДЖ ,,Товарни превози“ ЕООД и ДП НКЖИ на извънреден инструктаж да запознаят със съдържанието на доклада персонала, пряко зает в ОУП, експлоатация, гарова и маневрена дейност.  С препоръка № 2 се предлага БДЖ ,,Товарни превози“ ЕООД да издаде удостоверение на машинист, посочващо железопътната инфраструктура, за която машинистът е придобил правоспособност, и подвижния състав, който има право да управлява, в съответствие с изискванията на Директива 2007/59/ЕО.  С препоръка № 3 се предлага ДП НКЖИ да актуализира „Инструкция № 13/29.06.2006 г. за съвместна работа между гара Каспичан и ЕП Каспичан“ при придвижване на локомотиви от пункта в гарата и обратно.  С препоръка № 4 се предлага БДЖ ,,Товарни превози“ ЕООД да допълни „Правилата за управление на превозната дейност при планиране и оперативно управление на превозите“ в Раздел VII „Оперативно взаимодействие при управление на превозите“ с текст, който да задължава оперативния сектор в ОУП да свежда взетите оперативни решения до непосредствените изпълнители.  *Предприети мерки*  Дадените препоръки са изпълнени. |
| * + 1. **Сблъсък на пътнически влак № 19205 в лек автомобил на жп прелез между гари Крумово–Асеновград на14.10.2019 г.**   *Препоръки за безопасност:* (10.04.2020 г.)  С препоръка № 1 се предлага ръководителите на ДП НКЖИ и БДЖ „Пътнически превози“ ЕООД с извънреден инструктаж да запознаят със съдържанието на доклада, персонала, пряко зает в експлоатационната дейност.  С препоръка № 2 се предлага на БДЖ „Пътнически превози“ ЕООД да издаде удостоверение на машинист, посочващо железопътната инфраструктура, за която машинистът е придобил правоспособност, и подвижния състав, който има право да управлява, в съответствие с изискванията на чл. 36, ал. 1, т. 2 от Наредба № 56/14.02.2003 г.  С препоръка № 3 се предлага предвид категорията и интензитета на преминаващите ППС през жп прелеза, и с цел минимизиране на човешкия фактор, ДП НКЖИ да пресъоръжи жп прелеза на км 8+830 в междугарието Крумово – Асеновград с автоматично прелезно устройство (АПУ) съоръжено с четири автоматични бариерни механизма и дежурен прелезопазач на смяна.  С препоръка № 4 се предлага предвид интензитета на преминаващите ППС през жп прелеза, ДП НКЖИ да изгради 24 часово видеонаблюдение, обхващащо преминаващия поток от автомобили и подвижен жп състав през жп прелеза на км 8+830 в междугарието Крумово – Асеновград.  *Предприети мерки*  Дадените препоръки 1-ва и 2-ра са изпълнени.  Препоръки 3-та и 4-та са в процес на изпълнение. |

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

**Д-р инж. Бойчо Скробански**

*Ръководител на СЗРПИЖТ в МТИТС*