****

**Р Е П У Б Л И К А Б Ъ Л Г А Р И Я**

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

**** ул. “Дякон Игнатий” № 9, София 1000 [bskrobanski@mtitc.government.bg](mailto:bskrobanski@mtitc.government.bg)

тел. (+359 2) 940 9317 [mail@mtitc.government.bg](mailto:mail@mtitc.government.bg)

факс: (+3592) 940 9350

**ГОДИШЕН ДОКЛАД**

**НАЦИОНАЛЕН БОРД ЗА РАЗСЛЕДВАНЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**



**2020**

Настоящият доклад се публикува в съответствие с:

* Директива (ЕС) 2016/798 на ЕП и Съвета от 11 май 2016 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 6](#_Toc48847325)

[1.4. Организационна схема 7](#_Toc48847326)

[2. ПРОЦЕС НА РАЗСЛЕДВАНЕ 8](#_Toc48847327)

[2.1. Събития подлежащи на разследване 8](#_Toc48847328)

[2.2. Институции, свързани с разследването. 9](#_Toc48847329)

[2.3. Процес на разследване и подход на разследващия орган 9](#_Toc48847330)

[2.4. Изследване на безопасността от годишните доклади през 2019 . 11](#_Toc48847331)

[3. РАЗСЛЕДВАНИЯ 13](#_Toc48847332)

[3.1. Обзор на приключени разследвания през 2020 13](#_Toc48847333)

[3.2.1. Дерайлиране на товарен влак № 30560 между гарите Шивачево – Твърдица на 26.01.2019 . 14](#_Toc48847334)

[3.2.2. Дерайлиране на товарен влак № 48009 на стрелка № 74 в гара Пловдив на 26.01.2019 . 15](#_Toc48847335)

[3.2.3. Възникване на пожар в електрически локомотив № 46221 обслужвал бърз влак № 8602 между гарите Свобода – Чирпан на 09.04.2019 16](#_Toc48847336)

[3.2.4. Възникване на пожар в електрически локомотив № 43310 обслужвал товарен влак № 40772 между гарите Белово – Костенец на 11.08.2019 . **Грешка! Показалецът не е дефиниран.**](#_Toc48847337)

[3.3. Разследвания, започнати през 2020 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 **Грешка! Показалецът не е дефиниран.**](#_Toc48847339)

[3.3.2. Сблъсък на пътнически влак № 19205 в лек автомобил на жп прелез между гари Крумово–Асеновград на14.10.2019 . **Грешка! Показалецът не е дефиниран.**](#_Toc48847340)

[3.4. Разследвани произшествия и инциденти 18](#_Toc48847341)

[4. ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ 18](#_Toc48847342)

[4.1. Кратък обзор на препоръките за безопасност излъчени от НБРПЖТ 19](#_Toc48847343)

[4.2. Препоръки за безопасност, излъчени през 2020 . 20](#_Toc48847344)

# 

# Увод

Настоящият годишен доклад представя разследваните железопътни събития и излъчените препоръки за безопасност през 2020 г., както и дейността на националния орган за разследване на Република България, 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. националния орган за разследване беше преструктуриран с оглед спазване изискванията за независимост и осигуряване на самостоятелен бюджет за разследване в съответствие с изискванията на чл. 21 от Директива 2004/49/ЕО.

С Постановление на Министерски съвет на Република България от 06.януари 2020 г. беше създаден ,,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 е второстепенен разпоредител на финансови средства с гарантиран и осигурен самостоятелен бюджет за всяко разследващо направление на произшествия. Функциите за разследване в направление Националния борд за разследване на произшествия в железопътния транспорт (НБРПЖТ) 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 Националния борд за разследване на произшествия в железопътния транспорт.

Докладът включва данни за проведените през 2020 г. разследвани железопътни произшествия, включително причините за тяхното възникване и излъчените препоръки за подобряване на безопасността в железопътния транспорт, както и информация за предприетите мерки от субектите за тяхното въвеждане и изпълнение. Обобщени данни от реализираните през 2020 г. железопътни събития и нанесените щети, регистрирани от Държавно предприятие ,,Национална компания Железопътна инфраструктура“ ( ДП НКЖИ) и железопътните предприятия (превозвачи).

# РАЗСЛЕДВАЩ ОРГАН

## 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) и Наредба № 59/05.12.2006 год. за управление на безопасността в железопътния транспорт и Наредба Н-32 19.09.2007 г. за съгласуването на действията и обмяната на информация при разследване на железопътни произшествия и инциденти.

**Хронология и преструктуриране на разследващият орган**

През 2006 г. в Република България с изменение и допълнение на Устройствения правилник на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС), беше създаден разследващ орган на пряко подчинение на министъра на транспорта за разследване на железопътни произшествия и инциденти –

,,Специализирано звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт” (СЗРПИЖТ).

През 2009 г. с изменение и допълнение на Устройствения правилник на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС), беше създадена дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт” (ЗРПВВЖТ). Дирекцията е мултимодален орган, състоящ се от три специализирани звена за разследване на авиационни, морски и железопътни произшествия и инциденти.

С Постановление на Министерски съвет на Република България от 06.януари 2020 г. беше създаден ,,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.

## Цели и функции

Целите на НБРПЖТ при извършване разследване на произшествия и инциденти е установяване на обстоятелствата и причините довели до реализиране на железопътни произшествия и инциденти и излъчване на ефективни препоръки с цел минимизиране на произшествията и подобряване на безопасността в железопътния транспорт.

Превенцията във водените разследвания на разследващият орган е установяване на причините за тяхното възникване и даване на относими препоръки за безопасност с оглед подобряване на безопасността и предотвратяването на тежки произшествия, без да се търси персонална вина и отговорност.

Функциите и задачите на НБРПЖТ 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, включително и човешкия фактор, вземане на решения, изготвяне на експертизи и документиране на събитията;

- Координиране на дейностите по извършване на разследвания в които участват и компетентните органи на Прокуратурата на Р България – Следствените органи и Министерството на вътрешните работи (МВР);

- Изготвяне и изпращане до всички засегнати субекти проект на окончателен доклад с препоръки за безопасност от приключилото 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;

- Участие в работни групи за хармонизиране на националните нормативни актове с Европейското законодателство, свързани с безопасността и разследване 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 НБРПЖТ в качеството му на национален разследващ орган на железопътни произшествия и инциденти, е разследване на произшествия и инциденти класифицирани в съответствие с изискванията на чл. 20 от Директива(ЕС) 2016/798/ЕП и Съвета.

Разследването на железопътни събития през 2020 г. са извършени от:

- направление НБРПЖТ, което се състои от заместник-председател на Управителния съвет на НБРПВВЖТ, който председателства комисиите за разследване с квалификация доктор, магистър-инженер със специалност ,,Експлоатация и управление на железопътния транспорт” и;

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

Бюджетните средства за направление НБРПЖТ в НБРПВВЖТ се осигуряват като второстепенен разпоредител на финанси.

Решенията за предприемане на разследване се предприемат в съответствие с изискванията на европейските и национални нормативни актове от заместник-председателят на Управителния съвет на НБРПВВЖТ, ръководител на направление НБРПЖТ:

* Директива 2016/798/ЕП и Съвета;
* Закон за железопътния транспорт;
* Наредба № 59/05.12.2006 год. за управление на безопасността в железопътния транспорт.

Ръководителят на направление НБРПЖТ писмено информира Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз за всяко предприето разследване на железопътно събитие чрез системата за оповестяване. Разследванията се приключват с изготвяне проект на окончателен доклад и ако е необходимо се излъчват препоръки за безопасност който се изпраща до всички заинтересовани субекти;

Ръководителят на направление НБРПЖТ писмено информира Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз за всяко приключило разследване, като предоставя и електронно копие на оригиналния окончателен доклад на английски език в съответствие с изисквания та на Регламент (ЕС) 2052/2020/ЕК от 24 април 2020 г. След валидиране на доклада от Агенцията, той става публично достъпен на електронната страница на НБРПВВЖТ.

**Международна дейност през 2020 г.**

1. Участие на ръководителя на направление НБРПЖТ в 42-то пленарно заседание на Мрежата на органите за разследване на железопътни произшествия от страните-членки на ЕС, проведено в периода 25÷26 февруари 2020 г. последното присъствено на живо заседание в гр. Лил, Франция.

От месец март 2020 г. в световен мащаб се разви пандемия на COVID-19. Предвид на влезлите ограничителни медицински мерки за безопасност в страните-членки, Европейската железопътна агенция на Европейския съюз за минимизиране на риска за предаване и разпространение на вируса предложи и премина на дистанционна форма на общуване (home office). Разследващите органи от страните-членки на ЕС преминаха на виртуална форма на общуване и последващите пленарни срещи.

2. Виртуално участие на ръководителя на направление НБРПЖТ в 43-то пленарно заседание на Мрежата на органите за разследване на железопътни произшествия от страните-членки на ЕС, проведено на 23 и 24 септември 2020 г.;

3. Виртуално участие на ръководителя на направление НБРПЖТ в 44-то пленарно заседание на Мрежата на органите за разследване на железопътни произшествия от страните-членки на ЕС, проведено на 25 и 26 ноември 2020 г.;

**Участие на направление НБРПЖТ 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., ръководителят на направление НБРПЖТ извършва анализ и обобщава данните за управлението на безопасността в железопътния транспорт. В тази връзка е направен анализ на управлението на безопасността за 2020 г., базиран на данните в предоставените годишни доклади от управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия (превозвачи);

2. Ръководителят на направление НБРПЖТ ежедневно се запознава с нередностите по железопътната мрежа, изготвени от управителя на железопътната инфраструктура, 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. Във връзка с настъпилите структурни промени с органа за разследване ръководителят на направление НБРПЖТ взе участие в работна група с националния орган по безопасността (ИАЖА) и дирекция ,,Правна“ в МТИТС за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт

5. Във връзка с настъпилите структурни промени с органа за разследване ръководителят на направление НБРПЖТ взе участие в работна група с националния орган по безопасността (ИАЖА) и дирекция ,,Правна“ в МТИТС за изменение и допълнение на Наредба № 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт.

С цел създаване на оптимални условия и организация за своевременна и ефективна работа, в процеса на водените разследвания от трите вида транспорт в НБРПВВЖТ се извършват по реда 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 ръководителят на направление НБРПЖТ създава работни контакти с участващите субекти в произшествието – управителят на железопътната инфраструктура, (ДП НКЖИ), железопътните предприятия, националния орган по безопасност (ИАЖА) и потребителите на железопътни услуги с отношение към разследваното произшествие или инцидент, както и с други структури, институции и специализирани администрации за изготвяне на становища и експертизи.

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

# ПРОЦЕС НА РАЗСЛЕДВАНЕ

## Събития подлежащи на разследване

В съответствие с изискванията на Директива (ЕС) 2016/798/ЕП и на Съвета, Закона за железопътния транспорт и Наредба № 59, Националния борд за разследване на железопътни произшествия разследва железопътни събития:

* 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 на управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия уведомяват незабавно ръководителя на направление НБРПЖТ съгласно утвърдени Процедури за безопасност на ДП НКЖИ, в съответствие със СУБ и Наредба № 59.

## Институции, свързани с разследването.

След анализиране и класифициране на железопътно събитие ръководителят на направление НБРПЖТ взема решение за предприемане на разследване, създава комисия за разследване. Комисията се ръководи от председател – ръководителят на направление НБРПЖТ. В комисията се включват независими външни експерти от научните среди и висши технически университети, с относимост предвид вида на разследваното събитие. В хода на разследването председателя на Комисията възлага извършването на технически експертизи, изисква анализи и становища от:

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

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

## Процес на разследване и подход на разследващия орган

След полученото уведомление за възникнало железопътно събитие, ръководителят на направление НБРПЖТ предвид на неговата значимост предприема действия за бързо придвижване до мястото на събитието. След извършения оглед на място класифицира събитието в съответствие с нормативните актове. Ръководителят на направление НБРПЖТ, при вземане на решение за започване на разследване уведомява всички заинтересовани субекти в събитието. В срок до седмица след започване на разследването, информира писмено Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз за предприемане разследване чрез системата за оповестяване.

Председателят на комисията ръководи и координира дейностите по разследването независимо от органите на досъдебното производство – Прокуратура, Следствие, МВР, и други разследващи 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 други 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 и МВР, които провеждат свое паралелно разследване, съгласно изискванията на Наказателно-процесуалния кодекс (НПК). Разследването по безопасността, извършвано от НБРПЖТ, 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 и материали предоставени от оперативната група, изготвените 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 ИАЖА и засегнатите субекти, структури и организации, както и до близките на пострадалите в произшествието (ако има пострадали). В съответствие с изискванията на Директивата 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 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 (ако има убити и ранени лица) и материалните щети, включва се анализа 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. Препоръките за безопасност се адресират до ИАЖА и субектите участвали в събитието – управителя на железопътната инфраструктура, железопътните предприятия и други заинтересовани участници в събитието. Националния орган по безопасността ИАЖА и други органи или структури, към които са адресирани препоръките, докладват редовно на разследващия орган за взетите и планирани мерки като следствие на препоръките.

Ръководителят на направление НБРПЖТ информира писмено Агенцията за железопътен транспорт в Европейския съюз за приключване на разследването, като изпраща копие на окончателен доклад с дадените препоръки за безопасност. Окончателният доклад се прави публично достъпен на електронната страница на НБРПВВЖТ в направление железопътен транспорт.

## Изследване на безопасността от годишните доклади през 2020 г.

Ръководителят на направление НБРПЖТ получи годишните доклади от управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия (превозвачи) с регистрирани в тях общо 627 железопътни събития през 2020 г., от които:

• **264** произшествия, в т.ч., 150 - сблъсък на влак в препятствие, 28 - дерайлиране на ПЖПС, 21 - произшествия на прелези, 28 - произшествия с хора, 9 - пожар в ПЖПС и 9 – други и 9 – самоубийства;

• **54** инцидента, в т.ч. 7 - повреда на железен път, 16 – деформиран железен път, 1 – повреда на ОТ, 28 - подминат забранителен сигнал и 2 - счупване колело на ПЖПС;

• **309** ситуации, близки до инциденти.

Регистрирани са 33 значими произшествия – в.т.ч. 1–сблъсък на влак с препятствие в границите на строителния габарит, 2–дерайлиране, 9–произшествия на железопътни прелези, 21–произшествия с хора, причинени от подвижен състав в движение, с изключение на самоубийства.

Обобщените данни от железопътните произшествия сочат, че през 2020 г. са:

* 22–загинали вследствие на допуснати произшествия причинени от подвижен състав в движение;
* 17–тежко ранени лица, вследствие на допуснати произшествия, причинени от подвижен състав в движение;
* 4–тежко ранени пътници, вследствие на допуснати произшествия, причинени от подвижен състав в движение;
* 20–самоубийства;
* 0–опита за самоубийство;

Вследствие на възникналите значими железопътни произшествия, стойността на нанесените материални щети на железопътната инфраструктура и на подвижния състав, възлиза на 1 156 291 лв. (EUR 592 970).

**Железопътни събития регистрирани през 2020 г.**

| **№** | **ВИД СЪБИТИЯ** | **БРОЙ** |
| --- | --- | --- |
| **ПРОИЗШЕСТВИЯ** | | |
| 1 | Сблъсък на влак с жп возило | 0 |
| 2 | Сблъсък на влак в препятствие | 150 |
| 3 | Дерайлиране на ПЖПС | 28 |
| 4 | Произшествие на прелез | 21 |
| 5 | Произшествие с хора | 38 |
| 6 | Пожар в ПЖПС | 9 |
| 7 | Самоубийства | 20 |
| **Общо**: | | **266** |
| **ИНЦИДЕНТИ** | | |
| 1 | Повреда на железен път | 7 |
| 2 | Повреда на ОТ | 1 |
| 3 | Подминат забранителен сигнал | 28 |
| 4 | Счупване колело на ПЖПС | 2 |
| **Общо:** | | **38** |
| **СИТУАЦИИ, БЛИЗКИ ДО ИНЦИДЕНТИ** | | |
| 1 | Повреда ПЖПС на ЖИ, причинила закъснение | 11 |
| 2 | Повреда на железен път | 125 |
| 3 | Повреда на ОТ | 40 |
| 4 | Повреда на контактна мрежа | 61 |
| 5 | Неправилни или несъгласувани действия на ЕП от ЖИ | 12 |
| 6 | Изпуснат влак | 0 |
| 7 | Приет влак на зает коловоз | 0 |
| 8 | Изпратен влак без съгласие | 2 |
| 9 | Изпратен влак на заето междугарие | 1 |
| 10 | Неосигурен влак със спирачна маса | 0 |
| 11 | Не спуснати ръчни бариери за влак | 0 |
| 12 | Движение по неподготвен маршрут | 5 |
| 13 | Повреда ПЖПС на ЖИ, водеща до дерайлиране | 1 |
| 14 | Самопридвижване на ПЖПС | 0 |
| 15 | Оставен ПЖПС извън дистанционни указатели | 0 |
| 16 | Прекъсване на движението | 51 |
| **Общо :** | | **309** |

**Графика на железопътните събития през 2020**

**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)

**Графика на железопътните събития и нанесените щети в периода 2009 ÷ 2020**

# 

# РАЗСЛЕДВАНИЯ

# **Обзор на приключени разследвания през 2020**

През 2020 година НБРПЖТ е разследвал шест железопътни произшествия.

Таблица 1: Разследвани произшествия и инциденти през 2020

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Вид разследвани**  **произшествия и инциденти** | **Брой**  **произшествия** | **Брой жертви** | | **Щети** | |
| **Смъртни**  **случаи** | **Сериозни наранявания** | **BGN** | **EURO** |
| Пожар в ПЖПС | 1 | - | - | 76 938,00 | 39 455 |
| Дерайлиране на ПЖПС | 2 | - | - | 1 304 158 | 668 799 |
| Сблъсък на влак с жп возило | - | - | - | - | - |
| Произшествие на прелез | - | - | - | - | - |
| **ОБЩО:** | **3** | **-** | **-** | **1 381 096** | **708 254** |

* 1. Разследвания, започнати и приключени през 2020

Таблица 2: Разследвания, приключени през 2020

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Дата на събитието** | **Визитка на разследването** | **Законово основание** | **Приключени на** |
| 15.05.20210 г. | Железопътно произшествие – дерайлиране на товарен влак № 80561 в гара Нова Загора на 15.05.2020 г. | Директива 2016/798/ЕП, чл. 20, ал. 2/а, чл. 115и, ал. 2 от ЗЖТ, чл. 76, ал. 2 от Наредба № 59 | 18.11.2020 г. |
| 15.07.2020 г. | Железопътно произшествие – дерайлиране локомотива на товарен влак № 30682 на 3-ти коловоз при влизане в гара Костенец на 15.07.2020 г. | Директива 2016/798/ЕП, чл. 20, ал. 2/а, чл. 115и, ал. 2 от ЗЖТ, чл. 76, ал. 2 от Наредба № 59 | 22.12.2020 г. |
| 28.09.2020 г. | Железопътно произшествие – пожар в ел. локомотив № 44094 по време на движение, обслужвал БВ № 3621 между гарите Черноград – Айтос на 28.09.2020 г. | Директива 2016/798/ЕП, чл. 20, ал. 2/а, чл. 115и, ал. 2 от ЗЖТ, чл. 76,ал. 2 от Наредба № 59 | 20.04.2021 г. |

* + 1. Дерайлиране на товарен влак № 80561 при транзитно преминаване през гара Нова Загора на 15.05.2020 г.

*Кратко описание*

На 14.05.2020 г. от гара Златица в 18:13 часа е заминал ДТВ № 80561. Влакът е с 25 пълни вагона, брутна маса 2148 тона с локомотив № 88030 начело и помощен бутащ локомотив № 88025. Влакът е превозвал меден пирит в направление Златица – София – Пловдив – Порт Бургас (фиг. 1). В гара София начело на влака е прикачен втори помощен локомотив № 88016 и е заминал в 20:43 часа. В гара Вакарел от влака е разкачен бутащият помощен локомотив № 88025 и е заминал в 21:52 часа. В гара Тодор Каблешков на локомотив № 88030 се сменят локомотивните машинисти и влакът заминава в 00:23 часа. В гара Пловдив е разкачен помощният локомотив начело № 88016 и влакът заминава с един локомотив № 88030 в 00:36 часа.

В гара Хан Аспарух, след среща с БВ № 8636 е заминал в 03:02 часа за гара Нова Загора. Дежурният ръководител движение в гара Нова Загора е подготвил маршрута за преминаване на влака по четвърти – главен коловоз без спиране. Влакът навлиза във входните стрелки на гарата със скорост 67,7 км/ч. През входните стрелки № 8, № 16 и през стрелка № 20 преминават локомотивът с първите пет вагона и от 6-ти до 15-ти вагон дерайлират 10 вагона. От последвалото дерайлиране влакът спира в гарата. Дежурният ръководител движение в гара Нова Загора е уведомил заинтересованите служби и лица.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| |  |  | | --- | --- | |  | *Последствия*  Вследствие дерайлирането на влака са нанесени щети на железопътната инфраструктура – железен път, железопътни стрелки, осигурителна техника и съоръжения на контактната мрежа. Нанесени са щети на 10 дерайлирали вагона. Движението на влаковете е прекъснато през гара Нова Загора от 03:20 до 08:10 часа на 15.05.2020 г. Нанесените щети са 1 304 158 лв. | |  |

*Причини*

ДТВ № 80561 навлиза в гара Нова Загора и преминава през първите входни стрелки. Локомотивът и първите пет вагона преминават през стрелка № 20. При преминаване на шестия вагон № 33 52 0806 001-2, между първа и втора талига е последвало самопроизволно обръщане на стрелка № 20 по механичен начин от положение за правия четвърти коловоз в положение за отклонителния втори коловоз на гарата. Първата талига продължава движението си по четвърти коловоз, а втората талига на вагона се е насочила по раменните релси и дерайлират левите колела на втората талига, а впоследствие и десните колела. Причина за дерайлирането е неправилно регулирана и поддържана пружинна кобилица, монтирана на стрелка № 20, която към момента на дерайлиране е била в равновесно (междинно) положение, позволяващо произволно вибриране и преместване на езиците на стрелката.

*Статус на разследването*

Разследването е приключено с окончателен доклад и седем препоръки за безопасност на 18.11.2020 г.

* + 1. Дерайлиране локомотива на товарен влак № 30682 при влизане на 3-ти коловоз в гара Костенец на 15.07.2020 г.

*Кратко описание*

На 15.07.2020 г. в 05:02 часа от гара Карлово е заминал ДТВ № 30682 на железопътния превозвач „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД в състав 42 вагона празни цистерни, 168 оси, 833 тона, теглен с електрически локомотив № 46041. Превозът на ДТВ № 30682 се извършва по маршрута Бургас – Зимница – Карлово – Пловдив – София – Илиянци – Пирдоп.

От гара Септември влакът е заминал в 09:12 часа, преминава без спиране през гара Белово в 09:24 часа. Дежурният ръководител движение в гара Костенец, след полученото заминаване на влака, е подготвил маршрут с МРЦ-МН-70 за приемане на ДТВ № 30682 на трети отклонителен коловоз.

ДТВ № 30682 навлиза в гара Костенец при редовно отворен входен сигнал за трети отклонителен коловоз. Влакът преминава в отклонение през стрелка № 15 (дясна) и след нея в крива (лява) към трети коловоз със скорост на движение 25 км/ч локомотивната бригада е усетила силни вибрации и сътресения в кабината на локомотива, при което е предприела спиране на влака. След спирането на влака и извършения оглед на локомотива се установява, че същият е дерайлирал с първа и втора колоос вдясно по посока на движението.



*Последствия*

Вследствие на дерайлирането няма пострадал персонал. Поради ниската скорост на движение и бързото спиране на влака нанесените щети са минимални на локомотива и на железопътната

инфраструктура.

*Причини*

Непосредствена причина за реализиране на произшествието (дерайлиране на първите две колооси на локомотив № 46041 в кривата след стрелка № 15 на трети приемно-отправен коловоз на гара Костенец) е съчетание на неизправности в междуталиговия съединител на локомотива и допълнително възникналата странична напречна хоризонтална сила от външното водещо дясно колело на първата по посока на движението колоос (шеста на локомотива), предизвикана от недопустими флешови разлики на железния път в лявата крива с радиус R=188 м

*Статус на разследването*

Разследването е приключено с окончателен доклад и четири препоръки за безопасност на 22.12.2020 г.

* + 1. Възникване на пожар в електрически локомотив № 44094 обслужвал бърз влак № 3621 между гарите Черноград – Айтос на 28.09.2020 г.

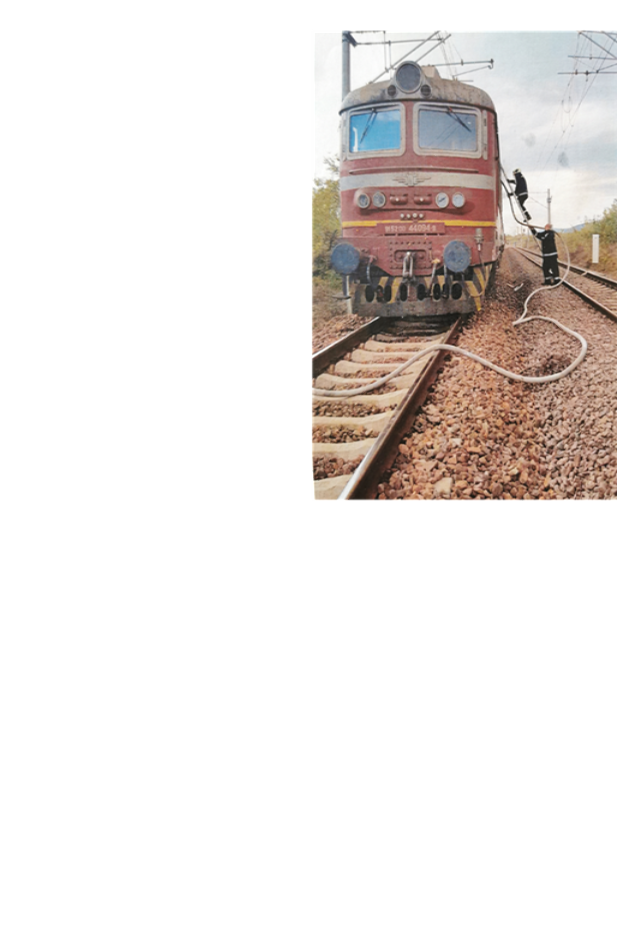
*Кратко описание*

На 28.09.2020 г. в 06:55 часа от гара София заминава БВ № 3621. Влакът е в състав: 4 вагона, 16 оси, 162 тона. Влакът се обслужва с електрически локомотив № 44094.8 на Локомотивно депо Пловдив, с локомотивен и помощник-локомотивен машинист от Локомотивно депо София. Превозна бригада началник влак и кондуктор от Превозна служба Бургас към ППП - Пловдив. Превозът и обслужването на влака с превозни средства и персонал се осъществява от железопътното предприятие „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД.

В гара Карнобат БВ № 3621, пристига в 12:53 часа и заминава в 12:55 часа. По време на движение между гарите Черноград – Айтос по път № 1, локомотивната бригада усеща дим, идващ от машинното помещение. Локомотивният машинист предприема спиране на влака в 13:07 часа, изключва акумулаторната батерия и задейства противопожарната инсталация от двете кабини на локомотива, но тя не се задейства. С преносимите пожарогасители локомотивната бригада е опитала да загасят пожара, но поради гъстия дим не са успели. Локомотивният машинист се е обадил на телефон 112 за помощ от противопожарните служби.

След спирането на влака началник влака вижда, че от локомотива излиза дим и съвместно с кондуктора са предприели евакуация на пътниците от първите вагони към последния вагон на влака, които са общо 35 пътника.

В 13:30 часа на място пристига противопожарен автомобил със служители на РС ПБиЗН – Айтос. Изключено е напрежението в контактната мрежа, и локомотивът е изгасен в 15:20 часа.



*Последствия*

Вследствие на пожара няма пострадали пътници и персонал. Няма нанесени повреди на железопътната инфраструктура и съоръженията. Нанесени са повреди на локомотива.

Вследствие на възникналия пожар в локомотива са нанесени щети в размер на 76 938 лв.

*Причини*

Основна причина за запалване на локомотива е нарастването на температурата в токоизправителния блок на първа група вследствие на недоброто охлаждане последвано от рязко понижение на напрежението в контактната мрежа, което е довело до повишаване на токовете и допълнително повишаване на топлинното натоварване. Кондензаторите не са издържали на високата температура, пръснали са се и катализатора от тях е запалил изолацията на проводниците и целият токоизправителен шкаф.

*Статус на разследването*

Разследването е приключено с окончателен доклад и три препоръки за безопасност на 20.04.2021 г.

# **Разследвания, започнати през 2020 г. и продължили през 2021 г.**

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Дата на събитието** | **Визитка на разследването** | **Законово основание** | **Неприключени** |
| 28.09.2020 г. | Железопътно произшествие – пожар в ел. локомотив № 44094 по време на движение, обслужвал БВ № 3621 между гарите Черноград – Айтос на 28.09.2020 г. | Директива 2016/798/ЕП, чл. 20, ал. 2/а, чл. 115и, ал. 2 от ЗЖТ, чл. 76,ал. 2 от Наредба № 59 | 20.04.2021 г. |

# **Разследвани произшествия и инциденти**

Таблица 4: Разследвани произшествия и инциденти в периода 2012÷2020

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Разследвани събития** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **Общо** |
| Сблъсък на влак в жп возило | - | **-** | **-** | 1 | **-** | **-** | **-** | 1 |  | **2** |
| Сблъсък с препятствие | - | **-** | **-** | - | **-** | **-** | **-** | - | **-** | **0** |
| Дерайлиране на влак | - | 1 | 2 | 1 | 4 | 5 | **-** | 2 | 2 | **17** |
| 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 | 1 | **16** |
| Произшествие свързано с опасни товари | - | **-** | - | **-** | 1 | **-** | **-** | - | **-** | **1** |
| Инциденти | - | **-** | - | **-** | - | **-** | **-** | **-** | **-** | **0** |
| **Общо:** | **1** | **3** | **6** | **3** | **9** | **6** | **2** | **6** | **-** | **39** |

**Диаграма на разследваните произшествия и инциденти в периода 2012÷2020**

# ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Препоръките за безопасност дадени 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.

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

#### Таблица 5: Излъчени и въведени препоръки в периода 2012÷2020

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **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 |
| **Общо** | **153** | **100** | **27** | **25** |

**Диаграма на излъчени и въведени препоръки в периода 2012 ÷ 2020**

# **Препоръки за безопасност, излъчени през 2020**

|  |
| --- |
| * + 1. **Дерайлиране на товарен влак № 80561 в гара Нова Загора на 15.05.2020 г.**   Препоръки за безопасност: (18.11.2020 г.)  1. С препоръка 1 се предлага да се проведе извънреден инструктаж на персонала, свързан с безопасността на превозите в „Ди Би Карго България” ЕООД и ДП НКЖИ, който да бъде запознат със съдържанието на окончателния доклад.  2. С препоръка 2 се предлага на ДП НКЖИ да преоборудва платформените везни в основните експлоатационни пунктове за насипни товари с цел прецизно и точно измерване на натоварените вагони както по оси, така и по колела.  3. С препоръка 3 се предлага ДП НКЖИ съвместно с ,,Фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД да изменят и допълнят ,,Ръководство за монтаж, експлоатация и поддържане на пружинна кобилица с две рамена“, да се разпишат параметричните данни за ремонт и поддръжка в съответствие с нормите за безопасна експлоатация на железопътни стрелки.  4. С препоръка 4 се предлага ДП НКЖИ да разпореди на поделение „Железен път и съоръжения“ и поделение „Сигнализация и телекомуникации“, отговорни за поддръжката на стрелки тип UIC 60, съоръжени със стрелкови обръщателен апарат тип 550-В, заключваща система Spherolock и пружинна кобилица с две рамена, манипулациите по ремонта и поддръжката им на електрическата и механичната част, поделенията да извършват съвместно.  5. С препоръка 5 се предлага, с цел подобряване безопасността на железопътната инфраструктура, ДП НКЖИ да възложи поддръжката на определени гари, съоръжени със стрелки тип UIC 60 на ,,Фьосталпине Рейлуей Системс България“ ООД, която да отговаря за тяхното техническо състояние в съответствие с нормите за безопасна експлоатация.  6. С препоръка 6 се предлага ДП НКЖИ да актуализира инструкцията за работа със системата за контрол на подвижния железопътен състав в участъка София – Пловдив в частта минимална скорост за измерване и регистриране на параметрите от преминаващ подвижен железопътен състав, с цел точно и пълно регистриране на данните.  7. С препоръка 7 се предлага „Ди Би Карго България” ЕООД да проведе обучение на локомотивния персонал в акредитирана институция за придобиване на професионална квалификация за съответната серия локомотиви в съответствие с изискванията на чл. 18, т. 6 от Закон за професионалното образование и обучение и чл. 44, ал. 1, т. 1 от Наредба № 56 от 14.02.2003 г.  *Предприети мерки*  Пет препоръки са изпълнени.  Две препоръки са в процес на изпълнение. |
| * + 1. **Дерайлиране на локомотив № 46041 от директен товарен влак № 30682 при влизане в гара Костенец на 15.07.2020 г.**   *Препоръки за безопасност:*(22.12.2020 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*  Дадените препоръки са изпълнени. |
| * + 1. **Пожар в ел. локомотив № 44094.8, възникнал по време на обслужване на бърз влак № 3621 между гарите Черноград – Айтос на 28.09.2020 г.**   *Препоръки за безопасност:*(20.04.2021 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 не са изпълнени. |

В изпълнение на чл. 26, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/798/ЕП и Съвета и на чл. 94, ал. 4 от Наредба № 59 от 05.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт, адресатите на препоръки докладват редовно на ръководителя на Националния борд за разследване на произшествия в железопътния транспорт за взетите или планирани мерки за изпълнение.

**Д-р инж. Бойчо Скробански**

*Заместник-председател на УС на НБРПВВЖТ*