



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@mttc.government.bg
bskrobanski@abv.bg

ГОДИШЕН ДОКЛАД

НАЦИОНАЛЕН БОРД ЗА РАЗСЛЕДВАНЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ В
ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ



София 2023



Настоящият доклад се публикува в съответствие с:

- Директива (ЕС) 2016/798 на ЕП и Съвета от 11 май 2016 г., чл. 24, параграф 3;
- Закона 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. Законова основа	5
1.2. Цели и функции	5
1.3. Организация на дейността	6
1.4. Международна дейност	7
1.5. Участие на НБРПЖТ в други мероприятия	7
2. ПРОЦЕС НА РАЗСЛЕДВАНЕ	9
2.1. Събития, подлежащи на разследване	9
2.2. Институции, свързани с разследването	10
2.3. Процес на разследване и подход на разследващия орган	10
2.4. Изследване на безопасността от годишните доклади през 2023 г.	12
3. РАЗСЛЕДВАНИЯ	15
3.1. Обзор на приключени разследвания през 2023 г.	15
3.2. Разследвания, започнати и приключени през 2023 г.	15
3.3. Описание на разследваните произшествия през 2023 г.	16
3.3.1. Пожар в локомотив № 91520044169-8, обслужвал бърз влак № 2610 в гара Мездра юг на 06.01.2023 г.	16
3.3.2. Дерайлиране на вагони от МДТВ № 40832 в гара Баня на 26.02.2023г.	17
3.3.3. Пожар в локомотив № 91520044063-3, обслужвал пътнически влак № 80132 в гара Ямбол на 20.07.2023 г.	18
3.4. Разследвания, започнати през 2023 г. и приключили през 2024 г.	20
3.4.1. Прегазване на двама служители от локомотив № 98522051522-7, между Разделен пост № 4 и гара Илиянци на 07.11.2023 г.	20
3.4.2. Пожар в локомотив № 91520044202-7, обслужвал международен бърз влак № 464 между гарите Змейово – Тулово на 01.12.2023 г.	22
3.5. Разследвани произшествия и инциденти през 2023 г.	23
4. ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ	24
4.1. Кратък обзор на препоръките за безопасност, излъчени от НБРПЖТ	24
4.2. Препоръки за безопасност, излъчени през 2023 г.	25
4.2.1. Пожар в локомотив № 91520044169-8, обслужвал бърз влак № 2610 в гара Мездра юг на 06.01.2023 г.	25
4.2.2. Дерайлиране на вагони от МДТВ № 40832 в гара Баня на 26.02.2023г.	26
4.2.3. Пожар в локомотив № 91520044063-3, обслужвал пътнически влак № 80132 в гара Ямбол на 20.07.2023 г.	26
4.3. Препоръки за безопасност, излъчени през 2024 г.	27
4.3.1. Прегазване на двама служители от локомотив № 98522051522-7, между Разделен пост № 4 и гара Илиянци на 07.11.2023 г.	27
4.3.2. Пожар в локомотив № 91520044202-7, обслужвал международен бърз влак № 464 между гарите Змейово – Тулово на 01.12.2023 г.	27



Увод

Настоящият годишен доклад представя дейността на Националния орган за разследване на железопътни произшествия и инциденти в Република България. В съответствие с изискванията на чл. 24, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/798/ са представени разследваните железопътни събития с излъчени препоръки за безопасност през 2023 г.

Годишният доклад включва данни за проведените през 2023 г. разследвани железопътни произшествия и инциденти, включително причините за тяхното възникване и дадените препоръки за подобряване на безопасността до Националния орган по безопасността – Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА) към Министерството на транспорта и съобщенията (МТС).

Докладът съдържа информация за предприетите мерки от железопътните предприятия по предложените препоръки и обобщени данни от реализираните през 2023 г. железопътни произшествия и инциденти. Посочени са и нанесените щети, представени от Управителя на железопътната инфраструктура – Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ (ДП НКЖИ) и железопътните предприятия/превозвачи.

През 2020 г. с решение на Министерски съвет на Република България е създаден мултимодален орган за разследване на транспортни събития по безопасността Национален борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт (НБРПВВЖТ/Борд) към Министерския съвет.

Министерския съвет е приел Правилник за дейността, структурата и организацията на НБРПВВЖТ. Членовете на управителния съвет са на пряко подчинение на министър-председателя. Бордът се състои от три направления за разследване: на авиационни, морски и железопътни произшествия. Ръководи се от управителен съвет, състоящ се от трима члена – ръководителите на съответните три направления в транспорта. Бордът е второстепенен разпоредител с бюджет към министъра на транспорта и съобщенията.

Дейността и функциите за разследване на произшествия в железопътен транспорт са разписани в Правилника на НБРПВВЖТ, Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ), Наредба № 59 от 05.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт. От 11.04.2023 г. е в сила 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 НБРПВВЖТ.



1. РАЗСЛЕДВАЩ ОРГАН

1.1. Законова основа

Разследващият орган в Р. България 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, Правилника на борда, Закона за железопътния транспорт и Наредба № 59/05.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт.

Хронология и преструктуриране на разследващия 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 е създадено – „Специализирано звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт” (СЗРПИЖТ) на пряко подчинение на министъра на транспорта и съобщенията. Ресурсите за обезпечаване на разследванията са осигурявани от бюджета на МТС.

През 2009 г. в Министерството на транспорта информационните технологии и съобщенията (МТИТС) е създаден мултимодален орган Дирекция звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт (ДЗРПВВЖТ) на пряко подчинение на министъра на транспорта и съобщенията. Ресурсите за обезпечаване на разследванията са осигурявани от бюджета на МТИТС.

През 2020 г. по препоръки на Европейската комисия е създаден независим мултимодален орган за разследване на транспортни събития – Национален борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт към Министерския съвет на пряко подчинение на министър-председателя.

Националният борд за разследване на произшествия в железопътния транспорт (НБРПЖТ) е част от мултимодалния разследващ орган в НБРПВВЖТ.

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 се състои в установяване причините за възникване на произшествия и инциденти, формулиране на препоръки за безопасност, с цел подобряване на безопасността и предотвратяването на тежки произшествия, без да се търси вина и отговорност.

Функциите при 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 страни и субекти, проект на окончателен доклад, който включва и препоръки за безопасност от приключило разследване за изразяване на мнения и становища;
- След анализиране на представените становища от комисията за разследване, се изготвя окончателен доклад с дадени препоръки за безопасност, който се изпраща до всички заинтересовани страни и се публикува на интернет-страницата на НБРПВВЖТ;
- 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 и разследва възникналите железопътни събития, в съответствие с изискванията на чл. 20 и 22 от Директива (ЕС) 2016/798/ЕП и Съвета, ЗЖТ и Наредба № 59.

НБРПЖТ се ръководи от заместник-председател на Управителния съвет на НБРПВВЖТ, с научно образователна степен „доктор“ по „Безопасността в железопътния транспорт“, магистър-инженер по „Експлоатация и управление на железопътния транспорт“, който ръководи комисиите за разследване на произшествия;

В НБРПЖТ не работят други разследващи инспектори.



Разследванията се извършват от комисия с външни независими експерти на граждански договори, с професионален опит и квалификации, относими към съответното произшествие.

Разследванията се обезпечават със средства от бюджета на НБРПВВЖТ.

Решение за предприемане на дадено разследване взема заместник-председателят на Управителния съвет на НБРПВВЖТ в съответствие с:

- Директива 2016/798/ЕП и Съвета;
- Закона за железопътния транспорт;
- Наредба № 59/05.12.2006 г. 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 въведената от ЕРА система 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 и предоставя електронно копие на окончателен доклад с препоръките за безопасност, преведен на английски език, в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) 2052/2020/ЕК от 24 април 2020 г.

След валидиране на окончателния доклад от Агенцията, същият се качва на електронната страница на НБРПВВЖТ и публично е достъпен.

1.4. Международна дейност през 2023 г.

1. Участие на ръководителя на НБРПЖТ в 51-то пленарно заседание на Мрежата на органите за разследване на железопътни произшествия от страните-членки на ЕС, проведено на 14 и 15 февруари 2023 г. в Брюксел, Кралство Белгия;

2. Участие на ръководителя на НБРПЖТ в 52-то пленарно заседание на Мрежата на органите за разследване на железопътни произшествия от страните-членки на ЕС, проведено на 10 и 11 май 2023 г. в град Валансиен, Франция;

3. Участие на ръководителя на НБРПЖТ в конференция на тема „Безопасност 2023“, в периода от 20 до 22 септември 2023 г., проведена в гр. Талин, Естония;

4. Участие на ръководителя на НБРПЖТ в 53-то пленарно заседание на Мрежата на органите за разследване на железопътни произшествия от страните-членки на ЕС, проведено на 10 и 11 октомври 2023 г. в град 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 електронно оперативна информация за общите показатели на безопасността от управителя на железопътната инфраструктура и



железопътните предприятия/превозвачи и структурите отговорни за поддръжката. Ръководителят на НБРПЖТ анализира получената информация и набелязва 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 годишни доклади от управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия. Ръководителят на НБРПЖТ извършва анализ на предоставените данни за безопасността за предходната година;

3. Ръководителят на НБРПЖТ 7/24 получава оперативна информация за възникналите произшествия, инциденти и нередности по железопътната мрежа от управителя на железопътната инфраструктура;

4. Ръководителят на НБРПЖТ изготвя и публикува годишен доклад за дейността и разследванията през 2023 г., който е изпратен в срок до 30 септември на Агенцията за железниците на Европейския съюз.

5. Ръководителят на НБРПЖТ създава оптимални условия и организация за своевременна и ефективна работа с органите по досъдебното производство по реда на сключеното Споразумение от 11.04.2023 г. за взаимодействие при разследване на 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 страни и субекти в произшествието – управителя на железопътната инфраструктура, железопътните предприятия/превозвачи, структурите отговорни за поддръжката, както и с националния орган по безопасността ИАЖА, потребителите на железопътни услуги, с отношение към разследваното произшествие, Научно-изследователски структури, 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,

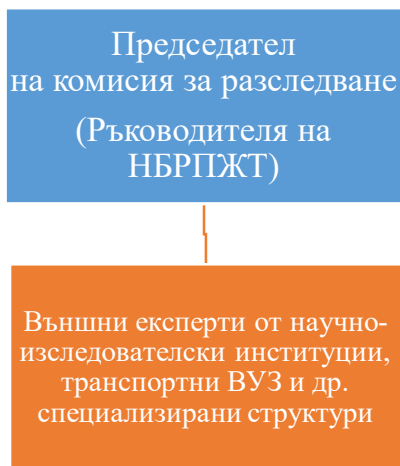
уведомяват незабавно ръководителя на НБРПЖТ съгласно процедурите, разписани в Системите за управление на безопасността в съответствие с изискванията на Директива (ЕС) 2016/798/, Закона за железопътния транспорт и Наредба № 59.

2.2. Институции, свързани с разследването.

В хода на разследването ръководителят на НБРПЖТ, контактува и включва в комисиите за разследване външни експерти, според вида на възникналото 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 по мобилния телефон от упълномощените длъжностни лица на управителя на железопътната инфраструктура, за възникнало произшествие или инцидент, ръководителят на НБРПЖТ, анализира подадената информация и класифицира железопътното събитие, решава дали да посети местопроизшествието, извършва оглед на място и взема решение за предприемане на разследване. Ако на място са пристигнали и разследващи органи на досъдебното производство, създава 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 видими вещественни доказателства. Когато в произшествието има пострадал (персонал и/или



пътници), на екипите на спешна медицинска помощ се предоставя незабавен достъп да окажат първа помощ на пострадалите. При възникнал пожар в подвижния състав на органите на „Пожарна безопасност и защита на населението” (ПБиЗН) се предоставя незабавен достъп за потушаване на пожара в подвижния състав, след което разследващите структури започват огледи и процедури по разследване.

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 професионални квалификации, относими към вида на събитието, посочени в т. 2.2. При започване на разследване ръководителят на НБРПЖТ, уведомява всички заинтересовани субекти в събитието. В рамките на седем дни след започване на разследването, информира писмено Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз за предприетото разследване, чрез системата за оповестяване в ЕРА.

Ръководителят на разследването ръководи и координира дейностите по разследването, независимо от разследването по досъдебното производство – прокуратура, следствие 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 разговори, водени между персонала, участвал в управление движението на влаковете и в произшествието, 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.

Националният орган по безопасност предоставя всякаква 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, изисква писмени показания от всички юридически и физически лица, пряко и косвено свързани със събитието.

Комисията получава пълната подкрепа и помощ от органите по досъдебното производство на Прокуратура, следствие 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 оперативна група, назначена от управителя на железопътната инфраструктура, в която са включени представители на заинтересованите страни в произшествието.



Комисията анализира събраните документи и материали, изготвени становища, показания и експертизи, за изясняване на обстоятелствата и установяване причините довели до възникване на произшествието.

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

При изготвяне на окончателен доклад, комисията за разследване 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 и 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 НБРПВВЖТ и е публично достъпен.

2.4. Изследване на безопасността през 2023 г.

Представените данни са свалени от годишните доклади за безопасността на управителя на железопътната инфраструктура и на железопътните предприятия. Регистрирани са общо **920** железопътни събития, класифицирани по категории:

- **341** произшествия, в т.ч., 1 - сблъсък на влак в жп возило, 204 - сблъсък на влак в препятствие, 33 - дерайлиране на ПЖПС, 28 - произшествия на прелези, 42 - произшествия с хора, 15 - пожар в ПЖПС, 13 - други и 5 - самоубийства;
- **64** инцидента, в т.ч. 5 - повреда на железен път, 18 - деформиран железен път, 1 - повреда на ОТ, 40 - подминат забранителен сигнал и 0 – счупване колело на ПЖПС;
- **515** ситуации, близки до инциденти.



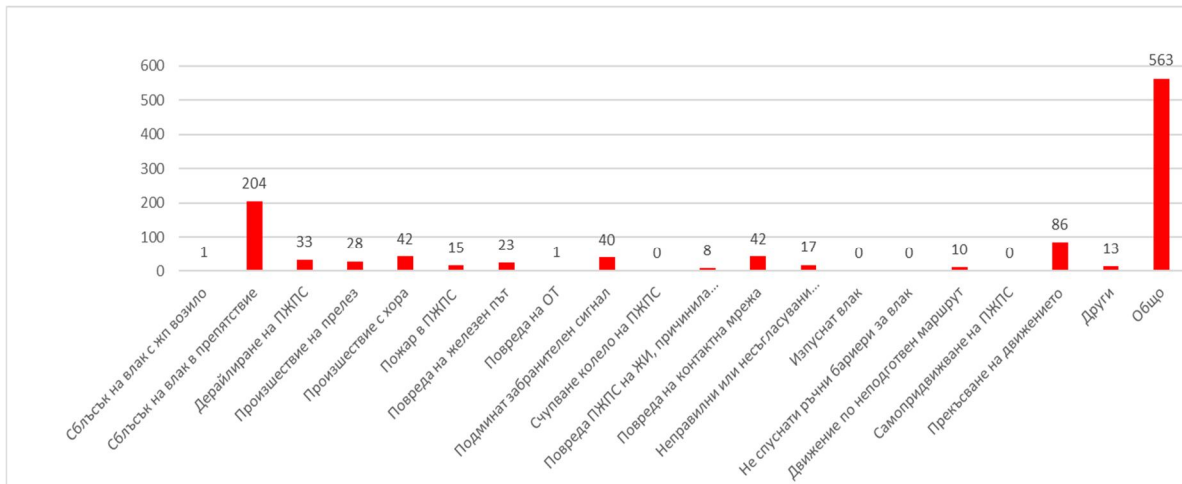
Обобщените 33 значими железопътни произшествия през 2023 г. са в съответствие с Общите показатели за безопасност (ОПБ).

Вследствие на възникналите 33 значими железопътни произшествия, стойността на нанесените материални щети на железопътната инфраструктура и на подвижния състав, възлизат на 2 350 210 лв. (EUR 1 200 128).

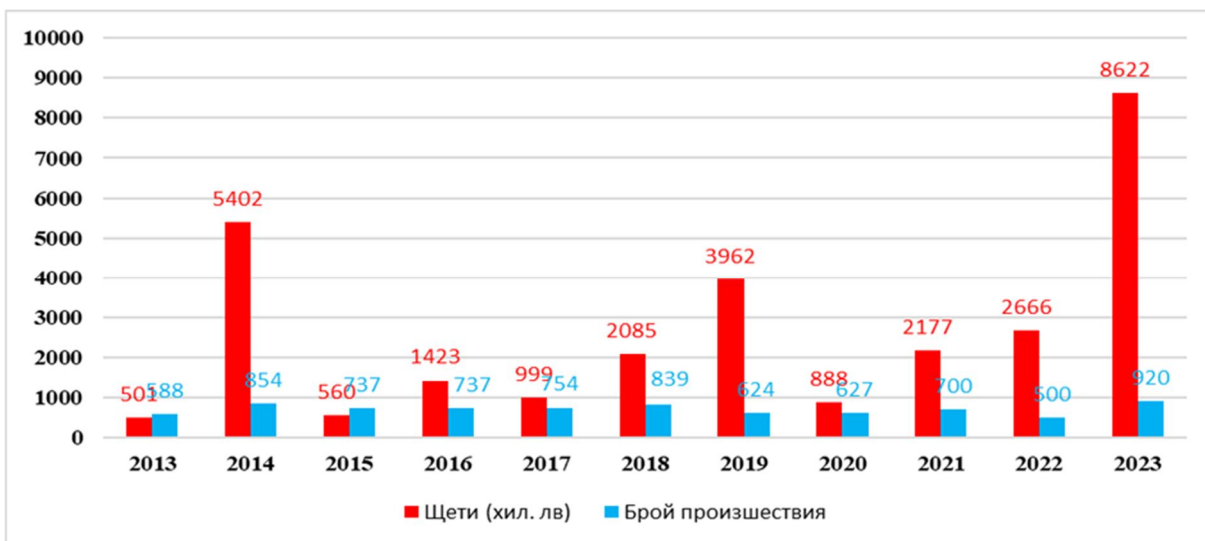
Железопътни събития регистрирани на жп мрежата през 2023 г.

№	ВИД СЪБИТИЯ	БРОЙ
ПРОИЗШЕСТВИЯ		
1	Сблъсък на влак с жп возило	1
2	Сблъсък на влак в препятствие	204
3	Дерайлиране на ПЖПС	33
4	Произшествие на прелез	28
5	Произшествие с хора	42
6	Пожар в ПЖПС	15
7	Други	13
8	Самоубийства	5
Общо:		341
ИНЦИДЕНТИ		
1	Повреда на железен път	5
2	Деформиран железен път	18
3	Повреда ОТ	1
4	Подминат забранителен сигнал	40
5	Счупване колело на ПЖПС	0
Общо:		64
СИТУАЦИИ, БЛИЗКИ ДО ИНЦИДЕНТИ		
1	Повреда ПЖПС на ЖИ, причинила закъснение	8
2	Повреда на железен път	141
3	Повреда на ОТ	88
4	Повреда на контактна мрежа	42
5	Неправилни или несъгласувани действия на ЕП от ЖИ	17
8	Изпратен влак без съгласие	1
9	Изпратен влак на заето междугарие	0
10	Не спуснати ръчни бариери за влак	0
11	Движение по неподготвен маршрут	10
12	Прекъсване на движението	86
13	Друг вид ситуации близки до инциденти	122
Общо :		515

Видове железопътни събития през 2023



Всички железопътни събития и нанесени щети в периода 2013÷2023



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)
През 2023 сравнено с 2022 отклонението щети/лева е + 8 622 237 лв. (+4 402 920 EUR)



Национална железопътната мрежа в Р България към 2023 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 – 746 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 2 601 км.
- Линии с междурелсие 760 мм – 125 км.

3. РАЗСЛЕДВАНИЯ

3.1. Обзор на разследваните произшествия през 2023 г.

През 2023 г. НБРПЖТ е извършил разследване на пет железопътни произшествия.

Таблица 1: Разследвани произшествия и инциденти през 2023 г.

Вид разследвани произшествия и инциденти	Брой произшествия	Брой жертви		Щети	
		Смъртни случаи	Сериозни наранявания	BGN	EURO
Пожар в ПЖПС	3	-	-	36 874,70	18 830,00
Дерайлиране на ПЖПС	1	-	-	69 290,00	35 383,00
Сблъсък на влак с жп возило	-	-	-	-	-
Произшествие на жп прелез	-	-	-	-	-
Произшествие с хора от ПЖПС	1	2	-	653,60	334,00
ОБЩО:	5	2	-	106 818,30	54 547,00

3.2. Разследвания, започнати и приключени през 2023 г.

Таблица 2: Разследвания, започнати и приключени през 2023 г.

Дата на събитието	Визитка на разследването	Законово основание	Приключени на
06.01.2023 г.	Железопътно произшествие – пожар в локомотив № 91520044169-8, обслужвал бърз влак № 2610 в гара Мездра юг на 06.01.2023 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	13.04.2023 г.

26.02.2023 г.	Железопътно произшествие – дерайлиране на вагони от МДТВ № 40832 в гара Баня на 26.02.2023 г.	Директива 2016/798/ЕП, чл. 20, ал. 2, чл. 115к, ал. 1, т. 2 от ЗЖТ, чл. 78, ал. 1 и ал. 2 от Наредба № 59	01.08.2023 г.
20.07.2023 г.	Железопътно произшествие – пожар в локомотив № 91520044063-3, обслужвал пътнически влак № 80132 в гара Ямбол на 20.07.2023 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	15.09.2023 г.

3.3. Описание на разследваните произшествия през 2023 г.

3.3.1. Железопътно произшествие – пожар в локомотив № 91520044169-8, обслужвал бърз влак № 2610 в гара Мездра юг на 06.01.2023 г.

Кратко описание

На 06.01.2023 г. бърз влак № 2610 заминава по график за движение на влаковете от гара Варна в 05:00 часа в състав 4 вагона, 170 тона, теглен с локомотив № 91520044169-8, обслужван с локомотивен машинист и помощник-локомотивен машинист и превозна бригада на влака с началник влак и кондуктор. Персонала обслужващ влака и подвижния състав са на железопътното предприятие „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД. Влакът ежедневно се движи в направление Варна – Горна Оряховица – София.

БВ № 2610 заминава от гара Мездра в 10:44 часа. Влакът преминава по втори главен коловоз в гара Мездра юг в 10:47 часа без спиране, дежурният ръководител движение в гара Мездра юг забелязва, че от ходовата част на локомотива излиза дим. Локомотивният машинист, поглеждайки вдясно към дежурния ръководител движение, забелязва, че машинното помещение е изпълнено с черен дим и предприема „бързо спиране“ на влака със задействане на автоматичната влакова спирачка. Влакът спира извънредно в 10:50 часа, след което е последвало бързо възпламеняване на локомотива.



Последствия

Вследствие на пожара са нанесени тежки материални щети на локомотива. Движението на влаковете между гарите Мездра юг и Зверино е прекъснато в периода 11:00÷12:30 часа на 06.01.2023г.



Причини

Произшествието е възникнало вследствие нарушаване на обуславящ и допринасящ фактор:

Обуславящ за настъпване на произшествието, установен с констативен протокол от 25.01.2023 г. за измерване на кондензаторите на двигател-помпите на локомотив № 91520044169-8 е, че кондензаторите BOAON 3-06/88 са с намален капацитет и не отговарят на номиналните стойности. Това е довело до липса на пусков въртящ момент на двигател-помпата на първи кръг, в резултат на което вероятно е нарушило охлаждането на маслото на тяговия трансформатор. Работната температура на маслото се е повишила недопустимо и е довела до неговото възпламеняване.

Допринасящ фактор за настъпване на произшествието е контролът за налягане на маслото на тяговия трансформатор не е работил, тъй като бароскопите са били неизправни, поради което не е задействана индикация за работата на двигател-помпата на първи кръг с намален дебит. Поради тази причина машинистите не са предприели необходимите своевременни действия.

Следователно, като непосредствена причина за възникване на произшествието може да се счита, че целостта на гъвкавото гумено съединение на първи охладителен контур е нарушена, което е довело до изтичане на трансформаторно масло. Изтеклото масло с висока температура превишава пламната температура, в резултат на което се е възпламенило. Това е дало възможността за бързо разрастване на пожара и нанасяне на големи материални щети. Поради силното задимяване в машинното отделение гасенето с ръчни пожарогасители не е било възможно от локомотивната бригада.

Статус на разследването

Разследването е приключило с окончателен доклад и осем препоръки за безопасност на 13.04.2023 г.

3.3.2. Железопътно произшествие – дерайлиране на вагони от МДТВ № 40832 в гара Баня на 26.02.2023 г.

Кратко описание

На 25.02.2023 г. МДТВ № 40832 заминава от гара Капъкуле в 19:25 часа в състав 17 вагона, натоварени с пълни ГТК, 100 оси, 1061 тона с локомотив № 91521688025-1, обслужван с машинист локомотивен и помощник машинист, локомотивен. В гара Капъкуле влакът е предаден от турския железопътен превозвач на българското железопътно предприятие „Ди Би Карго България“ ЕООД. В гара Капъкуле преди заминаване на МДТВ № 40832 е извършен технически преглед от ревизор вагони на предприятието. Влакът пристига в гара Свиленград в 19:45 часа и след извършен граничен и митнически прегледи заминава в 21:08 часа. В гара Пловдив разпределителна пристига в 23:14 часа, където се извършва смяна на локомотивната бригада. В 23:30 часа влакът заминава от гара Пловдив разпределителна и преминава без спиране гарите до гара Баня.

За приемане на МДТВ № 40832 в гара Баня в 00:30 часа на 26.02.2023 г. дежурният ръководител движение е наредил маршрут за преминаване на влака за втори

главен коловоз без спиране в гарата. При навлизане на влака в гара Баня дежурният ръководител движение забелязва искри, излизащи от колелата на последните вагони и влакът спира. Локомотивната бригада са почувствали придърпване на влака и забелязват, че налягането в главния въздухопровод се понижава до 0,0 bar и влакът спира на втори коловоз в 00:41 часа. Локомотивният машинист и дежурният ръководител движение извършват оглед на влака и установяват, че са дерайлирали последните два вагона от влака, 16-ти вагон № 37804953012-4 серия Sggmrs е дерайлирал с двете колооси на третата талига и 17-ти вагон № 43714378583-4 серия Saagrss е дерайлирал с четирите колооси на вагона.

Последствия

На вагон № 43714378583-4 е извършен ремонт – смяната на листов ресорен комплект. На 25.02.2023 г. вагонът е включен в състава на МДТВ № 40832. След смяната на ресора са се появили недопустими разлики в тегловото разпределение върху ляво/дясно колело на първа и втора колоос, тъй като ресорът е с различни геометрични параметри и характеристики от оригиналния. Тази разлика не е била установена от техническия персонал. При статичното измерване след дерайлирането се констатира недопустимо „косо-симетрично натоварване” (между първите две оси на вагона). Голямата теглова разлика между колелата в лявата крива на железния път е предизвикала покачване на дясното колело на втората колоос върху главата на дясната релса и в продължение на 14 м дерайлира вдясно.



Причини

Непосредствена причина за възникване на произшествието е монтирането на неподходящ по параметри листов ресор на дерайлирания вагон № 43714378583-4, което е довело до появата на недопустими разлики в натоварването на първите две

колооси (леви/десни колела) на вагона. Утежняващо обстоятелство е, че този вагон е натоварен с ГТК с по-голямо тегло.

Статус на разследването

Разследването е приключило с окончателен доклад и три препоръки за безопасност на 01.08.2023 г.

3.3.3. Железопътно произшествие – пожар в локомотив № 91520044063-3, обслужвал пътнически влак № 80132 в гара Ямбол на 20.07.2023г.

Кратко описание

На 20.07.2023 г. в 13:30 часа от гара Бургас заминава ПВ № 80132 в състав 2 вагона, 8 оси, 94 тона, обслужван с локомотив № 91520044063-3 с локомотивен машинист и помощник-локомотивен машинист, началник влак и кондуктор. Обслужващият влака персонал, локомотивът и вагоните са на железопътното предприятие „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД.

По време на движението на ПВ № 80132 в междугарието Завой – Ямбол началникът на влака, който пътува в първото купе на първия вагон, усеща мирис на дим и по мобилния телефон уведомява локомотивния машинист. Локомотивният машинист изключва локомотива от ГВП и сваля токоснемателя, продължил е движението на влака по инерция до гара Ямбол. Началникът на влака своевременно подава сигнал за пожар на единен номер за спешни повиквания 112. В 15:45 часа ПВ № 80132 се установява на трети приемно-отправен коловоз в гара Ямбол. Дежурният стрелочник на Пост № 2 забелязва, че вляво по посока на движението от локомотива излиза гъст черен дим и уведомява дежурния ръководител движение.

Последствия

Вследствие на пожара са нанесени материални щети на опожарения локомотив № 91520044063-3, обслужвал ПВ № 80132. Пострадал персонал и пътници няма. Движението на влаковете между гарите Безмер – Ямбол – Завой не е прекъсвано.





Причини

Произшествието е предизвикано вследствие на повреди, възникнали в компресора и повишаване на температурата по време на експлоатация в зоната на силовия блок на компресора.

Статус на разследването

Разследването е приключило с окончателен доклад и шест препоръки за безопасност на 15.09.2023 г.

3.4.Разследвания, започнати през 2023 г. и приключили през 2024 г.

Таблица 3: Разследвания, започнати през 2023 г. и приключили през 2024 г.

Дата на събитието	Визитка на разследването	Законово основание	Приключено
07.11.2023 г.	Железопътно произшествие – прегазване на двама служители от локомотив № 98522051522-7, между Разделен пост № 4 и гара Илиянци на 07.11.2023 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	25.06.2024 г.
01.12.2023 г.	Железопътно произшествие – пожар в локомотив № 91520044202-7, обслужвал международен бърз влак № 464 между гарите Змейово – Тулово на 01.12.2023 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	06.02.2024 г.

3.4.1. Тежко железопътно произшествие – прегазване на двама служители от локомотив № 98522051522-7, между Разделен пост № 4 и гара Илиянци на 07.11.2023 г.

Кратко описание

На 07.11.2023 г. в 09:23 часа МВ № 10890 в състав 6 вагона, 24 оси, 454 тона, обслужван с локомотив № 98522051522-7, заминава от шести коловоз на гара Илиянци за РП 4 и индустриален клон на „Топливо“ АД.

В 09:27 часа МВ № 10890 пристига в РП 4 и продължава движението без спиране към индустриален клон на „Топливо“ АД.

Около 09:45 часа работна група от трима работници към управителя на инфраструктурата, пристигат с автомобилен транспорт в района на РП 4. Групата е носила моторна коса, моторен трион и две туби с гориво и масло, необходими за изпълнение на поставената задача. Без да уведомят дежурния ръководител движение, тръгват към междугарието РП 4 – Илиянци за започване на работа, след сигнал „Начало на ограничението 25 км/ч“, поставен на км 0+170. От км 0+180 двама от работниците са започнали косене на трева в междурелсието на железния път, а третият работник е вървял на около 30 метра разстояние пред тях. За извършването на тази дейност е бил проведен инструктаж за безопасност и здраве при работа.

Около 10:00 часа, след завършване на маневрата, локомотив № 98522051522-7 заминава от индустриалния клон „Топливо“ АД в посока РП 4 за гара Илиянци. Локомотивният машинист по радиостанцията в локомотива докладва на дежурния ръководител движение на РП 4, че маневрената работа е приключила и само локомотив пътува към РП 4.

В 10:10 часа МВ № 10891 (изолиран локомотив № 98522051522-7) преминава без спиране по трети коловоз на РП 4. Движението на локомотива към гара Илиянци в междугарието е в лява крива с радиус 250 метра.

Около 10:12 часа на км 0+320 локомотивът удря и убива един след друг двама работници, работещи в междурелсието с моторна коса.

Третият работник в това време е бил на км 0+350, очевидец на произшествието.

Последствия

Последствия от събитието е прегазване на двама работника по време на работа на железния път. Третият работник, който е видял прегазването на двамата, е тръгнал срещу локомотива и локомотивният машинист спира локомотива. Локомотивният машинист тогава научава, че е прегазил двама човека и от двамата са предприети последващи действия по уведомяване на заинтересованите служби и длъжностни лица.





Причини

Произшествието е възникнало вследствие не спазване изискванията на нормативните актове, чрез които се осигурява безопасност при работа на работното място. Не са осигурени сигналисти, охраняващи работната група, както и не са поставени сигнални табели, ограждащи работното място. Локомотивът е обслужван само с локомотивен машинист без помощник локомотивен машинист. След заминаване на локомотива в междугарието той навлиза в лява крива на железния път с радиус $R=250$ метра. Локомотивният машинист управлява локомотива от десния пулт, което ограничава неговата видимост напред и той не е видял двамата работници, работещи в междурелсието.

Статус на разследването

Разследването е приключено с окончателен доклад и шест препоръки за безопасност на 25.06.2024 г.

3.4.2. Железопътно произшествие – пожар в локомотив № 91520044202-7, обслужвал международен бърз влак № 464 между гарите Змейово – Тулово на 01.12.2023 г.

Кратко описание:

На 01.12.2023 г. в 07:32 часа в гара Змейово пристига международен бърз влак № 464 в състав 2 вагона, 8 оси, 88 тона с локомотив № 91520044202-7. Влакът се движи със закъснение от 5 минути и след престой от 1 минута заминава в 07:33 часа. Връчена е заповед образец П-А за движение на влака при специални условия, при затворен изходен сигнал поради ремонт на железопътните стрелки в гара Змейово. Движението на влаковете между гара Змейово и гара Тулово се осигурява по телефонен способ. Влакът се обслужва с подвижен състав и персонал на железопътното предприятие „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД. Влакът ежедневно се движи по ГДВ от гара Димитровград до гара Горна Оряховица.

По време на движението на влака между гарите Змейово и Тулово преди неутралната вставка самоизключва ГВП на локомотива. Машинистът спира влака в 07:46 часа на км 226+900 и прави неколкостепенни опити да включи ГВП, но безуспешно. През прозореца на машинното помещение вижда, че вътре има гъст дим. Изпръсква един пожарогасител, но не успява да изгаси пожара. Задейства противопожарната система от първа кабина, но тя не се задейства, след което се насочва към втората командна кабина, но тя е недостъпна поради гъстия дим, навлязъл от машинното отделение.

В 08:25 часа локомотивният машинист уведомява дежурния ръководител движение в гара Тулово, че локомотивът се е запалил и иска помощ за отвозване на влака. Началникът на гара Тулово се обаждат на националния спешен телефон 112 и информира за възникналия пожар.



Последствия:

Пострадали пътници и персонал няма, нанесени са материални щети на локомотива. Материални щети по железопътната инфраструктура няма.

От 07:46 до 14:41 часа движението на влаковете между Змейово и Тулово е прекъснато.

Вследствие на пожара са нанесени тежки материални щети на локомотива.

Причини:

Най-вероятната причина за възникване на пожара по време на движение в локомотив № 91520044202-7, обслужвал МБВ № 464, е допуснато температурно прегряване на силовия блок 221, захранващ двигател-компресора 235. Спомагателният изправител 221, захранващ двигател компресора, не е охлаждан в това време, тъй като вентилаторите са били изключени при движението на влака по инерция.

Статус на разследването:

Разследването е приключено с окончателен доклад и пет препоръки за безопасност на 06.02.2024 г.

3.5. Разследвани произшествия и инциденти през 2023 г.

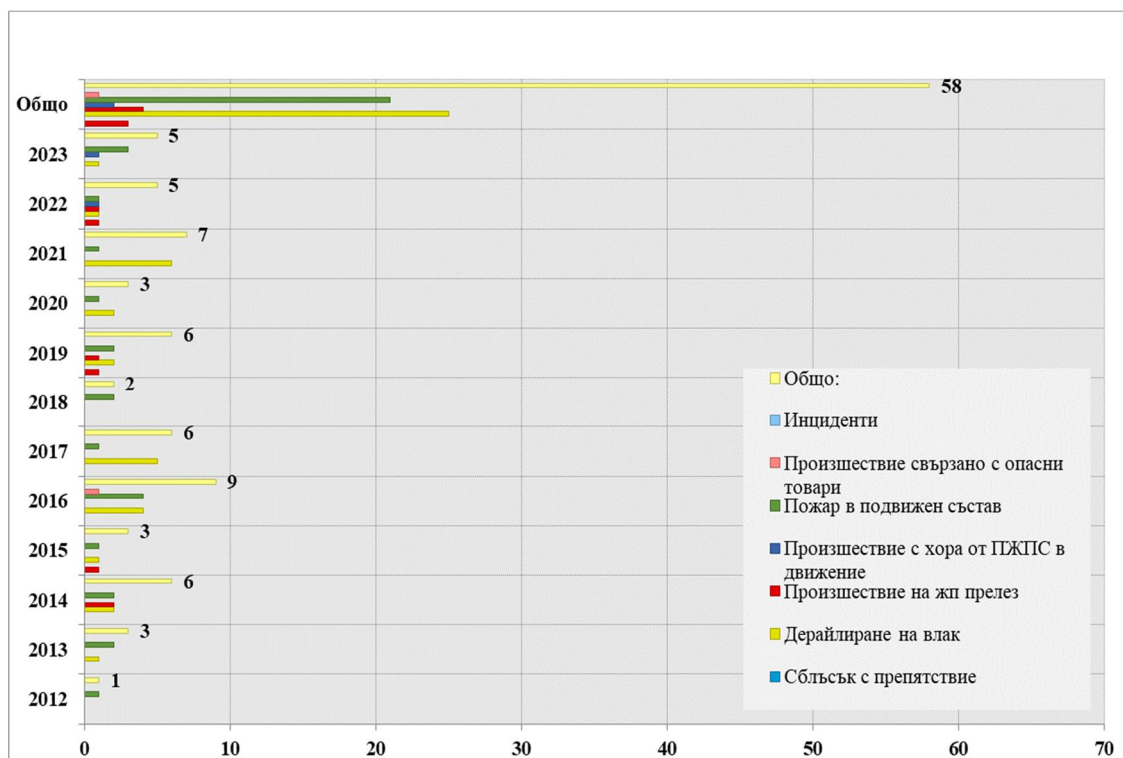
Таблица 4: Разследвани произшествия и инциденти в периода 2012÷2023 г.

Разследвани събития	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	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	1	25
Произшествие на жп прелез	-	-	2	-	-	-	-	1	-	-	1	-	4



Произшествие с хора от ПЖПС в движение	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	2
Пожар в подвижен състав	1	2	2	1	4	1	2	2	1	1	1	3	21
Произшествие с опасни товари	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
Инциденти	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Общо:	1	3	6	3	9	6	2	6	3	7	5	5	56

Диаграма на разследваните произшествия и инциденти в периода 2012÷2023



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.

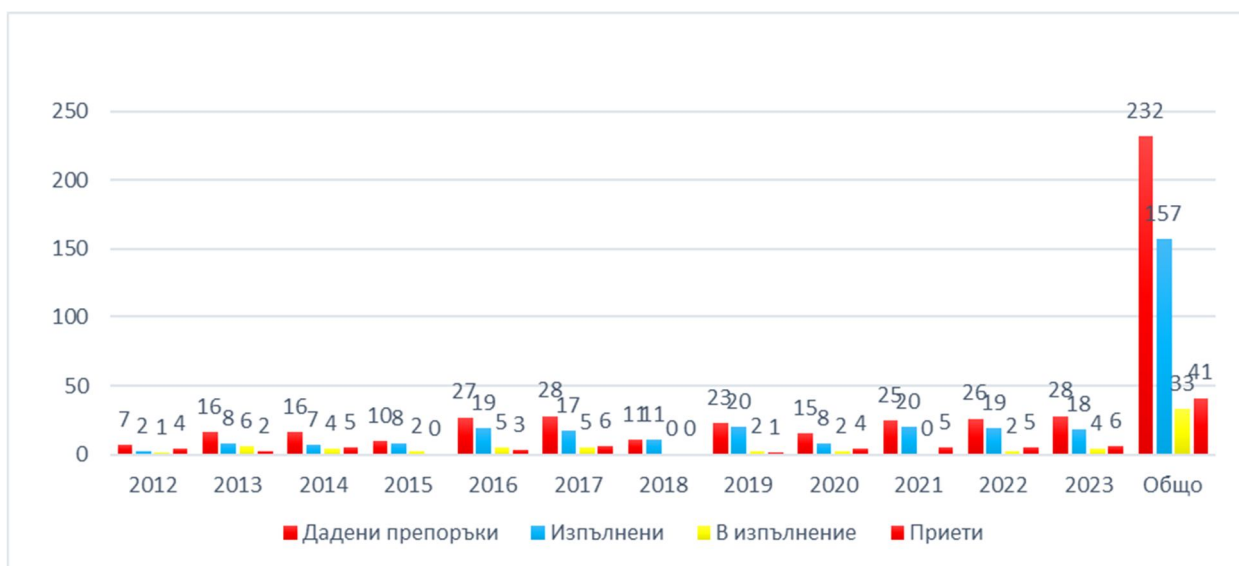


Препоръките са адресирани до Националния орган по безопасност ИАЖА, управителят на железопътната инфраструктура ДП НКЖИ, железопътните предприятия и други лица свързани с поддръжката на подвижния състав за предприемане на мерки и действия с цел подобряване на безопасността в железопътните превози и недопускане на други произшествия.

Таблица 5: Излъчени и въведени препоръки в периода 2012÷2023 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
2023	28	18	4	6
Общо	232	157	33	41

Излъчени и въведени препоръки в периода 2012 ÷ 2023





4.2. Препоръки за безопасност, излъчени през 2023 г.

4.2.1. Железопътно произшествие – възникнал пожар в локомотив № 91520044169-8, обслужвал бърз влак № 2610 в гара Мездра юг на 06.01.2023 г.

Препоръки за безопасност: (13.04.2023 г.)

- С препоръка 1 се предлага ДП НКЖИ и „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД да запознаят заинтересования персонал със съдържанието на настоящия доклад;
- С препоръка 2 се предлага БДЖ ПП ЕООД да възстанови извършването на ежемесечни беседи и обучения на експлоатационния и ремонтен персонал в локомотивните депа;
- С препоръка 3 се предлага БДЖ ПП ЕООД да заменят всички еластични съединения в охладителните контури на трансформаторното масло на локомотиви серии 44 и 45 с метални еластични съединения;
- С препоръка 4 се предлага БДЖ ПП ЕООД на ТП да се извършват проверки за изправността на бароскопите за контрол на работата на двигател-помпите, както и състоянието на пусковите им кондензатори;
- С препоръка 5 се предлага БДЖ ПП ЕООД да проектира, разработи и монтира нова ПГИ на локомотивите серии 44 и 45;
- С препоръка 6 се предлага БДЖ ПП ЕООД да създаде организация за изменение и допълнение на ведомствената нормативна уредба ПЛС 100/2018 г. за възстановяване на капиталните ремонти и приведе междуремонтните пробези на локомотивите серии 43, 44 и 45;
- С препоръка 7 се предлага БДЖ ПП ЕООД да предприеме действия за ограничаване достъпа на локомотивната бригада до апаратите и електрическите твърди връзки за управление в апаратни шкафове М1 и М2 в първа и втора кабини на локомотиви серии 44 и 45;
- С препоръка 8 се предлага БДЖ ПП ЕООД да монтира видеорегистратори на двете челни стени на локомотивите с видимост към железопътната инфраструктура и в двете командни кабини на локомотивите.

Предприети мерки

Дадените осем препоръки са изпълнени.

4.2.2. Железопътно произшествие – дерайлиране на вагони от МДТВ № 40832 в гара Баня на 26.02.2023 г.

Препоръки за безопасност: (01.08.2023 г.)

- С препоръка 1 се предлага ДП НКЖИ и „Ди Би Карго България“ ЕООД да запознаят заинтересования персонал със съдържанието на настоящия доклад.
- С препоръка 2 се предлага „Ди Би Карго България“ ЕООД при приемане на подвижен железопътен състав в граничните гари, който ще бъде обслужван от железопътното предприятие, да завиши качеството и контрола при извършване на техническите прегледи.
- С препоръка 3 се предлага ДП НКЖИ да изгради контролна точка (Check Point) между граничните гари Капъкуле и Свиленград със следните функционалности:



- о Измерване вертикалното натоварване на ляво/дясно колело на колоосите в движение на ПЖПС;
- о Отклонения от формата на колелата (окопани и напластени бандажи) на ПЖПС;
- о Габаритна рамка.

Предприети мерки

Две препоръка е изпълнена.

Една препоръка е приета в изпълнение.

4.2.3. Железопътно произшествие – пожар в локомотив № 91520044063-3, обслужвал пътнически влак № 80132 в гара Ямбол на 20.07.2023 г.

Препоръки за безопасност: (15.09.2023 г.)

- С препоръка 1 се предлага ДП НКЖИ и „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД да запознаят заинтересования персонал със съдържанието на настоящия доклад;
- С препоръка 2 се предлага БДЖ ПП ЕООД да извърши анализ на възникналите повреди, довели до произшествия и последвалите ремонти по необходимост;
- С препоръка 3 се предлага БДЖ ПП ЕООД да извърши комплексна промяна на правилниците за ремонт и поддържане на електрическите локомотиви серии 43, 44 и 45, на които не е извършен капитален ремонт (ПДР-ЛС 0103/1978 и ПЗР – ПЛС 127/2005);
- С препоръка 4 се предлага БДЖ ПП ЕООД да провежда периодични обучения за повишаване професионалната квалификация на инженерно-техническия персонал, ангажиран с ремонта и поддръжката на локомотивите;
- С препоръка 5 се предлага БДЖ ПП ЕООД да възложи на локомотивните депа всеки локомотив, влязъл за ТП, машинното помещение да се почиства редовно с прахосмукачка, а на всяко МПР големите агрегати да се демонтират и почистват основно;
- С препоръка 6 се предлага БДЖ ПП ЕООД да оборудват локомотивните депа с инфрачервени камери за откриване местата с повишена температура след продължителна експлоатация на локомотива.

Предприети мерки

Дадените шест препоръки са изпълнени.

4.3. Препоръки за безопасност, излъчени през 2024 г.

4.3.1. Тежко произшествие – прегазване на двама служители от локомотив № 98522051522-7, между Разделен пост № 4 и гара Илиянци на 07.11.2023 г.

Препоръки за безопасност: (25.06.2024 г.)

- С препоръка 1 се предлага ДП НКЖИ и КТВБ АД да запознаят заинтересования персонал със съдържанието на настоящия доклад;
- С препоръка 2 се предлага на ДП НКЖИ органите по безопасност и здраве при работа да предприемат системно проверки относно качеството на провежданите видове



инструктажи (в т.ч. и ежедневни) от преките ръководители и записите в книгите за инструктаж;

- С препоръка 3 се предлага на ДП НКЖИ органите по безопасност и здраве при работа да организират и проведат обучения на преките ръководители, провеждащи видовете инструктажи на персонала в железопътните участъци, като се обърне внимание на оценката на риска и съпътстващите опасности при видовете работи по железния път;

- С препоръка 4 се предлага ДП НКЖИ системно да провеждат обучения на персонала, работещ с механизирана техника и машини, за които се изисква правоспособност;

- С препоръка 5 се предлага на КТВБ ЕАД да допълни текстовете относно безопасността и контрола по изпълнението на разпоредбите в „Инструкция за работа на локомотивните машинисти и помощник-машинисти при извършване на влакова и маневрена дейност“ и в „Управление на „Движение“ на „Карго Транс Вагон България“ ЕАД“, част от Системата за управление на безопасността;

- С препоръка 6 се предлага КТВБ ЕАД да коригира и допълни текстовете в книгата за ежедневен инструктаж относно безопасността при движението на маневрените влакове в междугарието РП 4 – Илиянци;

Предприети мерки:

Една препоръка е изпълнена.

Пет препоръки са приети и неизпълнени.

4.3.2. Железопътно произшествие – пожар в локомотив № 91520044202-7, обслужвал международен бърз влак № 464 между гарите Змейово – Тулово на 01.12.2023 г.

Препоръки за безопасност: (06.02.2024 г.)

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

- С препоръка 2 се предлага БДЖ ПП ЕООД да предприеме подмяната на кондензатори с електролит на R-C групите със сух тип кондензатори на локомотиви серии 44 и 45;

- С препоръка 3 се предлага БДЖ ПП ЕООД да монтира технически средства (термостати) за контрол на температурата на токоизправителни групи 020 и 022 на локомотиви серии 44 и 45;

- С препоръка 4 се предлага БДЖ ПП ЕООД да възстанови хранването на електронния блок за управление на спомагателните машини Y2 от собствения трансформатор 222, в съответствие с конструктивните схеми на завода производител за серии 44 и 45;

- С препоръка 5 се предлага БДЖ ПП ЕООД да организира и осъществи реновиране (капитални ремонти) на локомотивите от серии 44 и 45, на които предстои капитален ремонт.

Предприети мерки:

Една препоръка е изпълнена.

Една препоръка е приета и неизпълнена.

Три препоръки са приети в изпълнение



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

Зам.-председател на УС на НБРПВВЖТ