



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА

ул. "Дякон Игнатий" № 9, София 1000
тел.: (+359 2) 940 9771
факс: (+359 2) 988 5094

mail@mt.government.bg
www.mt.government.bg

ДИРЕКЦИЯ „ЗВЕНО ЗА РАЗСЛЕДВАНЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ ВЪВ
ВЪЗДУШНИЯ, ВОДНИЯ И ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ”
(ЗРПВВЖТ)

ОКОНЧАТЕЛЕН ДОКЛАД

ОТ

техническо разследване на тежко железопътно произшествие – удар на пътнически влак № 10113 с моторно превозно средство - товарен автомобил „Скания“ с полуремарке „Флигел“ на железопътен прелез на км 101+227 в междугарието Белово - Септември на 07.05.2014 г.



юни 2014 г.

Contents

1. Установени факти и обстоятелства в процеса на разследването.....	3
2. Длъжностни лица, имащи отношение към случая.	4
3. Физическо състояние на длъжностните лица, имащи отношение към произшествието.....	4
4. Документи за правоспособност и заемане на длъжност.	4
5. Действия на длъжностните лица преди и по време на произшествието.	4
6. Обстоятелства, предшестващи произшествието, по отношение на железен път, осигурителна техника, контактна мрежа, подвижен състав и други.....	5
7. Спазване на процедурите и технологиите на работа в системата на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура” преди и по време на инцидента.	5
8. Спазване на процедурите и технологиите за обслужване на подвижния състав, в системата на превозвача преди и по време на произшествието.	5
9. Състояние на железопътната инфраструктура и подвижния състав преди, по време и след произшествието.	6
10. Последствия от произшествието.....	6
11. Анализ на причините, довели до железопътното произшествие.....	8
12. Причини за произшествието.	9
13. Препоръки и предложения за мероприятия, предотвратяващи други произшествия от подобен характер.	9

1. Установени факти и обстоятелства в процеса на разследването.

На 07.05.2014 г. от гара София заминава пътнически влак (ПВ) № 10113, обслужван от електрически мотрисен влак (ЕМВ) № 30029.3/30030.1, с локомотивен машинист и превозна бригада – от началник влак и влаков кондуктор. Влакът се движи по График за движение на влаковете (ГДВ) по направление София – Пловдив.

В 16:30 часа ПВ № 10113 заминава от гара Белово за гара Септември с редовен изходен сигнал при нормално действие на осигурителната техника в двете гари и в междугарието. В междугарието Белово – Септември по път № 1, влакът се движи със скорост по книжка разписание и редовни показания на проходните светофори. Приближавайки железопътен прелез на км 101+227, съоръжен с Автоматична прелезна сигнализация (АПС), влакът се е движил със скорост 82 км/ч. При получена видимост на прелезния светофор, локомотивният машинист констатира, че е неосветен, което е указание че АПС е изправна, редовно задействана и влакът може да премине безпрепятствено прелеза. Преди светофора, който е монтиран на 1000 м от железопътния прелез, той подава звуков сигнал „Внимание“ с локомотивната свирка. Наближавайки на разстояние около 600 метра, локомотивният машинист забелязва товарен автомобил, който се приближава към прелеза и продължава да подава звукови сигнали „Внимание“, но вижда, че въпреки това товарният автомобил навлиза в опасната зона на прелеза. Локомотивният машинист предприема бързо спиране с влаковата спирачка на 114 м. преди прелеза, но поради късия спирачен път и въпреки осигурената необходимата спирачна маса на влака, става невъзможно да се избегне удара на ЕМВ с автомобила, който е станал в 16:35 часа при 62 км/ч скорост на влака. При възникване на произшествието е имало добра видимост на железопътния прелез. Автоматичната прелезна сигнализация е била редовно задействана с мигащи червени светлини на основния светофар и жълта мигаща светлина на повторителния светофар на изхода на завода, съпроводени със звукова сигнализация. Водачът на товарния автомобил е пренебрегнал направеното изрично устно предупреждение от охраната на завода за задействани светлинни и звукова сигнализации на АПС за идващ влак по железния път. Въпреки това, водачът не се е съобразил и е предприел неправомерно пресичане на железопътния прелез.

Вследствие на удара, товарният автомобил е влачен около 50 метра по продължение на железния път до окончателното спиране на влака, а ЕМВ е дерайлирал с двете колооци на първа талига по посоката на движението.

При удара на пътническия влак с товарния автомобил се разпилява товара с който е бил натоварен (метални оси с размери 2000 x 120 мм, всяка тежаща по 160 кг), от които две проникват от двете страни на влака през страничните панорамни стъкла и раняват 5-ма от пътниците, намиращи се в първия вагон № 30030.1 на мотрисния влак. Шофьорът на автомобила също е получил наранявания.

Всички заинтересовани служби са уведомени за произшествието веднага по установения ред. Превозната бригада оказва първа медицинска помощ на пострадалите пътници и помага за слизането им от влака. По-тежко пострадалите пътници са транспортирани до лечебно заведение в град Пазарджик, където им е оказана специализирана медицинска помощ. Впоследствие един от пътниците, настанени в лечебното заведение е починал.

На място пристигат представители на държавните разследващи органи и след извършване на началните следствени действия и съгласуване на разрешение от разследващия полицай, Комисията за техническо разследване извършва огледи на мотрисния влак и съоръженията на железопътния прелез, при което е съставен констативен протокол за състоянието на АПС.

В хода на разследването беше установено, че на железопътния прелез на км 101+227, от страна на шосейния път липсват пътни знаци А 35 (Бализ), а от страната на гр. Септември липсва и знак Б 2 (Спри! Пропусни движещите се по пътя с предимство!).

След съгласуване на завършването на огледите от досъдебното разследване и от Комисията за техническо разследване, в 20:35 часа е дадено разрешение за започване на аварийно-възстановителни работи за отстраняване на товарния автомобил и ремаркетото от

железен път № 1, откриване на габарит за движение на влаковете по текущ път № 2 и за вдигане на дерайлиралата талига на железния път.

Дерайлиралата талига на ЕМВ е качена на железния път в 23:30 часа и влакът е изтеглен от прелеза обратно в гара Белово с дизелов локомотив № 06127.5.

Вследствие на удара на ПВ № 10113 с товарен автомобил с рег. № РВ 4810 КВ и поради необходимостта от извършване на аварийно-възстановителни работи, движението на влаковете в междугарието Белово – Септември по път № 1 и № 2 е прекъснато в 16:35 часа и възстановено в 22:43 ч. по път № 2 и в 05:25 ч. на 08.05.2014 г. по път № 1 със скорост 15 км/ч.

2. Длъжностни лица, имащи отношение към случая.

2.1 Локомотивна бригада:

2.1.1. „Машинист, локомотивен” на Електрически мотрисен влак № 30029.3/30030.1 от Локомотивно депо София, „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД - 30 години трудов стаж;

2.2. Превозна бригада:

2.2.1. „Началник влак” от ППП Пловдив, „БДЖ - Пътнически превози” ЕООД - 32 години трудов стаж;

2.2.2. „Влаков кондуктор” от ППП Пловдив, „БДЖ - Пътнически превози” ЕООД - 5 години трудов стаж.

2.3. Гарови служители:

2.3.1. „Ръководител движение” гара Септември - служител в УДВГД – Пловдив, ДП „НК ЖИ” - 7 години трудов стаж;

2.3.2. „Ръководител движение” гара Белово - служител в УДВГД – Пловдив, ДП „НК ЖИ” - 30 години трудов стаж;

2.4. Други служители

2.4.1. „Техник-механик железопътна техника/осигурителна техника (ЖПТ/ОТ)” – Поделение “Сигнализация и телекомуникация (ПСТ), Секция „С и Т“ Пловдив, ДП „НК ЖИ” - 20 години трудов стаж;

2.4.2. „Техник-механик ЖПТ/ОТ” – ПСТ, Секция „С и Т“ Пловдив, ДП „НК ЖИ” - 21 години трудов стаж

3. Физическо състояние на длъжностните лица, имащи отношение към произшествието.

На всички длъжностни лица, имащи отношение към произшествието, е била осигурена необходимата продължителност на почивка преди постъпване на работа, съгласно изискванията на Кодекса на труда и Наредба № 50 от 28.12.2001 г. за работното време на ръководния и изпълнителския персонал, зает с осигуряване на превозите на пътници и товари в железопътния транспорт (обн., ДВ, бр. 4 от 2002 г., изм., ДВ, бр. 46 от 2004 г., изм. и доп., ДВ, бр. 99 от 2006 г.).

На всички длъжностни лица, имащи отношение към произшествието, е проведен предпътен (предсменен) инструктаж и същите са декларирали, че са бодри, отпочинали и не са употребили алкохол и други упойващи вещества.

Длъжностните лица, имащи отношение към произшествието са с валидни удостоверения за психологическо изследване.

4. Документи за правоспособност и заемане на длъжност.

Всички длъжностни лица, имащи отношение към произшествието, притежават необходимите документи за правоспособност, професионална квалификация за съответната длъжност и свидетелство за нейното заемане.

5. Действия на длъжностните лица преди и по време на произшествието.

Непосредствено преди и по време на произшествието всички длъжностни лица са действали в съответствие с утвърдените национални правила и вътрешни норми, регламентиращи безопасността на превозите с железопътен транспорт.

6. Обстоятелства, предшестващи произшествието, по отношение на железен път, осигурителна техника, контактна мрежа, подвижен състав и други.

Метеорологични данни за времето, влияещи на видимостта на сигналите:

- температура на въздуха +18 °С;
- в светлата част на денонощието;
- добра видимост.

Спазен ли е планът за приемане на влака в гарата: няма отношение.

Железен път: изправен.

Профил, геометрия и ситуация на железния път: прав участък с наклон 3,2 ‰ към гара Септември.

Тип на гаровата и междугарова осигурителна техника и състоянието ѝ преди произшествието:

- в гара Белово маршрутно-релейна централизация (МРЦ);
- в гара Септември компютърна-диспечерска централизация (КДЦ);
- в междугарието Белово - Септември по път № 1 и № 2 автоблокировка (АБ) с проходни сигнали - изправни;
- прелезен светофор – изправен;
- пътни светофари и звукова сигнализация на жп прелеза – изправни и действащи.

Съоръженост на прелеза: **прелезът е съоръжен с Автоматична прелезна сигнализация (АПС).**

Контактна мрежа: изправна, няма отношение към възникналото железопътно произшествие.

Влакообразуваща гара: София.

Съобщителна техника и телекомуникационни връзки: технически изправни.

Подвижен състав:

Електрическият мотрисен влак № 30029.3/30030.1 е бил технически изправен, с изправна ходова част, спирачна система, светлинни и звукови сигнални средства, в съответствие с техническите норми и изисквания, което е видно от записите в съответните дневници, представени в доклада на оперативната група.

Вагони – 3 вагона , 8 оси, 114 тона.

7. Спазване на процедурите и технологиите на работа в системата на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура” преди и по време на инцидента.

Процедурите и технологиите на работа в поделение „Управление на движението на влаковете и гаровата дейност” (УДВГД) – Пловдив, което е в структурата на ДП „НК ЖИ”, преди и по време на произшествието са спазени, което е потвърдено от доклада на оперативната група, както и от материалите и проведените разпити на място с персонала и очевидци, имащи отношение към произшествието от комисията за разследване.

8. Спазване на процедурите и технологиите за обслужване на подвижния състав, в системата на превозвача преди и по време на произшествието.

Пътническият влак № 10113 е бил осигурен с необходимата спирачна маса и е бил снабден с необходимите влакови документи. Локомотивната и превозната бригади са били снабдени със служебни мобилни телефони.

При проверката на техническата документация не са констатирани и регистрирани никакви нарушения на действащите нормативни актове за ремонт и поддържане на електрически мотрисни влакове, както и на организацията, процедурите и технологиите на ремонтните дейности, имащи отношение към произшествието.

9. Състояние на железопътната инфраструктура и подвижния състав преди, по време и след произшествието.

Железопътната инфраструктура и подвижният железопътен състав са били изправни преди произшествието.

В резултат на произшествието са констатирани множество повреди на железния път, контактната мрежа, осигурителната и съобщена техника и електрическото захранване, които са описани в т. 10.

Преди произшествието Електрическият мотрисен влак № 30029.3/30030.1 е бил изправен. Констатираните повреди, нанесени на влака вследствие на произшествието са описани в т. 10.

10. Последствия от произшествието.

10.1. Загинали – 1 пътник;

10.2. Ранени с травми – 4 пътника и водача на МПС;

10.3. Нанесени повреди и причинени щети на подвижния железопътен състав:

10.3.1. Електрически мотрисен влак № 30029.3/30030.1:

Електрическият мотрисен влак № 30029.3/30030.1 е собственост на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД, Локомотивно депо София. При огледа се констатира, че са нанесени щети на:

- модул кабина;
- обтекател долен челен;
- долни странични обтекатели – комплект;
- средни странични обтекатели – комплект;
- плуг;
- 3 D проучване и ремонт на коша;
- стъкло голямо челно;
- стъкло малко челно;
- стъклопакет зона висок под – 5 броя;
- стъклопакет зона нисък под – 2 броя;
- стъкло триъгълно кабина машинист – 2 броя;
- стъкло врата – 2 броя;
- куплунг „Шарфенберг“;
- декоративна облицовка салон – 5 броя;
- датчици противоположна защита – 3 броя;
- бункер за пясък;
- тифон и клаксон;
- тръби за пясъчна инсталация – комплект;
- тръби за главен компресор- комплект;
- тръби за спирачно оборудване кабина – комплект;
- възвръщаща отпора;
- надлъжен амортизатор;
- релсочистач;
- корпус редуктор;
- колоос моторна талига – 2 броя;
- заземление за букса – 2 броя;
- предпазно покритие колоос – 3 броя;
- дисплей пулт;
- интерфейс Compaq I/O;
- тягов изправител – ремонт;
- механизъм за измиване на челно стъкло;
- дюза външно захранване;
- каретка;
- филтърна решетка ТД – 2 броя.

Нанесените щети на ЕМВ възлизат на 799 857, 16 лв., без ДДС.

10.4. Нанесени повреди и причинени щети на железопътната инфраструктура:

10.4.1. Железен път и съоръжения.

- релса тип S 49, 25 метра – 1 брой;
- дървени траверси от прелезното дюшеме – 2 броя;
- скрепителни комплекти в зоната от прелезното дюшеме – 35 броя;
- пътен знак Б2 – 1 брой;
- пътен знак А 34.2 – 2 броя;

Нанесените щети на железния път и съоръженията възлизат на 7 131,65 лв., без ДДС.

10.4.2. Осигурителна техника и съобщения, радиовръзки, ел. охранване.

- десен шосеен светофар;
- повторител на десен шосеен светофар;
- дросел трансформатор по път № 1 и № 2 - 4 броя;
- трансформаторни кутии за КЕВР по път № 1 и № 2, страна гара Септември – 2 броя;
- прелезен светофор (приземен) по път № 1 от страна Септември – 1 брой.

Нанесените щети на осигурителна техника и съобщения, радиовръзки и ел. охранване възлизат на 6 359,95 лв., без ДДС.

10.4.3. Контактна мрежа.

- скъсано носещо въже и повреден контактен проводник между стълбове № 935 и 937;
- счупен полимерен ПИН изолатор на стълб № 237 – 1 брой;
- счупени полимерни изолатори за разединител на стълб № 937 – 2 броя;
- скъсани звеневе струнки – 20 броя;
- скъсана ресорна струна;
- счупен фиксатор на стълб № 285;
- скъсан водач на компенсиращо устройство на стълб № 275;
- скъсан хамут на водач на компенсиращо устройство;
- изкривени водещи планки - 2 броя;
- скъсан фидер на ДЦ-3 между стълбове № 935 и № 937;
- счупени железобетонни стълбове тип БМК – 2 броя;
- счупен железобетонен стълб тип БАО;
- счупена конзола М – 5;
- скъсани индивидуални заземления – 5 броя;
- скъсана габаритна рамка на прелеза;
- деформиран знак В 16;
- повреден трансформаторен пост.

Нанесените щети на контактната мрежа възлизат на 11 973 лв., без ДДС.

10.5. Прекъсване на движението:

Поради удара на ПВ № 10113 с товарен автомобил с рег. № РВ 4810 КВ, движението на влаковете в междугарието Белово–Септември по път № 1 и № 2 е прекъснато от 16:35 часа. Движението на влаковете по път № 2 е възстановено в 22:43 часа на 07.05.2014 г. със скорост 15 км/ч в зоната на прелеза, а по път №1 в 05:25 часа на 08.05.2014 г. при същите условия.

10.6. Причинено закъснение на влакове:

10.6.1. Закъснели влакове:

- влак № 493 – 07.05.2014 г. - „БДЖ – ПП“ ЕООД - 127 мин;
- влак № 8641 – 07.05.2014 г. - „БДЖ – ПП“ ЕООД - 106 мин;
- влак № 1626 – 07.05.2014 г. - „БДЖ – ПП“ ЕООД - 75 мин;
- влак № 10116 – 07.05.2014 г. - „БДЖ – ПП“ ЕООД - 157 мин;
- влак № 10195 – 07.05.2014 г. - „БДЖ – ПП“ ЕООД - 21 мин;
- влак № 10243 – 07.05.2014 г. - „БДЖ – ПП“ ЕООД - 47 мин;
- влак № 16221 – 07.05.2014 г. - „БДЖ – ПП“ ЕООД - 143 мин;
- влак № 493 – 07.05.2014 г. - „БДЖ – ПП“ ЕООД - 127 мин;
- влак № 16222 – 07.05.2014 г. - „БДЖ – ПП“ ЕООД - 113 мин;
- влак № 18207 – 07.05.2014 г. - „БДЖ – ПП“ ЕООД - 5 мин;
- влак № 18208 – 07.05.2014 г. - „БДЖ – ПП“ ЕООД - 7 мин;

- влак № 30115 – 07.05.2014 г. - „БДЖ – ПП“ ЕООД - 15 мин;
- влак № 8612 – 07.05.2014 г. - „БДЖ – ПП“ ЕООД - 45 мин;
- влак № 10196 – 07.05.2014 г. - „БДЖ – ПП“ ЕООД - 50 мин;
- влак № 10125 – 07.05.2014 г. - „БДЖ – ПП“ ЕООД - 127 мин;
- влак № 10127 – 07.05.2014 г. - „БДЖ – ПП“ ЕООД - 17 мин;
- влак № 10234 – 07.05.2014 г. - „БДЖ – ПП“ ЕООД - 60 мин;
- влак № 10392 – 07.05.2014 г. - „БДЖ – ПП“ ЕООД - 80 мин;
- влак № 3620 – 08.05.2014 г. - „БДЖ – ПП“ ЕООД - 15 мин;

10.6.2. Допълнително назначени влакове:

- влак № 1695 - 07.05.2014 г. - от Пзк до По - „БДЖ – ПП“ ЕООД;
- влак № 10195 - 07.05.2014 г. - от Пзк до По - „БДЖ – ПП“ ЕООД;
- влак № 10391 - 07.05.2014 г. - от Стм до По - „БДЖ – ПП“ ЕООД;
- влак № 10998 - 07.05.2014 г. - от По до Сп - „БДЖ – ПП“ ЕООД;
- влак № 18991 - 07.05.2014 г. - от Сп до По - „БДЖ – ПП“ ЕООД;
- влак № 10390 - 07.05.2014 г. - от По до Сп - „БДЖ – ПП“ ЕООД;
- ТСВ № 10392 - 07.05.2014 г. - от Бл до Сф - „БДЖ – ПП“ ЕООД;
- влак № 15991 - 07.05.2014 г. - от Вк до Бл - „БДЖ – ТП“ ЕООД;

10.6.3. Отклонени влакове:

- влак № 8612 – 07.05.2014 г. - от Пор до Кв-Кз - „БДЖ – ПП“ ЕООД;
- влак № 493 – 07.05.2014 г. - от Пор до Кз-Кв - „БДЖ – ПП“ ЕООД;
- влак № 8641 – 07.05.2014 г. - от Пор до Кз-Кв - „БДЖ – ПП“ ЕООД;
- влак № 40770 – 07.05.2014 г. - от Пор до Кв-Кз - „БДЖ – ТП“ ЕООД;

10.6.4. Неизползван капацитет:

- влак № 1625 – от Бл до Сп - „БДЖ – ПП“ ЕООД – 9,9 км;
- влак № 8602 – от Сп до Сф - „БДЖ – ПП“ ЕООД – 102,8 км;
- влак № 10115 – от Бл до Сп - „БДЖ – ПП“ ЕООД – 9,9 км;
- влак № 10116 – от Сп до Сф - „БДЖ – ПП“ ЕООД – 102,8 км;
- влак № 1626 – от Сп до Сф - „БДЖ – ПП“ ЕООД – 102,8 км;
- влак № 10113 – от Бл до Сп - „БДЖ – ПП“ ЕООД – 9,9 км;

10.6.5. Направени разходи вследствие дерайлирането на влак № 10530:

10.6.5.1 ППП София, „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД – 7 982,54 лв., без ДДС.

10.6.5.2 ППП Пловдив, „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД – 431,79 лв., без ДДС

10.7. Движение на възстановителни средства:

10.7.1. Възстановителен влак: няма движение.

10.7.2. Други възстановителни средства:

В 17:45 часа на 07.05.2014 г. от гара Пловдив е заминал специализиран автомобил „УНИМОГ“ на ДП „НКЖИ“, който е пристигнал в 18:45 часа на мястото на произшествието за вдигане на дерайлирания вагон на ЕМВ.

11. Анализ на причините, довели до железопътното произшествие.

От направените допълнително огледи и измервания на място и от изисканите материали от оперативната група е констатирано, че ударът на ПВ № 10113, движещ се в междугарието Белово – Септември по път № 1 с моторно превозно средство (товарен автомобил с рег. № РВ 4810 КВ) е станал в 16:35 часа на прелеза на железния път на км 101+227 при редовно задействана автоматична прелезна сигнализация (АПС).

Разследваното тежко железопътно произшествие е станало в прав и равнинен участък с 3,2 ‰ наклон на железния път с много добра видимост от двете страни, което осигурява на водачите на МПС пространствен хоризонт преди пресичане на двойната железопътна линия, която в продължение на 300 м е успоредна с оградата на „Вагоноремонтен завод – 99“ АД. Изходният портал за МПС на завода е разположен успоредно с железния път и ситуиран на разстояние, по-малко от 10 м. от прелеза.

Движейки се към изходния портал, водачът на МПС е имал възможността да види задействания повторителен едносекционен светофар (съгласно чл. 56, ал. 3 от Наредба № 4/

27.03.1997 г. за железопътните прелези, означаващ „Внимание“, светещ с мигаща жълта светлина едновременно с двусекционния пътен светофар, сигнализиращ с мигащи червени светлини указващи предстоящо преминаване на релсово превозно средство. Водачът на МПС е имал възможност и да чуе подавания неколккратно звуков сигнал „Внимание“ със локомотивната свирка на идващия насреща мотрисен влак, както и да се съобрази с устното предупреждение на охранителя на входа на „ВРЗ – 99“ АД, който го е предупредил за задействаната светлинна и звукова сигнализация за приближаващия влак.

В хода на разследването беше констатирано, че на прелеза на км 101+227 откъм шосейния път липсват знаци А 35 (Бализ), а от страна Септември и знак Б 2 (Спри! Пропусни движещите се по пътя с предимство!). Описаните факти биха могли да се разглеждат като фактори, „благоприятстващи“ железопътното произшествие, ако се касаеше за случай, в който водач на пътно превозно средство преминава за първи път по този маршрут през прелеза и не познава пътната обстановка. В конкретния случай, обаче, следва да се вземе предвид устните обяснения от Изпълнителния директор и от охраната на завода, че водачът многократно е посещавал завода и е преминавал през прелеза с товарния автомобил, така че отлично е бил запознат с особеностите при пресичането на този прелез.

12. Причини за произшествието.

В резултат от извършените огледи на мястото на тежкото железопътно произшествие и след запознаване с доклада на оперативната група, събраните констативни протоколи, резултати от планови прегледи, протоколи за извършени измервания и проби и друга техническа документация по случая и направения анализ, комисията за разследване реши, че:

Непосредствената техническа причина за възникналото тежко железопътно произшествие на 07.05.2014 г. е: **неправомерно пресичане на моторно превозно средство (товарен автомобил „Скания“ с рег. № РВ 4810 КВ) през железопътен прелез на км 101+227 в междугариято Белово-Септември при редовно задействана автоматична прелезна сигнализация (АПС), указваща предстоящото преминаване на ПВ № 10113, движещ се по график в направление София – Пловдив.**

Водачът на МПС не е спрял задължително пред повторителния светофар на територията на завода, който е бил със задействана мигаща жълта светлинна и звукова сигнализация, а е предприел преминаване през железопътния прелез на свой риск и отговорност без да се убеди, че към прелеза не приближава влак и преминаването е безопасно.

Нарушени са:

1. Закон за движение по пътищата – Раздел XII „Железопътен прелез“, чл. чл. 51 - 53;
2. Правилник за прилагане на Закон за движение по пътищата – Глава седемнадесета „Преминаване през железопътен прелез“ – чл. чл. 106 – 114;
3. Наредба № 4 от 27 март 1997 г. за железопътните прелези, чл. 8.

13. Препоръки и предложения за мероприятия, предотвратяващи други произшествия от подобен характер.

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

Във връзка с изискванията на чл. 94, ал. 3 от Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт, в срок до 25.07.2014 г. отговорните структури следва писмено да уведомят дирекция ЗРПВВЖТ в МТИТС за предприетите мерки за изпълнение на препоръката.

