



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

за

техническо разследване на тежко железопътно произшествие – удар на товарен влак № 30601, движещ се по направление Карлово – Карнобат, с пътно моторно превозно средство (лек автомобил-такси марка „Фиат Палио” с регистрационен № СН 7566 НС) на 15.04.2010 г. около 11:30 часа на железопътен прелез на км 290+285 в междугарието Чинтулово – Сливен при редовно задействана автоматична прелезна сигнализация.



Май 2010 г.

ОКОНЧАТЕЛЕН ДОКЛАД

Относно: *Техническо разследване на железопътно произшествие – удар на товарен влак № 30601, движещ се по направление от Карлово за Карнобат, с пътно моторно превозно средство (лек автомобил-такси марка „Фиат Палио” с регистрационен № СН 7566 НС) на 15.04.2010 г. около 11:30 часа на железопътен прелез на км 290+285 в междугарието Чинтулово – Сливен при редовно задействана автоматична прелезна сигнализация.*

1. Установени факти и обстоятелства при разследването.

На 15.04.2010 г. влак № 30601, обслужван с влаков локомотив № 46-044 и локомотивна бригада, съставена от машинист и помощник-машинист от локомотивно депо Пловдив – район Бургас, преминава без спиране през гара Чинтулово и навлиза в междугарието Чинтулово – Сливен. При приближаване към железопътния прелез на км 290+285, съоръжен с автоматична прелезна сигнализация /АПС/, машинистът подава сигнал „Внимание” пред предпрелезния светофор и пред предпрелезния указател съгласно чл. 410, ал. 1 от Наредба № 58 за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт. Предпрелезният светофор е светел с мигаща луннобяла светлина, което е указание, че АПС е редовно задействана и работи нормално.

При навлизане на влака в зоната на прелеза със скорост $V=51$ км/ч (съгласно книжка-разписание максималната допустима скорост на движение за товарен влак № 30601 в междугарието Чинтулово – Сливен е 55 км/ч) внезапно от автомобилния път пред него се появява движещ се лек автомобил марка „Фиат Палио” с регистрационен № СН 7566 НС, чиито водач не е спрял пред прелеза, въпреки че шосейните светофари са светели с мигаща червена светлина, придружена със звуков сигнал.

Виждайки автомобила, локомотивният машинист привежда автоматичната влакова спирачка в режим „бързо спиране”, видно от скоростомерната лента на локомотива, но поради малкото разстояние, въпреки че влакът е осигурен с необходимата спирачна маса, не е било възможно да се избегне челния удар на локомотива с автомобила и той е реализиран около 11 часа и 30 минути. При възникване на произшествието в района около железопътния прелез е имало добра видимост. Доказателство за това, че автоматичната прелезна сигнализация в момента на удара е била изправна и редовно задействана и водачът на автомобила е преминал при мигаща червена светлина на двата фара на шосейния светофар на прелеза /без да има право за това действие/, са показанията на очевидец на произшествието и съставеният констативен протокол за състоянието на АПС, както и направеният снимков и видео материал след произшествието.

От удара таксиметровият автомобил с шофьор и две пътнички е предвижен по железния път на около 200 метра до окончателното спиране на влаковата композиция, което е станало в 11:30 ч. съгласно разшифровката на скоростомерната лента. Вследствие на удара са починали шофьорът на автомобила и една от пътничките, а другата е ранена. По установения ред са уведомени всички заинтересовани служби.

По локомотива има нанесени повреди.

След пристигане на разследващите органи и направения оглед на външните съоръжения и след разрешение от разследващия полицай е описано и състоянието на вътрешната апаратура на прелеза, за което е съставен констативен протокол за състоянието на АПС.

След привършване на огледа на местопроизшествието от разследващите органи и от оперативната група автомобилът е отстранен от железния път, след което с изпратен помощен локомотив влакът е изтеглен от прелеза и върнат обратно в гара Чинтулово на втори коловоз.

В хода на разследването на железопътното произшествие бе констатирано, че на прелеза на км 290+285 откъм шосейния път липсват пътни знаци А34.1 и Б2, видно от съставения констативен протокол.

При извършения на 11.11.2009 г. преглед на железопътните прелези в района на Железопътна секция-Карлово също е било констатирано, че тези пътни знаци липсват от двете страни на прелеза и е предписано да се възстановят в срок до 11.12.2009 г. С писмо от 15.04.2010 г. началникът на Железопътен участък- Сливен уведомява директора на Жп секция – Карлово, че предписанието е било изпълнено и липсващите пътни знаци Б2 и А34.1 на прелеза на км 290+285 са били възстановени след прегледа, но на 15.04.2010 г. тези знаци отново липсват, вероятно са били откраднати.

С писмо № 611/22.04.2010 г. директорът на Железопътна секция – Карлово е уведомил председателя на оперативната група, че липсващите знаци са възстановени след произшествието.

Бе констатирано още, че пътен знак А33 е поставен над пътен знак А35.3 вместо над пътен знак А35.1 в нарушение на чл. 42 от Наредба № 18 от 23.07.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци.

В изпълнение на заповед № РД-08-367 от 8.XI.1988 г. на Министерство на транспорта на 15.XI.1988 г. назначена комисия е извършила оглед и е оценила състоянието на безопасността на прелезите на територията на Технологичен автокомбинат – гр.Сливен. По отношение на прелеза на км 290+285 в междугарието Чинтулово – Сливен комисията е решила:

1. След завършване на пътната варианта от прелеза на км 290+285 до прелеза на км 287+850 същият да се закрие в срок до 30.XII.1990 г., отговорник за което е ОбНС Сливен;

2. Поради трудни и непреодолими причини, като изключение от Наредба № 4 за прелезите ъгълът на пресичане да остане при съществуващото положение 45 градуса до закриване на жп прелеза.

Решенията на комисията са отразени в протокол, утвърден от зам.-министър на транспорта.

2. Длъжностни лица, имащи отношение към случая.

2.1. „Машинист, локомотивен” в Локомотивно депо Пловдив – район Бургас, трудов стаж на длъжността – 15 години.

2.2. „Помощник-машинист, локомотивен” в Локомотивно депо Пловдив – район Бургас, трудов стаж на длъжността – 2 години.

2.3. „Ръководител движение” в гара Чинтулово, трудов стаж на длъжността – 29 години.

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

3.1. 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 на министъра на транспорта (обн., ДВ, бр. 4 от 2002 г., изм., ДВ, бр. 46 от 2004 г., изм. и доп., ДВ, бр. 99 от 2006 г.).

3.2. На всички длъжностни лица, имащи отношение към произшествието, е проведен предпътен (предсменен) инструктаж, при което е установено, че не са употребили алкохол или упойващи вещества и са годни за работа.

3.3. Въпросните длъжностни лица са с валидно удостоверение за психологическо изследване, чийто срок не е изтекъл.

4. Документи за правоспособност и заемане на длъжност.

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

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

Всички длъжностни лица непосредствено преди и по време на произшествието са действали в съответствие с утвърдената нормативна уредба и вътрешните правила, регламентиращи безопасността при осъществяване на превозите с железопътен транспорт.

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

6.1. Железният път няма отношение към допуснатото железопътно произшествие.

6.2. Гаровата и междугаровата осигурителна техника преди и по време на произшествието е била изправна. Движението на междугариято Чинтулово - Сливен се осигурява с Автоматична блокировка (АБ) без проходни светофори с броячи на оси.

6.3. Сигналите и съоръженията (предпрелезен светофор, шосейни светофари и звукова сигнализация) преди произшествието са били изправни и редовно задействани.

6.4. Обслужващият влак локомотив № 46-044 е бил изправен – с изправни ходова част, спирачна система, светлинни и звукови сигнални средства.

6.5. Контактната мрежа няма отношение към допуснатото железопътно произшествие.

6.6. Вагоните в състава на влака преди произшествието са били изправни и нямат отношение към допуснатото железопътно произшествие.

7. Спазване на процедурите и технологиите на работа в системата на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура” (ДП „НК ЖИ”) преди и по време на произшествието.

Спазени са процедурите и технологиите на работа в системата на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура” (ДП „НК ЖИ”) преди и по време на произшествието, видно от доклада на оперативната група и приложенията към него, снимков и видео материал и допълнително изисканите материали от разследващата комисия.

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

8.1. Спазени са всички изисквания, процедури и технологии за обслужване на подвижния състав в системата на „БДЖ-Тягов подвижен състав (локомотиви)”ЕООД и „БДЖ-Товарни превози”ЕООД.

8.2. Влак № 30601 е бил осигурен с необходимата спирачна маса и при движението си в междугариято Чинтулово–Сливен не е превишил максимално допустимата скорост от $V=55$ км/час за това междугарие.

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

9.1. Констатирано е, че железопътната инфраструктурата преди, по време и след произшествието е изправна.

9.2. Преди произшествието подвижният железопътен състав е бил изправен. След спиране на влака се установи, че на локомотива са нанесени повреди вследствие от удара с лекия автомобил.

10. Последствия от произшествието.

10.1. Ранени:

а) железопътен персонал – няма;

б) външни лица:

- жена на 52 г., родена в с. Малко Чочовен- пътничка в автомобила;

10.2. Загинали:

а) железопътен персонал – няма;

б) външни лица:

- мъж на 60 г., роден в с. Малко Чочовен – шофьор на автомобила;

- жена на 65 г., родена в с. Малко Чочовен- пътничка в автомобила;-

10.3. Материални щети:

- а) на локомотив № 46-044 – собственост на „БДЖ”ЕАД - Локомотивно депо Пловдив в размер на 4023.98 лв.;
 - б) средства за трансбордиране на пътниците на влак № 3621 от гара Гавраилово до гара Сливен в размер на 101.52 лв.;
 - в) движението в междугарието Чинтулово – Сливен прекъснато в 11:30 ч. и възстановено в 15:47 ч. на 15.04.2010 г.;
 - г) закъснели влакове:
 - влак № 30601 в гара Зимница +384 минути;
 - влак № 30391 в гара Бургас +350 минути;
 - влак № 30641 на „БЖК”АД² в гара Бургас +150 минути;
 - влак № 30640 на „БЖК”АД² в гара Бургас +60 минути.
- Общо закъснения – 944 минути.

11. Причина за произшествието.

Неправомерно преминаване на пътното моторно превозно средство – лек автомобил-такси марка „Фиат Палио” с регистрационен № СН 7566 НС с водач Кутю Иванов Йорданов през железопътен прелез на км 290+285 в междугарието Чинтулово – Сливен при редовно задействана автоматична прелезна сигнализация поради предстоящото преминаване на влак № 30601.

Нарушени са изискванията на:

1. Закон за движение по пътищата – Глава втора. „Правила за движение по пътищата”, Раздел дванадесети. „Железопътен прелез”, чл.чл. 51 - 54;
2. Правилник за прилагане на Закона за движение по пътищата – Глава седемнадесета. „Преминаване през железопътен прелез”, чл.чл. 106 - 114.
3. Закон за железопътния транспорт – Глава втора. „Железопътна инфраструктура”, чл. 36.

12. Препоръки за мероприятия, предотвратяващи други произшествия от подобен характер.

1. Генералният директор на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура” (ДП „НК ЖИ”) в срок до 15.07.2010 г. да инициира процедура за закриване на прелеза на км 290+285 в междугарието Чинтулово – Сливен.
2. Генералният директор на ДП „НК ЖИ” да предприеме необходимите мерки за контрол на наличността и състоянието на пътните знаци за сигнализиране на железопътните прелези с цел своевременното им възстановяване след кражби или посегателства върху тях.
3. В срок до 30.07.2010 г. генералният директор на ДП „НК ЖИ” да уведоми Дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт” в Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията за предприетите действия по т. 1 и т. 2.