



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 товарен влак № 30601, движещ се по направление Карлово – Карнобат, с моторно превозно средство – (лек автомобил-такси марка – Фиат „Палио” с регистрационен № СН 75 66 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.

ОДОБРЯВАМ:

**ДО
Г-Н АЛЕКСАНДЪР ЦВЕТКОВ
МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ
И СЪОБЩЕНИЯТА**

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 75 66 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.*

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ЦВЕТКОВ,

С Ваша Заповед № РД-08-205 /23.04.2010 година е назначена комисия за техническо разследване на железопътно произшествие със задача да проучи и установи фактите и обстоятелствата при които е възникнало произшествието и да изготви доклад от проведеното разследване.

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, след преминаване без спиране през гара Чинтулово в междугарието Чинтулово – Сливен. При приближаване към железопътния прелез на км.290+285, съоръжен с автоматична прелезна сигнализация /АПС/, машиниста 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. Предпрелезния светофор е светел с мигаща лунно бяла 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 $V=55$ км/ч), внезапно от автомобилния път пред него се появява движещ се лек автомобил марка Фиат – „Палио” с регистрационен № СН 75 66 НС,

чиито водач не е спрял пред прелеза, въпреки че шосейните светофари са светели с мигаща червена светлина, придружена със звуков сигнал.

Виждайки автомобила, локомотивния 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 съставения констативен протокол за състоянието на автоматичната прелезна сигнализация АПС, както и направения снимков и видео материал след произшествието.

От удара таксиметровия 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 часа съгласно разшифровката на скоростомерната лента. Вследствие на удара са починали шофьора 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 оперативната група, автомобила е отстранен от железния път, след което е 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 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 железопътна 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 № 18/23.07.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци.

В изпълнение на Заповед № РД-08-367 от 08.XI.1988 г. на Министерство на транспорта на 15.XI.1988 г. е назначена комисия която е извършила оглед и е оценила състоянието на безопасността на прелезите на територията на технологичен автокомбинат – 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 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 Заместник 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, чиито 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 и 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. Обслужващия влака локомотив № 46-044 е бил изправен – с изправни ходова част, спираща 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 междугарието Чинтулово – Сливен не е превишил максимално допустимата скорост от $V=55$ км/ч 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 подвижния железопътен състав е бил изправен. След спиране на влака се установи, че на локомотива са нанесени повреди вследствие от възникналия удар с лекия автомобил.

10. Последствия от произшествието.

10.1. Ранени:

- а) железопътен персонал – няма;
- б) външни лица;
 - пътничка в автомобила на 52 г. без опасност за живота;

10.2. Загинали:

- а) железопътен персонал – няма;
- б) външни лица;
 - водача на автомобила на 60 г.;
 - пътничка в автомобила на 65 г. пътуваща на предната седалка до водача;

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 Гаврилово до гара Сливен в размер на 101.52 лв.

в) прекъсване на движението в междугарието Чинтулово – Сливен от 11:30 ч. и възстановено в 15:47 ч. на 15.03.2010 г.

г) закъснели влакове:

- влак № 30601 в гара Зимница +384 минути;
- влак № 30391 в гара Бургас +350 минути;
- влак № 30641 на „БЖК АД” в гара Бургас +150 минути;
- влак № 30640 на „БЖК АД” в гара Бургас +60 минути.

Общо закъснения – 944 минути.

11. Причина за произшествието.

Неправомерно преминаване на моторно превозно средство – лек автомобил - такси – Фиат „Палио” с рег. № СН 75 66 НС управлявано от правоспособен водач 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. Генералния директор на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура” (ДП „НКЖИ”) в срок до 30.06. 2010 г. да инициира процедура за закриване на прелеза на км 290+285 в междугарието Чинтулово – Сливен.

2. Генералния директор на ДП „НКЖИ” да предприеме необходимите мерки за контролиране 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 12.07. 2010 г. генералния директор на ДП „НКЖИ” 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 2.

Комисията за разследване, напомня на всички организации, до които са изпратени мерки за безопасност, че на основание на чл.94, ал.3 от Наредба №59 за управление на безопасността в железопътния транспорт са задължени да уведомят писмено дирекция ЗРПВВЖТ за изпълнението на мерките за безопасност и сроковете за тяхното въвеждане.