



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ

Стенографски запис!

ИЗВЪНРЕДНО ЗАСЕДАНИЕ

на Министерския съвет
на 4 март 2008 г.

Заседанието започна в 16,10 часа и се ръководи от министър-председателя Сергей Станишев

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Колеги, започваме извънредното заседание на Министерски съвет. Всички знаете какъв е повода за това събиране – това е трагедията в пътническия влак София-Кардам, която се случи преди няколко дни.

Министърът на транспорта е подготвил проект на решение за обявяване на национален ден на траур по повод на загиналите български граждани при пожара във влака на 28 февруари, а министърът на труда и социалната политика е подготвила проект на Постановление за финансово подпомагане на законните наследници на починалите при пожара във влака.

За втори път ни се налага да събираме Министерски съвет по такива поводи. Предишният път беше при катастрофата в Бяла. Този път също има много жертви от нашите граждани.

Заповядайте, господин Мутафчиев.

Точка 1

Проект на Решение за обявяване на 5 март 2008 г. за национален ден за траур по повод трагично загиналите български граждани при пожара на 28 февруари 2008 г. във влак № 2637 София-Кардам

ПЕТЪР МУТАФЧИЕВ: Предлагам с едноминутно мълчание да почетем паметта на загиналите при пожара.

/Едноминутно мълчание/

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Заповядайте.

ПЕТЪР МУТАФЧИЕВ: Уважаеми господин премиер, колеги, бяхме свидетели на един трагичен инцидент вечерта четвъртък срещу петък, където в бърз влак 2637 възниква пожар. По време на пожара железничарите успяват да откъснат останалите вагони, с което не дават възможност той да се разпространи, а той успява да се разпространи само на следващия вагон, който е бил преди него, тоест на втория вагон, който е бил спален вагон.

Аз бях вечерта на инцидента, веднага след като ми съобщиха, заминах за там. Честно казано, ситуацията беше много тежка. Сред самите хора, които бяха в другите вагони, вече настанени в гарата на Червен бряг, нямаше някаква сериозна паника. Но ясно беше притеснението на всички, че от този случай има жертви. Първоначалните очаквания и огледа, който направихме самата вечер след потушаване на огъня, имаше данни за три или четири жертви. Следващия ден, след като е направен оглед от прокуратурата, се установява, че са 8, днес резултата е за 9 жертви. Твърди се, че това го е доказала и съдебната медицина в Плевен, намирайки части от прешлени на човек, който се счита че е деветия загинал при този тежък инцидент.

Вечерта аз посетих и болницата, където имаше настанени 4 пострадали, от които две жени с обгазявания, които са били в този вагон, и

полицай, който е обгазен при спасяването. Аз днес предложих той и неговите колеги да бъдат наградени, тъй като пряко с неговите действия той е успял да помогне на трима човека от предния спален вагон. По този начин е избегнато да има жертви във втория вагон. Жертвите са само от кушет-вагона. Човекът е бил обгазен, сега вече е изписан в сравнително добро състояние. Имаше един човек, който е пътувал в другите вагони, но не се е почувствал добре, тъй като е бил сърдечно и белодробно болен. Той също е приет в реанимация. Единият от полицаите, който е участвал в спасителите акции, е получил инфаркт от гледката, която е била.

Аз на версии няма да се спирам, тъй като не е работа на Министерството на транспорта при такива тежки инциденти да установява от разследването каква е причината. Ние сме встрани от целия този процес като страна, която е участник в това събитие.

Главното следствие извършва това следствие заедно с прокуратурата и се надяваме, че ще получим точни данни за това, което е причинило този тежък инцидент с много жертви наши съграждани.

Това, което ние сме направили като конкретна проверка е за действията на железопътния състав. И от двата доклада, които имаме, единият е от звеното за разследване на тежки железопътни произшествия към Министерството на транспорта, което е пряко подчинено на мен, така е по европейските директиви, и съответно вътрешния контрол по безопасността на Български държавни железници, съвпадат с данните си за това, че персоналът е изпълнил ангажиментите си по инструкциите, с действията си е успял да предотврати по-големи последствия от пожара. Също така в доклада е записано, че всички вагони до един са оборудвани с поржарогасители, че са използвани 6 пожарогасители. Трябва пред вас категорично да заявя и за другия въпрос, който много често се говори по медиите – това е защо вратите са били заключени. Това е практика от седемдесетте години, може би и малко по-рано. Тази практика е била

заложена в правилниците за работа в Български държавни железници, като основната цел на заключването на част от вратите е предпазването на хората именно от злополуки нощно време, тъй като това е спален вагон, може да се обърка врата, врата, да се падне и т.н. По тези правилници единствено отключена се оставя вратата, която е до купето на шафнера, който е длъжен цяла нощ да бъде буден и да обслужва пътниците, плюс двете челни врати, които са към отделните вагони. Тези врати са били отключени. При подобни инциденти шафнера е длъжен за времето около 30 секунди максимално бързо да отвори и останалите врати. Между другото днес свалихме един от големите инциденти с 12 загинали във Франция. Там точно същите тези въпроси са стояли на вниманието на хората, включително този въпрос с вратите е обяснено, че е по изискване на Международния железничарски институт. От правилниците това е прехвърлено в една наредба, която е обобщила всички тези правилници и е издадена 2006 г. за безопасни условия на труда, която сме подписали с госпожа Масларова.

Искам да споделя пред вас, че по принцип в железницата съществуват правила, които не са от днес за утре. Включително много от правилата, които съществуват, ако питате и сегашни железничари каква е била точно причината за да бъдат така, те казват „това е, защото така системата изисква и това е свързано с такава и такава безопасност“. Казвам го, за да знаете, че покрай тези правила има и стройна система на приемане и предаване на локомотива и на влака.

Изпуснахме ситуацията по отношение на това, аз го казах долу, че се създава една цялостна настройка срещу железопътния транспорт. Това не трябва да става. Защо? Защото първо, един влак, за да бъде пуснат в действие от София до Кардам или където и да е другаде, трябва да излезе от депо, където се прави преглед. След това се отива на гарата, където отвътре се приема от началник влак по отношение оборудване, по

отношение отключени, заключени врати, състояние и т.н. Отвън влака се приема от вагон-ревизьорите. Извършва се ревизия, има отопление, съответно представят се протоколи за неговата годност и тогава съответно този подвижен състав се пуска в действие. Аз честно казано, като слушам че не го обясняват на хората, хората не са длъжни да го знаят, ми е неприятно, че специалистите не го казват. Винаги грешки могат да се допуснат. Затова ще видите, че в предложението аз предлагам едно принципно решение да се преразгледа след получаване на резултатите от следствието нормативната база, на която съответно се осигурява безопасността в БДЖ. Затова ви предлагам 5 март 2008 г. по този трагичен повод за нашата страна да обявим за национален траур. Извинявайте, ако съм говорил малко по-емоционално, но въпросът е емоционален.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Благодаря Ви, господин министър.

Имате ли въпроси или бележки по точка 1?

Да я одобрим.

Аз мисля, че състава на БДЖ и министъра действаха доста експедитивно и адекватно на ситуацията по време на този трагичен инцидент. Не знам за колко време се е разгърнал пожара?

ПЕТЪР МУТАФЧИЕВ: За 20 минути за изгрели двата вагона. Тези големи пламъци, заснети с любителските камери, са точно в периода. На 5-та минута първият вагон е бил изцяло обхванат от пламъци. На 20-та минута са горели така, че не могат да бъдат гасени и е нямало никакви шансове.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Ясно.

Между другото, получих от Министерството на транспорта една справка какво е направено по отношение на БДЖ и НК „ЖИ“ последните две години и половина. Помолих да я размножат за членовете на Министерски съвет, за да я имате, тъй като се появиха и доста политически коментари. Неприятното е, че не само от опозицията, а и от председателя на

Комисията по транспорт в Народното събрание. Кое то, според мен, първо, не отговаря на фактите, които вие ще видите като информация. Второ, по никакъв начин не е проява и на добра коалиционна култура. Не става дума за това, ако има отговорности и грешки в БДЖ, те да се замазват, но те не са верни политическите изводи и фактическите констатации, които прави господин Мирчев. Абсолютно безобразие е. Аз говорих с лидера на НДСВ, защото не може по този начин да се говори и да се действа. Но това е друга тема, не на нашето обсъждане.

Ако нямате въпроси по първа точка, да я приемем.

Точка 2

Проект на Постановление за финансово подпомагане на законните наследници на починалите при пожара във влака София Кардам

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Заповядайте, госпожо Масларова.

ЕМИЛИЯ МАСЛАРОВА: Благодаря. Уважаеми господин премиер, уважаеми колеги, на вашето внимание е на основание чл. 57, алинея 1 и член 26, алинея 1 от Устройствения правилник аз предлагам проект на Постановление за финансово подпомагане на законните наследници на починалите при пожара в бързия влак 2637 София Кардам. Постановлението предлага да се одобрят допълнителни бюджетни кредити в размер до 100 хиляди лева за изплащане на еднократна финансова помощ на законните наследници. Средствата ще се осигурят за сметка на реструктуриране на целевите разходи по централния бюджет за 2008 г. В резултат на възникналия пожар, вие знаете, че до момента информацията от Министерството на транспорта и органите, които работят по случая, са 9 души. Ние имаме за съжаление вече практика еднократната помощ за всяко от починалите лица да е в размер на 10 хиляди лева. Затова сме казали до

100 хиляди лева, тъй като досега са 9 души. Ще се изплатят чрез Агенцията за социално подпомагане въз основа на списъка на починалите, който ще ни бъде представен от министъра на транспорта. Това е, което мога да докладвам.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Благодаря, госпожо Масларова.

Имате ли въпроси или бележки? Не виждам.

Точката се подкрепя.

ПЕТЪР МУТАФЧИЕВ: Аз споделих още първия ден, че поемам отговорността по отношение на политиката, която водим в транспорта и най-вече по-отношение на БДЖ. Спомняте си, че приоритетно определихме 2007-2008 г. като година, в която ще работим за обновяване на железопътния транспорт.

На министър-председателя е представена като информация една справка, която дава обща представа за увеличението на субсидиите, които сме дали за железопътния транспорт и за програмата, която сме приели. Искам да кажа, че имаме 12 годишна програма за развитие на железопътния транспорт, програма, по която сме оформили системата за управление на железопътната инфраструктура. Това означава управление на имоти, на отделни участъци, така че да имаме цели участъци, които да отговарят 100 % на безопасността. Така че, с едно виждане в дългосрочен план заедно с Оперативна програма „Транспорт” имаме стратегически документи.

Господин Мирчев говори за това, че министърът трябва да внесе стратегия за развитие на железопътния транспорт. Ние сме говорили няколко пъти, включително и с бивши мои колеги и с един граждански съвет, който е създаден при нас, от експерти в транспорта. За нас стратегията за развитие – това са европейските директиви и параметрите, които сме приели в дългосрочен план до 2020 г. Това са целите. С тези два стратегически документа като програми, ние сме дали формите, по които за този период реално ще ги изпълним. В БДЖ това е опряно най-напред

като първоначално финансиране на 120 милиона евро облигационен заем. След това във всяка една година са предвидени какви ще бъдат превозите по пътническо товарни превози, какви приходи се очакват, увеличаването на тарифите, какви кредити трябва да се теглят и какви средства съответно трябва да бъдат давани за закупуване и обновяване съответно на парка. Така че, трудно бих приел, че виждате ли, ние нямаме перспективно виждане за развитие на железницата. Напротив, за първи път се прави един такъв документ.

Що се касае до отговорностите, аз и на господин премиера съм казал, аз поемам своите политически отговорности, ако с политиката, която провеждаме, съответно сме допринесли за тази трагедия. Но в никакъв случай не считам, че заради, включително и криво разбиране на отговорностите понякога, с една политическа отговорност на министъра, трябва да се прикрийт конкретните проблеми за възникването на една такава трагедия. Аз моята отговорност я поемам. Но искам ясно и категорично, и за това съм помолил следствието и прокуратурата, да кажат каква е истината, за да не се случва повече това, което се случи в четвъртък срещу петък на 29-ти. Благодаря

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Благодаря, господин министър.

Имате ли въпроси към господин Мутафчиев.

Доколкото виждам размножават тази справка от Министерството на транспорта, за да я имате за ваше сведение, защото може да ви поставя въпроси на едно или друго място. Ще бъде полезно за членовете на Министерски съвет.

Господин Мутафчиев, има ли смисъл да вземем решение за преглед на мерките за сигурност в БДЖ, да се направи анализ?

ПЕТЪР МУТАФЧИЕВ: Това може да стане след като получим информацията на следствието.

Говорихме вчера с госпожа Велева на тази тема, да, трябва да вземат мерки. От докладите, които имаме, показват, че железопътния персонал си е изпълнил ангажиментите и няма данни за това, че примерно някой е нарушил, включително и трудовата дисциплина. Напротив, те са се справили в тази тежка ситуация да отклонят вагоните. Приемете, обаче критиките, които имат хората, които са пътували, към железничарите. Това е нещо напълно нормално. И аз го приемам като човешко. Не мога да кажа защо се сърдят хората, които са били във вагоните, които не горят. Оставили са ги настрана. Целият персонал е отишъл да помага в горящите, и това е тяхното задължение. Същевременно тези, които са били в другите вагони казват „никой не се грижеше за нас, не ни каза нищо”. Няма как, защото те трябва да спасяват. Така че, предварителният доклад, това, което ни е дадено, няма данни за нарушения. Затова искам да дойде и крайният доклад и тогава трябва да преразгледаме, все пак да видим някои неща. Защото честно казано и по отношение на подходите за влака - трябва нещо да се мисли там по какъв начин как и какво.

Аз гледах няколко катастрофи, които са станали от 2002 г. насам във Франция, Швейцария и т.н., едни и същи проблеми се повтарят по същия начин като при нас. Не приемайте, че един вагон, като е стар, той трябва задължително да изгори. Не. Този вагон може да е стар, но той се реновира, той се ремонтира и в цял свят има стари вагони. Ние използваме влакове от двайсетте години, които са ретровлакове и т.н. Това не е големия проблем. Проблемът е поддържа ли се вагона или не. Сега виждам пак коалиционно е излязло по медиите за продажба на някакви вагони и т.н. надявам се, че чисто и просто тази спекулация ще изчезне в медийното пространство.

Тежка е ситуацията, но аз мисля, че в тази посока трябва отговорно да подходим, така че да се разбере, тоест популистите, че нямат място в подобни тежки ситуации.

Така че е хубаво да има едно такова решение, но да дойде другия доклад.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Добре.

Имате ли други въпроси?

СТЕФАН ДАНАИЛОВ: Уважаеми господин министър-председател, тъй като имаме няколко случая на траур, от Държавния протокол нямаме яснота в този траурен ден какво може и какво не може да се състои. Днес знаейки, че ще бъде обявен деня, от моите институти ми звънят, където има програми, премиери, концерти и т.н.

Първо, при двата предишни случая без много шум някои са играли, но вече наистина се задава този въпрос. Откровено казано никъде не мога да намеря написано в какво се състои освен, че се сваля половината знаме и не може да има улични веселби.

Второ, не смятам, че всички версии са ясни. Имам усещане за провокация. Умолявам представителя заместник-министъра на вътрешните работи да направят съобщения на органите на пожарната в областните съвети, поне в следващите 10, 15 дни да наблюдават по-активно сценичните пространства, това са театрите и оперите в големите градове, тъй като там се събират ежедневно много хора. Да се вземе една превантивна мярка. Имаме и работещи пожарникари, но нека и те да бъдат предупредени. Директорите са предупредени за по-голяма наблюдателност.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Господин Андреев, вие ще го поемете.

РУМЕН АНДРЕЕВ: Господин премиер, дами и господа, за съжаление упреците не са само към Министерството на транспорта, съответно към БДЖ, а и към органите на Министерството на вътрешните работи, едва ли не, че пожарните са се явили на местопроизшествието без вода и не са започнали своевременно първоначалните и неотложни следствени действия и т.н.

Искам съвсем отговорно да заявя, че за съжаление това е може би резултат от желанието на някои журналисти в цялата тази трагична ситуация да намерят своята сензация. Съжалявам, ако съм малко по-остър към журналистическата професия, но това е факт. Чуват се някои твърдения, че едва ли не това е резултат от преднамерени действия, от диверсии и т.н. Тези приказки се поемат и разпространяват. Имах случай да заявя, че разследването на едно такова произшествие, когато е имало бурно, не контролирано горене, е едно от най-тежките разследвания. Във всички случаи смея да ви уверя, че са взети необходимите мерки, които започват да дават резултати, но крайните резултати и категоричните изводи не могат да бъдат направени на този етап. За това е необходимо технологично време за извършване на много и разнообразни експертизи и за анализ на всички събрани доказателства.

Поемам ангажимента в първия момент, в който има категорични изводи и заключения, да бъде информирано както правителството, така и всички заинтересовани органи, за да могат да се направят съответните изводи и да се предприемат мерки за недопускане на подобни трагедии. Благодаря ви.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Имате ли въпроси?

ПЕТЪР МУТАФЧИЕВ: Господин премиер, извинявам се, че пак вземам думата, но е много важно, защото това е политически въпрос, кога ще имаме все пак някакъв резултат, за да обявим решението си. Защото ако кажем, че е необходимо технологично време, а това време е един месец, ние отново ще бъдем обвинени, че няма виновни и т.н. Виждам, че вече се наруши мълчанието, днес Георги Илиев излезе по радиото, аз бях доста смутен от това, че той оформи и версията, че видите ли, това може да е неволно запалване от граждани, която е една от сериозните версиите, по които се работи. Изхождайки от това, че досега няма данни, че е по техническа причина. Той твърди, че не е казал такова нещо, а е говорил за

акт терористичен и т.н., но това се чу от медиите. Хубаво е да се знае и да се даде една първоначална оценка за действията на железопътния персонал, и това не изисква много време. Ако имаме вина - кажете, по отношение на инструкциите – спазени ли са, не са ли, да се огледат. Това са неща, които не са свързани толкова с експертизи.

Затова аз моля изхождайки от нашата отговорност, ако може по-бързо това нещо да стане със съдействието на Министерството на вътрешните работи. Ще помоля и главния прокурор отново.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Разбирам това, но все пак действително трябва да имаме обективни резултати от разследването. Например, ако им кажем срок - в четвъртък кажете каква е причината, ще звучи като политическа задача едва ли не.

Ще помоля ръководството на следствието да работят максимално интензивно.

Имате ли предложения?

ДАНИЕЛ ВЪЛЧЕВ: Господин премиер, Петър Мутафчиев е прав в следното, че може спокойно да се разграничи причината за пожара от това как са действали хората във влака. Това са две коренно различни неща. Причината може да е такава или онакава, но след като е възникнал пожара те правилно ли са действали или не? Сега се създава впечатление, че едва ли не, някой е заключил вагони и т.н. Това е важен въпрос и според мен, господин Мутафчиев е прав. Това се установява. Аз сутринта слушах три блока по телевизията и мисля, че горе долу се изясни за какво става въпрос. Ако трябва да се извикат специалисти от чужбина.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: В България всичко, което от чужбина се казва, има по-висока тежест.

ДАНИЕЛ ВЪЛЧЕВ: Ако толкова се колебаем и не можем да се оправим един месец.

СЕРГЕЙ СТАНИШЕВ: Добре, ако няма други предложения да приключим с тази тема. Утвърдихме двете точки.

Министър Петър Мутафчиев ще има ангажимента след окончателния доклад по отношение на мерките за сигурност, необходими ли са някакви промени в правилата, които съществуват в БДЖ в тази насока.

Приключваме с тези въпроси.

Искам да ви припомня, че на миналото оперативно заседание помолих да помислите и писмено да направите предложения по отношение на законодателни и други мерки по отношение на ограничаване възможностите за корупция. Защото, след вота на недоверие е необходимо ние да сме в активна позиция. Вотът отминава и не бива да се успокояваме, защото темата е актуална за гражданите. Трябва да покажем тази последователност на политиката.

Припомних, че Министерството на вътрешните работи са направили конкретни доклади и предложения. Ясно е, че не може на едно заседание това да се обсъди и всичко да се отсече. МВР прояви тази инициатива още предишния четвъртък. Очаквам от всички министерства и не е въпросът да прехвърлите на главните инспекторати да ви напишат нещата, защото имам такава информация. Това е въпрос на политическите ви кабинети, начело с министрите. Вие си познавате системите, къде са уязвимите точки и къде може да се създаде среда за по-голяма корупция. Необходимо е да направите своите предложения, които да обобщим, анализираме и определим отговорник от Министерския съвет, един министър или двама, трима министри, които да изработят цял пакет от законодателни мерки, нормативни актове и организационни мерки, за да бъдем в активна и последователна позиция. Това е важно не само заради политическата конюнктура, не само заради доклада на Европейската комисия, а по принцип е важно.

Ще ви помоля в моя кабинет да получа тези доклади, за да има какво да обсъждаме на оперативното заседание, за да ги съпоставим и да определим задачите си.

На второ място, по повод писмото от Европейската комисия за проектите по програма ФАР, доста неприятен инцидент. Още се анализира от Министерството на финансите. В петък извиках министъра на финансите и заместник-министъра на финансите и заместник-министъра на регионалното развитие и благоустройството.

Мисля че господин Орешарски и днес ще проведе среща с Майкъл Лий. Изявена е готовност и ще се вземат мерки за коригиране на тези неща, които са констатирани и трябва да имаме предвид няколко обстоятелства.

Първо, политическата среда в Европейския съюз. След доклада на Европейската сметна палата, комисията е уязвима и е нормално да взема затягащи мерки, по този начин разсъждавам политически по отношение на всички. Трябва да знаем, че това може да бъде един сигнал, но не последен. По програма ИСПА предполагам, че важат същите ситуации. По отношение на подготовката за усвояване на структурните фондове. Необходимо е да се вземат допълнителни мерки. Министър Орешарски ще докладва в четвъртък за анализ на Министерството на финансите, за да не бъдем в постоянно изненадана позиция. Сигурно има и други причини, защото е много рязък доклада, въпреки че доколкото знам се цитират конкретно четири случая. Единият, от които е проверяван от ОЛАФ. Доколкото разбрах има четири случая, които се оспорват и около 25 бележки по различни елементи от процедурите. Това ще бъде анализирано допълнително. Необходимо е да се вземат мерки. Съответно и от ресорните министри по отношение на органите, които управляват програми трябва също да преценят какво допълнително да се прави, но в четвъртък ще разговаряме по-подробно. Искан да ви предупредя и да имате готовност за такова обсъждане. Ако се идентифицира някъде проблем предварително по

време на проверки от Европейската комисия не чакайте да дойде писмо. Информирайте министърът на финансите като централно звено по отношение на фондовете и моя кабинет, за да вземем мерки навреме, а не директно да получаваме тежки удари. Може да има и други причини в писмото.

Колеги, искате ли нещо да добавите? Не виждам.

Благодаря за търпението.