



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
НАЦИОНАЛЕН БОРД
ЗА РАЗСЛЕДВАНЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ ВЪВ ВЪЗДУШНИЯ,
ВОДНИЯ И ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ (НБРПВВЖТ)

ул. "Дякон Игнатий" № 9, София 1000
тел. (+359 2) 940 9317
факс: (+3592) 940 9350

bskrobanski@mtc.government.bg
bskrobanski@NTIB.bg

ОКОНЧАТЕЛЕН ДОКЛАД

ОТ

разследване на тежко произшествие – удар на двама служители на ДП НКЖИ от РССМ № 99529459017-0 между гарите Криводол и Бойчиновци на 16.12.2024 г.



София 2025

ЦЕЛ НА РАЗСЛЕДВАНЕТО И СТЕПЕН НА ОТГОВОРНОСТ

Разследването на тежки произшествия, произшествия и инциденти в железопътния транспорт се осъществява от независим разследващ орган по безопасността „Национален борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт“ (НБРПВВЖТ) към Министерски съвет (МС) на Република България, който има за цел да установи обстоятелствата и причините, довели до тяхното възникване, с оглед подобряване на безопасността в железопътния транспорт, предотвратяване и недопускане на произшествия, като се дава предимство за предотвратяване на тежки произшествия.

Разследването по безопасността, извършено от НБРПВВЖТ е независимо от всякакво съдебно следствие и не включва определянето на вина или отговорност.

Разследването се извършва в съответствие с изискванията на ДИРЕКТИВА (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт, Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ), Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт и Споразумение за взаимодействие при разследване на произшествия и инциденти във въздушния, водния и железопътния транспорт между Прокуратурата на Република България, Министерството на вътрешните работи и Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт, в сила от 11.04.2023 г.

Докладите от разследванията са в съответствие с изискванията на РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2020/572 на Комисията от 24 април 2020 година относно структурата, която трябва да се следва при изготвяне на доклади за разследване на железопътни произшествия и инциденти.

СЪДЪРЖАНИЕ

№	Наименование на раздела	Стр.
1.	<u>Резюме</u>	5
	<i>1.1. Кратко описание на събитието.</i>	5
	<i>1.2. Място и време на настъпване на събитието.</i>	6
	<i>1.3. Фактори, обуславящи и допринасящи събитието.</i>	6
	<i>1.4. Непосредствени причини и последствия от събитието.</i>	7
	<i>1.5. Препоръки за безопасност и адресати, към които са насочени.</i>	7
2.	<u>Разследване</u>	9
	<i>2.1. Решение за започване на разследването.</i>	9
	<i>2.2. Мотиви на решението за започване на разследването.</i>	9
	<i>2.3. Обхват и ограничения на разследването.</i>	9
	<i>2.4. Компетентности на лицата, участващи в разследването.</i>	9
	<i>2.5. Комуникация и консултации с лицата и субектите, участващи в събитието.</i>	9
	<i>2.6. Степен на съдействие от страна на участващите субекти.</i>	9
	<i>2.7. Методи, техники на разследване и анализ.</i>	10
	<i>2.8. Трудности, срещани по време на разследването.</i>	11
	<i>2.9. Взаимодействие със съдебните органи.</i>	11
	<i>2.10. Друга информация от значение за контекста на разследването.</i>	12
3.	<u>Описание на събитието</u>	13
	<i>3.1. Информация за събитието и контекста.</i>	13
	<i>3.2. Фактическо описание на случилото се.</i>	24
4.	<u>Анализ на събитието</u>	29
	<i>4.1. Участие и задължения на субектите, участващи в събитието.</i>	29
	<i>4.2. Подвижен състав и технически съоръжения</i>	36
	<i>4.3. Човешки фактор</i>	37
	<i>4.4. Обратна връзка и механизми за контрол, включително управление на риска и безопасността, както и процеси на наблюдение</i>	42
	<i>4.5. Предишни случаи със сходен характер.</i>	44
5.	<u>Закljučения</u>	46
	<i>5.1. Обобщение на анализа относно причините за събитието.</i>	46
	<i>5.2. Мерки, предприети след настъпване на събитието.</i>	47
	<i>5.3. Допълнителни констатации.</i>	48
6.	<u>Препоръки за безопасност</u>	49

АБРЕВИАТУРИ, ИЗПОЛЗВАНИ В ДОКЛАДА

БВ – Бърз влак
БДЖ-ПП ЕООД – Предприятие за пътнически превози „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД
ГДВ – График за движение на влаковете
ДГКу – Дрезина товарна кранова универсална
ДМ – Дрезина монтажна
ДП НКЖИ – Държавно предприятие „Национална компания железопътна инфраструктура“ (управител на железопътната инфраструктура)
ЕЦУДВ – Единен център за управление движението на влаковете
ЕРП – Електроразпределително предприятие в ДП НКЖИ
ЕП – Експлоатационно предприятие
ЖПС – Железопътна секция (поделение към управителя на инфраструктурата)
ЗЖТ – Закон за железопътния транспорт
ЗОД – Звено за организация на движението към управителя на железопътната инфраструктура
ИАЖА – Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (Национален орган по безопасността в Р. България)
км – Километър по железния път
КДЦ – Координационно диспечерски център към управителя на инфраструктурата
МВР – Министерство на вътрешните работи
МРЦ – Маршрутно-релейна централизация
Наредба № 56 – за изискванията, условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност, изисквана от персонала, отговорен за безопасността на превозите с железопътен транспорт, или признаване на такава правоспособност и реда за провеждане на проверочните изпити на лицата от персонала, отговорен за безопасността на превозите
Наредба № 58 – За правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт
Наредба № 59 – За управление на безопасността в железопътния транспорт
НБРПВЖТ – Национален борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт по безопасността в Р. България
НСлС – Национална следствена служба (орган по досъдебно разследване към прокуратурата)
ОГ – Оперативна група
ОП – Окръжна прокуратура
ОТ – Осигурителна техника
ПВ – Пътнически влак
ПДВМР – Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт
ПЖПС – Подвижен железопътен състав
ПТЕЖИ – Правила за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ
РЖИ – Регионална железопътна инспекция – отдел към Националния орган по безопасността
РИБП – Регионална инспекция „Безопасност на превозите“ към ДП НКЖИ
РССМ – Релсова самоходна специализирана машина
РУКЗ – Релейна уредба за ключова зависимост
РПУ – Районно полицейско управление към МВР
СМП – Спешна медицинска помощ
СУБ – Система за управление на безопасността
СУВР – Система за управление на влаковата работа
УДВГД – Управление движението на влаковете и гарова дейност (поделение към ДП НКЖИ)
УКСС – Устройство за комуникации, свързки и съобщения
УМБАЛ – Университетска многопрофилна болница за активно лечение
ЦПК – Център за професионална квалификация към ДП НКЖИ
ЦПО – Център за професионално обучение към „Холдинг БДЖ“ ЕАД

1. Резюме

1.1. Кратко описание на събитието.

С Телеграма № 149/15.12.2024 г. по експресна заявка от ЖПС Враца е назначен работен влак № 70440 с параметри: моторен влак ДГКу РСММ № 99529459017-0 и вагон № 80523936030-0, серия Res, брутна маса 60 тона и дължина 35 метра, с разписание, час на тръгване от гара Враца в 08:30 часа и пристигане в 09:55 часа в гара Медковец.

В 07:20 часа влаковият диспечер провежда „сводка“ с дежурните ръководители движение в участъка Мездра – Видин товарна. Около 08:00 часа влаковият диспечер напуска работното място без разрешение и отива в РЖИ София за да се яви на изпит по задължителните условия на Наредба № 56 (персоналът периодично защитава придобитата правоспособност). Влаковият диспечер не е предал на заместващия диспечер особеностите в организацията на движението в участъка.

В 08:04 часа дежурният ръководител движение в гара Враца провежда разговор с влаковия диспечер, с който се уточняват, че моторен влак РСММ № 99529459017-0 първо ще зареди гориво в „Базата“ на ЖПС Враца и след БВ № 7620 ще замине по назначеното разписание.

В 08:15 часа дежурният ръководител движение в гара Враца нарежда на постовия стрелочник в Пост № 2 да придвижи РСММ № 99529459017-0 с вагона от седми коловоз към „Базата“ на ЖПС Враца и след като станат готови, да се придвижат на четвърти приемно-отправен коловоз в гарата за заминаване за гара Медковец.

От 08:19 до 08:27 часа РСММ се зарежда с гориво. В 08:29 часа РСММ потегля с вагона, като се придвижва на четвърти приемно-отправен коловоз в гарата в 08:30 часа. От 08:30 часа до 08:43 часа РСММ изчаква на четвърти приемно-отправен коловоз, за да замине за гара Медковец.

След пристигането на ДТВ № 70696 в гара Бели извор, в 09:47 часа междугарието Враца – Бели извор е свободно. Работен влак № 70440 заминава от гара Враца в 09:48 часа.

Проведен е пореден разговор по телефона от ТРГ с дежурния ръководител движение в гара Криводол в 09:55 часа, че след преминаването на работен влак № 70443 ДМ РСММ № 99529436507-8 от гара Бойчиновци за гара Криводол работната група може да работи „спокойно“, поради липса на други возила.

Поради невъзможност за едновременно приемане на две возила в гара Криводол, първо в 10:18 часа на трети коловоз е приет работен влак № 70443 ДМ РСММ № 99529436507-8. В това време на входния сигнал изчаква работен влак № 70440 РСММ № 99529459017-0. Дежурният ръководител движение подрежда маршрута с редовно отворени входен и изходен сигнали, и работен влак № 70440 преминава в 10:20 часа по втори коловоз на гара Криводол без спиране за гара Бойчиновци.

След преминаване на работен влак № 70443 ДМ РСММ № 99529436507-8, за гара Криводол, ТРГ нарежда на работниците да качат тирфоногаечната машина на линията. Останалите работници са разделени на две групи по пет човека, които ще премахнат старите и ще поставят новите траверси, ще нахвърлят баласт и ще събират скреплението.

В един момент тирфоногаечната машина отказва да работи, ТРГ отива, за да отремонтира машината и чува някой от работниците да съобщава „Идва влак!“. Това е принудило бързо да отместят машината вляво от линията, но по време на това действие един от работниците се подхлъзва тя го удря по главата с дръжката и пада върху него. Двама от работниците отстраняват тирфоногаечната машина от гърдите му. Количката, върху която е била монтирана машината, е останала на железния път.

Машинистът на РСММ по време на движението е видял указателя за „Работно група“ и е подал звуков сигнал със свирката на РСММ, след което е изсвирил отново при преминаване на „Предпътезна указател“.

След навлизане на работния влак № 70440 РСММ № 99529459017-0 в остра крива на железния път и движейки се по нея, машинистът и придружителят виждат групата работници, които извършват ремонт по железния път. По показанията на машиниста, той е видял работната група и в последния момент при подминаване на работната група машинистът на РСММ предприема спиране.

Болшинството от работещите по железния път успяват да се отстранят на безопасно разстояние от линията.

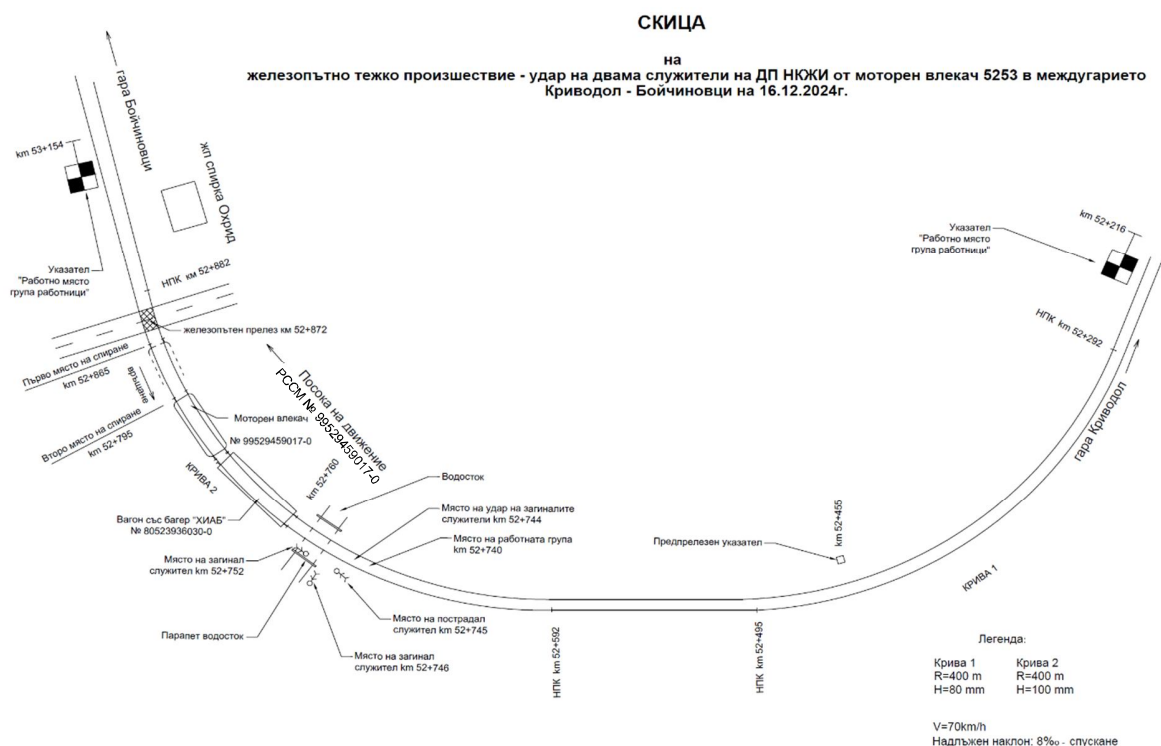
След преминаването на моторния влак ТРГ вижда телата на двамата работници „отляво на железния път“ в безжизнено състояние. Уведомява по националния спешен телефон 112 за изпращане на СМП. Уведомява и заинтересованите длъжностни лица.

Вследствие на последвалия удар от преминаващата РСММ, двама от работниците загиват на място. Третият пострадал работник е с наранявания и контузия, получена при свалянето на тирфоногаечната машина от железния път. Той е откаран с автомобил на СМП в МБАЛ – Монтана без опасност за живота.

Няма нанесени щети по железния път и РСММ.

1.2. Място и време на настъпване на събитието.

Събитието е настъпило на 16.12.2024 г. около 10:30 часа на км 52+744 в междугарието Криводол – Бойчиновци. Железният път е в крива, с радиус $R=400$ м, обща дължина на кривата $L=290$ м, надвишение $H=100$ мм, наклон 8 ‰ в надолнище по посока на движение на РСММ (фиг. 1.1).



Фиг. 1.1. Скица на мястото на произшествието

1.3. Фактори, обуславящи и допринасящи събитието.

Причинно-следствени фактори за настъпване на събитието:

- Неспазване и пропускане трасето на разписанието на РСММ от дежурния ръководител движение в гара Враца и влаковия диспечер в участъка;
- Машинистът на РСММ не е реагирал своевременно при приближаване на работната група на железния път чрез намаляване на скоростта, включително и спиране преди работната група;

Допринасящи фактори за настъпване на произшествието са:

- Не точна координация между дежурния ръководител движение в гара Криводол и ТРГ находящ се с работната група в междугарието;
- Липса на координация между дежурния ръководител движение в гара Криводол с влаковия диспечер на участъка;

- Продължително нерегламентирано отсъствие на влаковия диспечер от работното място, не е предал на заместващия диспечер особеностите на влаковото движение в участъка;
- Не последвало уведомяване на ТРГ от дежурния ръководител движение в гара Криводол, след заминаване на РСММ за междугарието Криводол – Бойчиновци;

Системни фактори за настъпване на произшествието:

- Неспазване на нормативните документи за организацията на работа в междугарието Криводол – Бойчиновци;
- Работа по железния път и контактната мрежа между влаковото движение в междугарията, която писмено не е регламентирана с „влакови прозорци“;
- Разрешения на „оперативни прозорци“ от влакови диспечери и дежурни ръководители движение за работа по железния път и контактната мрежа.



Фиг. 1.2. РСММ с вагона на мястото на произшествието

1.4. Непосредствени причини и последствия от събитието.

- Неосигурена охрана на работната група (сигналисти) на мястото на работа в крива с радиус 400 м.
- Несвоевременно задействане на автоматичната влакова спирачка на РСММ за намаляване на скоростта на движение след като е установено, че на железния път има работна група и лека пътна механизация.

Последствията от събитието са ударени двама работници с фатален изход от преминаващата РСММ и един с контузии и травми получени от сваляне на леката пътна механизация от линията.

1.5. Препоръки за безопасност и адресати, към които са насочени.

С цел предотвратяване на други произшествия от подобен характер, Комисията за разследване в НБРПВВЖТ предлага на Националния орган по безопасността ИА ЖА препоръки за безопасност, относими към ДП НКЖИ и ИА ЖА.

- С препоръка 1 се предлага ДП НКЖИ да запознаят заинтересования персонал със съдържанието на настоящия доклад;
- С препоръка 2 се предлага на ИА ЖА да извърши изменение и допълнение на Наредба № 58, чл. 179, ал. 3 относно движението на „Специализирани машини за поддържане на железния

път и контактната мрежа“ по железопътната инфраструктура, да се извършва с включени регистриращи скоростомери;

- С препоръка 3 се предлага ДП НКЖИ да извърши изменение и допълнение на Работна процедура РП 2.55-08 „Инструкция за техническите изисквания, експлоатация и поддръжка на релсовите самоходни специализирани машини“, глава втора „Основни техническо-експлоатационни изисквания към РСМ“, чл. 16: „Всички РСМ трябва да бъдат съоръжени с работещ регистриращ скоростомер“;

- С препоръка 4 се предлага ДП НКЖИ да извърши изменение и допълнение на Работна процедура РП 2.62 „Инструкция за работа на машиниста на РСМ“, да създаде нов раздел „Експлоатация на регистриращ скоростомер“;

- С препоръка 5 се предлага ДП НКЖИ да извърши обучение на всички машинисти управляващи РСМ за боравене с монтирания на борда тахограф, поставяне на кръгова диаграма, сверяване на часовника и други манипулации, свързани с експлоатацията на тахографа;

- С препоръка 6 се предлага ДП НКЖИ да контролира и недопуска движение на РСМ по железопътната инфраструктура с неизправен, невключен тахограф и без поставена нова кръгова диаграма в тахографа за регистриране движението преди започване на работа;

- С препоръка 7 се предлага ДП НКЖИ да възстанови длъжността „Сигналист на работна група“ в железопътните секции в съответствие с изискващите нормативни актове по безопасността при работа по железния път.

2. Разследване

2.1. Решение за започване на разследване.

Решение за започване на разследване по безопасността е взето от члена на Управителния съвет на НБРПВВЖТ в Република България, ръководител разследване на железопътни произшествия и инциденти в съответствие на чл. 22, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и Съвета. Предвид тежестта и сериозността на произшествието и неговото въздействие върху безопасността, разследването е ориентирано към установяване на причините и анализ, целящ предотвратяването на други тежки произшествия от подобен характер в железопътния транспорт.

2.2. Мотиви на решението за започване на разследване.

Членът на Управителния съвет на НБРПВВЖТ на основание чл. 20, параграф 1, (а) и (в) от Директива (ЕС) 2016/798, чл. 115к, ал. 1, т. 1 от ЗЖТ, чл. 76, ал. 1, т. 1 и чл. 78, ал. 1 и ал. 2 от Наредба № 59 от 5.12.2006 г., е взел решение за започване разследване на тежко железопътно произшествие.

Разследването е предприето предвид обстоятелствата, довели до смъртен изход на двама работници и един с травми и наранявания по време на работа на железния път, получени вследствие преминаването на РСММ № 99529459017-0 в междугарието Криводол – Бойчиновци.

2.3. Обхват и ограничения на разследването.

В обхвата на разследването са включени и анализирани организационният и човешки фактор, тъй като всички участвали служители в произшествието са на ДП НКЖИ. Системата за управление на безопасността, относима към безопасната експлоатация на пътни машини, извършващи превози за нуждите на управителя на железопътната инфраструктура, както и експлоатацията и управлението на железопътната инфраструктура. Дейностите по ремонта и поддръжката на железопътната инфраструктура в междугарията. Това включва оценката на риска с регистрираните опасности, разписани в нормативните актове, инструкции и правила на управителя на железопътната инфраструктура за ремонти по железния път.

Ограничения и забавяния по разследването на безопасността са допуснати от Съдебна медицина – Монтана за изготвяне на назначените съдебномедицински експертизи.

2.4. Компетентности на лицата, участващи в разследването.

В съответствие с изискванията на чл. 22, параграф 1 от Директива 2016/798, Комисията за разследване се ръководи от члена на УС на НБРПВВЖТ, ръководител на направление железопътен транспорт. Членовете в комисията са независими външни експерти – хабилитирани лица от висши учебни заведения, експерти в областта на човешкия и организационен фактор с квалификации в експлоатация и управление на железопътния транспорт, подвижния железопътен състав и железопътната инфраструктура.

2.5. Комуникация и консултации с лицата и субектите, участващи в събитието.

Комисията, пристигайки на мястото на произшествието, определи параметрите на разследването и координира действията си с оперативната група, която включва ръководители на подразделения и органи по безопасността на превозите на управителя на железопътната инфраструктура (ДП НКЖИ). Оперативната група в съответствие с изискванията на Наредба № 59, събра всички документи, образци, материали и писмените показания на персонала, участвал в произшествието. Материалите и документите бяха предадени на члена на УС на НБРПВВЖТ. На местопроизшествието Комисията за разследване по безопасността проведе интервю с машиниста на РСММ № 99529459017-0 тип ДГКу и с ръководителя на строителните работи по железния път (ТРГ). Запозна се с показанията на лицата, имащи отношение към произшествието. От ДП НКЖИ допълнително бяха изискани и предоставени документи и материали по разследването. Проведено беше интервю с органите по безопасността.

2.6. Степен на съдействие от страна на участващите субекти.

По време на разследването, проведено от Комисията за разследване в НБРПВВЖТ, ръководството на управителя на железопътната инфраструктура ДП НКЖИ, оказаха пълно

съдействие и предоставиха необходимия набор от материали и документи, изискани по разследването. Осигурен бе достъп за технически огледи на РСММ № 995290459017-0, както и на тирфоногаечната машина с която е работено на железния път.

2.7. Методи, техники на разследване и анализ.

На 16.12.2024 г. в 11:04 часа членът на УС на НБРПВВЖТ с компетентност да разследва железопътни произшествия е получил писмено уведомление с SMS на мобилния телефон от дежурния сменен централен старши диспечер към управителя на железопътната инфраструктура със следния текст:

„На 10:35 часа ДГКу 52-53 /НКЖИ/ в междугарието Криводол – Бойчиновци удря служители на ЖПС – Враца. Движението е преустановено.“

В същия ден около 12:00 часа членът на УС на НБРПВВЖТ с компетентност да разследва железопътни произшествия с външни експерти заминаха за местопроизшествието Криводол – Бойчиновци и пристигнаха около 15:00 часа. Извършиха се огледи на мястото на удара на двамата работници. Извършиха се огледи на РСММ № 99529459017-0 с прикачения към него вагон № 80523936030-0. Извършен бе оглед на поставените табели „Указател за работна група“, оградил работното място на отстояние от 524 и 414 метра от двете страни. Проведени бяха на място интервю с техник ръководител група ТРГ, с машиниста, управлявал РСММ № 99529459017-0 и придружителя, пътувал в РСММ. Проведено бе интервю и с част от работниците на място.

До пристигане на органите по досъдебното производство от НСлС София всичко бе запазено без промени на ситуацията и местонахожденията на телата на загиналите лица и РСММ.

След пристигане на мястото на произшествието на органите по досъдебното производство от Национална следствена служба (НСлС), съвместно с члена на УС на НБРПВВЖТ с компетентност да разследва железопътни произшествия се организираха и проведеха съвместни огледи. Органите по досъдебното производство от НСлС съставиха протокол след извършените огледи на местопроизшествието.

Комисията за разследване установи, че в кабината на РСММ № 99529459017-0 е монтиран активен Тахограф с регистратор за записване на часово време, изминат път, скорост и др. Същият към момента на произшествието има множество регистрирани данни. Установи се, че кръговата диаграма не е сменяна редовно, а също и часовникът на тахографа не е сверен. За да бъде записана информация и за да работи правилно аналоговият тахограф, в него се поставя кръгова диаграма при започване работа на машиниста с РСММ. При работа с машината, машинистът трябва да избере правилната дейност, като завърти превключвателя на съответния символ/режим и свери часовника на тахографа.

За тахографите от по-ново поколение, монтирани на РСММ, собственост на ДП НКЖИ, превключването в режим движение и в останалите режими се осъществява автоматично при потегляне и спиране на превозното средство.

В 17:10 часа на 16.12.2024 г. приключиха работа екипите на СМП, разследващите органи по досъдебното производство на НСлС и члена на УС на НБРПВВЖТ с компетентност да разследва железопътни произшествия. Издадено бе писмено разрешение на ръководителя на оперативната група за започване възстановяване на влаковото движение и капацитета в междугарието Криводол – Бойчиновци и участъка Мездра – Видин. Освободен бе РСММ № 99529459017-0 от междугарието и бе придвижен до гара Бойчиновци, където остана под надзор на досъдебното производство (НСлС).

На 19.12.2024 г. Комисията за разследване в НБРПВВЖТ извърши огледи в междугарието Криводол – Бойчиновци в зоната на възникване на произшествието. Извършиха се измервания на железния път във връзка с движението на РСММ № 99529459017-0, отстоянията на тирфоногаечната машина и персонала, работил с нея, както и местоположението на работната група, извършваща ремонт на железния път.

На 08.01.2025 г. Председателят на Комисията за разследване в НБРПВВЖТ получи документите и материалите от ръководителя на оперативната група и продължи разследването на произшествието до изготвяне проект на окончателен доклад.

На 09.01.2025 г. ръководителят на Комисията за разследване по безопасността, след получено разрешение от органите по досъдебното производство (НСлС) съвместно с експерти по ПЖПС от управителя на железопътната инфраструктура извършиха скоростно-спирачни проби на РСММ № 99529459017-0. Пробите бяха извършени на два етапа в междугарието Криводол – Бойчиновци в зоната на удара на работниците.

- Първи етап: спирачната проба бе извършена с РСММ № 99529459017-0 и с прикачен вагон № 80523936030-0 Res в зоната на удара със задействане на автоматичната влакова спирачка и измерване на спирачния път;

- Втори етап: спирачната проба бе извършена с РСММ № 99529459017-0 и с прикачен вагон № 80523936030-0 Res в зоната на удара със задействане на директната спирачка и измерване на спирачния път.

За всяка от извършените спирачни проби се изготви протокол с установените резултати, екземпляри от тях бяха предоставени и на органите по досъдебното производство – НСлС.

Преди започване на изпитванията за спирачни проби в аналоговия тахограф на РСММ № 99529459017-0 бе поставена кръгова диаграма и бе сверен часовникът. След приключване на спирачните проби от тахографа бе свалена кръговата диаграма за отчитане на параметрите. Установи се, че същият не е регистрирал никакъв запис (устройството не работи).

На 21.01.2025 г. в сградата на Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт (НБРПВВЖТ), Комисията за разследване свали показанията от проведеното индивидуално интервю с персонала по управление на движението и гарова дейност в ЗОД София, който включва ръководител звено/служба на ЗОД София, старши влаков диспечер на смяна, влаков диспечер на участък Мездра – Видин товарна, влаков диспечер на участък София – Мездра, замествал влаковия диспечер на участък Мездра – Видин товарна в интервала от 08:00 до 10:00 часа.

На 24.01.2025 г. ръководителят на Комисията за разследване по безопасността с външните експерти в ЖПС Враца, проведе интервю с персонала дежурни ръководители движение на смяна на 16.12.2024 г. в гарите Враца и Криводол стара и нова смяна. Свали показанията след проведено интервю с персонала от ЖПС Враца, работил на 16.12.2024 г. в междугарието Криводол – Бойчиновци – техник, ръководител група (ТРГ), машинист и придружител на РСММ № 99529459017-0 и на групата от десет души жп работници. Извършена бе проверка по документи на пострадалите служители от ЖПС Враца.

На 31.01.2025 г. Председателят на Комисията за разследване в сградата на НБРПВВЖТ проведе работна среща с членовете на комисията (външни експерти) и предложи структура на проект на окончателен доклад, който да представи пропуските в нормативните актове и тяхното неспазване от страна на персонала на управителя на железопътната инфраструктура в ДП НКЖИ.

На 10.03.2025 г. Председателят на Комисията за разследване в сградата на НБРПВВЖТ проведе работна среща с членовете на комисията (външни експерти) за приемане на техните писмени становища по поставените задачи от разследването.

2.8. Трудности, срещани по време на разследването.

През времето на воденото разследване Комисията за разследване от НБРПВВЖТ не е имала трудности. Представителите на управителя на железопътната инфраструктура ДП НКЖИ и оперативната група оказаха съдействие на Комисията за разследване.

2.9. Взаимодействие със съдебните органи.

Около 10:50 часа първи на мястото на произшествието след получено уведомление на телефон 112 се озовават първи органите на РПУ Бойчиновци. По нареждане на Окръжен прокурор от ОП Монтана на място, извършват ограждане и осигуряват охрана на мястото на произшествието, запазване на всички следи от транспортните средства и не допускане на външни лица до пристигане на досъдебните органи на НСлС и органа по разследване на безопасността от НБРПВВЖТ. В обсега на охранявания район бяха допуснати органите по разследването от НБРПВВЖТ, НСлС, ОП Монтана и РПУ Бойчиновци. Движението на влаковете в междугарието Криводол – Бойчиновци беше спряно.

В съответствие с изискванията на Споразумение за взаимодействие между разследващите органи на Прокуратурата на Р България, МВР и НБРПВВЖТ в сила от 11.04.2023 г. се съгласуваха действията по разследването. След пристигане на органите по досъдебното производство от НСлС, съвместно с ръководителят на разследването по безопасността от НБРПВВЖТ съгласуваха границите на местопроизшествието и последователността на действията по разследването с оглед на безопасно боравене и запазване на установените веществени доказателства.

Извършени бяха независими паралелни огледи във връзка с безопасността и досъдебното производство от двата разследващи органа. Разследването по досъдебното производство се извършва от компетентни разследващи органи на НСлС, под надзора на наблюдаващ прокурор от Окръжна прокуратура Монтана. Достъпът на медии до местопроизшествието беше ограничен.

2.10. Друга информация от значение за контекста на разследването.

2.10.1. Материали, предоставени от досъдебното производство – НСлС:

Председателят на Комисията за разследване по безопасността в НБРПВВЖТ изиска и получи от органите по досъдебното производство – НСлС, материали по разследването:

1. С постановление № 78/17.12.2024 г. на НСлС е назначена Съдебно-медицинска експертиза изготвена в Многопрофилна болница за активно лечение "Д-р Стамен Илиев" АД – град Монтана за установяване здравното състояние на пострадалия жп служител от ЖПС Враца, със задача да се отговори на следните въпроси:

1. Какви наранявания и увреждания са причинени на пострадалия жп служител

2. Какъв е механизмът на причиняване на констатираните увреждания?

3. Довели ли са констатираните увреждания до:

- продължително разстройство на съзнанието, осакатяване на крак или ръка, постоянно общо разстройство на здравето, опасност за живота;

- трайно затрудняване на движенията на крайниците, снагата или врата, постоянно разстройство на здравето, неопасно за живота или разстройство на здравето, временно опасно за живота;

- наранявания проникващи в черепната, гръдната и коремната кухина.

4. Какво е било положението на тялото на пострадалия при съприкосновение с моторния влекач?

Съдебномедицинска експертиза по писмени данни № 3/2025 г.

Съдебномедицинска експертиза е изготвена по писмени данни от протокола за разпит на лица в близост до пострадалия и по спомени от пострадалия.

Травмите и контузната рана са предизвикани по време на бързото пренасяне на машината встрани от жп линията, поради приближаващо превозно средство, при преноса пострадалият се подхлъзва и пада по гръб. Дръжката на машината удря по главата пострадалия, получава се разкъсана рана около 4 см в областта на челото и лявата вежда, загубил е съзнание и няма пълен спомен за случилото се. Откаран със автомобил на СМП до МБАЛ "Д-р Стамен Илиев" АД – град Монтана и е настанен за лечение в Хирургичното отделение на болницата. В здравното заведение са извършени пълни медицински прегледи, раната е обработена и защитена.

Отговор на поставените въпроси:

1. Травма в областта на главата с: разкъсноконтузна рана в горната част на челото в ляво; оток и кръвонасядане по горен и долен клепач на ляво око с кръвоизлив под конюнктивата на очната ябълка, сътресение на мозъка

- Контузия /натъртване/ в областта на гръдния кош и с охлузване в областта до гръдната кост вдясно;

- Контузия /натъртване/ в областта на корема с охлузване в горната му част;

- Оток и кръвонасядане в областта на вътрешната повърхност на дясната колянна става и охлузвания по предната повърхност на дясна подбедрица в горната и половина.

2. Уврежданията са получени по механизма на удари с или върху твърди тъпи и тъпоръбести предмети. Няма характерни особености на наранявания по които да се определи точно от какви предмети са причинени, но като вид, характер и локализация същите добре

отговарят да са получени по начина посочен от пострадалия и свидетелите на инцидента станал по време на работа.

3. Посочените увреждания са от естество да му е било причинено временно разстройство на здравето, без опасност за живота.

В представената медицинска документация не се намериха данни вследствие травмата на главата и сътресението на мозъка пострадалия да е изпадал в пълно безсъзнателно състояние /до степен кома/ което води до разстройство на здравето, временно опасно за живота му.

Не са намерени данни и за увреждания които да водят до: продължително разстройство на съзнанието, осакатяване на крак или ръка, постоянно общо разстройство на здравето, опасно за живота; трайно затрудняване на движенията на крайниците, снагата или врата, постоянно разстройство на здравето, неопасно за живота или разстройство на здравето, временно опасно за живота; наранявания проникващи в черепната, гръдната и коремната кухина.

В свидетелските показания на пострадалия е отразено, че от 13.01.2025 г. се води на лечение в Психодиспансера – Враца, като не се уточнява и няма представена документация във връзка с това какво е заболяването /каква е диагнозата/, като на евентуален въпрос има ли това заболяване връзка с инцидента станал на 16.12.2024 г. може да отговори специалист – психиатър.

4. В свидетелските показания се намират данни, че при инцидента пострадалият първоначално е бил в право положение, след което е паднал по гръб на земята, където е бил ударен и притиснат от тирфоногаечната машина с която са работили, като същият не е имал съприкосновение и не е бил ударен от преминаващият моторният влекач по линията.

2. С постановление № 80/17.12.2024 г. на НСлС е назначена Съдебно-медицинска експертиза за установяване смъртта на жп служител в Многопрофилна болница за активно лечение "Д-р Стамен Илиев" АД – град Монтана, със задача да се отговори на следните въпроси:

1. Какви наранявания и увреждания са били причинени на лицето;
2. Какъв е механизмът на причиняване на констатираните увреждания?
3. Каква е причината за смъртта на Пламен Александров и в причинна връзка ли е тя с констатираните увреждания?
4. Какво е било положението на тялото на пострадалия при съприкосновението с моторния влекач?
5. От трупа да се иземе кръв и урина за последващо изследване и установяване употребата на алкохол, упойващи, и наркотични вещества:

Съдебномедицинска експертиза № 66/2024 г.

Непосредствена причина за настъпване на смъртта :

- Травматичен шок развил се на базата на множествената травма със счупване на ребра двустранно, с разкъсване на органи и излив на кръв, счупване и прекъсване на гръбначният стълб в долната част на гръдния кош;

- Установени са травматични увреждания, охлузвания, кръвонасядания, разкъсно-контузни рани, счупвания на кости на гръдния кош и на гръбначния стълб, разкъсвания на органи получени по механизма на удари с или върху твърди тъпи предмети със значителна сила и носят белезите на прижизнено получени;

- Няма характерни особености на нараняванията по които да се определи точно от какви предмети са причинени тези увреждания, най-вероятно са получени от удар от различни елементи на движещата се машината и от машината с която са извършвани ремонтните дейности, като основния удар е попаднал в задната част на тялото в изправено положение с последващо падане върху твърда неравна повърхност.

- Между получените увреждания и настъпилата смърт има пряка причинно-следствена връзка.

- Преди настъпване на смъртта починалият не е консумирал алкохол, както и не е под въздействието на упойващи и наркотични вещества.

3. С постановление № 79/17.12.2024 г. на НСлС е назначена Съдебномедицинска експертиза за установяване смъртта на жп служител в Многопрофилна болница за активно

лечение "Д-р Стамен Илиев" АД – град Монтана. със задача да се отговори на следните въпроси:

2.4.1.1. Какви наранявания и увреждания са били причинени?

2. Какъв е механизмът на причиняване на констатираните увреждания?

3. Каква е причината за смъртта и в причинна връзка ли е тя с констатираните увреждания?

4. Какво е било положението на тялото на пострадалия при съприкосновението с моторния влекач?

5. От трупа да се из земе кръв и урина за последващо изследване и установяване употребата на алкохол, упойващи, и наркотични вещества

Съдебномедицинска експертиза № 67/2024 г.

Непосредствената причина за настъпване на смъртта:

- Травматичен шок, развил се на базата на множествена травма със счупване на кости на черепа, с кръвоизливи и разкъсвания, със счупване на ребра в лявата гръдна половина, разкъсване на други органи и излив на кръв, със счупване на костите на левият крайник и на гръбначният стълб;

- Установени са травматични увреждания, охлузвания, кръвонасядания, разкъсно-контузни рани, счупване на лявата мишнична кост, счупвания на кости на гръдния кош, на гръбначният стълб, разкъсвания с кръвоизливи получени от удари с или върху твърди тъпи предмети със значителна сила и носят белезите на прижизнено получени;

- Няма характерни особености на нараняванията по които да се определи точно от какви предмети са причинени, но като вид, характер и локализация тези увреждания много добре отговарят да са получени по начина посочен в условията на извършваната работа, като удара е попаднал в лявата странично-задна част на тялото при изправено положение и последващо изхвърляне и падане върху твърда равна повърхност.

- Между получените увреждания и настъпилата смърт има пряка причинноследствена връзка.

- Преди настъпване на смъртта починалият не е консумирал алкохол, като и не е под въздействието на упойващи и наркотични вещества.

3. Описание на събитието

3.1. Информация за събитието и контекста.

3.1.1. Описание вида на събитието.

В изпълнение на провеждания ежедневно оперативен анализ в канцеларията на старши влаковия диспечер съвместно с ръководител звено/служба към ЗОД София в ЕЦУДВ постъпилият на смяна – техник електрически системи КМ (служител от регионалната оперативна служба на поделение ЕРП), е заявил за 16.12.2024 г. „оперативен прозорец“ за почистване на строителния габарит в междугарието Криводол – Бели извор, която заявка е вписана в „Дневник за заявки за работа по КМ“.

В 07:00 часа на 16.12.2024 г. на същия оперативен анализ, заявката е разгледана и на заявления „оперативен прозорец“ за ремонт на КМ по искане на Подрайон по експлоатация (ПЕ) Бойчиновци.

Съобразявайки движението на влаковете в участъка Мездра – Видин товарна - граница, ръководител звено/служба към ЗОД София преценява, че може да бъде разрешен „оперативен прозорец“ в диапазон от 10:10 часа до 11:30 часа, и предава тази информация под формата на устно разпореждане на ръководител движение/диспечер влаков на диспечерски участък Мездра – Видин товарна – граница.

За придвижването на РССМ тип ДМ от гара Бойчиновци до гара Криводол в системата на СУВР е подадена „Заявка за искане на трасе извън годишната заявка за капацитет“ № 2/16.12.2024 г. от ДП НКЖИ – ЕРП с „Дата и час на подаване: 16.12.2024 г. в 08:05 часа“ с начален час на заминаване в 09:00 часа. За целта с Телеграма № 159/16.12.2024 г. за нуждите на ДП НКЖИ на 16.12.2024 г. по експресна заявка е назначен работен влак № 70443 ДМ РССМ № 99529436507-8 с час на заминаване в 10:15 часа от гара Бойчиновци и пристигане в 10:34 часа в гара Криводол.

В системата СУВР е подадена и друга „Заявка за искане на трасе извън годишната заявка за капацитет“ № 2958/15.12.2024 г. от ЖПС Враца с „Дата и час на подаване: 15.12.2024 г. в 10:03 часа“ за движение на работен влак от гара Враца до гара Медковец, период за движение на 16.12.2024 г., с разписание в 08:30 часа в състав ДГКу РССМ № 99529459017-0 с един вагон № 80523936030-0 Res с дължина 35 метра и маса 60 тона. С Телеграма № 149/15.12.2024 г. по експресна заявка на ДП НКЖИ е назначен работен влак № 70440 с параметри – РССМ № 99529459017-0 с един вагон № 80523936030-0 Res, с дължина 35 метра и маса 60 тона и разписание: с час на тръгване от гара Враца в 08:30 часа и пристигане в гара Медковец в 09:55 часа.

Служители на смяна в железопътната инфраструктура на 16.12.2024 г.

- ръководител движение/старши диспечер влаков сменен;
- ръководител движение/диспечер влаков на участък Мездра – Видин товарна - граница;
- ръководител движение/диспечер влаков на диспечерски участък София – Мездра;
- дежурен ръководител движение на смяна в гара Враца;
- дежурен ръководител движение на смяна в гара Криводол;
- техник ръководител група в ЖПС Враца;
- група от 14 жп работника към ЖПС Враца;
- машинист на РССМ № 99529459017-0;
- придружител в РССМ № 99529459017-0;

В 07:21 часа влаковият диспечер на участък Мездра – Видин товарна – граница, провежда „сводка“ на дежурните ръководители движение в участъка, на която съобщава че има назначен за движение работен влак с № 70440 от гара Враца до гара Медковец за работа в междугарието Медковец – Брусарци (с изключване на напрежението в контактна мрежа). В гара Криводол сводката е приета от старата смяна дежурен ръководител движение, но е даден номер за приемането с името на новата смяна дежурен ръководител движение, която е приела дежурството в 08:00 часа. Новата смяна дежурен ръководител движение не е уведомена от старата смяна дежурен ръководител движение в гара Криводол за движението на допълнително назначения работен влак № 70440, както и за движението на работен влак № 70443 ДМ РССМ № 99529436507-8.

След проведената сводка, влаковият диспечер е уведомен от дежурния енергодиспечер на участъка, че „ще искат оперативен прозорец Криводол – Бели извор“ (съгласно подадената Заявка № 2 с искане на трасе за ДМ РСММ № 99529436507-8 от гара Бойчиновци до гара Криводол).

Диспечерът от КДЦ около 07:55 часа еднократно е уведомил влаковия диспечер на участък Мездра – Видин, че след пристигане на моторния влак РСММ № 99529459017-0 с вагона в гара Медковец ще са необходими два „оперативни прозореца“ за работа в междугарието Медковец – Брусарци с изключване на напрежението в контактната мрежа включително и в гара Брусарци.

Във времевия диапазон от 08:00 часа до 10:00 часа, влаковият диспечер на участък Мездра – Видин товарна - граница отива без разрешение в РЖИ София, за да се яви на изпит по условията на Наредба № 56 и участъкът временно се поема от съседния влаковия диспечер на участък София – Мездра.

Около 08:00 часа, придружителят на РСММ № 99529459017-0 уведомява дежурния ръководител движение в гара Враца, че РСММ преди да замине за Медковец, трябва да се зареди с гориво в „Базата“ на ЖПС Враца.

В 08:00 часа машинистът на РСММ № 99529459017-0 се явява на работа в „Базата“ на ЖПС Враца, където му е казано, че трябва да зареди с гориво РСММ № 99529459017-0 и същият се отправя към седми коловоз, където РСММ е оставена на гараж.

В 08:04 часа заместващият влаков диспечер провежда разговор с дежурния ръководител движение в гара Враца, с който се уточнява че РСММ № 99529459017-0 ще се придвижи до „Базата“ на ЖПС Враца, за да бъде зареден с гориво, и след това ще се движи по назначеното направление след БВ № 7620.

В 08:15 часа дежурният ръководител движение в гара Враца нарежда на постовия стрелочник в Пост № 2 да придвижи РСММ № 99529459017-0 от седми коловоз на гара Враца към „Базата“ на ЖПС Враца и след като заредят с гориво, да се изтегли на четвърти приемно-отправен коловоз в гарата за заминаване.

От предоставените записи от камерите, монтирани в „Базата“ на ЖПС Враца, е видно, че РСММ № 99529459017-0 се установява на коловоза в 08:19 часа, от 08:21 часа до 08:27 се зарежда с гориво и в 08:29 часа потегля от коловоза с вагон № 80523936030-0, като се движи в посока четвърти приемно-отправен коловоз и се установява пред приемното здание в 08:30 часа с готовност да замине по направлението.

В периода от 08:30 до 08:43 часа дежурният ръководител движение в гара Враца не предприема действия по спазване на разписанието за изпращане на работен влак № 70440 / РСММ № 99529459017-0 за гара Медковец.

В 08:43 часа дежурният ръководител движение в гара Враца се сеща и провежда разговор с влаковия диспечер, с който го подвежда, че РСММ № 99529459017-0 сега е пристигнала в гарата. В отговор на това влаковият диспечер го уведомява, че назначеният работен влак № 70440 ще се движи след осъществяване на среща в гара Враца на ПВ № 70101 с БВ № 7620 и след като премине ДТВ № 70696.

След пропускане на трасето на работен влак № 70440 да замине в 08:30 часа, дежурният ръководител движение е наредил на постовия стрелочник на Пост № 2 да прегарира състава от четвърти на шести коловоз, където да изчака възможност за заминаване по маршрута.

Гара Враца осигурителната техника е съоръжена с Релейна уредба за ключова зависимост (РУКЗ) с разпоредителен апарат при ръководител движение и с изпълнителен апарат в Пост № 2. За подготовка на влаков или маневрени маршрут се изисква ръчно обръщане и заключване на стрелките по маршрута.

В 09:37 часа дежурният ръководител движение в гара Бойчиновци се обажда на влаковия диспечер с въпрос „под кой номер е назначена за движение ДМ РСММ № 99529436507-8, която ще се движи за гара Криводол, в отговор на което получава № 70443“.

Поради липса на предварителна информация, в 09:41 часа дежурният ръководител движение в гара Криводол търси отново влаковия диспечер с въпрос, „за къде ще се движи ДМ РСММ № 99529436507-8, като той я информира че ще вземат „оперативен прозорец“ между Криводол и Бели извор за работа по контактната мрежа“.

След пристигане на ДТВ № 70696 в гара Бели извор в 09:47 часа, междугарието Враца – Бели извор е свободно и работен влак № 70440 заминава от гара Враца в 09:48 часа.

В 09:55 часа техник ръководител група от ЖПС Враца позвънява на служебния мобилен телефон на дежурния ръководител движение в гара Криводол, като се представя, че е техник ръководител група и се интересува какви возила ще се движат в междугарието Бойчиновци – Криводол с цел работа по железния път. Дежурният ръководител движение от своя страна го осведомява, че ДМ РСМ № 99529436507-8 идва от Бойчиновци за „оперативен прозорец“ в междугарието Криводол – Бели извор. Дежурният ръководител движение пропуска да уведоми от своя страна влаковия диспечер и дежурния ръководител движение в гара Бойчиновци за проведения разговор с техник ръководител група за осигуряване на време за работа по железния път.

Видно от писмените показания на дежурните влакови диспечери (титуляр и заместващ) не са уведомени за извършване на ремонтни дейности по железния път в междугарието Криводол – Бойчиновци.

В 09:57 часа работен влак № 70443 ДМ РСМ № 99529436507-8 заминава от гара Бойчиновци.

Междувременно работен влак № 70440 (заминавайки от гара Враца в 09:48 часа) преминава без спиране гара Бели извор в 10:05 часа.

Поради невъзможност за едновременно приемане на две возила в гара Криводол, в 10:18 часа дежурният ръководител движение приема първо от гара Бойчиновци работен влак № 70443 ДМ РСМ № 99529436507-8 на трети приемно-отправен коловоз, а работен влак № 70440 изчаква на входния сигнал на гарата. Поддържа маршрута с осигурителна техника тип ЕЦМ и работен влак № 70440 ДГКу РСМ № 99529459017-0 преминава в 10:20 часа по втори приемно-отправен коловоз на гара Криводол без спиране.

В 10:20 часа техник КМ вписва в дневника за диспечерски заповеди на гара Криводол искане разрешение на влаков и „електрически прозорец“ за работа по контактна мрежа с изключване на напрежението в междугарието Криводол – Бели извор до 11:30 часа. Със заповед на влаковия диспечер в 10:36 часа, е разрешен исканият „оперативен прозорец“ и междугарието е закрито за движение на влаковете, с изключение на ДМ РСМ № 99529436507-8, движението на която да се осигури до км 32+700 с прибиране в гара Криводол.

В 10:32 часа, след получена заповед от енергодиспечера, дежурният ръководител движение извършва манипулации чрез таблото за дистанционно управление в гара Криводол, като изключва разединители 01, 07 и 12 на контактна мрежа.

В 10:38 часа дежурният ръководител движение връчва на машиниста на ДМ РСМ № 99529436507-8 и на техник КМ заповед за движение при специални условия обр. II-A, ведно с ключ-жезъл от ПАБ и в 10:45 часа ДМ РСМ № 99529436507-8 заминава от гара Криводол за работа по контактната мрежа в междугарието Криводол – Бели извор.

Видно от писменото показание и проведено интервю на място с техник ръководител група в жп участък Враца, същият се явява на работа в 08:00 часа на 16.12.2024 г. при началник жп участък Враца. Получава задачата за работа за деня, която включва смяна и подбиване на 5 броя негодни дървени траверси в междугарието Криводол – Бойчиновци, като се казва, че има назначена ДГКу РСМ № 99529459017-0, която трябва да заминат от гара Враца за гара Медковец в 08:30 часа. Техник ръководител група изготвя инструктаж преди работа, в който като задача вписва смяна и подбиване на траверси на км 52+850 в междугарието Криводол – Бойчиновци. След провеждане на инструктажа на работниците в жп участък Враца, всички се подписват собственоръчно и натоварват в микробус необходимите материали и инструменти. Към мястото за работа се отправят два микробуса – единия с работниците от жп участък Враца (14 човека), а другият с материалите и инструментите и пристигат в междугарието Криводол – Бойчиновци. Непосредствено след пристигането ТРГ нарежда на двама от работниците да поставят указатели за „Работно място на работна група“, съответно на 524 метра страна гара Криводол и на 414 метра страна гара Бойчиновци. След сигнализирането разпределя работниците в две групи – едната да копаят и да подготвят траверсите за смяна, а втората да пренесат траверсите от микробуса до

мястото за смяна и да бъдат поставени на безопасно разстояние от железния път. Докато извършват тези дейности, ТРГ, чувайки звуков сигнал от страна гара Криводол, отстранява работниците от линията, за да преминат „два локомотива“ в посока гара Бойчиновци. Втората група работници вече са подготвили старите траверси за смяна.

В 09:36 часа ТРГ се обажда по мобилния телефон до дежурния ръководител движение в гара Криводол. Според предоставената от мобилния оператор А1 подробна справка за телефонния разговор, ТРГ се представя на дежурния ръководител движение, че е „техническият ръководител на група Враца“ и се намира на км 52+850 в междугарието Криводол – Бойчиновци и ще сменя негодни траверси. В отговор тя го уведомява, „че бързия влак току-що влиза в гара Криводол“. Продължавайки разговора, ТРГ я пита „след бързия ще има ли возила от Бойчиновци или от Криводол“, на което тя му отговаря, че ще се движи ДМ РСММ № 99529436507-8 от гара Бойчиновци за гара Криводол. След приключване на разговора той казва на работниците да се отстранят от линията за да премине БВ № 7620 и при последващото преминаване на работен влак № 70443 ДМ РСММ № 99529436507-8 за гара Бойчиновци.

В 09:55 часа ТРГ провежда втори разговор по телефона с дежурния ръководител движение в гара Криводол. Тя отговаря, „след преминаване на работен влак № 70443 ДМ РСММ № 99529436507-8 от гара Бойчиновци, може да работите спокойно“, поради липса на други возила, като пропуска да го уведоми за преминаване на работен влак № 70440 РСММ № 99529459017-0. Отново пропуска да уведоми влаковия диспечер и дежурния ръководител движение в гара Бойчиновци за работа по железния път в междугарието.

ТРГ нарежда на двама от работниците да качат количката на линията и върху нея да поставят тирфоногачната машина с помощта на още двама работника, а останалите работници разделя на две групи по пет човека – дейности по премахване на старите и поставяне на новите траверси, и след това да нахвърлят баласт и съберат скрепленията от старите траверси.

В един момент тирфоногачната машина спира да работи. ТРГ отива при машината и докато прави опити да я отремонтира, чува някой от работниците, че „Идва влак!“. Това е принудило ТРГ с двама работници бързо да отместят машината от железния път. През времето на това действие един от работниците се подхлъзва и машината го притиска върху тялото, като дръжката го удря по главата. Двама от работниците оказват помощ на пострадалия да отстранят машината от гърдите му. Количката, върху която е монтирана тирфоногачната машина, е останала на железния път.

Видно от писмените показания и проведеното интервю с машиниста на РСММ № 99529459017-0, през време на движението в междугарието Криводол – Бойчиновци е видял указателя за „Работна група“ и е подал звуков сигнал със свирката на РСММ, след което е повторил това действие при преминаване на „Предплезния указател“. Подаването на звуков сигнал е отразено и в писменото показание и интервюто с придружителя на РСММ.

След навлизане на работен влак № 70440 с РСММ № 99529459017-0 в дясна крива на железния път машинистът и придружителят виждат работната група на линията, които извършват ремонт по железния път. След подминаване на работната група, разположена отдясно и отляво на железния път, машинистът на РСММ № 99529459017-0 предприема спиране.

Болшинството от работещите по железния път успяват да се отстранят на безопасно разстояние от линията.

Видно от показанията на един от работниците, че докато преминава покрай тях РСММ № 99529459017-0, един от работниците „отхвъркна от линията и се удари в парапета на водостока“.

Впоследствие са видели безжизненото тяло на втория работник встрани пред водостока отляво по посока на движението, като никой не е забелязал какво се е случило с него.

След като вижда безжизнените тела на двамата работници ТРГ се обажда на спешния национален телефон 112 за изпращане на СМП. Последвало е обаждане от негова страна и до заинтересованите служители и служби. Изпраща един работник на шосейния път да изчака автомобилите на СМП, за да бъдат ориентирани до мястото на произшествието.

В 11:23 часа с диспечерска заповед междугарието Криводол – Бойчиновци е закрито за движение на редовните влакове до приключване на процесуално-следствените действия.

Приблизителните часове, в които са пристигнали заинтересованите служби:

- около 10:50 часа – служители на РПУ Бойчиновци;
- около 11:30 часа – екип на Спешна медицинска помощ
- около 11:40 часа – директор ЖПС Враца и служба безопасност от РИ БП София;
- около 13:25 часа – служители от инспекция БП и ТСОС към ДП НКЖИ;
- около 13:30 часа – участъков инспектор от РИ БП София;
- около 14:10 часа – служители от отдел ЕГД към УДВГД София;
- около 14:50 часа – служители от Национална следствена служба;
- около 15:40 часа – служители от инспекция ЗБР към ДП НК ЖИ.

В 11:30 часа пристига екип на Спешна медицинска помощ, на пострадалия работник е оказана медицинска помощ и е откаран с автомобил на СМП в МБАЛ – Монтана.

След приключване на действията по досъдебното производство от страна на НСлС и ръководителя на разследването по безопасността от НБРПВВЖТ, в 17:00 часа е дадено писмено разрешение за започване възстановяване на движението и капацитета в участъка. Разрешено е придвижването на работен влак № 70440 ДГКу РСММ № 99529459017-0 и същият е приет в 17:45 в гара Бойчиновци, където е оставен под надзора на досъдебните органи.

В 18:00 часа със заповед на влаковия диспечер е възстановено движението на влаковете и возилата в междугарието Криводол – Бойчиновци.

3.1.2. Дата, точно време и място на събитието.

Събитието е настъпило на 16.12.2024 г. около 10:30 часа на км 52+744 в междугарието Криводол – Бойчиновци. Железният път е в крива, с радиус $R=400$ м, обща дължина на кривата $L=290$ м, надвишение $H=80$ мм, наклон 8 ‰ в надолнище по посока на движение на РСММ (фиг. 3.1).

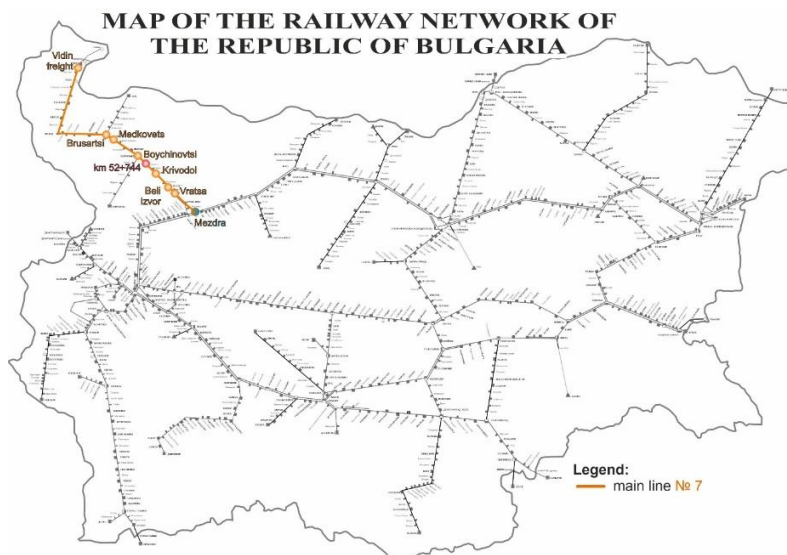


Фиг. 3.1. Маршрутът на работен влак № 70440 до местопроизшествието

- - Начална гара за движението на работен влак № 70440 – Враца;
- - По-важни гари по трасето на влака;
- - Крайна гара за движението на работен влак № 70440 – Медковец;
- - Място на произшествието, км 52+744;
- - Път, който работен влак № 70440 не е изминал;

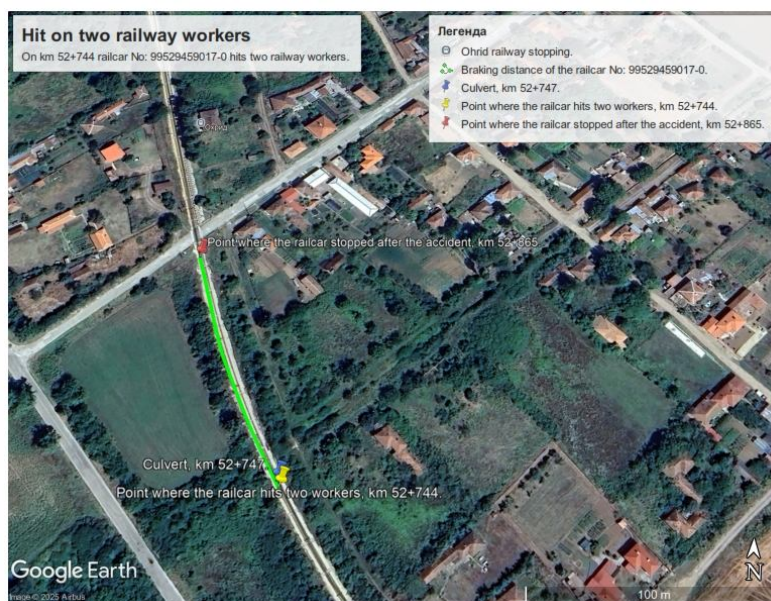
3.1.3. Описание на мястото на събитието:

3.1.3.1. Разположение на произшествието на железопътната мрежа (фиг. 3.2).



Фиг. 3.2. Разположение на местопроизшествието по железопътната мрежа

3.1.3.2. Локация на мястото на произшествието (фиг. 3.3).



Фиг. 3.3. GPS локация на местопроизшествието

3.1.3.3. Метеорологични и географски условия в момента на събитието на 28.05.2024 г.

- В светлата част на денонощието – 10:30 часа (по данни от дневниците в гара Криводол);
- Температура на въздуха: 6°C;
- Време – ясно;
- Вятър – 14 км/ч, северозапад;
- Средна относителна влажност 55 %;
- Няма регистрирани валежи.

3.1.3.4. Извършване на строителни работи на мястото или в близост до него.

Строителните работи са извършвани по време на възникване на произшествието.

На 16.12.2024 г. началник жп участък Враца е предвидил подмяна на 5 броя негодни дървени траверси на км 52+740 в междугарието Криводол – Бойчиновци. Смяната на негодни траверси е предприета по устните разпореждания на Началник район и Главен инженер на ЖПС

Враца. Към мястото на работа се отправят два микробуса – един с 14 жп работника от жп участък Враца и един с инструменти и материали. Непосредствено след пристигането ТРГ нарежда на двама жп работници да поставят два указателя за „Работно място на група работници“ (фиг. 3.4) да оградят работната група, съответно на 524 метра страна гара Криводол и на 414 метра страна гара Бойчиновци.



Фиг. 3.4. Указател за Работно място на група работници

След сигнализирането ТРГ създава организация и започва работа по подмяна на негодните траверси до настъпване на произшествието.



Фиг. 3.5. Тирфоногаечната машина за скреплението

Видно от обясненията на машиниста на РСММ през време на движението е видял указателя за работно място на група работници и е подал звуков сигнал с локомотивната свирка, след което е повторил това действие при преминаване на предупредителния указател.

След навлизане на работен влак № 70440 РССМ № 99529459017-0 в кривата и движейки се по нея машинистът и придружителят му виждат работна група, която извършва ремонт на железния път.



Фиг. 3.6. Местонахождение на произшествието

3.1.3.5. Смъртни случаи, наранявания и материални щети:

3.1.3.5.1. Служители на управителя на инфраструктурата или на железопътното предприятие.

Двама служители със смъртен изход на управителя на инфраструктурата.

Един служител с травми и наранявания на управителя на инфраструктурата.

3.1.3.5.2. Други лица, служебно свързани с мястото на събитието.

Няма.

3.1.3.5.3. Пътници:

Няма.

3.1.3.5.4. Външни лица.

Няма

3.1.3.5.5. Товари, багаж или друго имущество.

Няма.

3.1.3.6. Подвижен състав, инфраструктура и околна среда.

- Нанесени щети на РССМ № 99529459017-0 – няма;
- Нанесени щети на железен път – няма;
- Нанесени щети на контактната мрежа – няма;
- Нанесени щети на осигурителната техника – няма;
- Нанесени щети на околна среда – няма;

3.1.4. Описание на други последствия, включително въздействие на събитието върху обичайната дейност на участниците.

В периода от 10:30 часа до 17:00 часа на 16.12.2024 г. управителят на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия са генерирали допълнителни разходи за промяна графика за движение на влаковете и капацитета в участъка.

- Отклонени влакове на железопътни предприятия – няма;
- Отменени влакове – 6 брой – 159,70 лв.;
- Назначени влакове на железопътни предприятия – няма;
- Общо закъснели влакове – 21 броя – 3277,30 лв.;
- Разходи за възстановителни средства – няма;
- **Общо други разходи: 3437,00 лв.**

3.1.5. Самоличност на участниците и техните функции.

Управител на инфраструктура:

ДП „Национална компания железопътна инфраструктура“ осигурява равнопоставен и недискриминационен достъп на всички лицензирани и сертифицирани железопътни предприятия за превоз на пътници и товари по железопътната инфраструктура на Р България.

Персонал на ДП НКЖИ с отношение към произшествието:

- Старши влаков диспечер в ЗОД София на 16.12.2024 г.;
- Влаков диспечер на участък Мездра – Видин – граница в ЗОД София на 16.12.2024г.;
- Дежурен ръководител движение гара Враца на 16.12.2024 г.;
- Дежурен ръководител движение гара Криводол на 16.12.2024 г.;
- Диспечер в КДЦ към железен път и съоръжения на 16.12.2024 г.;
- Техник ръководител група в ЖПС Враца на 16.12.2024 г.;
- Машинист на ДГКу РСММ № 99529459017-0 в ЖПС Враца на 16.12.2024 г.

3.1.6. Описание на съответните части на инфраструктурата и системата за сигнализация:

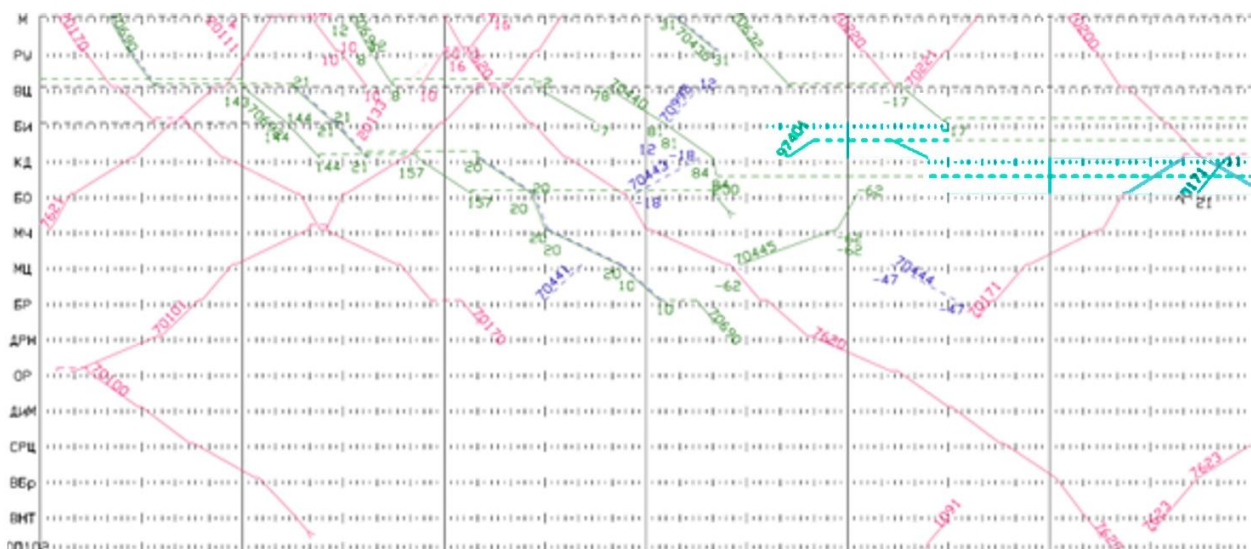
3.1.6.2. Вид на коловоза, железопътната стрелка, железопътния прелез и др.

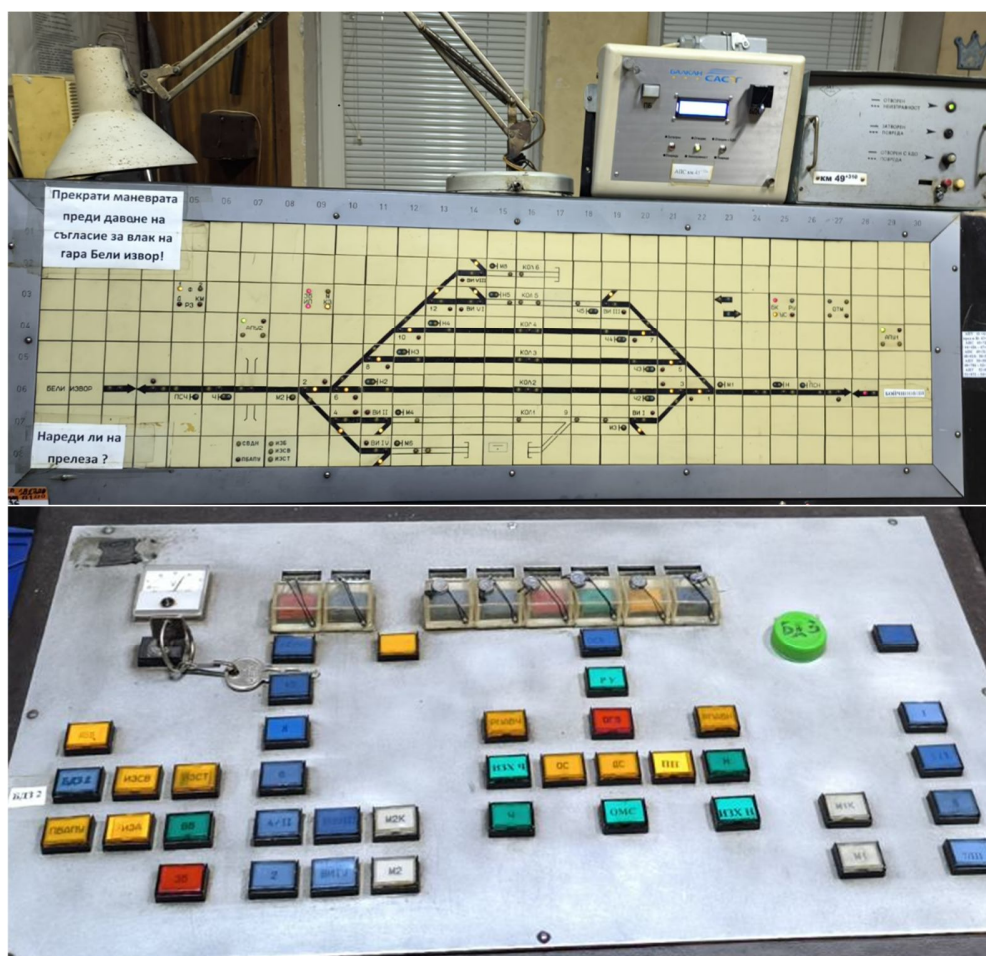
Междугарието Криводол – Бойчиновци е част от седма основна конвенционална железопътна линия. Линията е електрифицирана. Междугаровото разстояние е 17 300 метра. Към момента на произшествието на км 52+740 работната група извършва подмяна на негодни дървени траверси с нови. Зоната на произшествието в междугарието железният път по посока на движението е в дясна крива със стоманобетонни траверси СТ-4. Изключение прави едно звено с дължина 25 м на дървени траверси на което е извършвана подмяна на негодни траверси. Възникналото произшествие е на км 52+744 в зоната където се подменят траверси.

3.1.7.1. Междугарова блокировка, гарова централизация, вид на сигнализация и съобщения.

Междугарова блокировка

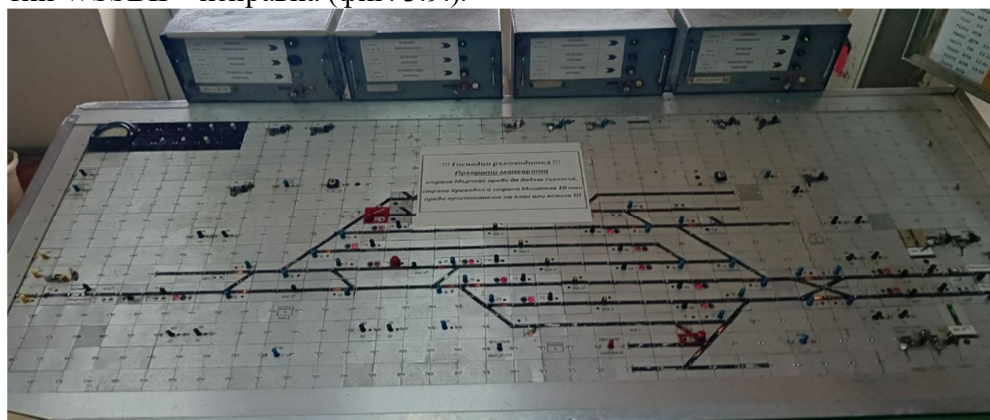
Движението на влаковете в междугарието Криводол – Бойчиновци и в участъка Мездра – Видин - товарна се осигурява по правилата на „Полуавтоматична блокировка тип Степанов“ по единична железопътна линия – изправна (фиг. 3.7).





Фиг. 3.8. Осигурителна техника в гара Криводол тип ЕЦМ.

Осигурителната техника в гара Бойчиновци е Маршрутно-релейна централизация МРЦ тип WSSB II – изправна (фиг. 3.9.).



Фиг. 3.9. Осигурителна техника в гара Бойчиновци тип МРЦ – WSSB II
Вид на сигнализацията

Входящите и изходни сигнали в двете гари са по скоростна сигнализация – изправни;

Съобщения

Комуникациите (входящи и изходящи) между гарите Криводол и Бойчиновци се осъществяват по директна междугарова връзка УКСС 8 – изправна (фиг. 3.10).



Фиг. 3.10. Апарат за директна междугарова връзка УКСС 8

Гара Криводол и съседните гари и междугария в участъка са съоръжени с влакова диспечерска радиовръзка (ВДРВ), с чиято помощ се осъществяват радиовръзки на локомотивните машинисти с дежурния ръководител движение, с влаков диспечер, с отделни гари и с влаковете в участъка – изправна (фиг. 3.11);



Фиг. 3.11. Влакова диспечерска радиовръзка ВДРВ в гара Криводол

Дежурните ръководители движение на смяна в гарите Криводол и Бойчиновци и гарите в участъка са осигурени със служебни мобилни телефони.

3.1.7.2. Системи за влакова заштита.

Гарите Криводол и Бойчиновци нямат системи за влакова защита.

РССМ № 99529459017-0 е оборудван с дисков аналогов тахограф тип КТСО 1318-27 – неизправен и неизползван към момента на произшествието.

3.1.8. Друга информация относно събитието.

3.1.8.1. Влакови документи на РССМ № 99529459017-0.

Влакови документи „Пътен лист“ (фиг. 3.12)

Удостоверение за спирачна маса ВП-11 за състава (фиг. 3.13)

Страница № 1, от 47, 11 стр.
 Обр. МВ-1

ДП „НЮКИ“ Енергосекция

ДП „НЮКИ“ Енергосекция

Владимир Петров

Идентификационен номер: _____

Идентификационен номер на Тапегарма: _____

Организм: _____

ПЪТЕН ЛИСТ № 005064

за движение на редовна самоходна специализирана машина

Път № *0054 52-53*

№	МАРШРУТ	Час на начало от вгара	Подпис на дежурния ръководител	Час на пристигане в гара	Подпис на дежурния ръководител
	<i>Владимир Петров</i>	<i>09:48</i>	<i>[Signature]</i>		
		Час	Минути	Дежурен ръководител	Машинист
	Свирка на часовника	<i>05</i>	<i>07</i>	<i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>

Служебни бележки

№ _____

118 В. Петров

Всичко времетрае на двигателя

№	МЕСТОРАБОТА	Време от час и мин.	Време от час и мин.	Време в мин.	Пояснения на времетраеказателя
	<i>118 В. Петров</i>				При излизане <i>672368</i>
					При прибавяне
					Общо изм. километри

Всичко времетрае на двигателя

Гориво изм.

Наличност в резервоара

Наличност в туби

Должино по път

Должино в гаража

Всичко

Разход на гориво

От километри километри

От работа на място

Всичко

Проби на спирачните (час, мин)

Ръчен на МВ

Получа на разветвяване

Директна въздушна на МВ

Литра *118*

200

По норма

Действително

Времетрае

Машинист

СЪСТАВ НА РАБОТНА ГРУПА

Име, презиме, фамилия

Владимир Петров

Владимир Петров

Дата *16.12.*

20*24.*

ИЗДАЛ ПЪТНИЯ ЛИСТ

Владимир Петров

прите имена, откъдето, подпис и печат

Придружител на разчетен вагон

прите имена, откъдето, подпис и печат

МАШИНИСТ: *[Signature]*

подпис

ПРОВЕРИЛ:

Забележки: извършените работи за деня са отписани на обратната страна на пътният лист обр. МВ-1

1. НАЛИЧНОСТ В РЕЗЕРВОАРА В КРАЯ НА ДАТАТА

2. ДОЛЖИНО ПО ПЪТ

3. ДОЛЖИНО В ГАРАЖА

4. ДОЛЖИНО В ГАРАЖА

5. ПОКАЗАНИЯ НА МОТОЧАСОВНИЦИТЕ

Километраж

Километраж

Километраж

Километраж

Километраж

ВИД РАБОТА	НАЧАЛНО	КРАЙНО	РАЗЛИКА
ДВИГАТЕЛ	<i>28214</i>		
ВИШКА			
ГЕНЕРАТОР			

Фиг. 3.12. Пътен лист на РССМ № 99529459017-0

ДП "НК ЖИ" Обр.8п-11

Превозвач: ЖКФ ВРАЦА

УДОСТОВЕРЕНИЕ ЗА СПИРАЧНАТА МАСА

Гара: ВРАЦА

Дата: 16.12. 2024. (К)
(D)

Влак №: 52-53

Маса на влака: 30 t

Спирачен процент: 40 %

Необходимата спирачка маса: 12 t

Mg — осм R — осм P — осм G — осм	ABC*		PC**		Забележка
	Спирачна маса, t	Оси. бр.	Спирачна маса, t	Оси. бр.	
Начална/Останала маса/оси	<u>25</u>	<u>4</u>	<u>2</u>	<u>2</u>	
Допълнителна маса/оси	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>2</u>	<u>2</u>	
Всичко: налична спир.маса/оси	<u>25</u>	<u>4</u>			

Неплътност на локомотива 0.13 bar/min

Неплътност на влака 0.13 bar/min (bar/0,5 min)

Влака натегнат/ненатегнат

Дежурен ръков. движение

Извършил пробата на спирачките

Панайот
(подпис)
(фамилия)

Р.930

ЖКФ ВРАЦА
(подпис)
(фамилия)

Забележки: Ненужното се зачертава

* Автоматична влакова спирачка
** Ръчна спирачка

**Фиг. 3.13. Удостоверение за спирачна
маса**

3.2. Фактическо описание на случилото се.

3.2.1. *Непосредствена последователност на случките, довели до събитието, включително:*

3.2.1.1. Действия, предприети от участващи в събитието лица.

В 07:21 часа влаковият диспечер провежда „сводка“ на дежурните ръководители движение в участъка Мездра – Видин товарна - граница, на която съобщава че има назначен за движение работен влак № 70440 от гара Враца до гара Медковец за работа по железния път в междугарието Медковец – Брусарци.

Диспечерът от КДЦ на място е уведомил влаковия диспечер, че след пристигане на моторния влак ДГКу РСММ № 99529459017-0 в гара Медковец ще са необходими два „прозореца“ за работа в междугарието Медковец – Брусарци с изключване на напрежението в контактната мрежа включително и в гара Брусарци (видно от показанията).

Във времевия диапазон от 08:00 часа до 10:00 часа, влаковият диспечер на участък София – Мездра поема ръководството и на диспечерски участък Мездра – Видин - граница, тъй като влаковият диспечер на участък Мездра – Видин - граница отива без разрешение в РЖИ София (находяща в същата сграда, но един етаж по-надолу), за да се яви на изпит в съответствие с изискванията на Наредба № 56.

В 08:00 часа машинистът на моторния влак ДГКу РСММ № 995290459017-0 се явява на работа в „Базата“ на ЖПС Враца, където му е казано, че трябва да зареди с гориво РСММ и същият се отправя към седми коловоз, където се намира РСММ на гараж.

В 08:04 часа по директната диспечингова връзка влаковият диспечер провежда разговор с дежурния ръководител движение в гара Враца, в който се уточняват, че РСММ първо ще зареди гориво, и ще заминے след бърз влак № 7620.

В 08:15 часа дежурният ръководител движение в гара Враца нарежда на постовия стрелочник в Пост № 2 да прегарира РСММ от седми коловоз на гарата към „Базата“ на ЖПС Враца и след като са готови, да ги изкара на четвърти приемно-отправен коловоз.

В 08:19 часа РСММ се установява на коловоза, от 08:21 часа до 08:27 зарежда с гориво и в 08:29 часа потегля с вагон № 80523936030-0, на който е монтиран специализиран кран „НІАВ“, като се движи в посока гарата по четвърти коловоз и спира в 08:30 часа.

В 08:43 часа дежурният ръководител движение в гара Враца се сеща да уведоми влаковия диспечер, че РСММ е в гарата, след като е престоял 13 минути. В отговор на това влаковият диспечер нарежда, че същият е назначен като работен влак № 70440, както и че ще се движи след осъществяване на среща в гара Враца на ПВ № 70101 с БВ № 7620 и след преминаване на ДТВ № 70696. Пропусната е възможността работния влак № 70440 да заминے по разписание в 08:30 часа в направление за гара Медковец. Това разпореждане на влаковия диспечер е довело до прегариране на състава за работен влак № 70440 от четвърти на шести коловоз, където да изчака възможност за заминаване от гарата.

След пристигане на ДТВ № 70696 в гара Бели извор в 09:47 часа, в 09:48 часа от гара Враца е изпратен работен влак № 70440 в посока гара Медковец.

В 09:37 часа дежурният ръководител движение в гара Бойчиновци се обажда по диспечинговата връзка на влаковия диспечер и пита под кой номер е назначена за движение РСММ тип ДМ, която ще се движи към гара Криводол, последният диктува работен влак № 70443.

В 09:41 часа поради липса на информация дежурният ръководител движение в гара Криводол търси влаковия диспечер по директната връзка да пита за къде ще се движи ДМ РСММ № 99529436507-8, диспечерът информира дежурния ръководител движение, че ще вземат „оперативен прозорец“ между Криводол и Бели извор.

В 09:55 часа ТРГ от междугарието Криводол – Бойчиновци позвънява по служебния мобилен телефон на дежурния ръководител движение в гара Криводол. Провеждат разговор, като ТРГ се интересува ще се движат ли возила в междугарието Бойчиновци – Криводол. Дежурният ръководител движение от своя страна го осведомява, че ДМ РСММ № 99529436507-8 идва от Бойчиновци за прозорец в междугарието Криводол – Бели извор.

Междувременно работен влак № 70440, заминал от гара Враца в 09:48 часа, продължава движението си, като в гара Бели извор преминава без спиране в 10:05 часа.

В 09:57 часа работен влак № 70443 ДМ РСММ № 99529436507-8 заминава от гара Бойчиновци. Поради невъзможност за едновременно приемане на две возила в гара Криводол, първо в 10:18 часа е приет работен влак № 70443 ДМ РСММ № 99529436507-8 на трети коловоз, а в това време на входния сигнал на гарата изчаква работен влак № 70440 да бъде приет. Дежурният ръководител движение подрежда маршрута с отворени входен и изходен сигнали, и работен влак № 70440 преминава в 10:20 часа по втори главен коловоз на гара Криводол без спиране за гара Бойчиновци.

В 10:20 часа техник КМ вписва в Дневника за диспечерски заповеди в гара Криводол, искане за разрешение на „влаков и електрически прозорец“ за работа по контактна мрежа с изключване на напрежението в междугарието Криводол – Бели извор от 10:30 до 11:30 часа. Със заповед на влаковия диспечер в 10:36 часа е разрешен исканият „оперативен прозорец“ и междугарието е закрито за движение на влаковете, с изключение на ДМ РСММ № 995294365078.

В 10:32 часа, след получена заповед от енергодиспечера в гара Криводол се изключват разединители 01, 07 и 12 на контактната мрежа.

В 10:45 часа ДМ РСММ № 99529436507-8 заминава от гара Криводол за работа в междугарието Криводол – Бели извор.

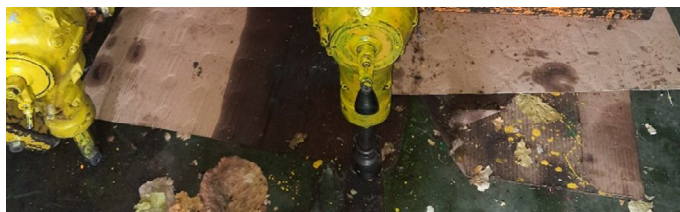
В 08:00 часа ТРГ в жп участък Враца отива при началник жп участък Враца и получава задачите за деня да се сменят 5 броя негодни дървени км 52+850 в междугарието Криводол – Бойчиновци. ТРГ отива в четното помещение, написва инструктажа за работа и представя на работниците работата за деня. След запознаване с инструктажа работниците натоварват в микробус необходимите материали и инструменти. Към мястото на работа се отправят два микробуса – единият с работниците от жп участък Враца (14 човека), а другият с натоварените материали и инструменти и около 09:00 часа пристигат на км 52+850 в междугарието Криводол – Бойчиновци. Непосредствено след пристигане на място, ТРГ нарежда на двама работника да поставят указатели за „Работно място на група работници“ за ограждане на работната група на отстояние 524 метра страна гара Криводол и на 414 метра страна гара Бойчиновци. Не са осигурени сигналисти на работната група. След сигнализирането разпределя работниците в две групи с поставени задачи за изпълнение.

ТРГ в 09:36 часа по мобилния телефон се обажда на дежурния ръководител движение в гара Криводол, като се представя, че е техническият ръководител на група Враца и се намира на км 52+850 в междугарието Криводол – Бойчиновци и ще сменя 5 броя негодни траверси. В отговор тя го уведомява, „че бързия влак току-що влиза в гара Криводол“. Продължавайки разговора ТРГ я пита „след бързия ще има ли возила от Бойчиновци или от Криводол“, на което тя му отговаря, че ще се движи ДМ РСМ № 99529436507-8 от гара Бойчиновци за гара Криводол. След приключване на разговора той нарежда на работниците да се отстранят от линията за преминаване на бърз влак № 7620 (заминал от гара Криводол в 09:38 часа) и последващо преминаване на работен влак № 70443 ДМ РСМ № 99529436507-8.

В 09:55 часа ТРГ провежда втори разговор по телефона с дежурния ръководител движение в гара Криводол, тя го осведомява, че след преминаването покрай тях на работен влак № 70443 ДМ РСМ № 99529436507-8 за гара Криводол може да работи „спокойно“, поради липса на други возила. Тогава ТРГ нарежда на двама работника да качат тирфоногачната машина на линията с помощта на още двама работника и започват подготовката за смяна на траверсите (фиг. 3. 14 и 3.15).



Фиг. 3.15. Количка на тирфоногачната машина



Фиг. 3.14. Тирфоногачна машина

В един момент тирфоногачната машина отказва да работи и ТРГ отива и прави опити да отремонтира машината. Чува някой от работниците, „Идва влак!“ . Това е принудило ТРГ с двамата работници бързо да отместят машината от железния път. По време на това действие единият работник се подхлъзва и пада, дръжката го удря по главата и машината го притиска върху

гърдите. ТРГ с другия работник отстраняват машината от гърдите му. Количката, върху която е била монтирана машината, е останала на железния път.

Машиниста на моторния влак РССМ № 99529459017-0 по време на движението е видял указателя за „Работно място на група работници“ и е подал звуков сигнал със свирката на РССМ, след което е повторил това действие при преминаване на предупредителния указател.

След навлизане на ДГКу РССМ № 99529459017-0 в кривата на железния път и движейки се по нея, виждат групата работници, извършващи ремонт на железния път. След подминаване на мястото машинистът на РССМ № 99529459017-0 предприема действия по спиране. Болшинството от работещите по железния път успяват да се отстранят бързо от линията. Един от работниците вижда, че докато преминава покрай тях моторният влак, един от работниците „отхвъркна от линията и се удари в парапета на водостока“.

Впоследствие са видели безжизненото тяло на втория работник вляво преди водостока, като никой не е забелязал какво се е случило с него.

Приблизителното време за възникване на железопътното произшествие е около 10:30 часа.

ТРГ, след като вижда телата на двамата работници, своевременно се обаждат на националния спешен телефон 112 за изпращане на спешна медицинска помощ. Последвало е обаждане от негова страна и към други заинтересовани лица и служби. Изпраща един работник на шосейния път да изчака идването на автомобилите на СМП, за да ги упъти до мястото на произшествието.

В 11:23 часа влаковият диспечер със заповед е закрил междугарието Криводол – Бойчиновци за движението на влаковете до приключване на процесуалноследствените действия.

3.2.1.2. Функциониране на подвижния състав и техническите съоръжения.

По време на движението на РССМ № 99529459017-0 с вагон № 80523936030-0 Res от начална гара Враца до местопроизшествието, системите на осигурителната техника и сигнализацията, както в гарите и в междугарията са били технически изправни.

В кабината на РССМ № 99529459017-0 тип ДГКу има монтиран аналогов дисков Тахограф. Видно, неговото техническо състояние към момента на произшествието е бил неизползваем не е работил – неизправен. РССМ № 99529459017-0 тип ДГКу е с редовна регистрация във Виртуалния регистър на превозните средства. Видно от регистъра РССМ № 99529459017-0 тип ДГКу е собственост и структура отговорна за поддръжката ДП НКЖИ.

Вагон № 80523936030-0, серия Res е специализиран пратформен вагон, на който е монтиран багер НІАВ за нуждите на железопътната инфраструктура. Вагонът е с редовна регистрация във Виртуалния регистър на превозните средства. Вагонът е собственост и структура отговорна за поддръжката ДП НКЖИ.

След извършените скоростно-спирачни проби на 09.01.2025 г. се установи, че спирачната система на РССМ № 99529459017-0 с прикачен вагон № 80523936030-0 Res е изправна и съответно към момента на произшествието превозните средства са били технически изправни и са могли да спрат на определено предсигнално спирачно разстояние.

3.2.1.3. Функциониране на оперативната система.

Оперативната система между гарите Криводол и Бойчиновци, както и в участъка на седма основна конвенционална линия на 16.12.2024 г. е функционирала нормално. Последващите пропуски в координацията и несвоевременно обмяна на информация между персонала на смяна на 16.12.2024 г. на УДВГД София, КДЦ София и ЖПС Враца е предпоставила възникване на произшествието.

3.2.2. Последователност на случките от началото на събитието до края на действията на спасителните служби:

3.2.2.1. Мерки, предприети за защита и охрана на мястото на събитието.

Около 10:50 часа на мястото на произшествието пристигат органи на РПУ Бойчиновци, както и окръжният прокурор на Окръжна прокуратура Монтана. Мястото на произшествието е изолирано и охранявано от органите на МВР и ограничено за достъп на присъстващите служители на управителя на железопътната инфраструктура. На място се допускат само органите на

спасителните служби на СМП, МВР, НСлС, ръководителя на разследването по безопасността в НБРПВВЖТ.

3.2.2.2. Действия на аварийно-спасителни служби.

Около 11:30 часа на мястото на произшествието пристигат екипи на Спешна медицинска помощ и Пожарна безопасност и защита на населението.

Екипите на СМП на място са оказали помощ на пострадалия служител и същият е откаран с автомобил на СМП в МБАЛ – Монтана за лечение.

След приключване на огледите от органите по досъдебното производство от НСлС телата на двамата загинали служители са отвозени в Съдебна медицина – Монтана за изготвяне на съдебномедицински експертизи.

3.2.2.3. Действия на аварийно-възстановителни служби

Не е приложимо

3.2.2.4. Действия предприети от страна на ДП НКЖИ за възстановяване на графика и капацитета по железопътната линия

На 16.12.2024 г., около 17:30 часа в междугарието Криводол – Бойчиновци са завършени процесуално-следствените действия от органите по досъдебното производство от НСлС и ръководителя на разследването по безопасността в НБРПВВЖТ. На ръководителя на оперативната група от ДП НКЖИ е дадено писмено разрешение за възстановяване на графика за движение на влаковете и капацитета в участъка Мездра – Видин – граница.

След приключилите огледи на моторен влекач РСММ № 99529459017-0 с вагон № 80523936030-0 на същият е придвижен от междугарието до гара Бойчиновци, където е остава под надзора на досъдебното производство НСлС.

4. Анализ на събитието

4.1. Участие и задължения на субектите, участващи в събитието

Управител на инфраструктура

Анализ на движението на РСМ № 99529459017-0 на 16.12.2024 г.

Анализ на движението на моторен влекач РСМ № 99529459017-0 с прикачен вагон № 80523936030-0 от гара Враца до спиране в междугарието Криводол – Бойчиновци на км 52+865.

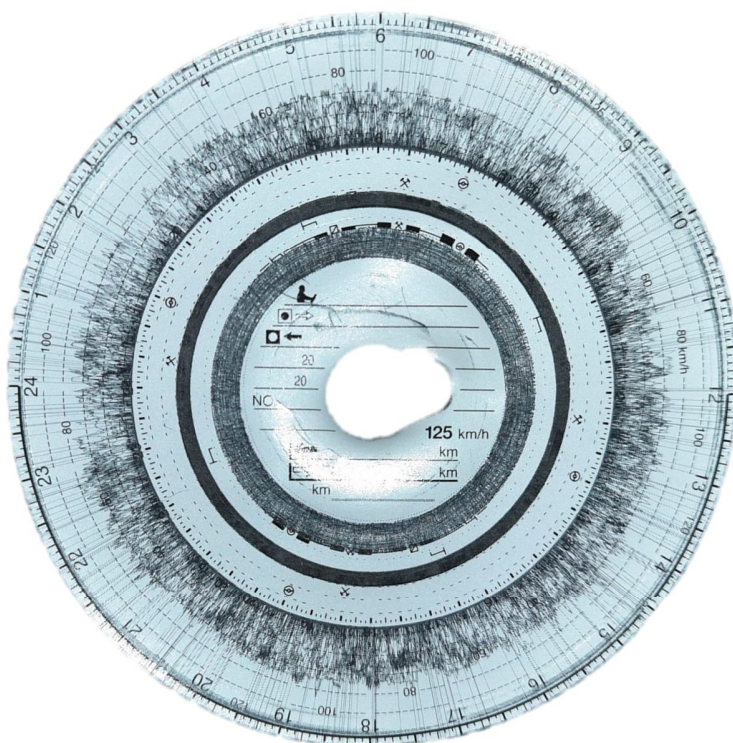
Анализът на движението на РСМ № 99529459017-0 е направен въз основа на записите в дневниците обр. П-76 на дежурните ръководители в гарите по маршрута на движението от гара Враца до мястото на произшествието в междугарието Криводол – Бойчиновци, записите в пътния лист на РСМ (обр. МВ-1 – фиг. 3.12), показанията на машиниста и придружителя на РСМ, по изчисленията за движението и спирането на РСМ на мястото на произшествието и спирачната проба, извършена на мястото на произшествието. Точно време за настъпване на произшествието не може да бъде показано.



Фиг. 4.1. Аналогов тахограф, монтиран на РСМ № 99529459017-0

В кабината на РСМ № 99529459017-0 е монтиран аналогов тахограф за регистриране и записване на информация при пътуване и работа на машината (фиг. 4.1). При огледа на РСМ на мястото на произшествието бе установено, че в аналоговия тахограф е поставена кръгова диаграма, която не е подменяна ежедневно, както е записано в инструкциите за нейното използване, поради което върху нея са нанесени данни от многократни пътувания, наслагвани едни върху други без възможност да бъдат разшифровани (разчетени) (фиг. 4.2).

РСМ № 99529459017-0 с вагон № 80523936030-0 Res заминава като работен влак № 70440 от гара Враца в 9:48 часа, видно от записа в пътния лист на машината (фиг. 3.12, поз. 1), телефонограмата, записана в дневник обр. П-76 в гара Враца (фиг. 4.3) и записа в дневника за движение на влаковете ДП-2 в гара Враца (фиг. 4.4).



Фиг. 4.2. Кръгова диаграма на РССТМ № 99529459017-0, свалена от аналоговия тахограф на местопроизшествието

Наг. Ру Врѣд.



ДНЕВНИК ЗА ТЕЛЕФОНОГРАМИ

Стр. № 1

ИЗКАЖ

№ сара: 17042

СЪДЪРЖАНИЕ НА ТЕЛЕФОНОГРАМАТА				№ НА ГОТОВИТЕ АКТОВЕ		ПРЕДНОСТ	ВЪВЕД. ЧИСЛО	ПРЕДНОСТ. ЧИСЛО	ПРЕДНОСТ. ЧИСЛО
ИЗКАЖ	ВРЕМ. ЧИСЛО	ВРЕМ. ЧИСЛО	ВРЕМ. ЧИСЛО	ВРЕМ. ЧИСЛО	ВРЕМ. ЧИСЛО				
12	17042	20 44	70103	НАНА 2043	3	6	1	1	1
		21 41	7630	НАНА 1140	1	1	1	1	1
14	17042	4 10	70697	УИД 6076 Експ. Мл. 5764	5	1	1	1	1
		43 2	70991	431	6	1	1	1	1
		4 54	70100	НАНА 453	1	3	1	1	1
		0 44	7601	636	6	9	1	1	1
			15116	13 4034: В. + 17042	1	3	1	1	1
12	17042	2 26	70100	НАНА 223	1	3	1	1	1
		2 31	7671	760	5	9	1	1	1
20	17042	8 41	70697	800 м. 6. 800 м. 6. 800 м. 6. 800 м. 6.	2	6	1	1	1
		8 16	70697	815	2	5	1	1	1
		9 23	7610	502	3	1	1	1	1
		9 18	7070	816	5	6	1	1	1
		9 30	70696	7070 м. 6. 30 м. 18 30 м. 30 м. 30 м.	4	1	1	1	1
		9 49	70710	7070 м. 6. 4 м. 30 м. 30 м. 30 м.	5	1	1	1	1
		10 17	70697	1018	5	1	1	1	1
		11 00	70697	1018 м. 6. 8 м. 30 м. 30 м. 30 м.	5	1	1	1	1
		11 24	70700	НАНА 1213	4	2	1	1	1

Фиг. 4.3. Дневник за телефонограми обр. П-76 в гара Враца за комуникация с гара Бели извор

Влакът преминава без спиране гара Бели извор в 10:05 часа, отразено в дневника за телефонограми обр. П-76 на дежурния ръководител движение в гара Бели извор (фиг. 4.5), както и в дневника за движение на влаковете обр. ДП-2 в гара Бели извор (фиг. 4.6) и в дневника за телефонограми обр. П-76 на дежурния ръководител движение в гара Криводол.

Работен влак № 70440 изчаква на входния сигнал на гара Криводол за приемане на работен влак № 70443 ДМ РСММ № 99529436507-8 в гарата, в гара Криводол не е разрешено

87
 06.58.10.11

ДНЕВНИК ЗА ДВИЖЕНИЕ НА ВЛАСОВЕТЕ

Дата: 16.12.24

Движение: Трагично

Движение: Трагично

Ст. диспечер: Трагично

Вл. диспечер: Трагично

Движение: Трагично

Ст. диспечер: Трагично

Вл. диспечер: Трагично

ВРДВ

изправно ☒

неизправно ☐

№	Вид	Пристига		Излиза		Останали вагони		Вагони		Състав при заминаване		Последи вагон №	Влак №	Медиан	Пом. д-ви	нач. в	Пис. бр. №	ИБТУ бр. №	БД бр. №	Забелески						
		час	мин	час	мин	пълни	празни	вагони	вагони	осн	нето										бруто	кислор				
1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
2		(име и фамилия)																								
3		(име и фамилия)																								
4		(име и фамилия)																								
5		(име и фамилия)																								
6		(име и фамилия)																								
7		(име и фамилия)																								
8		(име и фамилия)																								
9		(име и фамилия)																								
10		(име и фамилия)																								
11		(име и фамилия)																								
12		(име и фамилия)																								
13		(име и фамилия)																								
14		(име и фамилия)																								
15		(име и фамилия)																								
16		(име и фамилия)																								
17		(име и фамилия)																								
18		(име и фамилия)																								
19		(име и фамилия)																								
20		(име и фамилия)																								
21		(име и фамилия)																								
22		(име и фамилия)																								
23		(име и фамилия)																								
24		(име и фамилия)																								
25		(име и фамилия)																								
26		(име и фамилия)																								
27		(име и фамилия)																								
28		(име и фамилия)																								
29		(име и фамилия)																								
30		(име и фамилия)																								
31		(име и фамилия)																								
32		(име и фамилия)																								
33		(име и фамилия)																								
34		(име и фамилия)																								
35		(име и фамилия)																								
36		(име и фамилия)																								
37		(име и фамилия)																								
38		(име и фамилия)																								
39		(име и фамилия)																								
40		(име и фамилия)																								
41		(име и фамилия)																								
42		(име и фамилия)																								
43		(име и фамилия)																								
44		(име и фамилия)																								
45		(име и фамилия)																								
46		(име и фамилия)																								
47		(име и фамилия)																								
48		(име и фамилия)																								
49		(име и фамилия)																								
50		(име и фамилия)																								
51		(име и фамилия)																								
52		(име и фамилия)																								
53		(име и фамилия)																								
54		(име и фамилия)																								
55		(име и фамилия)																								
56		(име и фамилия)																								
57		(име и фамилия)																								
58		(име и фамилия)																								
59		(име и фамилия)																								
60		(име и фамилия)																								
61		(име и фамилия)																								
62		(име и фамилия)																								
63		(име и фамилия)																								
64		(име и фамилия)																								
65		(име и фамилия)																								
66		(име и фамилия)																								
67		(име и фамилия)																								
68		(име и фамилия)																								
69		(име и фамилия)																								
70		(име и фамилия)																								
71		(име и фамилия)																								
72		(име и фамилия)																								
73		(име и фамилия)																								
74		(име и фамилия)																								
75		(име и фамилия)																								
76		(име и фамилия)																								
77		(име и фамилия)																								
78		(име и фамилия)																								
79		(име и фамилия)																								
80																										

[illegible]

33

Забележка: Пробите са извършени след като РССМ и вагонът са престояли в гара Бойчиновци повече от 20 дни, изложени на зимни метеорологични условия със снеговалежи и отрицателни температури на въздуха.

Анализ на работата на работната група по железен път и съоръжения.

Работата в междугарието Криводол – Бойчиновци е извършена без прекъсване на влаковото движение, не е регламентиран (разрешен) „оперативен прозорец“ за работата. ТРГ не е заявил писмено искане в гара Криводол за извършване на работа по железния път на 16.12.2024г.

Пристигайки на работното място около км 52+740 с два микробуса (единият с работници, а другият с инструменти и материали) според показанията на техник работна група, са започнали работа след преминаването на ДМ РССМ № 99529436507-8 за гара Криводол.

Двама работници поставят указатели „Работно място на група работници“ на км 52+216 страна гара Криводол и на км 53+154 страна гара Бойчиновци. По преценка на техник работна група не са поставени сигнали за кратковременно намаление на скоростта и сигналисти, охраняващи работната група.

- Мястото на работа на железния път за смяна на 5 броя негодни дървени траверси е в зоната на км 52+740;
- Параметри и структура на железният път:
- кръгова дясна крива с $R = 400$ м, надвишение 80 мм, надлъжен наклон 8 ‰ – спускане
- Наставов релсов път с подпирени настави, релси тип S 49 кг/м и дължина 25 м;
- Стоманобетонени траверси СТ-4 със скрепление ПАК-68 „И“, като изключение прави едно звено с дължина 25 м на дървени траверси и скрепление „К“, звеното преминава през водосток с метални парпети от двете страни (място на произшествието);
- В близост до място на работа е находящ жп прелез на км 52+872, съоръжен с АПС, с предпрелезен указател на км 52+472 страна гара Криводол;
- Работата по свързващото скрепление е изпълнявана с тирфоногаечна машина с тегло около 120 кг и тележка към нея с тегло около 40 кг.

По време на движението на работен влак № 70440 в междугарието Криводол – Бойчиновци според показанията на машиниста, той е свирил два пъти на указателя за работна група и на предпрелезния указател. „Указателят задължава локомотивния машинист да подава сигнал „Внимание!“ многократно на интервали 3-5 s до навлизане в зоната на работното място“.

Преди преминаването на работния влак тирфоногаечната машина се поврежда. Поради тази причина техник-ръководител група прави опит да отстрани повредата на машината. В това време някой от работниците извиква „Идва влак!“ ТРГ с двамата работещи с машината бързо я отстраняват на габаритно разстояние вляво от външната лява релса. При пренасяне на машината, единият работник се подхлъзва и бива притиснат от машината в гръдната част на тялото.

При пренасянето на тирфоногаечната машина от линията, на релсите остава количката на машината, служеща за придвижването ѝ по релсите. Виждайки, че количката е на релсите и влакът приближава, двама работници решават да я отстранят от линията. Не успяват да я отстранят и в този момент влакът удря вляво единия работник и количката, за която се държи вторият работник отдясно. Вследствие на удара количката се завърта наляво и увлича втория работник. Той прелита над линията удря се в парапета на водостока и пада, на км 52+752. Първият работник пада вляво от линията в откоса на баластовата призма преди водостока вследствие удара от влака.

Анализ на работата на персонала в управление на движението

Старши влаковият диспечер в 07:00 часа на 16.12.2024 г. на оперативния анализ, провел се съвместно с ръководител звено/служба, оперативно-диспечерска към ЗОД София, заявява въпросния „оперативен прозорец“ за ремонт на контактна мрежа по искане на ПЕ Бойчиновци. Ръководител звено/служба, оперативно-диспечерска към ЗОД София преценява, че може да бъде разрешен „оперативен прозорец“ във времеви диапазон от 10:10 до 11:30 часа, и устно разпорежда на влаковия диспечер на участъка Мездра – Видин – граница. За придвижването на

работен влак № 70443 ДМ РСММ № 99529436507-8 от гара Бойчиновци до гара Криводол в СУВР е подадена заявка № 2/16.12.2024 г. от ЕРП на 16.12.2024 в 08:05 с час на заминаване в 09:00 часа.

За целта с телеграма № 159/16.12.2024 г. за нуждите на ДП НКЖИ на 16.12.2024 г. по заявка е назначен работен влак № 70443 ДМ РСММ № 99529436507-8 с час на заминаване от гара Бойчиновци в 10:15 часа и пристигане в гара Криводол в 10:34 часа.

В СУВР е подадена и заявка № 2958/15.12.2024 г. от ЖПС - Враца на 15.12.2024 в 10:03 за придвижване на работен влак от гара Враца до гара Медковец на 16.12.2024 г. с час на заминаване в 08:30, в състав РСММ № 99529459017-0 и вагон № 80523936030-0, дължина 35 метра и тегло 60 тона.

С телеграма № 149/15.12.2024 г. по заявка на ЖПС - Враца е назначен работен влак № 70440 в състав РСММ № 99529459017-0 и вагон № 80523936030-0, дължина 35 метра и тегло 60 тона, с начален час на тръгване от гара Враца 08:30 часа и пристигане в гара Медковец в 9:55 часа.

Влаковият диспечер на участък Мездра – Видин на „сводката с дежурните ръководители движение“ е уведомил, че освен редовните влакове по ГДВ са назначени работни влакове № 70443 ДМ РСММ № 99529436507-8 от гара Бойчиновци до гара Криводол и № 70440 ДГКу РСММ № 99529459017-0 и вагон № 80523936030-0 с маршрут на движение Враца – Медковец. Същият е напуснал самоволно работното си място от 08:00 до 10:00 часа без да предаде на заместващия диспечер на участък София – Мездра какви разпоредби са последвали от сводката. Заместващият влаков диспечер на участъка Мездра – Видин при управление движението на влаковете се е придържал към спазване на ГДВ. Съгласно писмените показания той не е бил информиран за движението на двата работни влака.

Съгласно писмените показания на двамата дежурни влакови диспечери, не са уведомени, че в междугарието Криводол – Бойчиновци ще се извършват ремонтни дейности по железния път.

Диспечер координация, контрол и информация в София към поделение „Железен път и съоръжения“ присъства на сводката, провеждана от ръководител звено/служба при ЗОД София. На сводката същият поставя въпроси относно придвижването на РСММ № 99529459017-0 и вагон № 80523936030-0 от гара Враца до гара Медковец и осигуряване на оперативни, влакови и електрически „оперативни прозорци“ в междугарието Медковец – Брусарци и в гара Брусарци. След приключване на сводката същият не е проследил придвижването на РСММ № 99529459017-0 и вагон № 80523936030-0 от гара Враца до гара Медковец. Научава за възникналото произшествие от старши влаковия диспечер, което идва да покаже, че същият не е проявил заинтересованост за движението на работния влак в участъка. Това идва да покаже дублирането на няколко нива диспечери в железен път каква е тяхната ефективност в експлоатацията.

През време на дежурствата на диспечерския апарат и дежурните ръководители движение в ДП НКЖИ не е осъществена координация, комуникация и контрол по отношение придвижването на работен влак № 70440 РСММ № 99529459017-0 с вагон № 80523936030-0 до гара Медковец.

Дежурният ръководител движение в гара Враца, след зареждане на РСММ № 995294590170 с гориво е наредил съставът да се придвижи на четвърти приемно-отправен коловоз в гарата. След прегаряне на РСММ № 99529459017-0 с вагон № 80523936030-0 в 08:29 часа на четвърти коловоз в 08:43 часа дежурният ръководител докладва на влаковия диспечер, че влекачът е готов да замине, след като е престоял 13 минути на коловоза, с което е пропуснато трасето за заминаване на работен влак № 70440 по разписание след БВ № 7620.

Машинистът на РСММ № 99529459017-0 не е информирал своевременно дежурния ръководител в гара Враца, че РСММ трябва да бъде заредена с гориво. След зареждане на РСММ същата заедно с прикачения вагон е прегаряна на четвърти коловоз в гара Враца. Машинистът и неговият придружител не са уведомили дежурния ръководител движение в гара Враца за готовността си за заминаване по разписание.

Работното време на дежурните ръководители движение в гара Криводол по утвърдения график не съответства на действителното работно време. Дежурният ръководител движение в гара Криводол стара смяна по време на провеждане на сводката с влаковия диспечер посреща и изпраща БВ № 7621 около 07:25 часа и не присъства на сводката провеждана от влаковия диспечер на участъка. По тази причина не е предадена на дежурния ръководител движение нова

смяна назначените извънредни возила в ГДВ за деня. В 09:55 часа дежурният ръководител движение в гара Криводол получава обаждане на служебния мобилен телефон. Обаждат се мъжки глас на ТРГ, който се интересува дали е междугарието Бойчиновци – Криводол ще се движат возила. Тя от своя страна го уведомява, че ДМ РСММ идва от Бойчиновци за прозорец в междугарието Криводол – Бели извор. Според писмените показания на дежурния ръководител движение, същият не е уведомен за наличие на работна група в междугарието, за вида на предстоящата работа, както и за време на извършване на работата. Дежурният ръководител движение в гара Криводол не е предприел действия за уведомяване на ТРГ и машиниста на работен влак № 70440 за работещата група в междугарието Криводол – Бойчиновци, с което да заостри вниманието на машиниста на работния влак. Също така не е уведомил и влаковия диспечер.

4.1.3. Субекти, отговарящи за техническата поддръжка.

Управител на инфраструктура

• ДП НКЖИ притежава Сертификат на структура, която отговаря за поддръжката с EIN BC/31/0023/0001, валиден от 22.03.2023 г. до 21.03.2028 г. Обхват на дейностите на структура, която отговаря за поддържането, Категория возила: товарни вагони, пътнически вагони и РСММ, собственост на ДП НКЖИ;

4.1.4. Производители или доставчици на подвижен състав и железопътни продукти.

Не е приложимо.

4.1.5. Национален орган по безопасност.

Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА) е Национален орган по безопасността на Република България.

4.1.6. Нотифицирани органи или органи за оценка на риска (NoBo).

Нотифициран орган за оценка на риска (NoBo) в Р България е „ТИНСА“ ЕООД, притежава Разрешение № 002-2 от 15.07.2021 г. за извършване на дейности по оценяване на подсистема или на част от подсистема с изискванията на националните правила за безопасност или с техническите правила, издадено от ИА ЖА.

Обхват на разрешението

Подсистеми:

- Енергия;
- Инфраструктура;
- Контрол, управление и сигнализация;
- Подвижен състав-товарни вагони;
- Подвижен състав-локомотиви и пътнически подвижен състав.

„ТИНСА“ ЕООД притежава Удостоверение № BG/36/0021/0001 за оценяващ орган за извършване на независима оценка по прилагането на процедурата за управление на риска и резултатите от него, валидно от 05.02.2023 г. до 04.02.2026 г.

Обхват на дейностите за оценка

Структурни области на железопътната система:

- Инфраструктура;
- Енергия;
- Контрол, управление и сигнализация по железопътните линии;
- Бордови контрол, управление и сигнализация;
- Подвижен железопътен състав.

Функционални области на железопътната система:

- Експлоатация и управление на движението;
- Поддръжка;
- Телематични приложения за товарни превози и пътници.

Оценяване на цялостната съгласуваност на управлението на риска:

- Организацията;
- Методиката ;
- Технически аспекти, необходими за оценка на съответствието и пълнотата на оценките на риска и нивото на безопасност на системата.

4.1.7. Органи за сертифициране на субектите, отговарящи за техническата поддръжка.

Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ е Национален орган по безопасността в железопътния транспорт на Република България, извършва сертифициране на структури, отговорни за поддръжката (СОП), в съответствие с Директива 2004/49/ЕО и Регламент (ЕС) 445/2011, в съответствие с Наредба № 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт и за функции по поддръжка в съответствие с Директива 2004/49/ЕО и Регламент(ЕС) 445/2011.

Считано от 16 юни 2020 г. ИАЖА извършва сертифициране на СОП съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/779 на Комисията от 16 май 2019 година за установяване на подробни разпоредби относно система за сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката на превозни средства, в съответствие с Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 445/2011 на Комисията.

4.1.8. Лица или субекти, които имат отношение към събитието, документиращи или не в съответните СУБ или посочени в регистър.

Управител на инфраструктура

• ДП НКЖИ прилага Процедура по безопасност ПБ 2.09 „Методика за определяне, оценка и управление на риска“ версия 05 в сила от 01.03.2019 г., част от СУБ.

• ДП НКЖИ поддържа постоянен Регистър на железопътната инфраструктура (RINS) към ЕРА в който се вписват данни включващи всички компоненти на железопътната инфраструктура ЕРА.

4.2. Подвижен състав и технически съоръжения

4.2.1. Фактори, произтичащи от проектирането на подвижния състав, железопътната инфраструктура или техническите съоръжения.

Не е приложимо.

4.2.2. Фактори, произтичащи от инсталирането и пускането в експлоатация на подвижния състав, железопътната инфраструктура или техническите съоръжения.

Не е приложимо.

4.2.3. Фактори, дължащи се на производители или друг доставчик на железопътни продукти.

Не е приложимо.

4.2.4. Фактори, произтичащи от техническата поддръжка и/или модификация на подвижния състав или техническите съоръжения.

Не е приложимо.

4.2.5. Фактори, дължащи се на субекта, който отговаря за техническата поддръжка, работилниците за техническа поддръжка и други доставчици на услуги по техническа поддръжка.

Не е приложимо.

4.2.6. Други фактори или последствия, за които се счита, че имат отношение към целите на разследването.

Не е приложимо.

4.3. Човешки фактор

4.3.1. Човешки индивидуални характеристики:

4.3.1.1. Обучение и развитие, включително умения и опит.

Управител на инфраструктурата:

- Ръководител движение/старши влаков диспечер в ЗОД София на 16.12.2024 г.:

Свидетелство за правоспособност № 12843, придобита правоспособност „Ръководител движение“, проведено обучение в периода 26.04. ÷ 29.10.2010 г., обучаваща институция ЦПК при ДП НКЖИ, издадено от ИА „Железопътна администрация“;

Свидетелство № 5130 за заемане на длъжност „РД/старши влаков диспечер“ в УДВГД София от 01.05.2020 г.

- Ръководител движение/ влаков диспечер в ЗОД София на 16.12.2024 г.:

Диплома № 22284, професионална квалификация „Ръководител движение“, проведено обучение в периода 1984÷1987 г., обучаваща институция ВНВТУ „Тодор Каблешков“, издадено от ВНВТУ „Тодор Каблешков“

Свидетелство № 5195 за заемане на длъжност „Ръководител движение влаков диспечер“ в УДВГД София, издадено на 01.10.2020 г.

- Ръководител движение в гара Враца на 16.12.2024 г.:

Диплома № 21886, професионална квалификация „Ръководител движение“, проведено обучение в периода 1983÷1986 г., обучаваща институция ВНВТУ „Тодор Каблешков“, издадено от ВНВТУ „Тодор Каблешков“

Свидетелство № 5792 за заемане на длъжност „Ръководител движение“ в УДВГД София, издадено на 01.03.2022 г.

- Ръководител движение в гара Криводол на 16.12.2024 г.:

Свидетелство за правоспособност № 11566, придобита правоспособност „Ръководител движение и търговска експлоатация“, проведено обучение в периода 09.10.1989 ÷ 09.05.1990 г., обучаваща институция ЦППКК при ДФ БДЖ, издадено от Фирма БДЖ;

Свидетелство № 5085 за заемане на длъжност „Ръководител движение“ в УДВГД София от 31.12.2019 г.

- Диспечер в КДЦ към Железен път и съоръжения на 16.12.2024 г.;

Диплома № 000038, професионална квалификация „Ксплоатация и ремонт по ПЖПС“, проведено обучение в периода 1986÷1991 г., обучаваща институция ВНВТУ „Тодор Каблешков“, издадено от ВНВТУ „Тодор Каблешков“

Свидетелство № IV-186 за заемане на длъжност „Ръководител звено РЗККИ София“ в Поделение ЖПС, издадено на 14.03.2022 г.

- Техник ръководител група в ЖПС Враца на 16.12.2024 г.:

Свидетелство за правоспособност № 21232, придобита правоспособност „Строителен техник по ПРЖЛС“, проведено обучение в периода 09.07. ÷ 30.11.2018 г., обучаваща институция ЦПК при ДП НКЖИ, издадено от ИА „Железопътна администрация“;

Свидетелство № 480 за заемане на длъжност „Техник ръководител група“ в ЖПС Враца от 30.01.2019 г.

- Машинист на РСММ № 99529459017-0 към ЖПС Враца на 16.12.2024 г.:

Свидетелство за правоспособност № 6865, придобита правоспособност „Машинист на РСММ“, проведено обучение в периода 10.04. ÷ 09.08.2006 г., обучаваща институция ЦПК при ДП НКЖИ, издадено от ИА „Железопътна администрация“;

Свидетелство № 657 за заемане на длъжност „Машинист на жп механизация/влекач“ в ЖПС Враца от 09.07.2013 г.

Допълнително удостоверение № 71 2016 0392 от ДП НКЖИ за подвижен състав, за който е разрешено машиниста да управлява – серии ДГКу от 14.02.2023 г. по националната железопътна инфраструктура на Р. България от 02.03.2023 г. до 28.02.2026 г.

4.3.1.2. *Медицински и лични обстоятелства, които оказват влияние върху събитието, включително съществуването на физически и психологически стрес.*

- Ръководител движение/старши влаков диспечер в ЗОД София:

Единно здравно информационно досие № 2273 от 26.06.2024 г., от издадено от Национална многопрофилна транспортна болница – София;

Заклучение: годен за ръководител движение/старши влаков диспечер.

Психологическо удостоверение № 1212/21.11.2023 г., издадено от Психологическа лаборатория по жп транспорт София към Национална многопрофилна транспортна болница – София за ръководител движение/старши влаков диспечер.

Заклучение: допуска се за срок от 5 години.

- Ръководител движение/влаков диспечер в ЗОД София:

Единно здравно информационно досие № 2441 от 01.07.2024 г., издадено от Национална многопрофилна транспортна болница – София;

Заклучение: годен за ръководител движение/ влаков диспечер;

Психологическо удостоверение № 1307/19.12.2023г., издадено от Психологическа лаборатория по жп транспорт София към Национална многопрофилна транспортна болница – София за ръководител движение/влаков диспечер.

Заклучение: допуска се за срок от 3 години.

- Ръководител движение в гара Враца на 16.12.2024 г.:

Единно здравно информационно досие № 3513 от 04.11.2024 г., издадено от Национална многопрофилна транспортна болница – София;

Заклучение: годен за ръководител движение;

Психологическо удостоверение № 298/07.03.2023 г., издадено от Психологическа лаборатория по жп транспорт София към Национална многопрофилна транспортна болница – София за ръководител движение.

Заклучение: допуска се за срок от 3 години.

- Ръководител движение в гара Криводол на 16.12.2024 г.:

Единно здравно информационно досие № 3476 от 30.10.2024 г., издадено от Национална многопрофилна транспортна болница – София;

Заклучение – годен за ръководител движение;

Психологическо удостоверение № 635/17.06.2022 г., издадено от Психологическа лаборатория по жп транспорт София при Национална многопрофилна транспортна болница София за ръководител движение.

Заклучение: допуска се за срок от 3 години.

- Диспечер в КДЦ към Поделение ЖПС на 16.12.2024 г.;

Карта от 28.01.2025 г. за задължителни, предварителни и периодични медицински прегледи на работниците и служителите в ДП НКЖИ, издадена от Национална многопрофилна транспортна болница София за диспечер в КДЦ.

Заклучение – годен за диспечер в КДЦ.

- Техник ръководител група в ЖПС Враца на 16.12.2024 г.:

Карта за оценка на физическа годност № 395 от 25.03.2025 г. издадена от Национална многопрофилна транспортна болница – София;

Заклучение – годен за техник ръководител група, за една година

- Машинист на РСММ № 99529459017-0 към ЖПС Враца на 16.12.2024 г.:

Единно здравно информационно досие от 13.06.2024 г., издадено от Национална многопрофилна транспортна болница – София за машинист на РСММ;

Заклучение – годен за машинист на РСММ;

Психологическо удостоверение № 1210/31.10.2022 г., издадено от Психологическа лаборатория по жп транспорт София при Национална многопрофилна транспортна болница София за машинист на РСМ.

Заклучение: допуска се за срок от 5 години.

4.3.1.3. Умора.

Железопътна инфраструктура:

- Ръководител движение/старши влаков диспечер в ЗОД София на 16.12.2024 г.:

Почивка: от 15.12.2024 г. час 19 минути 00 до 16.12.2024 г. час 06 минути 50

Постъпил на работа: 16.12.2024 г. час 06 минути 50 – (11 часа и 50 мин.)

- Ръководител движение/ влаков диспечер в ЗОД София на 16.12.2024 г.:

Почивка: от 13.12.2024 г. час 19 минути 00 до дата 16.12.2024 г. час 06 минути 50

Постъпил на работа: 16.12.2024 г. час 06 минути 50 – (63 часа и 50 мин.)

- Ръководител движение в гара Враца на 16.12.2024 г.:

Почивка: от 08.12.2024 г. час 07 минути 00 до дата 16.12.2024 г. час 07 минути 00

Постъпил на работа: 16.12.2024 г. час 07 минути 00 – (192 часа и 00 мин.)

- Ръководител движение в гара Криводол на 16.12.2024 г.:

Почивка: от 14.12.2024 г. час 07 минути 00 до дата 16.12.2024 г. час 07 минути 55

Постъпил на работа: 16.12.2024 г. час 07 минути 55 – (72 часа и 55 мин.)

- Диспечер в КДЦ към Железен път и съоръжения на 16.12.2024 г.;

Почивка: от 13.12.2024 г. час 17 минути 00 до дата 16.12.2024 г. час 07 минути 00

Постъпил на работа: 16.12.2024 г. час 07 минути 00 – (62 часа и 00 мин.)

- Техник ръководител група в ЖПС Враца на 16.12.2024 г.:

Почивка: от 13.12.2024 г. час 17 минути 00 до дата 16.12.2024 г. час 08 минути 00

Постъпил на работа: 16.12.2024 г. час 08 минути 00 – (63 часа и 00 мин.)

- Машинист на РСМ № 99529459017-0 към ЖПС Враца на 16.12.2024 г.:

Почивка: от 13.12.2024 г. час 17 минути 00 до дата 16.12.2024 г. час 08 минути 00

Постъпил на работа: 16.12.2024 г. час 08 минути 00 – (63 часа и 00 мин.)

4.3.1.4. Мотивация и нагласи

Не е приложимо

4.3.2. Фактори, свързани с работата:

4.3.2.1. Проектиране на задачите.

Управител на инфраструктура

- ДП НКЖИ – управител на железопътната инфраструктура, извършва поддръжка, ремонт и експлоатация на железопътната инфраструктура. Изготвя целогодишен график за движение на всички категории влакове по основните и второстепенни железопътни линии. Изготвя графици и разписания по допълнително заявени влакове и возила, подадени от железопътните предприятия за движение по железопътната мрежа. Извършва текуща поддръжка на железопътната инфраструктура и съоръженията с регламентирани „оперативни прозорци“.

4.3.2.2. Конструктивни особености на съоръженията, които оказват въздействие върху връзката човек-машина.

Не е приложимо.

4.3.2.3. Средствата за комуникация.

Комуникационните връзки между дежурните ръководители движение в гарите в участъка Мездра – Видин, както и с влаковия диспечер се осъществяват чрез директна връзка УКСС-8.

На експлоатационният персонал работещ на сменен режим в ДП НКЖИ са осигурени служебни мобилни телефони за аварийна и неотложна комуникация.

4.3.2.4. Практики и процеси.

Не е приложимо.

4.3.2.5. Правила за експлоатация, местни инструкции, изисквания към персонала, предписания за техническа поддръжка и приложими стандарти.

Управител на инфраструктура

- ДП НКЖИ прилага национални и ведомствени нормативни актове част от СУБ, относими за дейността на управителя на железопътната инфраструктура:

- Работна процедура РП 5.01-08 Правила за взаимодействие между оперативните служби на ДП НКЖИ и железопътните предприятия/превозвачи при ежедневното планиране и управление на влаковете по железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ;

- Работна процедура РП 5.01-07 Инструкция за работа на стрелочник/постови в експлоатационните пунктове на ДП НКЖИ;

- Работна процедура РП 5.01-04 Инструкция за работа на дежурния ръководител движение в експлоатационните пунктове на ДП НКЖИ;

- Инструкция ВНД – 1 за прекъсване и възстановяване действието на обекти на железопътната инфраструктура, управлявана от ДП НКЖИ, при извършване на реконструкции, модернизации, подновявания, рехабилитации и ремонти;

- Инструкция ВНД-130 за осъществяване на движение на влаковете по време на извършване на реконструкция, модернизация, обновяване (подновяване), рехабилитация и замяна (ремонт) в рамките на поддръжката по обекти на железопътната инфраструктура, управлявана от ДП НКЖИ.

4.3.2.6. Работното време на участващия персонал.

- В съответствие с изискванията за прилагане на Наредба № 50 от 28.12.2001 г. и Кодекса на труда на персонала, участвал в произшествието на ДП НКЖИ:

Част от персонала работи на пълно работно време, 8 часов работен ден, 40 часова работна седмица и на 12 часова работна смяна за който се прилага сумирано изчисляване на работното време.

4.3.2.7. Практики за третиране на риска.

Управител на инфраструктура

- ДП НКЖИ прилага процедура по безопасност ПБ 2.09 „Методика за определяне, оценка и управление на риска“ версия 06 в сила от 01.09.2021 г., част от СУБ;

- ДП НКЖИ прилага Програма за извършване оценка на риска за здравето и безопасността на работниците и служителите в сила от 09.09.2024 г., част от СУБ;

- ДП НКЖИ прилага Методика за количествена оценка на риска в сила от 02.09.2024 г. част от СУБ;

- ДП НКЖИ прилага Инструкции, Правила и заповеди във връзка с възложена работа на служителите в експлоатационните поделения, както и работа извършвана от Външни изпълнители при конкретни обстоятелства и опасности, съобразени със специфичните изисквания за ремонт и поддържане на железопътната инфраструктура, част от СУБ.

4.3.2.8. Контекст, машини, оборудване и указания за оформяне на работните практики

Не е приложимо.

4.3.3. Организационни фактори и задачи:

4.3.3.1. Планиране на работната сила и работното натоварване.

ДП НКЖИ в съответствие с изискванията на европейските и национални нормативни актове, са утвърдили методики и работещи модели на добри европейски практики в съответствие с професионалния опит. Работата е планирана и относима в съответствие с разписаните правила в СУБ за персонала, пряко отговорен за безопасността и експлоатацията на железопътния транспорт.

4.3.3.2. Комуникации, информация и работа в екип.

Не е приложимо.

4.3.3.3. Набиране и подбор на персонала, ресурси.

Управител на инфраструктура

• В ДП НКЖИ подборът на персонал се извършва по утвърдена „Стратегия за управление на човешките ресурси 2021÷2025 г.“

В ДП НКЖИ подборът на персонал се извършва по утвърдени „Правила за набиране, подбор и назначаване на кадри в ДП НКЖИ“ в сила от 01.12.2020 г.

Дейностите по набиране, подбор и назначаване на персонала се осъществява от отдел „Управление на човешките ресурси“, който отговаря за:

- Набиране на кадрите;
- Поддържане на база данни за кадрите;
- Създаване на система от техники за подбор;
- Извършване на подбора съвместно с ръководителя на звеното;
- Документиране на процеса и комуникиране с кадрите;
- Назначаване.

4.3.3.4. Управление на изпълнението и надзор

Не е приложимо

4.3.3.5. Компенсация (възнаграждение).

Управител на инфраструктура

ДП НКЖИ прилага „Вътрешни правила за работна заплата“ в сила от 01.09.2024 г., които уреждат въпроси, свързани с работната заплата и други допълнителни възнаграждения на персонала в компанията:

- Общи положения за организацията на работната заплата в предприятието;
- Определяне и разпределяне на средствата за работна заплата – източници, ред и начин за формиране на възнагражденията;
- Определяне и изменяне на работните заплати и допълнителни трудови възнаграждения;
- Регламентиране, ред и начин за изплащане на работните заплати.

4.3.3.6. Лидерство, въпроси, свързани с правомощията.

Не е приложимо.

4.3.3.7. Организационна култура.

Не е приложимо.

4.3.3.8. Правни въпроси (включително съответните европейски и национални правила и разпоредби).

Не е приложимо.

4.3.3.9. Регулаторни рамкови условия и прилагане на СУБ.

Управител на инфраструктура.

• ДИРЕКТИВА (ЕС) 2016/798 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт;

• ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2018/762 НА КОМИСИЯТА от 8 март 2018 година за установяване на общи методи за безопасност във връзка с изискванията към системата за управление на безопасността съгласно Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕС) № 1158/2010 и (ЕС) № 1169/2010 на Комисията;

• РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2019/779 НА КОМИСИЯТА от 16 май 2019 година за установяване на подробни разпоредби относно система за сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката на превозни средства, в съответствие с Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 445/2011 на Комисията;

- РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 402/2013 НА КОМИСИЯТА от 30 април 2013 година относно общия метод за безопасност за определянето и оценката на риска и за отмяна на Регламент (ЕО) № 352/2009;

- Закон за железопътния транспорт;
- НАРЕДБА № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт.

4.3.4. Екологични фактори:

4.3.4.1. Условия на труд (шум, осветление, вибрации).

Не е приложимо.

4.3.4.2. Метеорологични и географски условия.

Подробно описано в т. 3.1.3.2.

4.3.4.3. Строителни работи, извършвани на или в непосредствена близост до мястото.

Подробно описано в т. 3.1.3.3.

4.3.5. Други фактори от значение за разследването.

Не е приложимо.

4.4. Обратна връзка и механизми за контрол, включително управление на риска и безопасността, както и процеси на наблюдение

4.4.1. Регулаторни рамкови условия.

ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2018/761 НА КОМИСИЯТА от 16 февруари 2018 година за определяне на общи методи за безопасност, отнасящи се за надзор от националните органи по безопасността след издаването на единен сертификат за безопасност или на разрешение за безопасност в съответствие с Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1077/2012 на Комисията.

ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2018/762 НА КОМИСИЯТА от 8 март 2018 година за установяване на общи методи за безопасност във връзка с изискванията към системата за управление на безопасността съгласно Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕС) № 1158/2010 и (ЕС) № 1169/2010 на Комисията.

НАРЕДБА № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт.

4.4.2. Процеси, методи и резултати от дейностите по оценка и наблюдение на риска, извършвани от участващите лица:

Управител на инфраструктурата.

- ДП НКЖИ прилага процедура по безопасност ПБ 2.09 „Методика за определяне, оценка и управление на риска“ версия 06 в сила от 01.09.2021 г., част от СУБ;

- ДП НКЖИ прилага Методика за количествена оценка на риска в сила от 02.09.2024 г. част от СУБ;

- ДП НКЖИ прилага Програма за минимизиране на риска за безопасността и здраве, при работа в сила от 16.08.2024 г. част от СУБ;

- ДП НКЖИ прилага Програма за извършване оценка на работните места и професионалните рискове в сила от 16.08.2024 г. част от СУБ;

- ДП НКЖИ прилага „Правила за безопасност за текущо поддържане на железен път“ в сила от 2021 г.;

В ДП НКЖИ има одобрени нормативни актове, инструкции и правила в които са разписани управлението оценка на риска, но контрола по прилагането от структурите по безопасността в компанията е формален.

4.4.2.1. Производители и всички други участници.

Не е приложимо.

4.4.2.2. Доклади за независима оценка на риска.

Не е извършвана оценка от Независим оценител (AsBo) на направени промени в експлоатационни условия или фактори, имащи отношение към настъпилото произшествие.

4.4.3. Система за управление на безопасността на:

Управител на инфраструктурата.

● Системата за управление на безопасността (СУБ) е изградена и разписана на основание транспонираните Европейски нормативни актове – ДИРЕКТИВА (ЕС) 2016/798, ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2018/762, РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2019/779 и РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 402/2013 в националното законодателство, относима към железопътните предприятия и железопътната инфраструктура:

- Закон за железопътния транспорт;
- НАРЕДБА № 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт;
- Процедура по безопасност ПБ. 2.52 „Процедура за разработване и прилагане на системата за управление на безопасността, по отношение на функцията по управление“ от 06.06.2018 г. с която се регламентират стъпките, за постигане на поставените цели.

- Политики по прилагане на СУБ са разписани в „Стратегия за развитие на системата за управление на безопасността“ в сила от 2018 г.

4.4.4. СУБ на субектите, които отговарят за техническата поддръжка.

Управител на инфраструктура.

Системата за управление на безопасността включва и система за сертифициране на структурите (субектите), които отговарят за техническата поддръжка на превозните средства на ДП НКЖИ и железопътните предприятия в съответствие с изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/779 на Комисията от 16 май 2019 година за установяване на подробни разпоредби относно система за сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката на превозните средства, в съответствие с Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) 445/2011 на Комисията, транспониран в националното законодателство.

- ДП НКЖИ притежава Сертификат на структура, която отговаря за поддръжката с EIN BC/31/0023/0001, валиден от 22.03.2023 г. до 21.03.2028 г. Обхват на дейностите на структура, която отговаря за поддържането, Категория возила: товарни вагони, пътнически вагони и РССМ;

- ДП НКЖИ притежава Удостоверение за безопасност IN EC BG 21 2023 0001, валидно от 01.07.2023 г. до 30.06.2028 г.

4.4.5. Резултати от надзора, извършен от националния орган по безопасността.

- Резултатите от извършените одити и проверки относно функционирането на Системата за управление на безопасността на ДП НКЖИ в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) 2018/761, Регламент (ЕС) № 1169/2010, Наредба № 56 и Наредба № 59 за удовлетворяване на специфичните изисквания на европейското законодателство и националните правила за проектиране, поддържане и експлоатация на управляваната железопътна инфраструктура, показват, че дружествата поддържат СУБ и могат да изпълняват изискванията, предвидени в съответните нормативни актове.

Управител на инфраструктура

1. В периода от 25.04.2023 г. до 05.05.2023 г. Националният орган по безопасността (ИАЖА) е извършил годишен планов надзор на СУБ на ДП НКЖИ за подновяване на Удостоверение за безопасност в съответствие с Делегиран Регламент (ЕС) 2018/762 на Комисията за установяване на общи методи за безопасност във връзка с изискванията към СУБ съгласно Директива (ЕС) 2016/798 не са открити несъответствия.

2. В периода от 22.04.2024 г. до 15.05.2024 Националният орган по безопасността (ИАЖА) е извършил годишен планов надзор на ДП НКЖИ за установяване на общи методи за безопасност във връзка с изискванията на СУБ съгласно Директива (ЕС) 2016/798 не са открити несъответствия.

3. В периода от 07.12.2024 г. до 23.12.2024 г. Националният орган по безопасността (ИАЖА) е извършил извънредна проверка по безопасността на ДП НКЖИ във връзка с изпълнение изискванията на СУБ съгласно Директива (ЕС) 2016/798, предвид на възникналите тежки произшествия в компанията.

4.4.6. Разрешения, сертификати и доклади за оценка, предоставени от Националния орган по безопасността или от други органи за оценка на съответствието:

Удостоверение за безопасност на участвалия управител на инфраструктура.

• ДП НКЖИ притежава Удостоверение за безопасност IN EC BG 21 2023 0001, валидно от 01.07.2023 г. до 30.06.2028 г. в съответствие с чл. 12, т.1 от Директива (ЕС) 2016/798.

4.4.6.1. Сертификати за безопасност на участващото железопътно предприятие.

Не е приложимо.

4.4.6.2. Удостоверение на оценяващ орган за управление на риска.

• „ТИНСА“ ЕООД притежава Удостоверение EIR BG/36/0021/0001 на оценяващ орган за извършване на независима оценка по прилагането на процедурата за управление на риска и на резултатите от нея, валидно от 05.02.2021 до 04.02.2026 г.

4.4.6.3. Разрешения за въвеждане в експлоатация на трайно прикрепени съоръжения и разрешения за пускане на пазара на возила.

Не е приложимо.

4.4.7. Други системни фактори.

Не е приложимо.

4.5. Предишни случаи със сходен характер.

Предишни случаи със сходен характер NIB – BG е извършил разследване на два случая.

4.5.2. Прегазване на двама служители от маневрен локомотив № 98522051522-7, между Разделен пост № 4 и гара Илиянци на 07.11.2023 г. по време на работа.

Около 09:45 часа работна група от трима работници към управителя на железопътната инфраструктура (ДП НКЖИ), пристигат с автомобилен транспорт в района на РП 4. На работната група е поставена задача от ръководителя на участъка да изреже храсти и растителност, почистване на габарит между релсите, носили са моторна коса и моторен трион. Без да уведомят дежурния ръководител движение, тръгват към междугарието РП 4 – Илиянци за започване на работа. От км 0+180 двама от работниците са започнали косене на трева в междурелсието на железния път с моторната коса, а третият работник е вървял на около 30 метра пред тях. За извършването на тази дейност са били инструктирани да спазват безопасност и здраве при работа.

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

В 10:02 часа дежурният ръководител движение на РП 4, подготвя маршрута за преминаване без спиране на маневрения локомотив, като отваря входния и изходния сигнал за трети коловоз на РП 4 в посока гара Илиянци.

В 10:10 часа маневрения локомотив № 98522051522-7 преминава без спиране на РП 4 към гара Илиянци, междугарието е в лява крива с радиус 250 метра с намалена видимост, предвид конструктивните възможности на локомотива.

Около 10:12 часа на км 0+320 локомотивът застига работещите на линията с моторната коса и един след друг удря и убива двамата работници, работещи в междурелсието.

4.5.3. Прегазване и сблъсък на двама служители от бърз влак № 2654 между гарите Телиш – Горни Дъбник на път № 2 на 06.06.2024 г. по време на работа.

Поради възникнала производствена необходимост директора на ЖПС Враца е издал заповед за изпълнение на основни строително ремонтни дейности по железния път с ТПМ РСММ № 99529423013-2 на 06.06.2024 г. от 21:30 до 06:00 часа в междугарието Телиш – Горни Дъбник път № 1. В РСММ освен двамата машинисти пътуват и главен инженер и ръководител група транспорт към ЖПС Враца.

ТПМ РСММ № 99529423013-2 пристига на мястото за работа около 21:50 часа. Придружителите главен инженер и ръководител група транспорт пътуват с един машинист в

първата кабина на РССМ. От РССМ слиза ръководител група транспорт вляво по посоката на движението към път № 2. Главният инженер остава в кабината за сверка на въведените данни в компютъра на РССМ с тези на проекта. Двамата машинисти започват подготовка за привеждане на машината от транспортно в работно положение.

БВ № 2654 се движи ежедневно по направление Мездра – Варна – Мездра. При движението на влака по текущ път № 2, след излизане от лява крива локомотивната бригада вижда на текущ път № 1 белите светлини на ТПМ РССМ № 99529423013-2 и подава сигнал „Внимание“. В момента на разминаване на БВ № 2654 с ТПМ РССМ № 99529423013-2 локомотивната бригада чува удар отпред в локомотива и локомотивният машинист предприема бързо спиране на влака. Влакът спира в 22:03 часа. При огледа на локомотива от локомотивната бригада се установяват от лявата страна отпред на локомотива леки повреди и части от сигнална оранжева жилетка с кръв по плуга.

Двамата машинисти на ТПМ/РССМ виждат лежащия до РССМ главен инженер в тежко състояние, също така виждат кръв и останки от трупа на ръководител група транспорт по път №2.

5. Заключение

5.1. Обобщение на анализа относено причините за събитието.

Комисията за разследване извърши неколкостотни огледи на мястото на произшествието. Извърши огледи на РСММ № 99529459017-0 с прикачен вагон № 80523936030-0 на мястото на произшествието, както и в „Базата“ на ЖПС Враца. Извършени бяха огледи на тирфоногачната машина и количката към нея в ЖПС Враца. Изискана и получена бе документацията и Инструкцията за работа и техническо обслужване на тирфоногачната машина.

Спазени са изискванията за назначаване на работен влак № 70440, представени от ЖПС Враца на 13.12.2024 за движение на 16.12.2024 г.

Има разработено разписание за движението на влака с час на тръгване 08:30 от гара Враца и пристигане в 9:55 часа в гара Медковец.

Разписанието за движението на влака не е спазено предвид възникналите технологични и организационни причини, цитирани в анализа на доклада.

Дежурните ръководители движение на смяна по трасето на работен влак № 70440 не са уведомени за неговото движение. По време на провежданата сводка от влаковия диспечер на участъка, дежурният ръководител движение в гара Криводол в същото време осигурява приемането и изпращането на БВ № 7621, с което дежурният ръководител движение стара смяна не е предал назначените возила за движение на дежурния ръководител движение нова смяна.

Лоша комуникация между дежурния ръководител движение в гара Враца и машиниста на РСММ, която е довела до неизпълнение на разписанието за движение на работен влак № 70440.

Незаинтересованост от страна на диспечера в ЖПС Враца относно придвижването на РСММ по направлението.

Титулярният влаков диспечер напуснал самоволно работното място не е уведомил заместващия за назначените допълнително работните влакове и оперативни прозорци“ в участъка.

Диспечер КДЦ оперативно не е проследил движението на работен влак № 70440. Той не е уведомил заместващия влаков диспечер относно движението на работния влак. Предвид изпълнението на ГДВ заместващият влаков диспечер е пропуснал придвижването на работния влак да замине по разписание.

Организацията на работа не е създадена в съответствие с нормативните актове, регламентиращи работата по железния път от ТРГ предвид спазване на дейностите по ремонта железния път и безопасността на труда.

Дежурните ръководители движение в двете прилежащи гари не са уведомени предварително за извършваните дейности по железния път в междугарието Криводол – Бойчиновци, от своя страна не са уведомили влаковия диспечер.

Към момента на възникване на произшествието участниците в произшествието не са изпълнили разпоредбите на генералния директор на ДП НКЖИ цитирани в заповед от 29.01.2024г., с която се регламентират експлоатационните дейности за реда и начина относно изпълнението на ремонти по железния път в междугарията.

Работата на железния път с лека пътна механизация изисква освен сигнализиране на работното място и сигналисти за охрана на работната група по време на работа.

При приближаване на мястото, на което работи работната група на км 52+740, не са предприети никакви действия за намаляване скоростта на РСММ. Работниците, виждайки приближаващия моторен влекач, се отстраняват от линията бързо и хаотично. ТРГ с двама работници бързо пренасят тирфоногачната машината, като единият получава контузия, на линията остава количката. Тогава други двама работници се заемат да отстранят и количката, но не успяват и влекачът удря количката и двамата работници.

Комисията се запозна с документите и материалите в хода на разследването, анализира предоставените от НСлС, оперативната група и допълнително изискани материали. Установи нарушения на персонала при изпълнение на служебните задължения. Установиха се нарушения на действащите нормативни актове по безопасността, в организация движението на влаковете, както и в организацията на работата по железния път.

Наредба № 58:

- **Член 468.** „Указател „Работно място на група работници“
- ал.3 „Видимостта на указателя по ал.1 е не по-малка от 200м. Указателят задължава локомотивния машинист да подава сигнал „Внимание!“ многократно на интервали 3-5 s до навлизане в зоната на работното място. В зависимост от габаритните условия указателната табела може да бъде с намалени размери.“

ПДВМР: чл. 250, ал. 1, т. 1 и ал. 2, т. 3

- ал. 1 „При обслужване на влаковете локомотивната бригада е длъжна:
- Т.1 „да следи свободно ли е трасето, да наблюдава в зоната на видимостта сигналите и указателите по пътя, като изпълнява техните сигнални показания и при промяната им своевременно да реагира;“
- Ал. 2 „при обслужване на влак машинистът е длъжен:
- Т. 3 „да управлява влака с повишена бдителност, а при нужда да намалява скоростта при влошени метеорологични и други условия, които намаляват видимостта на сигналите.“

Наредба № 13:

- Чл. 11 „Всеки работещ в железопътния транспорт е длъжен да се грижи за безопасността и здравето си, както и за безопасността и здравето на други лица, засегнати от неговата дейност в съответствие с изискванията на тази наредба, нормативните актове по здравословни и безопасни условия на труд, нормативните актове за железопътния транспорт и инструкциите на работодателя.“
- Чл. 71, ал. 2, т. 2:
- Ал. 2: „осигурява охрана на работната група;“

Заповед 3-181/29.01.2024 г. на генералния директор на ДП НКЖИ

- Т. 4.2 „в междугарие ръководителят на работа, преди започване на работа информира дежурният ръководител движение в една от двете съседни гари на мястото на работа гари на мястото на работа, времетраенето и видът на работа. Дежурният ръководител движение уведомява съседната гара, а при нужда и локомотивните бригади на преминаващите влакове;“
- Т.4.3 „дежурният ръководител движение информира ръководителят на работата, за движение на влакове извън тези упоменати в книжка разписание;“
- Т.5 „Работното място се открива след неговото сигнализиране и осигурена охрана на работната група. Сигналистите и ръководителя на работа следят за приближаване на возила и за показанията на светофорите в района на работа;“
- Т.5.1 „когато се работи при условие , които не позволяват видимостта да е по-голяма от 800 метра (мъгла, сняг, дъжд, нощно време или през деня в криви) ръководителят на работната група предприема мерки за запазване живота и здравето на работниците, като усилва охраната със сигналисти от двете страни на работното място;“
- Т.6 „при откриване на работното място Ръководителя на работата организира разполагането на материали, инструменти и машини така, че да не затруднява придвижването на работниците и бързото им освобождаване на железния път при подаване на сигнал за приближаващо возило;“

5.2. Мерки, предприети след настъпване на събитието.

Предприети мерки след събитието от ДП НКЖИ

1. Проведен е извънреден инструктаж на персонала извършващ ремонт и поддръжка на железния път и съоръженията;

2. На 20.12.2024 г. е изготвен и разпространен „Извънреден тревожен бюлетин с описание на допуснатите случаи за нарушение на технологичните правила, както и трудовата дисциплина вследствие на което са реализирани събития по безопасността на превозите. Тези случаи показват груби нарушения от служители в експлоатационните поделения на ДП НКЖИ на трудовата дисциплина и технологичните правила, както и на нормативните документи в железопътния транспорт, регламентиращи осигуряването на движението на влаковете и безопасността на превозите при изпълнение на служебните си задължения;

3. Издадена заповед на генералния директор на ДП НКЖИ от 17.12.2024 г., с която е разпоредено извършване на видовете работа по железния път в съответствие с изискванията на нормативната уредба;

4. На основание предписание на ИА ЖА и писмо на УДВГД София -64/14.01.2025 г. е проведена служебна беседа на експлоатационния персонал, свързан с безопасността на превозите, за запознаване с реализираното произшествие и събеседване относно причините, предизвикали произшествието;

5. Във връзка с настъпилите тежки железопътни произшествия УДВГД София е организиран и провел обучение на експлоатационния персонал, на което са разгледани и затвърдени задълженията на служителите по отношение осигуряване на безопасността при движението на влаковете и маневрената работа, начина на действие при повреда на осигурителната техника, смяна на способа за движение на влаковете, действия при различни повреди по инфраструктурните съоръжения и др.

5.2. Допълнителни констатации.

Не са установени.

6. Препоръки за безопасност

С цел подобряване на безопасността в железопътния транспорт председателят на комисията за разследване в НБРПВВЖТ предлага на Националния орган по безопасността (ИАЖА) следните препоръки за безопасност, относими към ДП НКЖИ и ИАЖА.

- С препоръка 1 се предлага ДП НКЖИ да запознаят заинтересования персонал със съдържанието на настоящия доклад;
- С препоръка 2 се предлага на ИА ЖА да извърши изменение и допълнение на Наредба № 58, чл. 179, ал. 3 относно движението на „Специализирани машини за поддържане на железния път и контактната мрежа“ по железопътната инфраструктура да се извършва с включен регистриращ скоростомер;
- С препоръка 3 се предлага ДП НКЖИ да извърши изменение и допълнение на Работна процедура РП 2.55-08 „Инструкция за техническите изисквания, експлоатация и поддръжка на релсовите самоходни специализирани машини“, глава втора „Основни техническо-експлоатационни изисквания към РСМ“, чл. 16: „Всички РСМ трябва да бъдат съоръжени с работещ регистриращ скоростомер“;
- С препоръка 4 се предлага ДП НКЖИ да извърши изменение и допълнение на Работна процедура РП 2.62 „Инструкция за работа на машиниста на РСМ“, да създаде нов раздел „Експлоатация на регистриращ скоростомер“;
- С препоръка 5 се предлага ДП НКЖИ да извърши обучение на всички машинисти управляващи РСМ за боравене с монтирания на борда тахограф, поставяне на кръгова диаграма, сверяване на часовника и други манипулации, свързани с експлоатацията на тахографа;
- С препоръка 6 се предлага ДП НКЖИ да контролира и недопуска движение на РСМ по железопътната инфраструктура с неизправен, невключен тахограф и без поставена нова кръгова диаграма в тахографа за регистриране движението преди започване на работа;
- С препоръка 7 се предлага ДП НКЖИ да възстанови длъжността „Сигналист на работна група“ в железопътните секции в съответствие с изискващите нормативни актове по безопасността при работа по железния път.

В съответствие с чл. 24, параграф 2 от Директива (ЕС) 798/2016 и чл. 91, ал. 3 от Наредба № 59 от 5.12.2006 г., членът на управителния съвет на НБРПВВЖТ предоставя на 20.05.2025 г. на ИА ЖА и на всички засегнати страни окончателен доклад, който съдържа информация от проведеното разследване за установяване на обстоятелствата и причините довели до реализиране на произшествието. В доклада са формулирани и препоръки за безопасност, с цел подобряване на безопасността в железопътния транспорт и недопускане на други произшествия от подобен характер.

Председател:

Д-р инж. Бойчо Скробански

Заместник-председател на УС на НБРПВВЖТ