



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 железопътно произшествие – дерайлиране на ДТВ № 80694 между гарите
Любеново предавателна – Симеоновград на 15.08.2025 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 Министерския 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 се следва при изготвяне на доклади за разследване на железопътни произшествия и инциденти.

СЪДЪРЖАНИЕ

1. Резюме	6
1.1. <i>Кратко описание на събитието.</i>	6
1.2. <i>Място и време на настъпване на събитието.</i>	7
1.2. <i>Фактори, обуславящи и допринасящи събитието.</i>	8
1.3. <i>Непосредствени причини и последиствия от събитието.</i>	9
1.4. <i>Препоръки за безопасност и адресати, към които са насочени.</i>	9
2. Разследване.....	10
2.1. <i>Решение за започване на разследване.</i>	10
2.2. <i>Мотиви за решението за започване на разследване.</i>	10
2.3. <i>Обхват и ограничения на разследването.</i>	10
2.4. <i>Компетентности на лицата, участващи в разследването.</i>	10
2.5. <i>Комуникация и консултации с лицата и субектите, участващи в събитието.</i>	10
2.6. <i>Степен на съдействие от страна на участващите субекти.</i>	11
2.7. <i>Методи и техники на разследване и анализ.</i>	11
2.8. <i>Трудности, срещани по време на разследването.</i>	12
2.9. <i>Взаимодействие със съдебните органи.</i>	12
2.10. <i>Друга информация от значение за контекста на разследването.</i>	13
3. Описание на събитието	14
3.1. <i>Информация за събитието и контекста.</i>	14
3.1.1. <i>Описание на вида на събитието.</i>	14
3.1.2. <i>Дата, точно време и място на събитието.</i>	17
3.1.3. <i>Описание на мястото на събитието:.....</i>	17
3.1.3. <i>Смъртни случаи, наранявания и материални щети:.....</i>	18
3.1.4. <i>Описание на други последиствия, включително въздействие на събитието върху обичайната дейност на участниците.</i>	19
3.1.5. <i>Самоличност на участниците и техните функции.</i>	20
3.1.6. <i>Описание на съответните части на инфраструктурата и системата за сигнализация: 20</i>	
3.1.7. <i>Друга информация относно събитието.</i>	23
3.2. <i>Фактическо описание на случилото се.</i>	25
3.2.1. <i>Непосредствена последователност на случките, довели до събитието, включително: 25</i>	
3.2.2. <i>Последователност на случките от началото на събитието до края на действията на спасителните служби:.....</i>	27
3.2.3. <i>Действия на аварийно-спасителни служби.</i>	27
3.2.4. <i>Действия на аварийно-възстановителни служби.</i>	27
4. Анализ на събитието.....	29
4.1. <i>Участие и задължения на субектите, участващи в събитието.</i>	29
4.1.1. <i>Железопътно предприятие.....</i>	29
4.1.2. <i>Управител на инфраструктурата.</i>	40
4.1.3. <i>Субекти отговарящи за техническата поддръжка.....</i>	46
4.1.4. <i>Производители или доставчици на подвижен състав и железопътни продукти. 46</i>	
4.1.5. <i>Национален орган по безопасност.</i>	46
4.1.6. <i>Нотифицирани органи или органи за оценка на риска.</i>	46
4.1.7. <i>Органи за сертифициране на субектите, отговарящи за техническата поддръжка. 47</i>	
4.1.8. <i>Лица или субекти, които имат отношение към събитието, документирани или не в съответствие със СУБ или посочени в регистър.....</i>	47

4.2.	Подвижен състав и технически съоръжения.	47
4.2.1.	Фактори, произтичащи от проектирането на подвижния състав, железопътната инфраструктура или техническите съоръжения.	47
4.2.2.	Фактори, произтичащи от инсталирането и пускането в експлоатация на подвижния състав, железопътната инфраструктура или техническите съоръжения. ...	48
4.2.3.	Фактори, дължащи се на производители или друг доставчик на железопътни продукти.	48
4.2.4.	Фактори, произтичащи от техническата поддръжка и/или модификация на подвижния състав или техническите съоръжения.	48
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.	48
4.2.6.	Други фактори или последствия, за които се счита, че имат отношение към целите на разследването.	48
4.3.	Човешки фактор:.....	48
4.3.1.	Човешки индивидуални характеристики:.....	48
4.3.2.	Фактори, свързани с работата:.....	52
4.3.3.	Организационни фактори и задачи:.....	54
4.3.4.	Екологични фактори:.....	57
4.4.	Обратна връзка и механизми за контрол, включително управление на риска и безопасността, както и процеси на наблюдение:.....	58
4.4.1.	Регулаторни рамкови условия.....	58
4.4.1.	Процеси, методи и резултати от дейностите по оценка и наблюдение на риска, извършвани от участващите лица:.....	58
4.4.2.	Система за управление на безопасността на участващите:.....	60
4.4.3.	СУБ на субектите, които отговарят за техническата поддръжка.....	60
4.4.4.	Резултати от надзора, извършен от националния орган по безопасността.	60
4.4.5.	Разрешения, сертификати и доклади за оценка, предоставени от Националния орган по безопасността или от други органи за оценка на съответствието.	61
4.4.6.	Други системни фактори.	62
4.5.	Прецидни случаи със сходен характер.	62
5.	Заклучения	64
5.1.	Обобщение на анализа относно причините за събитието.....	64
5.2.	Мерки, предприети след настъпване на събитието.	64
5.3.	Допълнителни констатации.	65
6.	Препоръки за безопасност	67

АБРЕВИАТУРИ, ИЗПОЛЗВАНИ В ДОКЛАДА

„Булмаркет Рейл Карго” ЕООД – Железопътно предприятие за превоз на товари
ДП НКЖИ – Държавно предприятие „Национална компания железопътна инфраструктура“
(управител на железопътната инфраструктура)
ДТВ – Директен товарен влак
ЕДС – Електродинамична спирачка
ЖПС – Железопътна секция
ЗЖТ – Закон за железопътния транспорт
ЗОД – Звено за организация на движението в ДП НКЖИ
ИАЖА/НОБ – Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, Национален регулаторен орган по безопасността
км – Километър по железния път
КМ – Контактна мрежа
КПК – Край на преходна крива на железния път
МВР – Министерство на вътрешните работи
Наредба № 58 – за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт
Наредба № 59 – Наредба за управление на безопасността в железопътния транспорт
НБРПВВЖТ – Национален борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт (независим държавен орган разследващ произшествия по безопасността)
НПК – Начало на преходна крива на железния път
ОГ – Оперативна група
ОТ – Осигурителна техника
ПЖПС – Подвижен железопътен състав
РИОСВ – Регионална инспекция на околната среда и водите
РСЗ – Ръчна стрелкова заключалка
РУКЗ – Релейно управление на ключова зависимост (тип гарова централизация)
СОП – Структура, отговорна за поддръжката
СУБ – Система за управление на безопасността
СУВР – Система за управление на влаковия ресурс
ТМРВ – Техник-механик ревизор вагони
ТРГ – Техник ръководител група
УДВГД – Управление движението на влаковете и гарова дейност
УКСС – Устройство за комуникации, свързки и съобщения в гарите
ЦДР – Централно диспечерско ръководство към ДП НКЖИ

1. Резюме

1.1. Кратко описание на събитието.

На 14.08.2025 г. в гара Варна товарен парк е композиран ДТВ № 80694 за гара Белозем. ДТВ № 80694 в състав 34 вагона цистерни пълни, тип Zas, 136 оси, 2564 тона, 519 метра, обслужван с електрически локомотив начело № 91521080032-1 с локомотивен машинист първо лице и локомотивен машинист второ лице и бутащ помощен локомотив № 91520087023-5 с локомотивен машинист заминава от гара Варна товарен парк в 22:32 часа. Влакът се обслужва от железопътното предприятие „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД.

ДТВ № 80694 е допълнително назначен по заявка на железопътното предприятие „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД. Влакът се обслужва с два локомотива, 34 вагона цистерни пълни и персонал на железопътното предприятие „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД. Маршрутът на движение е Варна товарен парк – Синдел – Карнобат – Нова Загора – Симеоновград – Димитровград – Пловдив – Белозем.

По време на движението на ДТВ № 80694 от гара Варна товарен парк до мястото на дерайлиране на влака в 05:23 часа в междугарието Любеново предавателна – Симеоновград не е имало проблем с движението на влака.

По време на движението на ДТВ № 80694, локомотивният машинист първо лице на локомотив № 91521080032-1 в 05:23 часа около км 11+500 в междугарието Любеново предавателна – Симеоновград вижда осветяване и силно разклащане на контактната мрежа, последва разединяване на влака и влаковата спирачка се задейства и токоснемателят се сваля автоматично поради липса на напрежение в контактната мрежа.

След спирането на влака локомотивният машинист първо лице вижда, че зад локомотива е останал само първият вагон, а на около 150-200 метра се намира останалата дерайлирала част на влака и е възникнал пожар в цистерните, който бързо се разраства.

Локомотивният машинист първо лице се обажда на националния спешен телефон 112 и информира за пожара.

Локомотивната бригада на локомотив № 91521080032-1 с наличните два броя пожарогасители от локомотива потушава пожара около него.

Около 05:26 часа ръководител движение/старши влаков диспечер сменен в ЗОД Пловдив е уведомен от локомотивния машинист първо лице на ДТВ № 80694 за дерайлиране и последвало запалване на група вагони от влака в междугарието Любеново предавателна – Симеоновград.

В 05:27 часа екипи от РС ПБиЗН Симеоновград, РС ПБиЗН Харманли, РС ПБиЗН Димитровград, РС ПБиЗН Хасково, РС ПБиЗН Свиленград и РС ПБиЗН Любимец са насочени към местопроизшествието.

В 05:28 часа старши влаковия диспечер сменен при ЗОД Пловдив уведомява влаковия диспечер на участък Стара Загора – Карнобат и Нова Загора – Симеоновград за дерайлирането и последвалото запалване на вагон-цистерните от ДТВ № 80694 в междугарието Любеново предавателна – Симеоновград.

От 06:30 часа е преустановено движението на всички возила в междугарието Любеново предавателна – Симеоновград.

На 15.08.2025 г. в 11:45 часа пожарът е локализиран и потушен. В потушаването на пожара са участвали 14 специализирани противопожарни автомобили на ПБиЗН от страната.

В 18:22 часа на 19.08.2025 г. влаковият диспечер със заповед възстановява движението на влаковете в междугарието Симеоновград – Любеново предавателна със скорост по разписание, като мястото на дерайлиране с дължина 200 метра, влаковете да се движат със скорост до 15 км/ч.

Вследствие на дерайлирането са нанесени тежки материални щети на железния път, на съоръженията на контактната мрежа, 13 вагон цистерни напълно унищожени от пожара и горивото на 11 от тях е изтекло в почвата. Прекъснат е далекопровод за 20 kV на националната електропреносна мрежа вследствие на възникналия пожар. Пострадал персонал на двата локомотива няма. Трафикът на влаковете по 83-та железопътна линия е спрял за пет денонощия.

1.2. Място и време на настъпване на събитието.

Събитието е възникнало между гарите Любеново предавателна и Симеоновград на км 11+771 в 05:23 часа на 15.08.2025 г. Зоната на дерайлиране на първия дерайлирал вагон № 31527850315-8 е в дясна крива с радиус $R=700$ м, дължина $L=687$ м, надвишение $H=60$ мм, преходни криви $2xL_{пр}=72$ м и профил $i=2\%$ в спускане по посока движението на влака. Железният път е наставов с релси тип S49 – 25 метра, стоманобетонени траверси тип СТ-4, скрепление ПАК-68И (фиг. 1.1, 1.2, 1.3, 1.4).



Фиг. 1.1 Скица на мястото на дерайлиране на ДТВ № 80694



Фиг. 1.2 Зоната на дерайлиране на 13 вагона от ДТВ № 80694



Фиг. 1.3 Дерайлиралите вагони от ДТВ № 80694



Фиг. 1.4 Първият дерайлирал вагон № 335279454505-7, втори от състава на ДТВ № 80694

Гарите Симеоновград и Любеново предавателна се намират в участъка Симеоновград – Нова Загора на 83-та железопътна линия. Линията е конвенционална еднопътна, електрифицирана, със скорости на движение до 60 км/ч. Линията осъществява железопътните връзки между 1-ва и 8-ма основни железопътни линии.

1.3. Фактори, обуславящи и допринасящи събитието.

- Причинно-следствен фактор за дерайлирането е незадоволителното техническо състояние на железопътната инфраструктура, изразено в недопустими разлики на напречното ниво в кръговата крива, в съчетание с неизправности в план.

- Допринасящ фактор е влиянието на хоризонталната напречна (центробежна) сила в зоната на преминаване от преходна в кръгова крива с различни радиуси.

1.4. Непосредствени причини и последствия от събитието.

Причина за реализиране на произшествието в зоната на дерайлиране – железният път е с недопустими неизправности над граничните стойности по ниво и план. Видно от извършените измервания, изчисления и анализ се установи, че има съчетаване на неизправности по ос и ниво в зоната на дерайлиране на железния път.

Вследствие на настъпилото събитие са нанесени повреди на около 100 метра железен път в междугарието Любеново предавателна – Симеоновград, счупен е един стълб и контактната мрежа е прекъсната. Нанесени са тежки повреди на 13 вагон цистерни, дерайлирали и обгорели от възникналия пожар, предизвикан от искра от контактната мрежа и разлива на дизелово гориво от цистерните, причинило и замърсяване на околната среда.

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

С цел предотвратяване на други произшествия от подобен характер, председателят на Комисията за разследване предлага на Националния регулаторен орган по безопасността (ИАЖА) препоръки за безопасност, относими към ДП НКЖИ и „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД.

- С препоръка 1 се предлага ДП НКЖИ и „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД да запознаят заинтересования персонал със съдържанието на настоящия доклад.

- С препоръка 2 се предлага ДП НКЖИ да анализира данните, предоставени от независимия орган „ТИНСА“ ООД, измерени с Пътеизмерителна лаборатория ЕМ-120 на 14.11.2023 г. в участъка Нова Загора – Симеоновград и предприеме мерки за отстраняване на неизправностите на железния път (по флеш, ниво и вертикални деформации на релсите в наставите), неотговарящи на изискванията за клас „С” за скорост ≤ 60 км/час, или цялостен капитален ремонт.

- С препоръка 3 се предлага ДП НКЖИ да предприеме мерки за издаване на разрешение от ИА „Железопътна администрация“ за въвеждане в експлоатация на структурна подсистема „Енергия“ за обект „Електрификация на 83-та железопътна линия Симеоновград – Нова Загора“ по реда на чл. 44а, ал. 2 от Наредба № 57.

- С препоръка 4 се предлага ДП НКЖИ да предприеме мерки за провеждане на обучения на ръководния и изпълнителски персонал, отговорен за поддръжката и ремонта на 83-та железопътна линия Симеоновград – Нова Загора с цел повишаване на познанията.

- С препоръка 5 се предлага „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД да проведе допълнително обучение на персонала за управление на локомотиви (инструктори и машинисти) относно управлението на тежкотоварни и дългосъставни влакове при движение в разнообразни и сложни участъци на инфраструктурата.

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 на разследване на железопътни произшествия и инциденти. Разследването е ориентирано към организацията на експлоатацията, поддръжката и ремонта на железопътната инфраструктура по 83-та железопътна линия, както и превоза на товари, извършвани от железопътното предприятие със собствен подвижен състав, целящо предотвратяването на тежки произшествия.

2.2. Мотиви за решението за започване на разследване.

След извършените огледи на място на произшествието на железопътната инфраструктура и дерайлиралния ПЖПС, както и събраната и анализирана на място информация, на основание чл. 20, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/798, чл. 115к, ал. 1, т. 1 от ЗЖТ и чл. 76, ал. 1, т. 1 от Наредба № 59 от 5.12.2006 г., членът на Управителния съвет на НБРПВВЖТ, ръководител на разследването на железопътни събития, взема решение за започване на разследване.

2.3. Обхват и ограничения на разследването.

В обхвата на разследването са разгледани и анализирани железопътната система, свързана с поддръжката и експлоатацията на локомотиви и товарни вагони, както поддръжката и експлоатацията на железопътната инфраструктура в участъка на 83-та железопътна линия и прилагане на системата за управление на безопасността (СУБ) от двата субекта.

Разследването се предприема предвид обстоятелствата и причините, довели до възникване на произшествието – дерайлиране на тринадесет вагон цистерни, от състава на ДТВ № 80694, които се запалват. Произшествието е довело до големи материални щети, причинени на двата субекта ДП НКЖИ и „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД и замърсяване на околната среда.

2.4. Компетентности на лицата, участващи в разследването.

Комисията за разследване на произшествието се ръководи от члена на УС на НБРПВВЖТ, ръководител на направление разследване на железопътни произшествия. Членовете, участващи в комисията, са независими външни експерти – хабилитирани лица във висши транспортни учебни заведения, научните среди, експерти в областта на железопътната инфраструктура и подвижния железопътен състав, наети на граждански договори до приключване на разследването.

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

Комисията определи параметрите на разследването и координира действията си с Оперативната група, която включва представители на участващите в произшествието субекти на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД и ДП НКЖИ. Оперативната група събра необходимите документи и образци, писмени показания на персонала, участвал в произшествието, записите от регистриращите и записващи устройства на влаковия локомотив № 91521080032-1 и на помощния бутащ локомотив № 91520087023-5 на ДТВ № 80694. Материалите и документите бяха предадени на Председателя на Комисията за разследване в НБРПВВЖТ. Председателят на комисията за разследване изиска и получи от железопътното предприятие „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД записите от регистриращите устройства на двата локомотива за установяване движението на влаковия и помощния локомотив на ДТВ № 80694. Председателят на комисията за разследване на мястото на произшествието проведе интервю с локомотивните машинисти на двата локомотива. Интервю е проведено и с централното диспечерско ръководство на влаковото движение, както и със Звеното за оперативно движение на влаковете в Пловдив към ДП НКЖИ, имащи отношение към произшествието. Председателят на комисията за разследване изиска от ДП НКЖИ да се предостави информация, свалена от регистриращото и записващо устройство на СУВР, относно действителното движение на влака. Изискана и предоставена е информация за ремонта и поддръжката на железния път в междугарието Любеново предавателна – Симеоновград от ДП НКЖИ. Комисията за разследване в НБРПВВЖТ изиска да се извърши измерване на участъка от независимия орган „ТИНСА“ ЕООД. На Комисията за разследване в НБРПВВЖТ бяха предоставени данните от последното измерване на железния път с Пътеизмерителна

лаборатория ЕМ-120 в участъка на 83-та железопътна линия в междугарието Симеоновград – Любеново предавателна, извършено на 25.08.2025 г., както и измерванията в същата отсечка, извършени през 2023 г. От „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД бе изискана и предоставена информация за регистрацията, собствеността, ремонта и поддръжката на дерайлиралите 13 вагона. Проведено беше интервю с органните по безопасността и с ръководството на железопътното предприятие „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД и ДП НКЖИ.

2.6. Степен на съдействие от страна на участващите субекти.

По време на разследването ръководителите на железопътното предприятие „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД и ДП НКЖИ оказаха съдействие и предоставиха необходимите материали и документи на Председателя на Комисията за разследване в НБРПВВЖТ.

В съответствие с изискванията на Наредба № 59, оперативната група подпомага работата на Комисията за разследване. Оперативната група с представителите на участващите субекти в произшествието изготви доклад по образец за фактите и обстоятелствата за произшествието и ръководителят на оперативната група предаде, с приемо-предавателен протокол, доклада със събраните към него документи и материали на Председателя на Комисията за разследване в НБРПВВЖТ.

2.7. Методи и техники на разследване и анализ.

На 15.08.2025 г. в 05:39 часа членът на УС на НБРПВВЖТ, с компетентност да разследва железопътни произшествия, е уведомен по мобилния телефон от дежурния старши диспечер в ЦДР към ДП НКЖИ за възникнало произшествие.

В 05:53 часа обаждането е потвърдено с SMS със следния текст:

„От 05:04 до влак 80694 /БМ/ зае междугарието Любеново – Симеоновград поради дерайлиране.“

На 15.08.2025 г., след извършените огледи на място, членът на УС на НБРПВВЖТ с компетентност да разследва железопътни произшествия, взе решение за започване на разследване по безопасността и уведоми ръководителите на двата субекта, намиращи се на местопроизшествието, както и нотифицира събитието в Европейската железопътна агенция (ERA).



Фиг. 2.1 Дерайлирали 13 вагона от ДТВ № 80694

На 18.08.2025 г. членът на УС на НБРПВВЖТ с Комисията за разследване, състояща се от външни експерти по ПЖПС и железен път заминаха за местопроизшествието. В междугарието

Любеново предавателна – Симеоновград, Комисията за разследване се организира да установи точката на покачване на втория вагон от състава на влака, като се измериха и параметрите на железния път. Проведено е на място интервю с представителите по безопасността на двата субекта. При огледа на междугарието се установи точката на покачване на лявото колело на трета колоос на вагон № 33527954505-7 върху главата на лявата релса на км 11+771. След изминати 2,30 метра колооста дерайлира вляво от релсовата нишка по посока движението на влака. В присъствието на Комисията за разследване се извърши контролно измерване на железния път в зоната на дерайлиране. Влакът се е движил в продължение на около 100 метра с дерайлиралите колооси на вагона и след себе си увлича още дванадесет вагона, които дерайлират и лягат встрани на железния път, вляво и вдясно (фиг. 2.1).

На 18.08.2025 г. в периода от 16:30 часа до 17:30 часа Комисията за разследване в НБРПВВЖТ извърши огледи и измервания на параметрите на железния път в зоната на дерайлирането на втория вагон от ДТВ № 80694, измерени бяха и скритите пропадания с дансометри. Измерванията, извършени от Комисията за разследване в НБРПВВЖТ потвърдиха измерванията на оперативната група, извършени на 15.08.2025 г.

На 20 и 21.08.2025 г. на площадката в Индустриален парк в град Раднево, собственост на „Булмаркет Груп“ АД, където се намираха дерайлиралите 13 вагон цистерни, в присъствието на оперативната група и Комисията за разследване във връзка с безопасността в НБРПВВЖТ се извършиха визуални огледи на опожарените вагон-цистерни, измервани бяха и параметрите на колоосите на тринадесетте дерайлирала вагона. Измерените параметри на колоосите на всички дерайлирала вагони са в норми, за които се съставиха констативни протоколи.

2.8. Трудности, срещани по време на разследването.

През времето на разследването произшествието представителите на железопътното предприятие „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД, ДП НКЖИ и оперативната група, оказаха съдействие на Комисията за разследване във връзка с безопасността в НБРПВВЖТ.

2.9. Взаимодействие със съдебните органи.

Около 05:30 часа на мястото на произшествието след полученото уведомление от телефон 112 първи на мястото на произшествието се озовават патрулни органи на МВР Симеоновград. По нареждане на органите на МВР, района на произшествието е ограден и достъпа на автомобили и служебни и външни лица е ограничен. Запазени са всички следи по транспортните средства и железопътната инфраструктура до пристигане на органите по досъдебното производство от ОСЛО Хасково и органа по разследване във връзка с безопасността в НБРПВВЖТ с компетентност да разследва железопътни събития към Министерския съвет.

В обсега на охранявания район са допуснати члена на УС на НБРПВВЖТ, ОСЛО Хасково и специализираните екипи с автомобили на ПБиЗН за гасене на горящите цистерни. Движението на влаковете в междугарието Любеново предавателна – Симеоновград е спряно.

В съответствие с действащото 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 между ОСЛО Хасково и ръководителя на разследването във връзка с безопасността в НБРПВВЖТ. Определени бяха границите на местопроизшествието и последователността на действията по разследването с оглед на независимо и безопасно боравене и запазване на установените веществени доказателства.

В 13:30 часа на 15.08.2025 г. в светлата част на денонощието започнаха паралелни огледи от органите по досъдебното производство от ОСЛО Хасково съвместно с члена на УС на НБРПВВЖТ.

Разследването по досъдебното производство се извършва от компетентни разследващи органи на ОСЛО Хасково, под надзора на наблюдаващ прокурор от Районна прокуратура Хасково и огледите завършиха в 16:00 часа.

На 15.08.2025 г. в 16:00 часа е дадено писмено разрешение на ръководителя на оперативната група от органите по досъдебното производство от ОСЛО Хасково за започване на възстановителни дейности.

На 15.08.2025 г. в 16:05 часа е дадено писмено разрешение от члена на УС на НБРПВВЖТ на ръководителя на оперативната група за започване на възстановителни дейности по железопътната инфраструктура.

2.10. Друга информация от значение за контекста на разследването.

От експерти на железопътното предприятие „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД са свалени записите от регистриращите и записващи устройства на локомотив № 91521080032-1, начело на влака и от бутация помощен локомотив № 91520087023-5, обслужвали ДТВ № 80694 на 15.08.2025 г. и са предадени на Председателя на Комисията за разследване. На предоставените записи от записващите устройства на двата локомотива Комисията за разследване извърши анализ за установяване движението на влака от гара Варна товарен парк до мястото на произшествието.

След извършения анализ за движението на ДТВ № 80694 се установи, че часовникът на записващото устройство на влаковия локомотив № 91521080032-1 е сверен и е в съответствие с астрономическото време.

При анализа на движението на ДТВ № 80694 Комисията за разследване в НБРПВВЖТ е взела за меродавни времената, регистрирани от часовника на влаковия локомотив № 91521080032-1.

3. Описание на събитието

3.1. Информация за събитието и контекста.

3.1.1. Описание на вида на събитието.

На 14.08.2025 г. ДТВ № 80694 на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД в състав, 34 вагона, 136 оси, 519 метра, 2564 тона, обслужван с електрически локомотив № 91521080032-1 с локомотивен машинист първо лице и локомотивен машинист второ лице и бутащ помощен локомотив № 91520087023-5 с локомотивен машинист заминава от гара Варна товарен парк в 22:32 часа, допълнително назначен в графика за движение на влаковете за гара Белозем.

ДТВ № 80694 е назначен за движение по заявка на железопътното предприятие „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД. Съставът на влака от два локомотива и 34 вагона цистерни, тип Zas и персонала се обслужва от железопътното предприятие „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД. Влакът се движи с маршрут на движение Варна товарен парк – Синдел – Карнобат – Нова Загора – Симеоновград – Димитровград – Пловдив – Белозем. Вагоните в ДТВ № 80694 са цистерни за превоз на опасни товари, клас 3 по RID, пълни с дизелово гориво.

По време на движение влакът увеличава времепътуването си, като в гара Повеляново престоява 6 минути по среща с МВ № 20895 на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД. До гара Величково увеличава обхода с 6 минути по въведени постоянни намаления на скоростта от ЖПС Шумен в междугарията Синдел – Юнак – Величково, до гара Дългопол увеличава времепътуването с 1 минута по неспазен обход на локомотива, в гара Подвис престоява 3 минути по среща с ДТВ № 90570.

На 15.08.2025 г. ДТВ № 80694 заминава от гара Раднево в 04:33 часа и преминава гара Любеново предавателна без спиране по трети коловоз в 05:01 часа за гара Симеоновград, с 48 минути преди времето на разписанието.

Видно от обясненията на локомотивния машинист първо лице от заминаването на ДТВ № 80694 в 22:32 часа от гара Варна товарен парк до 05:23 часа мястото на произшествието не е имало проблеми с управлението на влака.

По време на движението на ДТВ № 80694, локомотивният машинист първо лице на локомотив № 91521080032-1 в 05:23 часа около км 11+500 в междугарията Любеново предавателна – Симеоновград вижда осветяване около влака и силно разклащане на контактната мрежа, последва разединяване на влака и автоматичната влакова спирачка се задейства и токоснемателят се сваля автоматично поради липса на напрежение в контактната мрежа.

След спирането на влака, локомотивният машинист първо лице отваря вратата на кабината и вижда, че зад локомотива е останал само първият вагон и на около 150-200 метра от тях се намира останалата част от влака, като има запалили се цистерни и пожарът бързо се разраства.

Локомотивният машинист второ лице, след спирането на влака, отваря лявата врата на кабината и забелязва, че до локомотива и първия вагон горят сухи треви и пожарът се разраства.

Локомотивният машинист първо лице се обажда на националния спешен телефон 112 и информира за пожара.

За гасенето на тревите около локомотива и първия вагон са използвани наличните два броя пожарогасители от локомотива и пожарът е потушен.

Около 05:26 часа ръководител движение/старши влаковия диспечер сменен в ЗОД Пловдив е уведомен от локомотивния машинист първо лице на ДТВ № 80694 за дерайлиране и последвало запалване на дерайлиралите вагони от влака в междугарията Любеново предавателна – Симеоновград.

В 05:27 часа екипи от РС ПБиЗН Симеоновград, РС ПБиЗН Харманли, РС ПБиЗН Димитровград, РС ПБиЗН Хасково, РС ПБиЗН Свиленград и РС ПБиЗН Любимец заминават за местопроизшествието.

В 05:28 часа ръководител движение/старши влаковия диспечер сменен при ЗОД Пловдив уведомява ръководител движение/влаков диспечер на участъка Стара Загора – Карнобат и Нова Загора – Симеоновград, за дерайлирането и последвалото запалване на вагони от състава на ДТВ № 80694 в междугарията Любеново предавателна – Симеоновград.

В 05:29 часа дежурният ръководител движение в гара Любеново предавателна получава заповед от техник ел. системи/енергодиспечер за изключване на секционни разединители № 01 и № 71 в гара Любеново предавателна.

В 05:31 часа дежурният ръководител движение в гара Любеново предавателна изключва секционни разединители № 01 и № 71.

В 05:38 часа екипът от РС ПБиЗН Симеоновград пристига на местопроизшествието и установява, че горят цистерни с дизелово гориво, които са дерайлирали, има счупен стълб и скъсана контактна мрежа върху подвижния състав и скъсан проводник от далекопровод с 20 kV напрежение, преминаващ над железопътната линия. След потвърждение от оперативния център на РС ПБиЗН, че напрежението е изключено, започват действия за локализиране на пожара, който се разпространява по сухите треви около железния път.

В 06:00 часа са насочени още екипи от РС ПБиЗН Елхово, РС ПБиЗН Ямбол, РС ПБиЗН Нова Загора, РС ПБиЗН Сливен, РС ПБиЗН Стара Загора и РС ПБиЗН Казанлък заминават за мястото на произшествието.

В 06:30 часа влаковият диспечер със заповед преустановява движението на всички влакове и возила в междугарието Любеново предавателна – Симеоновград, с изключение на възстановителните средства.

В 07:00 часа на 15.08.2025 г. пожарът е локализиран от органите на ПБиЗН на площ от около 500 м².

На 15.08.2025 г. оперативната група първа категория, назначена с телеграма № 40/15.08.2025 г. на управителя на железопътната инфраструктура, извършва оглед на мястото на произшествието и предприема действия по събиране на информация за произшествието.

ДТВ 80694 е заел междугарието Любеново предавателна – Симеоновград от 05:23 часа след дерайлиране на 13 вагон цистерни, пълни с дизелово гориво, в това число десет легнали от втори до единадесети вагон с №№ 33527954505-7, 33527954566-9, 33527962684-0, 33527965364-6, 33527954503-2, 33527962692-3, 33527954580-0, 33527962615-4, 33527954571-9, 33527962651-9, и три прави от дванадесети до четиринадесети вагон с №№ 33527954573-5, 33527962637-8, 33807966899-6, от които 12-ти и 13-ти вагон са дерайлирали с всички колооси и 14-ти вагон с две колооси на първа талига.

Вследствие на дерайлирането има разлято около 719 961 литра дизелово гориво в почвата и възниква пожар във вагоните. Повреден е около 100 метра железен път, един счупен стълб и скъсана контактна мрежа.

Оперативната група е установила точката на покачване на дерайлирания втори вагон от състава на ДТВ № 80694 на км 11+771.

За освобождаване на междугарието и възстановяване движението на влаковете е извършено следното:

На 15.08.2025 г. в 08:25 часа от гара Симеоновград заминава дизелов локомотив № 92520006029-9 на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД, за изтегляне на влаковия локомотив № 91521080032-1 заедно с първия вагон № 33807966632-1 за гара Симеоновград.

На 15.08.2025 г. в 09:04 часа за осигуряване габарит на контактната мрежа от гара Любеново предавателна заминава работен влак № 83994 – релсова самоходна специализирана машина (РССМ) тип АГМУ-Е7 № 99529436005-3 до км 11+771 с връщане в гара Любеново предавателна.

В 10:11 часа дизелов локомотив № 92520006029-9 на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД се връща в гара Симеоновград без влаковия локомотив № 91521080032-1 и вагон № 33807966632-1, поради липса на габарит на контактната мрежа.

В 10:17 часа за осигуряване габарит на контактната мрежа от гара Симеоновград заминава за междугарието пътна колона от специализирани машини АГМУ-Е6 № 99529436004-6 и РСКМ-17 № 99529431017-3 до км 10+990.

На 15.08.2025 г. в 11:45 часа пожарът е окончателно потушен. В потушаването на пожара са участвали 14 специализирани противопожарни автомобили на ПБиЗН.

В 15:08 часа работен влак № 83994 – специализирана машина тип АГМУ-Е7 № 99529436005-3 се прибира обратно в гара Любеново предавателна.

В 15:08 часа е открит габарит от контактната мрежа за дизелова тяга и за изтегляне на дерайлиралите вагони от междугарието Симеоновград – Любеново предавателна. Участъкът остава с изключено напрежение и заземена контактна мрежа.

В 15:12 часа от гара Любеново предавателна заминава дизелов локомотив № 92520006113-1 на „Мини Марица-изток“ ЕАД за изтегляне на бутащия помощен локомотив № 91520087023-5, заедно с 10 недерайлирали вагон цистерни от състава на ДТВ № 80694 за гара Любеново предавателна.

В 15:36 часа пътна колона от специализирани машини АГМУ-Е6 № 99529436004-6 и РСКМ-17 № 99529431017-3 се прибира в гара Симеоновград.

В 15:40 часа от гара Симеоновград отново заминава дизелов локомотив № 92520006029-9 на „БДЖ Товарни превози“ ЕООД, за изтегляне на влаковия локомотив № 91521080032-1 заедно с първия вагон № 33807966632-1, за гара Симеоновград;

В 16:00 часа на 15.08.2025 г. са завършени процесуално следствените действия от органите на досъдебното производство в ОСЛО Хасково и е дадено писмено разрешение за възстановяване.

В 16:05 часа е дадено писмено разрешение от Заместник-председателя на УС на НБРПВВЖТ за започване на аварийно-възстановителни действия.

В 16:38 часа дизелов локомотив № 92520006113-1 на „Мини Марица-изток“ ЕАД изтегля бутащия помощен локомотив № 91520087023-5, заедно с 10 вагона от ДТВ № 80694, в гара Любеново предавателна.

В 16:53 часа от гара Любеново предавателна заминава дизелов локомотив № 92520006113-1 на „Мини Марица-изток“ ЕАД за изтегляне на останалите десет вагона от ДТВ № 80694 в гара Любеново предавателна.

В 17:05 часа дизелов локомотив № 92520006029-9 на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД изтегля влаковия локомотив № 91521080032-1 заедно с първия вагон № 33807966632-1 в гара Симеоновград на пети коловоз.

В 17:53 часа дизелов локомотив № 92520006113-1 на „Мини Марица-изток“ ЕАД изтегля останалите десет вагона от състава на ДТВ № 80694 в гара Любеново предавателна.

В 17:30 часа е извършено първото измерване на железния път от оперативната група в присъствието на члена на УС на НБРПВВЖТ, изготвен констативен протокол за техническото състояние на железния път.

На 16.08.2025 г. в 00:19 часа ДТВ № 80692 в състав локомотив № 91520087023-0 с 20 вагона от състава на ДТВ № 80694 заминава от гара Любеново предавателна за гара Стара Загора.

На 16.08.2025 г. в заводска гара Стара Загора, на вагонна везна на фирма „Екотранс Билд“ ЕООД е извършено контролно измерване на пълните двадесет вагон цистерни с №№ 37807850401-6, 31527851622-6, 8352794056-0, 31527851951-9, 335279655335-6, 33527954575-0, 37807950183-9, 33527962636-0, 33527965323-2, 33527962665-9, 37807950428-8, 31527851864-4, 33527965325-7, 33527962678-2, 33527965362-0, 33527965332-3, 33527962683-2, 33527962613-9, 33807966475-5, 33527954579-2 от състава на ДТВ № 80694 за сверка на обявените тегла.

На 18.08.2025 г. в гара Стара Загора са свалени записите от записващото устройство на бутащ помощен локомотив № 91520087023-5, и в гара Любеново предавателна са свалени записите от записващото устройство на локомотив № 91521080032-1.

На 19.08.2025г. в 01:10 часа от гара Симеоновград за гара Димитровград е изпратен ДТВ № 10692 с локомотив № 91521080032-1 заедно с първия вагон № 33807966632-1 от състава на ДТВ № 80694.

На 19.08.2025 г. в 07:50 часа от гара Димитровград за гара Пловдив разпределителна заминава ДТВ № 80590 с локомотив № 91521080032-1 и първия вагон № 33807966632-1.

На 19.08.2025 г. в гара Пловдив разпределителна в 10:12 часа е извършено измерване на първия вагон № 33807966632-1 от състава на ДТВ № 80694 и същият е изпратен за гара Белозем където е разтоварен.

На 19.08.2025 г. в 15:36 часа от гара Белозем заминава МВ № 80890 с вагон № 33807966632-1 празен, за гара Пловдив разпределителна.

На 19.08.2025 г. от 18:22 часа влаковият диспечер със заповед възстановява движението на влаковете в междугарието Симеоновград – Любеново предавателна със скорост по разписание. От км 11+600 до 11+800 (зоната на дерайлиране) всички влакове да се движат със скорост до 15 км/ч.

На 20.08.2025 г. в 10:13 часа от гара Пловдив разпределителна с МВ № 10890 вагон № 33807966632-1 празен е отвозен за гара Пловдив.

На 20.08.2025 г. в 11:00 часа в Локомотивно депо Пловдив е извършен оглед и е съставен констативен протокол за техническото състояние на вагон № 33807966632-1.

Вагон цистерни с №№ 33527954505-7, 33527954566-9, 33527962684-0, 33527965364-6, 33527954503-2, 33527962692-3, 33527954580-0, 33527962615-4, 33527954571-9, 33527962651-9, 33527954573-5, 33527962637-8, 33807966899-6 са с възникнали тежки повреди вследствие на дерайлирането и възникналия пожар в тях. Вагоните от мястото на произшествието са натоварени на автомобили и отвозени до площадката в Индустриален парк в град Раднево.



Фиг. 3.2 Маршрут на движение на ДТВ № 80694 и мястото на произшествието

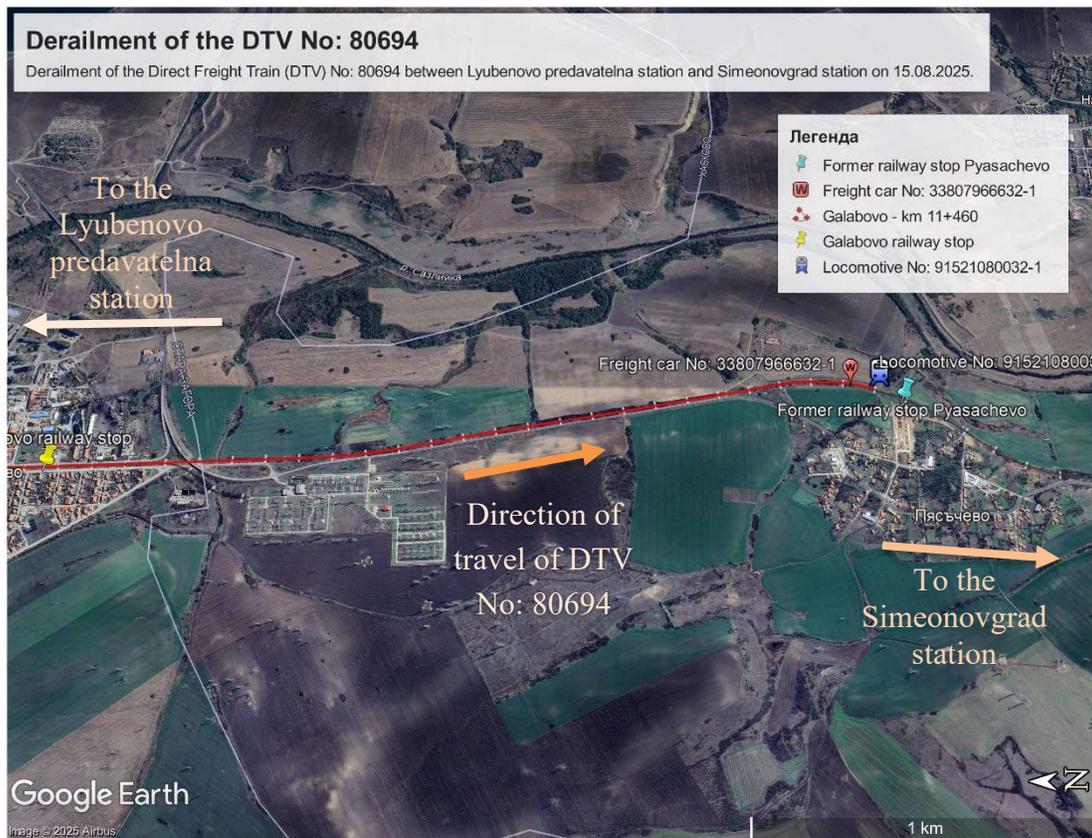
-  - Начална гара за движението на влака – гара Варна;
-  - По-важни гари по трасето на влака;
-  - Крайна гара на влака – гара Белозем;
-  - Гара на спиране преди дерайлиране на ДТВ № 80694 – Раднево;
-  - Място на произшествието – между гарите Любеново предавателна и Симеоновград;
-  - Път, който ДТВ № 80694 е изминал;
-  - Път, който ДТВ № 80694 е предстояло да измине.

3.1.2. Дата, точно време и място на събитието.

На 15.08.2025 г. в 05:23 часа в междугарието Любеново предавателна – Симеоновград на км 11+771, дерайлира вторият вагон № 33527954505-7 от ДТВ № 80694. Мястото на дерайлиране е в наклон $i=2\%$ в надолнище по посока движението на влака, дясна крива с радиус $R=700$ м, дължина $L=687$ м, надвишение $H=60$ мм, преходни криви по $L_{пр}=72$ м, релси тип S 49, траверси СТ 4, скрепление ПАК-68И, наставов релсов път с подпрени настави (Фиг. 1.1).

3.1.3. Описание на мястото на събитието: Локация на мястото на произшествието.

Географска ширина: 42° 6'27.54"С;
Географска дължина: 25°52'8.96"И (фиг. 3.3).



Фиг. 3.3 GPS разположение на мястото на дерайлиране на ДТВ № 80694

3.1.3.1. Метеорологични и географски условия в момента на събитието.

- В тъмната част на денонощието – 05:23 часа по данни от записващото устройство на локомотив № 91521080032-1 начело на влака;
- Температура на въздуха: 17° С;
- Скорост и посока на вятъра: 4 км/ч, от югозапад;
- Време – облачно с нормална видимост на сигналите;
- Гарите Любеново предавателна и Симоновград географски се намират в югоизточната част на железопътната мрежа.

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

Строителни работи включващи ремонт на железния път и съоръженията преди и на 15.08.2025 г., в междугарието Любеново предавателна – Симоновград, в зоната на произшествието не са извършвани.

3.1.4. Смъртни случаи, наранявания и материални щети:

3.1.4.1. Служители на управителя на инфраструктурата или на железопътно предприятие.

Няма.

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

Няма.

3.1.4.3. Пътници.

Няма

3.1.4.4. Външни лица.

Няма

3.1.4.5. Товари, багаж или друго имущество.

Вследствие на дерайлиралите и пробити вагон цистерни е разлято дизелово гориво в сервитута на железния път и почвата – 719 961 литра на стойност 1 436 712,22 лв. с включен акциз;

3.1.4.6. Подвижен състав, инфраструктура и околна среда.

- Материални щети на локомотив № 91521080032-1 няма щети;
- Материални щети на локомотив № 91520087023-5 няма щети;
- Материална щета на 2-ри вагон № 33527954505-7, тип Zas – дерайлирал с четирите колооси и опожарен, нанесени повреди по ходовата част и коша на стойност 45 003,38 лв.;
- Материална щета на 3-ти вагон № 33527954566-9, тип Zas – дерайлирал с четирите колооси и опожарен, нанесени повреди по ходовата част и коша на стойност 8 668,76 лв.;
- Материална щета на 4-ти вагон № 33527962684-0, тип Zas – дерайлирал с четирите колооси и опожарен, нанесени повреди по ходовата част и коша на стойност 7 874,68 лв.;
- Материална щета на 5-ти вагон № 33527965364-6, тип Zas – дерайлирал с четирите колооси и опожарен, нанесени повреди по ходовата част и коша на стойност 69 414,46 лв.;
- Материална щета на 6-ти вагон № 33527954503-2, тип Zas – дерайлирал с четирите колооси и опожарен, нанесени повреди по ходовата част и коша на стойност 45 003,38 лв.;
- Материална щета на 7-ми вагон № 33527962692-3, тип Zas – дерайлирал с четирите колооси и опожарен, нанесени повреди по ходовата част и коша на стойност 9 480,68 лв.;
- Материална щета на 8-ми вагон № 33527954580-0, тип Zas – дерайлирал с четирите колооси и опожарен, нанесени повреди по ходовата част и коша на стойност 9 583,17 лв.;
- Материална щета на 9-ти вагон № 33527962615-4, тип Zas – дерайлирал с четирите колооси и опожарен, нанесени повреди по ходовата част и коша на стойност 6 411,00 лв.;
- Материална щета на 10-ти вагон № 33527954571-9, тип Zas – дерайлирал с четирите колооси и опожарен, нанесени повреди по ходовата част и коша на стойност 10 206,84 лв.;
- Материална щета на 11-ти вагон № 33527962651-9, тип Zas – дерайлирал с четирите колооси и опожарен, нанесени повреди по ходовата част и коша на стойност 8 466,76 лв.;
- Материална щета на 12-ти вагон № 3352795457-5, тип Zas – дерайлирал с четирите колооси и опожарен, нанесени повреди по ходовата част и коша на стойност 9 231,50 лв.;
- Материална щета на 13-ти вагон № 33527962637-8, тип Zas – дерайлирал с четирите колооси и опожарен, нанесени повреди по ходовата част и коша на стойност 8 001,16 лв.;
- Материална щета на 14-ти вагон № 33807966899-6, тип Zas – дерайлирал с четирите колооси и опожарен, нанесени повреди по ходовата част и коша на стойност 43 028,00 лв.;
- Материални щети, нанесени на железен път в междугарието Любеново предавателна – Симеоновград на стойност 16 630,40 лв.;
- Материални щети, нанесени на осигурителната техника и сигнализацията – няма;
- Материални щети, нанесени на контактната мрежа в междугарието Любеново предавателна – Симеоновград на стойност 16 630,40 лв.;
- Нанесени материални щети на околната среда на около 500 м² на стойност приблизително 80 000 лв.

Нанесени щети: 1 830 346,79 лв.

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

В периода от 05:23 часа на 15.08 до 18:22 часа на 19.08.2025 г., управителят на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия са генерирани други разходи за промяна графика за движение на влаковете в участъка Симеоновград – Нова Загора.

- Отклонени влакове на железопътните предприятия – 17 броя – 2 237,08 лв.;
- Отменени влакове на железопътните предприятия – 5 броя 1 030,23 лв.;

- Назначени влакове на железопътните предприятия – няма;
- Закъснели влакове на железопътните предприятия – 7 броя 3 496,00 лв.;
- Разходи за възстановителни средства – 5 642,92 лв.;

Други разходи: 12 406,23 лв.

Общо щети и разходи: 1 842 753,02 лв.

3.1.6. Самоличност на участниците и техните функции.

Железопътна инфраструктура:

• ДП „Национална компания железопътна инфраструктура“ притежава Удостоверение за безопасност № BG 21 2023 0001 валидно 01.07.2023 г. ÷ 30.06.2028 г.

Персонал на ДП НКЖИ с отношение към произшествието:

- Ръководител район „Поддържане железен път и съоръжения“ Стара Загора;
- Контрольор, железен път и съоръжения;
- Началник, участък „Поддържане железен път и съоръжения“ /обединен;
- ТРГ в жп участък Димитровград;
- Кантонер в жп участък Димитровград;
- Дежурен ръководител движение в гара Любеново предавателна на смяна;

Железопътно предприятие:

„Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД, притежава:

Лиценз за железопътни транспортни услуги № 212, валиден от 14.05.2015 г. за превоз на товари и локомотивна тяга;

Персонал на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД, с отношение към произшествието:

- Локомотивен машинист първо лице на локомотив № 91521080032-1;
- Локомотивен машинист второ лице на локомотив № 91521080032-1;
- Локомотивен машинист на локомотив № 91520087023-5.

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

3.1.7.1. Вид на коловоза, железопътна стрелка, железопътен прелез и др. подобни.

Събитието е възникнало в междугарието Любеново предавателна – Симеоновград на км 11+771. Железният път е в наклон $i=2\%$ в надолнище по посока движението на влака, дясна крива с радиус $R=700$ м, дължина $L=687$ м, надвишение $H=60$ мм, преходни криви по $L_{пр.}=72$ м, релси тип S 49, траверси СТ 4, скрепление ПАК 68И, наставов релсов път на подпреди сдвоени траверси.

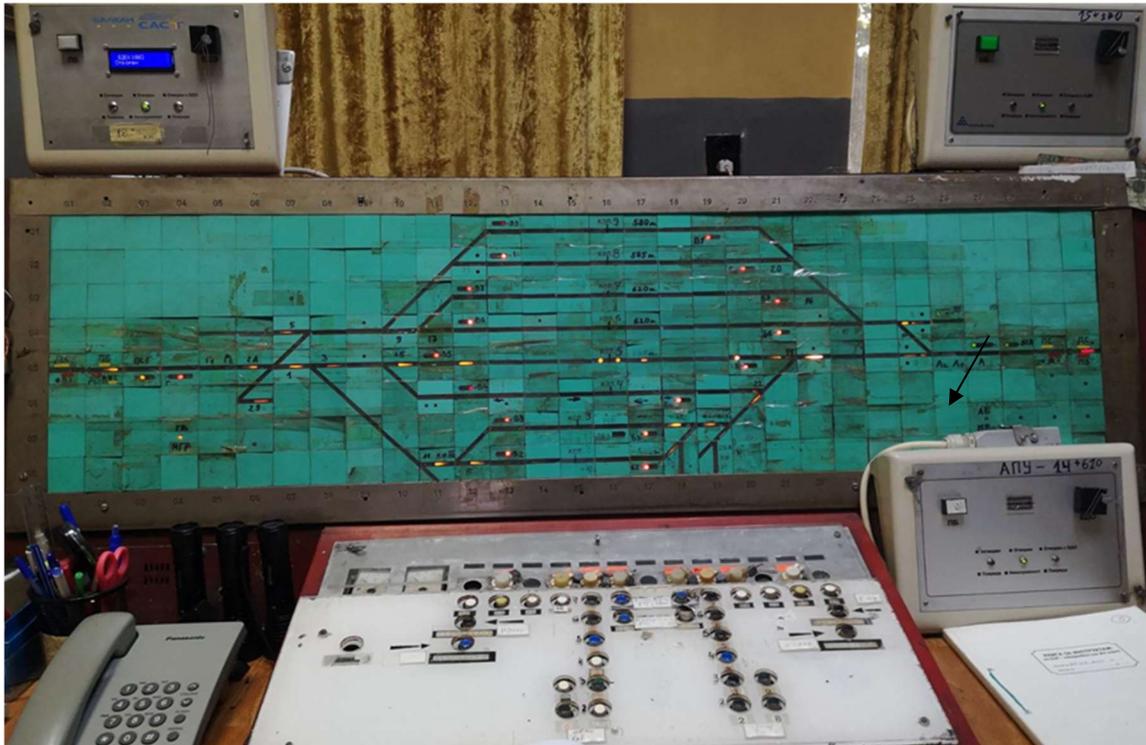
3.1.7.2. Междугарова блокировка, гарова инсталация, вид сигнализация и съобщения.

- Междугарова блокировка:

Междугарието Любеново предавателна – Симеоновград е съоръжено с Полуавтоматична блокировка (ПАБ) тип „Степанов“ – изправна.

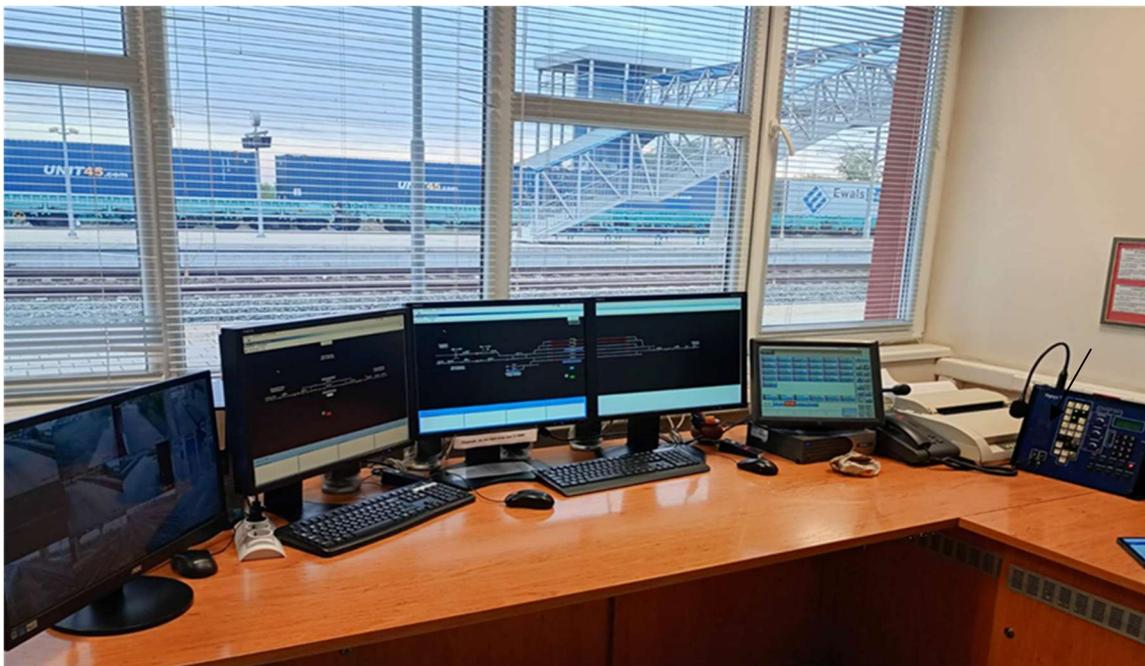
- Гарова централизация:

Гара Любеново предавателна е съоръжена с гарова централизация тип Релейна уредба за ключова зависимост (РУКЗ) (фиг. 3.4) с входни, предупредителни и изходни светофори по скоростната сигнализация – изправни. (фиг. 3.6 и фиг. 3.7).



Фиг. 3.4 Гарова централизация в гара Любеново предавателна

Гара Симеоновград е съоръжена с маршрутно-компютърна централизация (МКЦ) тип „Електра-2“ (фиг. 3.5), с входни, предупредителни и изходни светофори по скоростната сигнализация – изправни (фиг. 3.6 и фиг. 3.7).



Фиг. 3.5 Гарова централизация в гара Симеоновград

- Вид на сигнализацията:

В гара Любеново предавателна и Симеоновград входните и изходни светофори са по скоростната сигнализация – изправни преди и след произшествието (фиг. 3.6 и фиг. 3.7).



Фиг. 3.6 Входен светофор по скоростната сигнализация



Фиг. 3.7 Изходен светофор по скоростната сигнализация

- Съобщения:

Гарите Любеново предавателна и Симеоновград са съоръжени с Устройство за комуникации, свързки и съобщения (УКСС-8) за входящи и изходящи съобщения от гарата със съседните гары и влаковия диспечер – изправна (фиг. 3.8);



Фиг. 3.8 Устройство за комуникации, свързки и съобщения
УКСС-8

3.1.7.3. Системи за влакова защита.

В участъка от гара Симеоновград до гара Нова Загора, в който попада и гара Любеново предавателна, няма система за влакова защита. Гарите са съоръжени с Влакова диспечерска радиовръзка (ВДРВ), чрез която се осъществяват радиовръзки между локомотивни машинисти, влаков диспечер, дежурни ръководители движение в гарите и наличните влакове в участъка.

3.1.8. Друга информация относно събитието.

Влакови документи „Пътен лист“, „Натурен лист“ и „Удостоверение за стирачна маса“ на ДТВ № 80694, които съответстват на параметрите на влака (фиг. 3.9 – 3.14).

СЛУЖБА БЖАН ПАРКЕТ-РК		ПЪТЕН ЛИСТ № 80694		ЛОКОМОТИВ № 817 1732		СЛУЖБА СОБОТЪ Б.М.		ДАТА 14.06.2025									
1		2		3		4		5									
ЛОКОМОТИВНА БРИГАДА		ЯВЯВАНЕ				ОСВОБОЖДАВАНЕ				ПЪТУВАНЕ БЕЗ СЛУЖБА							
лич. №	име, презиме, фамилия	шиф.	пункт	час, мин	заварка	пункт	час, мин	заварка	от пункт	час, мин	вид транс.	до пункт	час, мин	пункт			
8			Вр	2137	Квал	11250	1130										
			Вр	2138	Квал	11250	1130										
ПРИЕМАНЕ И ПРЕДАВАНЕ НА ЛОКОМОТИВА					ДОПЪЛНИТЕЛНО ПОЛУЧЕНО ГОРИВО ИЛИ МАСЛО												
пункт	лок. в технически горен за експлоатация съгласно ИТН	показания на километраж	наличие гориво лок. електром	час, мин	продължителност	пункт	вид	марка	количество	час, мин	отпечата	пункт	лок. мазл				
Вр	ГОЛЕН	153926	-	2130	Г.Варт												
11250	ГОЛЕН	154125	-	0130	Цонев												
ИНСТРУКТОР/ИНСПЕКТОР				СТАРШИ КОНДУКТОР				СВЕРКА НА ЧАСОВНИЦИТЕ									
служби в	фамилия	от гара	до гара	до гара	час, мин	име, фамилия	пункт	гара	час, мин	дежурни експлоататор	старши кондуктор	лок. мазл					
41								Вр	2250	Квал	Г.Варт	11250					
ОБСЛУЖВАНЕ НА ВЛАКОВЕ И МАЩЕВЕНА РАБОТА																	
№ на влак	гара, км.	вх. сигнал	пристига час, мин	отпуска час, мин	БЕЛЕЖКИ - прич. за стирачна маса, изградн. по жел. път, конт. мрежа, сигнал; отчет налично гориво; вид мазл. дейност - композиция; катер. сер. клон и др.	лок. мазл. подпис	ДАНИИ ЗА СЪСТАВА НА ВЛАКОВЕТЕ										
№ на моторвагон	ман. район	минут	час, мин	час, мин			други лок. №, №	маса на състав	брой ваг.	брой оси пътни вагони				брой оси тов. вагони		фамилия	подпис
80	694	Вр	2232	2256			820236	1821	2564	74					136		
	Пва		0254	0109													
	Кв		0135	0206	пр.в.в.п"												
	Кер		0306	0336	пр.в.в.п"												
	Дв		0418	0432													
	Вр		0524		ПРЕДАВАНЕ ВАГОНИ												

Фиг. 3.9 Пътен лист на локомотив № 91521080032-1 – лице

ОБСЛУЖВАНЕ НА ВЛАКОВЕ И МАЩЕВЕНА РАБОТА												ДАНИИ ЗА СЪСТАВА НА ВЛАКОВЕТЕ									
№ на влак	гара, км.	вх. сигнал	пристига час, мин	отпуска час, мин	БЕЛЕЖКИ - прич. за стирачна маса, изградн. по жел. път, конт. мрежа, сигнал; отчет налично гориво; вид мазл. дейност - композиция; катер. сер. клон и др.	лок. мазл. подпис	ДАНИИ ЗА СЪСТАВА НА ВЛАКОВЕТЕ														
№ на моторвагон	ман. район	минут	час, мин	час, мин			други лок. №, №	маса на състав	брой ваг.	брой оси пътни вагони				брой оси тов. вагони		фамилия	подпис				
80	694	Вр	2232	2256			820236	1821	2564	74					136						
	Пва		0254	0109																	
	Кв		0135	0206	пр.в.в.п"																
	Кер		0306	0336	пр.в.в.п"																
	Дв		0418	0432																	
	Вр		0524		ПРЕДАВАНЕ ВАГОНИ																
ДРУГИ ВПИСВАНИЯ, ЗАБЕЛЕЖКИ																					
Пр.в.в. за изключаване на раб. време +120' № 7 № 3 R = 0930h																					
ПРЕДАВАНЕ НА ПЪТНИЯ ЛИСТ				КОНТРОЛ НА РЕГ. ПАРАМЕТРИ				СТАТИСТИЧЕСКА ОТЧЕТНОСТ				ЕНЕРГИЙНА ОТЧЕТНОСТ									
пункт	бр. контр. листи	дата	час, мин.	лок. мазл. подпис	дата	констативни нарушения	проверка фамилия	пункт	дата	констативни нарушения	проверка фамилия	пункт	дата	час, мин.	спестован разход	наличие на преразход	проверка фамилия	подпис			
80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98			
					ДА	НЕ			ДА	НЕ						ДА	НЕ				

Фиг. 3.10 Пътен лист на локомотив № 91521080032-1 – гръб

ПЪТЕН ЛИСТ ЛОКОМОТИВ 9152087023

СЛУЖБА <i>Сградно-ремонтна</i>		ПЪТЕН ЛИСТ № <i>1670</i>			ЛОКОМОТИВ № <i>9152087023</i>			СЛУЖБА СОБСТВ.		ДАТА ДЕН МЕСЕЦ ГОДИНА							
ЛОКОМОТИВНА БРИГАДА		ЯВЯВАНЕ			ОСВОБОЖДАВАНЕ			ПЪТУВАНЕ БЕЗ СЛУЖБА									
лиц. №	име, презиме, фамилия	шифр	пункт	час, мин.	пункт	час, мин.	пункт	час, мин.	от пункт	час, мин.	вид транспорт	до пункт	час, мин.	подпис			
8			<i>Вет. 2. М. Соловев</i>				<i>Вет. М. С. Христов</i>		19	20	21	22	23	24			
ПРИМЕНЕНИЕ И ПРЕДАВАНЕ НА ЛОКОМОТИВА						ДОПЪЛНИТЕЛНО ПОЛУЧЕНО ГОРИВО ИЛИ МАСЛО											
пункт	лок. в технически точки за възползване съгласно НТИ	показание на километраж	калорично гориво лок. електромотор	час, мин.	презв. лок. в. фамилия	подпис	лок. мазл. подпис	пункт	вид	марка	количество	час, мин.	презв. лок. в. фамилия	подпис	лок. мазл. подпис		
25	<i>Вет. ГОДИН</i>	<i>042960</i>			<i>Христов</i>	<i>М. С.</i>	<i>Х</i>										
ИНСТРУКТОР/ИНСПЕКТОР				СТАРШИ КОНДУКТОР				СВЕРКА НА ЧАСОВНИЦИТЕ									
срещи в	фамилия	от гара	до гара	подпис	ввех №	изход №	от гара	час, мин.	до гара	час, мин.	име, фамилия	подпис	гара	час, мин.	старши кондуктор фамилия	подпис	лок. мазл. подпис
41		42	43	44	45	46	47	48	49	50			51	52	53	54	55
ОБСЛУЖВАНЕ НА ВЛКОВЕ И МАНЕВРЕНА РАБОТА						ДАНИ ЗА СЪСТАВА НА ВЛКОВЕТЕ											
№ на влук	гара, км.	вх. сити.	прикрити час, мин.	тръба час, мин.	БЕЛЕЖКИ - прич. за спирене или зак.; нередн. по жел. път. конт. мрежа, сигнали, отчет налягано гориво; вид ман. дейност - композиция, калтар, зор. хв. и др.	лок. мазл. подпис	други лок. №, №	маса на състав	брой ваг.	брой оси пътни вагони	брой оси тов. вагони	фамилия	подпис				
№ на маневрен	ман. район	минути	край ман. час, мин.	начало ман. час, мин.				нето	бруто	пътн.	тов.						
80694	<i>Вет.</i>		<i>2132</i>	<i>2132</i>	<i>проба 1</i>		<i>90326</i>	<i>172152999</i>				<i>М. С.</i>	<i>Христов</i>				
	<i>Вет.</i>		<i>2132</i>	<i>2132</i>	<i>проба 1</i>												
	<i>Вет.</i>		<i>0706</i>	<i>0706</i>	<i>проба 1</i>												
	<i>Вет.</i>		<i>0936</i>	<i>0936</i>	<i>проба 1</i>												
	<i>Вет.</i>		<i>0442</i>	<i>0442</i>													
	<i>Вет.</i>		<i>0548</i>	<i>0548</i>													

СЛУЖБА ЗА ТЕХНИЧЕСКО ОБСЛУЖВАНЕ

Фиг. 3.11 Пътен лист на локомотив № 9152087023-5 – лице

ОБСЛУЖВАНЕ НА ВЛКОВЕ И МАНЕВРЕНА РАБОТА						ДАНИ ЗА СЪСТАВА НА ВЛКОВЕТЕ													
№ на влук	гара, км.	вх. сити.	прикрити час, мин.	тръба час, мин.	БЕЛЕЖКИ - прич. за спирене или зак.; нередн. по жел. път. конт. мрежа, сигнали, отчет налягано гориво; вид ман. дейност - композиция, калтар, зор. хв. и др.	лок. мазл. подпис	други лок. №, №	маса на състав	брой ваг.	брой оси пътни вагони	брой оси тов. вагони	фамилия	подпис						
№ на маневрен	ман. район	минути	край ман. час, мин.	начало ман. час, мин.				нето	бруто	пътн.	тов.								
80694	<i>Вет.</i>		<i>2132</i>	<i>2132</i>	<i>проба 1</i>		<i>90326</i>	<i>172152999</i>				<i>М. С.</i>	<i>Христов</i>						
	<i>Вет.</i>		<i>2132</i>	<i>2132</i>	<i>проба 1</i>														
	<i>Вет.</i>		<i>0706</i>	<i>0706</i>	<i>проба 1</i>														
	<i>Вет.</i>		<i>0936</i>	<i>0936</i>	<i>проба 1</i>														
	<i>Вет.</i>		<i>0442</i>	<i>0442</i>															
	<i>Вет.</i>		<i>0548</i>	<i>0548</i>															
ДРУГИ ВПИСВАНИЯ, ЗАБЕЛЕЖКИ																			
<i>Тел. № 617, +120'</i>																			
ПРЕДАВАНЕ НА ПЪТНИЯ ЛИСТ				КОНТРОЛ НА РЕГ. ПАРАМЕТРИ				СТАТИСТИЧЕСКА ОТЧЕТНОСТ				ЕНЕРГИЙНА ОТЧЕТНОСТ							
пункт	бр. контр. ленти	дата	час, мин.	лок. мазл. подпис	дата	констатирано нарушение	проверен фамилия	подпис	дата	констатирано нарушение	проверен фамилия	подпис	дата	час, мин.	отпускателен разход	наличие на преграда	проверен фамилия	подпис	
80		81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98
					ДА	НЕ				ДА	НЕ						ДА	НЕ	

Фиг. 3.12 Пътен лист на локомотив № 9152087023-5 – гръб

№ на вагон	№	Спире	Уточнен абонамент	Адрес	Опс	Вис на опрестеност	Степен на опрестеност	Тегло	Тегло в група	Вид на товара	Вид на товара - 119.76	Начална	Локомотив:		Локомотивен машинист:	
													№	Вид	№	Вид
1	33807666321	✓	33 800	4	A	31	56	27	13,74	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
2	335279545097	✓	33 552	4	A	21	48	69	12,53	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
3	33527954569	✓	33 552	4	A	20	56	76	14,24	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
4	33527962840	✓	33 552	4	A	20	56	76	14,24	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
5	335279651646	✓	33 552	4	A	20	56	76	14,24	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
6	335279545083	✓	33 552	4	A	20	46	76	14,24	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
7	33527962923	✓	33 552	4	A	20	48	68	12,53	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
8	335279545800	✓	33 552	4	A	20	56	76	14,24	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
9	335279625154	✓	33 552	4	A	20	56	76	14,24	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
10	335279545719	✓	33 552	4	A	20	56	76	14,24	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
11	335279625510	✓	33 552	4	A	20	56	76	14,24	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
12	335279545735	✓	33 552	4	A	19	56	76	14,24	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
13	335279626378	✓	33 552	4	A	20	56	76	14,24	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
14	33807666396	✓	33 800	4	A	21	56	77	15,24	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
15	335279653356	✓	33 552	4	A	20	56	76	14,24	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
16	315278519519	✓	31 552	4	A	19	56	75	14,24	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
17	805279450560	✓	80 552	4	A	21	48	69	12,53	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
18	315278519226	✓	31 552	4	A	19	56	75	14,24	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
19	578878504016	✓	37 800	4	A	23	76	79	15,24	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
20	335279545790	✓	33 552	4	A	20	56	76	14,24	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
21	33807664755	✓	33 800	4	A	23	55	76	13,74	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
22	335279626139	✓	33 552	4	A	20	56	76	14,24	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
23	335279628837	✓	33 552	4	A	20	56	76	14,24	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
24	335279653323	✓	33 552	4	A	20	56	76	14,24	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
25	335279633620	✓	33 552	4	A	20	56	76	14,24	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
26	335279625783	✓	33 552	4	A	20	56	76	14,24	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
27	335279653357	✓	33 552	4	A	20	56	76	14,24	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
28	335278518644	✓	31 552	4	A	20	56	75	14,24	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
29	338079504288	✓	37 800	4	A	24	55	79	15,24	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
30	335279626659	✓	33 552	4	A	20	55	75	14,24	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
31	335279653325	✓	33 552	4	A	20	55	75	14,24	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
32	335279626496	✓	33 552	4	A	20	55	75	14,24	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
33	338079501839	✓	37 800	4	A	24	54	78	15,24	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		
34	335279545750	✓	33 552	4	A	20	55	75	14,24	Ватн	В5	Дит. Горново	1202	Ниско		

Фиг. 3.13 Натурен лист на ДТВ № 80694

Превозвач: Булмаркет Рейл карго Обр. ВП-11
 Удостоверение за спирачна маса
 Гара: Варна 777
 Дата: 14.08.2025
 Влак №: 80694
 Маса на влака: 2564 t
 Спирачен процент: 45 %
 Необходима спирачна маса: 1154 t
 Начална / останала маса / оси: 1584 / 120
 Дължителна маса / оси: 1587 / 120
 Непълнота на подемното: 0,3 bar / min
 Непълнота на въздуха: 0,3 bar / min (bar / 0,5 min)
 Влака нателен / неизменен: Извърши пробата на спирачките
 Дежурен ръководител движение: [Signature]

№ на вагон	Спирачна маса	№ на вагон	Спирачна маса
33807666321	52	33527962840	48
335279545097	51	33527954569	51
33527962840	48	335279651646	53
335279545083	53	33527962923	53
335279545800	53	335279625154	53
335279545719	53	335279625510	53
335279625510	53	335279545735	53
33807666396	53	335279626378	53
335279653356	53	315278519519	53
315278519519	53	805279450560	53
805279450560	53	315278519226	53
315278519226	53	578878504016	53
578878504016	53	335279545790	53
335279545790	53	33807664755	53
33807664755	53	335279626139	53
335279626139	53	335279628837	53
335279628837	53	335279653323	53
335279653323	53	335279633620	53
335279633620	53	335279625783	53
335279625783	53	335279653357	53
335279653357	53	335278518644	53
335278518644	53	338079504288	53
338079504288	53	335279626659	53
335279626659	53	335279653325	53
335279653325	53	335279626496	53
335279626496	53	338079501839	53
338079501839	53	335279545750	53
335279545750	53		

Фиг. 3.14 Удостоверение за спирачната маса на ДТВ № 80694

3.2. Фактическо описание на случилото се.

3.1.1. Непосредствена последователност на случките, довели до събитието, включително:

3.1.1.1. Действия, предприети от участници в събитието лица.

От писмените показания на локомотивната бригада, обслужвала локомотив № 91521080032-1 на ДТВ № 80694, от заминаването на влака в 22:32 часа от гара Варна товарен парк до междугарието Любеново предавателна – Симеоновград не е имало проблеми с движението на влака. По време на движението на влака локомотивният машинист първо лице в 05:23 часа около км 11+500 в междугарието Любеново предавателна – Симеоновград вижда силна светлина наоколо и силно разклащане на контактната мрежа.

След спирането на влака, локомотивният машинист първо лице отваря вратата на кабината и вижда, че след локомотива е останал само първият вагон и на около 150-200 метра се намира останалата част от влака, като група вагон цистерни са дерайлирали и запалили.

Локомотивният машинист второ лице, след спирането на влака отваря вратата на кабината и забелязва, че до локомотива и първия вагон горят сухи треви и пожарът може да ги засегне.

Около 05:25 часа локомотивният машинист първо лице се обажда на националния спешен телефон 112 и информира за възникналото събитие.

За гасенето на пожара до локомотив № 91521080032-1 и вагон № 33807666632-1 са използвани два броя пожарогасители от локомотива и пожара е потушен.

Около 05:26 часа локомотивния машинист първо лице уведомява ръководител движение/старши влаков диспечер сменен в ЗОД Пловдив за дерайлирането и последвалото запалване на група вагони от влака в междугарието Любеново предавателна – Симеоновград.

В 05:28 часа ръководител движение/старши влаков диспечер сменен при ЗОД Пловдив уведомява ръководител движение/влаков диспечер на участъка Стара Загора - Карнобат и Нова

Загора – Симеоновград за дерайлирането и последвалото запалване на групата вагони от ДТВ № 80694 в междугарието Любеново предавателна – Симеоновград.

В 05:29 часа дежурният ръководител движение в гара Любеново предавателна получава заповед от енергодиспечера за изключване на секционни разединители № 01 и № 71 в гара Любеново предавателна.

В 05:31 часа дежурният ръководител движение в гара Любеново предавателна, изключва секционни разединители № 01 и № 71.

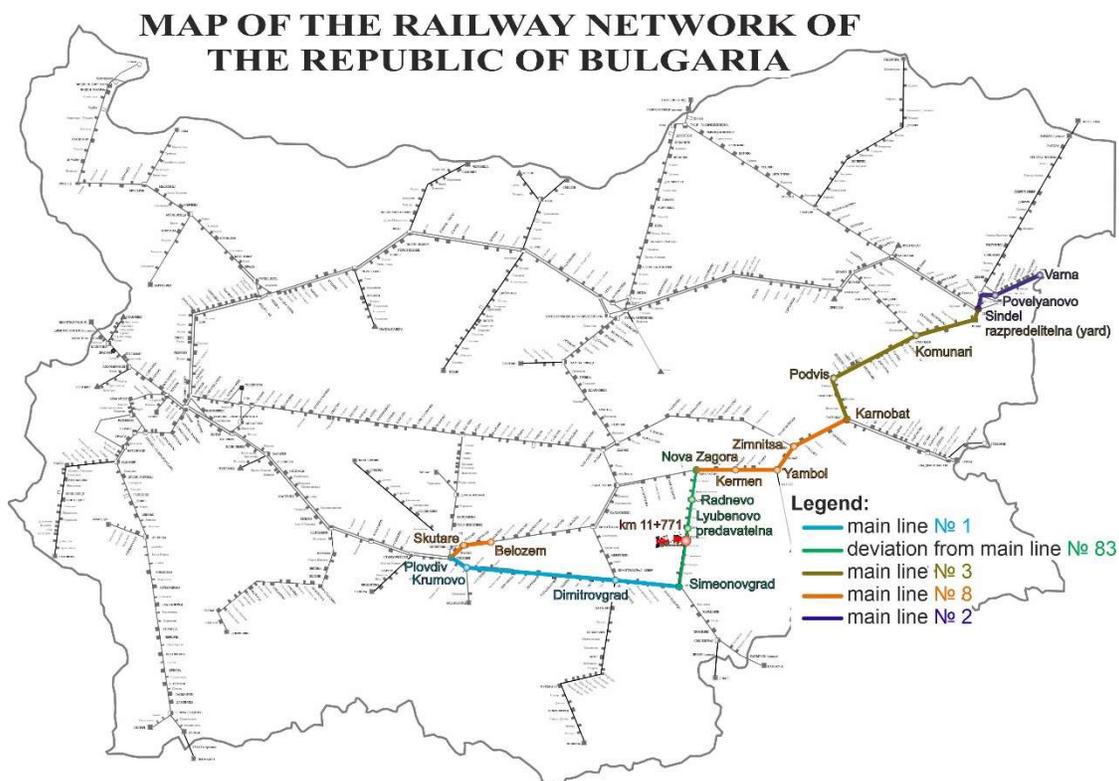
В 06:29 часа влаковият диспечер преустановява от 06:30 часа движението на всички возила в междугарието Любеново предавателна – Симеоновград, с изключение на възстановителните средства.

- Видно от разшифровката, изготвена от железопътното предприятие „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД, на записите за движението на ДТВ № 80694, обслужван с локомотив № 91521080032-1 е видно, че влакът заминава от гара Раднево в 04:31 часа. В участъка Раднево – Симеоновград влака се движи и спазва максималната скорост и ограниченията на скоростта. В 05:22:40 часа при скорост 56 км/ч се констатира нарушаване на главния въздухопровод, като скоростта на локомотива рязко пада до 0 ваг. Локомотивът изминава разстоянието от 210 метра за времето от 23 секунди и в 05:23:03 часа окончателно спира. Нарушенията относно скоростта през времето на движението на влака от начална гара до местопроизшествието не са установени.

3.1.1.2. Функциониране на подвижния състав и техническите съоръжения.

По данни, представени на Комисията за разследване от железопътното предприятие/превозвач „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД и управителя на железопътната инфраструктура ДП НКЖИ преди произшествието подвижният състав (локомотиви и вагони), железен път и съоръженията на железопътната инфраструктура са били изправни.

ДТВ № 80694 е назначен допълнително в ГДВ и се движи по направление Варна товарен парк – Синдел – Карнобат – Симеоновград – Димитровград – Пловдив – Белозем (фиг. 3.15).



Фиг. 3.15 Маршрут на ДТВ № 80694 от гара Варна до гара Белозем

3.1.1.3. Функциониране на оперативната система.

Оперативната система за управление на влаковото движение в участъка Симеоновград – Нова Загора и в междугарието Любеново предавателна – Симеоновград, към момента на произшествието е функционирала без прекъсване – нормално.

Преди произшествието в участъка са преминали пет товарни влака в различни направления с различна маса, видно от Таблица 3.1.

Таблица 3.1

Влак №	заминава от гара	±	Локомотив в1	Локомотив в2	Превозвач	Пълни вагони	Празни вагони	Пълни Оси	Празни Оси	тара	нето	бруто	бр. Вагони	метра	пристига в гара	±		
80591	Сим	16:47	-148	1080024	1080031	"Булмаркет Рейл Карго" ЕООД	0	0	0	0	0	0	0	50	Лн	17:22	-145	
83691	Лн	17:38	-22	44072		"ТБД Товарни превози" ЕАД	5	6	20	24	137	503	760	11	154	Сим	18:10	-22
80692	Лн	21:30	-57	1080011		"ТИМК Рейл" ЕАД	23	0	94	0	0	352	886	23	524	Сим	22:01	-57
44140	Сим	01:41	-28	1080033		"Булмаркет Рейл Карго" ЕООД	15	0	60	0	0	756	1155	15	319	Лн	02:12	-28
80694	Лн	05:04	-48	1080032	87023	"Булмаркет Рейл Карго" ЕООД	34	0	136	0	0	1871	2564	34	519	Дерайлира	05:30	-

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

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

На 15.08.2025 г. около 05:30 часа органи на РУ МВР Симеоновград пристигат на мястото на произшествието, районът и подходът към произшествието са ограничени за достъп на автомобили и външни и служебни лица. На място са извършени огледи от РУ МВР Симеоновград с цел запазване на веществените доказателства за предстоящо разследване

3.1.2.2. Действия на аварийно-спасителни служби.

В 05:27 часа екипи от РС ПБиЗН Симеоновград, РС ПБиЗН Харманли, РС ПБиЗН Димитровград, РС ПБиЗН Хасково, РС ПБиЗН Свиленград и РС ПБиЗН Любимец заминават за местопроизшествието.

В 05:38 часа екипът от РС ПБиЗН Симеоновград пристига на местопроизшествието и установява, че са дерайлирали и горят 13 броя вагон цистерни с разлив на дизелово гориво, има счупен стълб и скъсана контактна мрежа, паднала върху подвижния състав и скъсан проводник от далекопровод за 20 kV напрежение, преминаващ над железопътната линия. След потвърждение от оперативния център на ПБиЗН, че напрежението е изключено, започват действия за локализиране на пожара, който се разпространява бързо по сухите треви около железния път.

Около 06:00 часа на място на произшествието пристигат и останалите противопожарни автомобили с екипи, които се включват в гасенето на горящите цистерни.

В 06:00 часа още екипи от РС ПБиЗН Елхово, РС ПБиЗН Ямбол, РС ПБиЗН Нова Загора, РС ПБиЗН Сливен, РС ПБиЗН Стара Загора и РС ПБиЗН Казанлък заминават за местопроизшествието.

В 07:00 часа на 15.08.2025 г. пожарът е локализиран на площ от около 500 м².

На 15.08.2025 г. в 11:45 часа пожарът е окончателно потушен. В потушаването на пожара са участвали 14 специализирани противопожарни автомобили на ПБиЗН.

3.1.2.3. Действия на аварийно-възстановителни служби.

От 06:30 часа на 15.08.2025 г. влаковият диспечер преустановява движението на всички возила в междугарието Любеново предавателна – Симеоновград, с изключение на възстановителните средства.

Изготвен е план за възстановителните дейности в междугарието.

На 15.08.2025 г. в 08:25 часа от гара Симеоновград заминава дизелов локомотив № 92520006029-9 на „БДЖ Товарни превози“ ЕООД, за изтегляне на влаковия локомотив № 91521080032-1 с първия вагон № 33807966632-1 за гара Симеоновград;

В 09:04 часа за осигуряване габарит на контактната мрежа от гара Любеново предавателна заминава специализирана машина тип АГМУ-Е7 № 99529436005-3 до км 11+771 с връщане в гара Любеново предавателна;

В 10:11 часа дизелов локомотив № 92520006029-9 на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД се връща в гара Симеоновград, поради липса на габарит на контактната мрежа;

В 10:17 часа за осигуряване габарит на контактната мрежа от гара Симеоновград заминава пътна колона от специализирани машини АГМУ-Е6 № 99529436004-6 и РСКМ-17 № 99529431017-3 до км 10+990;

В 15:08 часа специализирана машина тип АГМУ-Е7 № 99529436005-3 се прибира обратно в гара Любеново предавателна;

В 15:08 часа е открит габарит от контактната мрежа за дизелова тяга и за изтегляне на дерайлиралите вагони от междугарието Симеоновград – Любеново предавателна. Междугарието остава с изключено и заземено напрежение;

В 15:12 часа от гара Любеново предавателна заминава дизелов локомотив № 92520006113-1 на „Мини Марица-изток“ ЕАД, за изтегляне на помощния бутащ локомотив № 91520087023-5, заедно с прикачени 10 вагона цистерни от ДТВ № 80694 за гара Любеново предавателна;

В 15:36 часа пътната колона от специализирани машини АГМУ-Е6 № 99529436004-6 и РСКМ-17 № 99529431017-3 се прибира в гара Симеоновград;

В 15:40 часа от гара Симеоновград заминава дизелов локомотив № 92520006029-9 на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД, за изтегляне на влаковия локомотив № 91521080032-1 с първия вагон № 33807966632-1 за гара Симеоновград;

В 16:00 часа на 15.08.2025 г., след завършване на процесуално-следствените действия от органите по досъдебното производство от ОСЛО Хасково, е дадено писмено разрешение за възстановителни дейности;

В 16:05 часа е дадено разрешение от заместник-председателя на УС на НБРПВВЖТ за започване на аварийно възстановителни действия;

В 16:38 часа дизелов локомотив № 92520006113-1 на „Мини Марица-изток“ ЕАД изтегля помощния бутащ локомотив № 91520087023-5, заедно с 10 вагона от състава на ДТВ № 80694, в гара Любеново предавателна;

В 16:53 часа от гара Любеново предавателна заминава дизелов локомотив № 92520006113-1 на „Мини Марица-изток“ ЕАД, за изтегляне на останалите десет вагона от състава на ДТВ № 80694, за гара Любеново предавателна;

В 17:05 часа дизелов локомотив № 92520006029-9 на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД изтегля влаковия локомотив № 91521080032-1 с първия вагон № 33807966632-1 в гара Симеоновград;

В 17:53 часа дизелов локомотив № 92520006113-1 на „Мини Марица-изток“ ЕАД изтегля останалите десет вагона от състава на ДТВ № 80694 в гара Любеново предавателна;

В 17:30 часа е извършено измерване на железния път от оперативната група и е установена точката на дерайлиране на втория вагон от влака;

На 19.08.2025 г. в 18:22 часа влаковият диспечер със заповед възстановява движението на влаковете в междугарието Симеоновград – Любеново предавателна със скорост по разписание. От км 11+600 до 11+800 всички влакове и возила, да се движат със скорост до 15 км/ч.

4. Анализ на събитието

4.1. Участие и задължения на субектите, участващи в събитието.

4.1.1. Железопътно предприятие

Анализ на движението на ДТВ № 80694.

Извършен е анализ на движението на ДТВ № 80694 на данните свалени от регистриращите и записващи устройства на двата локомотива в състава на влака: водещия локомотив № 91521080032-1 и бутация помощен локомотив № 91520087023-5.

Информацията, свалена от регистриращите и записващи устройства, е ценен обективен източник на данни за точното определяне на началото, протичането и края на процесите, свързани с движението и се приема като ценен документ за разследването на произшествия по безопасността на превозите.

Подобен анализ на движението на ДТВ № 80694 е извършен от гара Любеново предавателна до спиране и установяване на локомотива на км 11+460 в междугарието Любеново предавателна – Симеоновград.

ДТВ № 80694 заминава от гара Варна товарен парк по расписание в 22:32 часа, спазва участъковите скорости и намаления по железния път през времето на движение на влака.

Анализ на данните за движението на водещия локомотив № 91521080032-1.

Локомотивът е произведен от Siemens Mobility – Германия през 2024 година с фабричен № 23846/2024 и е зачислен в регистъра на железопътните возила в Република България под № 91521080032-1 BG-BMDM.

Локомотивът е тип „Siemens Smartron“ от локомотивна серия 1080 (фиг. 4.1).

На локомотива е монтирана дигитална скоростомерна инсталация система „REDBOX“, която регистрира и записва основните параметри при движението на локомотива, респективно на влака.

Регистрираните данни са разделени в два пакета: аналогови и дигитални. При разчитане на данните са използвани следните параметри (фиг. 4.2):

- Аналогови данни (горна част на графиката):
 - Скорост на движение (км/ч): поз. 1, отбелязана с червен цвят;
 - Налягане в главния въздухопровод: поз. 2, отбелязана със син цвят (стойностите на налягането са отразени в Таблица 4.2):



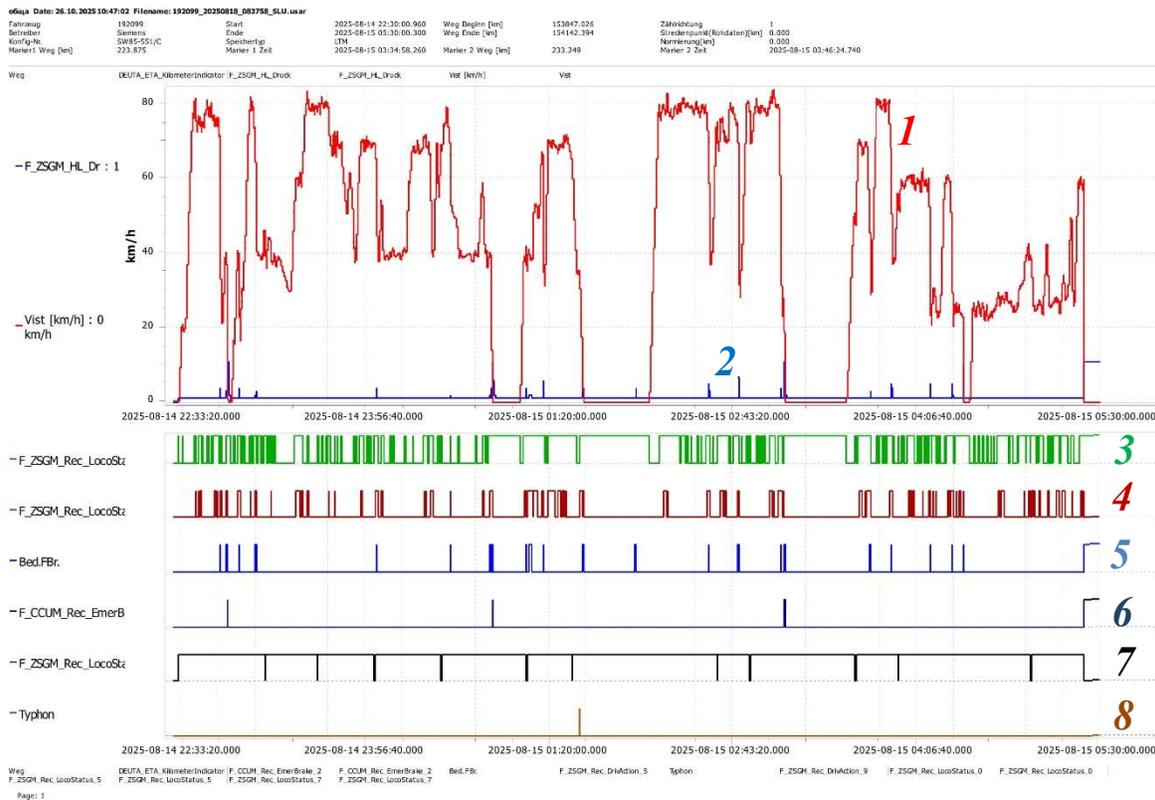
Фиг. 4.1 Локомотив № 91521080032-1

Таблица 4.1

Регистрация на диаграмата	Положение на кранмашиниста	Налягане в главния въздухопровод, [bar]
0	Ударно пълнене	>5.0

1	Пътуване (напълно заредена и разхлабена спирачка) 1A	5.0
2	Последна степен на разхлабване 1B	4.8
3	Задържане първа степен	4.6
4	Задържане втора степен	4.4
5	Задържане трета степен	4.28
6	Задържане четвърта степен	4,15
7	Задържане пета степен	4,0
8	Задържане шеста степен	3,85
9	Задържане седма степен	3,7
10	Пълно задържане	3,5
11	Бързо задържане	<3.2

- Дигитални данни (долна част на графиката):
 - Информация за приложена теглителна сила: позиция 3, зелен цвят, (F_ZSGM_Rec_LocoStatus_0); показания: 0 – тягов режим; 1 – липса на тягов режим (движение по инерция);



Фиг. 4.2 Графика с регистрираните и записани данни за движението на ДТВ № 80694 от регистриращото устройство на водещия локомотив № 91521080032-1

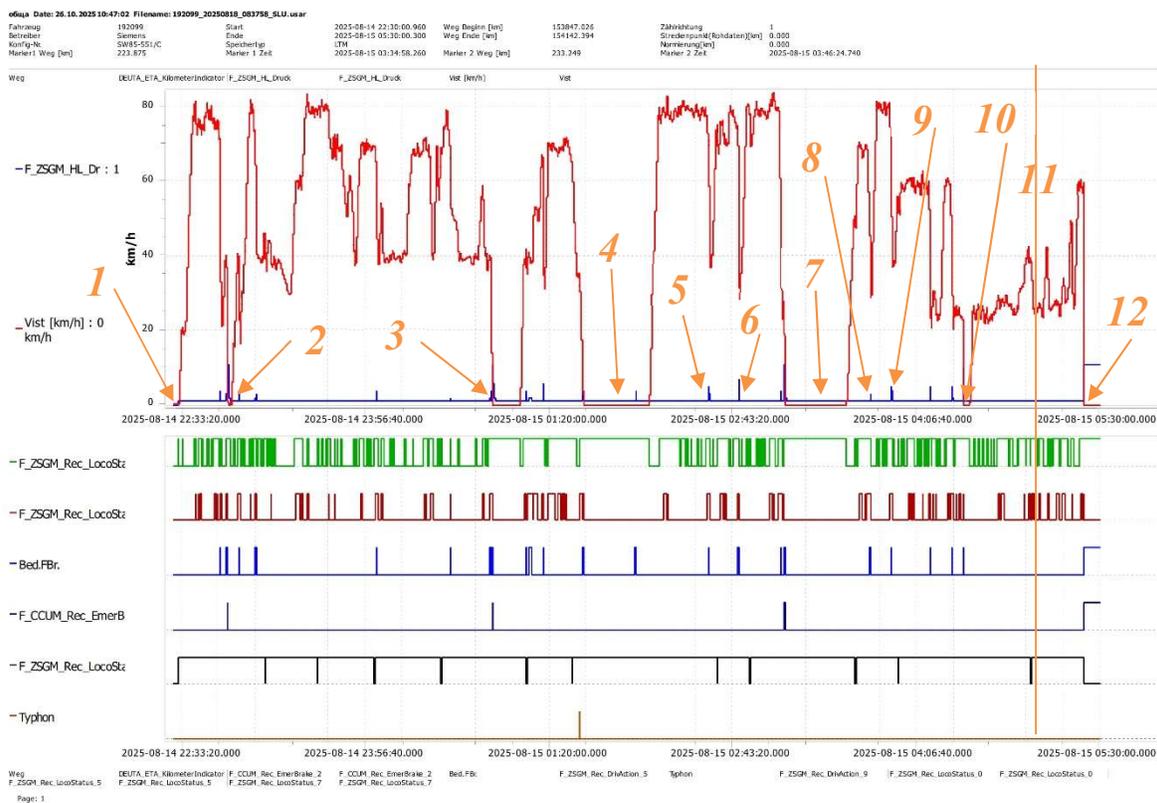
- Информация за приложено електродинамично спиране: позиция 4, тъмночервен цвят, (F_ZSGM_Rec_LocoStatus_7); показания: 1 – наличие на електродинамично спиране; 0 – липса на електродинамично спиране;
- Информация за задействане на автоматичната пневматична спирачка от кранмашиниста (F_ZSGM_Rec_DrivAction_5): позиция 5, син цвят; показания: 1 – наличие на пневматично спиране; 0 – липса на пневматично спиране;
- Информация за задействане на автоматичната пневматична спирачка от клапан за внезапно спиране или от разединяване на главния въздухопровод (F_CCUM_Rec_EmerBrake_2): позиция 6, тъмносин цвят; показания: 0 – липса на задействане; 1 – задействане;
- Информация за състоянието на главния въздушен прекъсвач на локомотива (F_ZSGM_Rec_LocoStatus_5): позиция 7, черен цвят; показания: 1 – наличие на напрежение в локомотива; 0 – липса на напрежение в локомотива;

- Информация за задействан въздушен звуков сигнал (F_ZSGM_Rec_DrivAction_9): позиция 8, кафяв цвят; показания: 1 – подаване на звуков сигнал; 0 – липса на звуков сигнал;

Изминатото разстояние се измерва от локомотивната скоростомерна инсталация и служат за еднозначно позициониране на влака при неговото движение.

ДТВ № 80694 заминава от гара Варна в 22:32:05 часа (фиг. 4.3, поз. 1). По време на движението спазва участъковите скорости и намаленията по железния път. Поради различни причини спира на няколко места по маршрута:

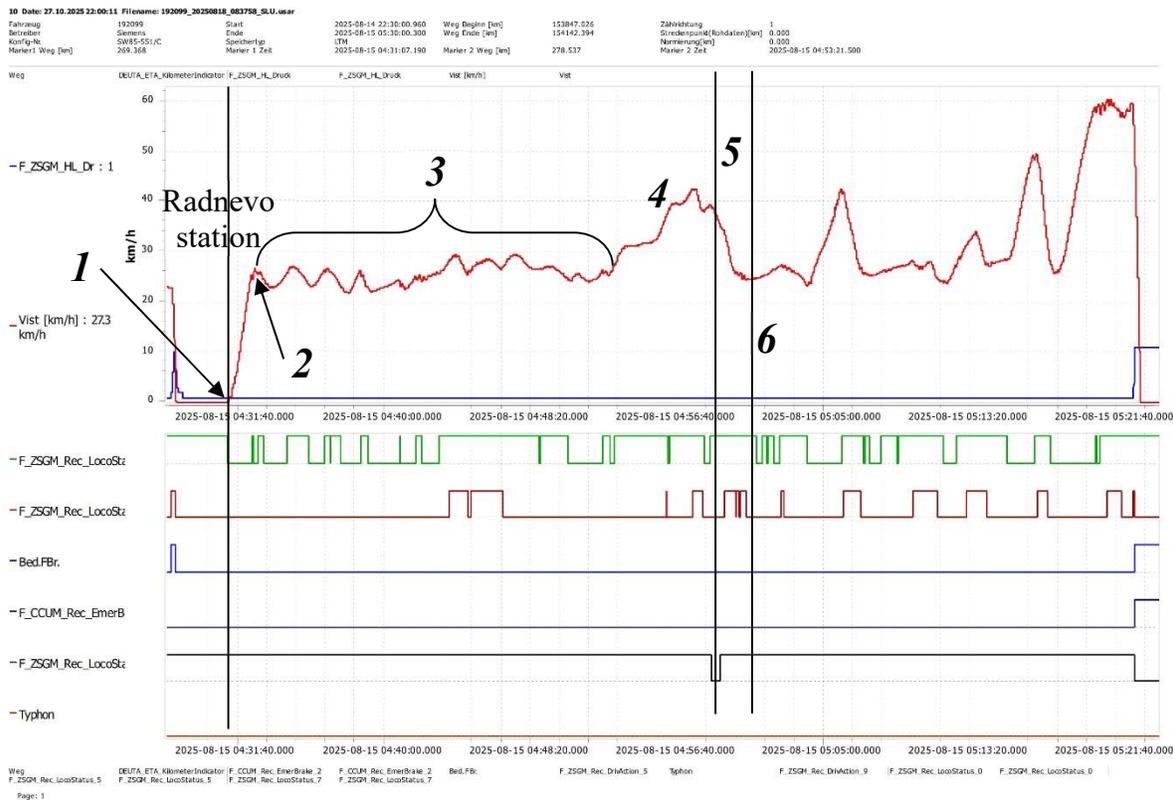
- В гара Повеляново: от 22:54:42 часа до 22:55:35 часа в продължение на 0:00:53 часа (фиг. 4.3, поз. 2);
- В гара Подвис: от 0:54:45 часа до 1:07:04 часа в продължение на 0:12:19 часа (фиг. 4.3, поз. 3);
- В гара Карнобат: от 1:35:45 часа до 2:05:33 часа в продължение на 0:29:48 часа, където извършва проба В (фиг. 4.3, поз. 4);
- През гара Зимница преминава без спиране в 2:33:32 часа със скорост 36,8 км/ч (фиг. 4.3, поз. 5);
- През гара Ямбол преминава без спиране в 2:46:52 часа със скорост 28,0 км/ч (фиг. 4.3, поз. 6);
- В гара Кермен: от 3:07:13 часа до 3:35:01 часа в продължение на 0:27:48 часа, без да е извършвана проба В (фиг. 4.3, поз. 7);
- През гара Коньово преминава без спиране в 3:46:22 часа със скорост 29,0 км/ч (фиг. 4.3, поз. 8);



Фиг. 4.3 Графика на общото времепътване на ДТВ № 80694 от начална гара до мястото на произшествието

- През гара Нова Загора преминава без спиране в 3:56:09 часа със скорост 36,9 км/ч (фиг. 4.3, поз. 9);

бързо да намалява до 0,0 км/ч и в 04:28:14 часа, след като е изминал 269,368 км от началната си гара, ДТВ № 80694 се установява в гара Раднево.

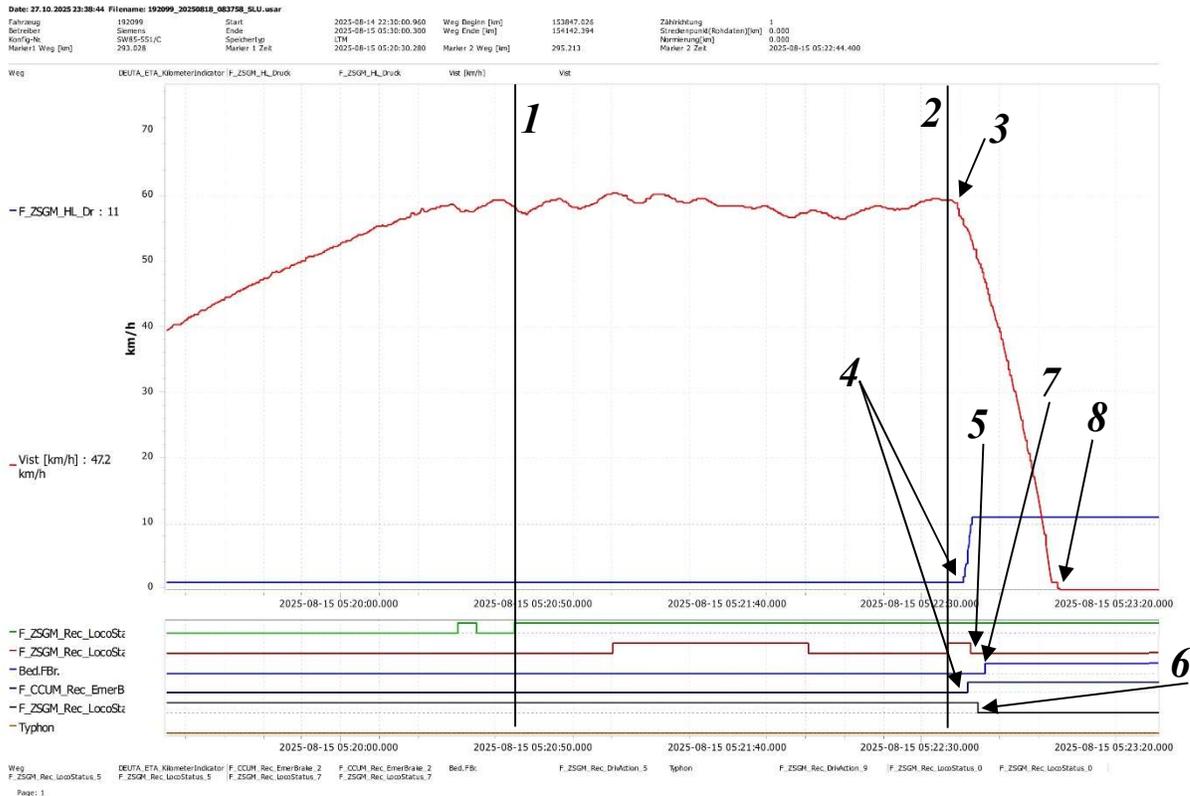


Фиг. 4.5 Графика на движението на ДТВ № 80694 от гара Раднево до гара Любеново предавателна

ДТВ № 80694 престоява в гара Раднево от 04:28:14 часа до 04:31:07 часа в продължение на 00:02:53 часа (фиг. 4.5, поз. 1). В 04:31:07 часа потегля, като скоростта се увеличава до 25,4 км/ч за 00:01:21 часа в продължение на 0,252 км (фиг. 4.5, поз. 2). От този момент до 04:53:21 часа в продължение на 8,917 км за 00:20:52 часа скоростта се изменя в тесния интервал между 21,9 и 29,4 км/ч (фиг. 4.5, поз. 3). От 04:53:21 часа скоростта започва да се повишава, достигайки 31-32 км/ч в продължение на 00:01:30 часа за 0,790 км, отново се повишава до 40 км/ч и след това до 42,5 км/ч в 04:57:44 часа, 11,734 км след потегляне от гара Раднево (фиг. 4.5, поз. 4). От този момент скоростта започва да намалява от естественото съпротивление на движението на влака, защото токоснемателят на локомотива е свален от 04:58:40 часа до 04:59:10 часа в продължение на 00:00:30 часа, време, през което влакът изминава 0,317 км и скоростта на движение достига 35 км/ч, т.е. намалява с 4 км/ч (фиг. 4.5, поз. 5). В 04:59:23 часа машинистът задейства ЕДС, с което скоростта намалява по-бързо, за да достигне стойност 24-25 км/ч при преминаване през гара Любеново предавателна в 05:01:03 часа (фиг. 4.5, поз. 6).

След излизане от гара Любеново предавателна скоростта се увеличава и в 05:02:44 часа достига стойност 26,9 км/ч (фиг. 4.6, поз. 1), 0,728 км след гарата, след което намалява чрез прилагане на ЕДС, до 23,4 км/ч в 05:04:46, след още 0,591 км (фиг. 4.6, поз. 2). Следва увеличаване на скоростта до 42,4 км/ч в 05:06:01 часа след изминаване на 1,025 км (фиг. 4.6, поз. 3). Отново скоростта намалява чрез прилагане на ЕДС до 25, 2 км/ч (фиг. 4.6, поз. 4), повишаване до 28 км/ч за 00:03:21 часа в продължение на 1,500 км (фиг. 4.6, поз. 5) и отново намаляване до 24,1 км/ч (фиг. 4.6, поз. 6). Скоростта достига стойност 33,6 км/ч в 05:13:43 часа, 5,969 км след преминаване на гара Любеново предавателна (фиг. 4.6, поз. 7), намалява до 27,7 км/ч (фиг. 4.6, поз. 8) отново нараства до 48,8 км/ч (фиг. 4.6, поз. 9) и отново намалява до 26,1 км/ч в 05:18:12 часа, 8,549 км от гара Любеново предавателна (фиг. 4.6, поз. 10).

В 05:23:07 часа, 295,367 км от потеглянето си от начална гара скоростта намалява до 0,0 км/ч и локомотивът на ДТВ № 80694 се установява на км 11+460 в междугарието Любеново предавателна – Симеоновград (фиг. 4.7, поз. 8).



Фиг. 4.7 Графика на общото времепътуване на ДТВ № 80694 от спирка Гълъбово до мястото на произшествието

Анализ на данните за движението на бутац помощен локомотив № 91520087023-5.

Анализ на данните, свалени от регистриращото и записващо устройство на локомотив № 91520087023-5 – бутац помощен.

Локомотивът е произведен от фирма „British Rail Engineering Limited“ (BREL) – Великобритания през април 1974 година, като през годините е носил имената:

- Highland Chieftain (03.07.1978 – .11.1982);
- Velocity (1985 – 2000);
- Polmadie (2000 – 2005);
- Velocity (2011 –).

През месец октомври 2012 г. е закупен от железопътното предприятие „Булмаркет ДМ“ ООД и е зачислен в регистъра на железопътните возила в Република България под № 91520087023-5 BG-BMDM.

Локомотивът е от локомотивна серия 87 (фиг. 4.8).

Локомотивът е със следните технически характеристики:

- Междурелсие: 1435 mm;
- Предназначение: магистрален;
- Колоосна формула: Во'-Во';
- Дължина: 17 830 mm;
- Широчина: 2648 mm;
- Височина: 3994 mm;
- Собствена маса: 83 500 kg;

- Максимална мощност: 3720 kW;
- Конструктивна скорост: 177 km/h;
- Сцепна маса: 83 500 kg;
- Минимален диаметър на вписване: 80 m;
- Тип: електрически;
- Вид захранване: променлив ток, 50 Hz ~25 kV;
- Предавателно отношение на зъбните колела на колоосния редуктор: 1:2,2815;
- Осно натоварване: 20,0 t;
- Диаметър на задвижващите колооси: 1156 mm;
- Максимална теглителна сила при потегляне: 258 kN;
- Разчетна скорост: 114,7 km/h;
- Теглителна сила при разчетна скорост: 98,9 kN;



Фиг. 4.8 Локомотив № 91520087023-5

На локомотива е монтирана дигитална скоростомерна инсталация система „HASLER TELOC EVA“, която регистрира и записва основните и най-важни параметри при движението на локомотива, респективно на влака.

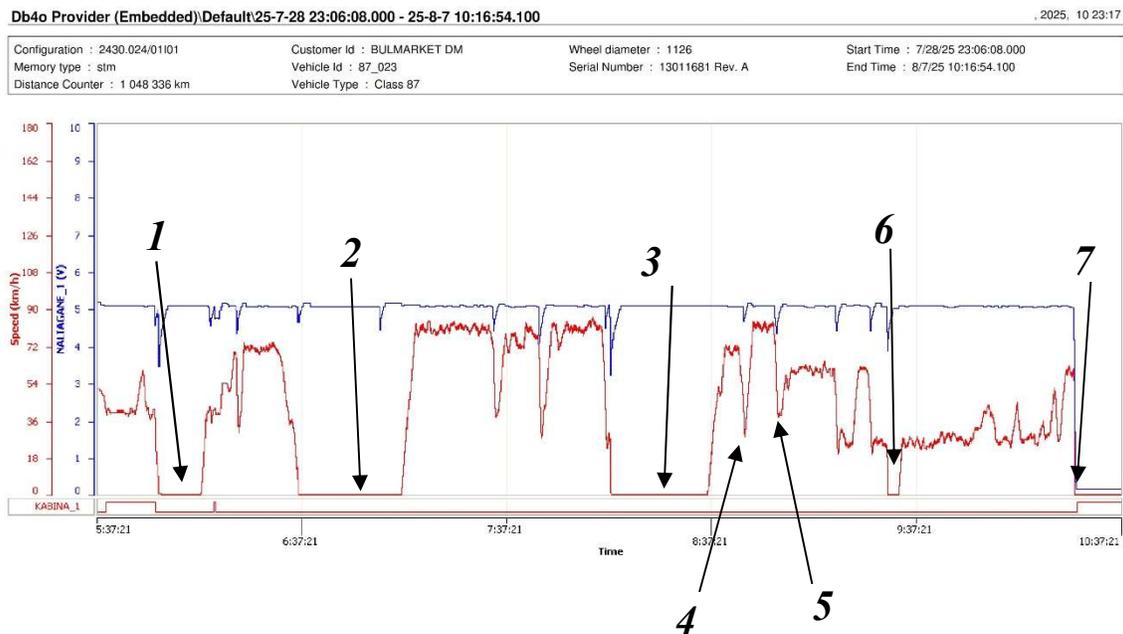
Регистрираното време в електронния блок на локомотива се различава от реалното астрономическо време с 211 часа. Така, регистрираното време на установяване на ДТВ № 80694 след произшествието на км 11+460 по регистрацията на локомотива е в 10:23:52 часа на 07.08.2025 г., което отговаря на реално астрономическо време 05:23 часа на 15.08.2025 г.

След установяване на влака на мястото на произшествието задните буфери на локомотив № 91520087023-5 се намират на км 12+000, т.е. на около 230 метра от мястото на дерайлиране на вагоните.

Регистрациите на скоростомерната инсталация на локомотив № 91520087023-5 не се различават от тези на водещия локомотив № 91521080032-1 (фиг. 4.9). От потеглянето си от гара Варна товарен парк (фиг. 4.9, поз. 1) до гара Кермен ДТВ № 80694 престоява в гара Повеляново (фиг. 4.9, поз. 2), в гара Подвис (фиг. 4.9, поз. 3), в гара Карнобат (фиг. 4.9, поз. 4) и в гара Кермен (фиг. 4.9, поз. 5).



Фиг. 4.9 Графика на времеџтуването на ДТВ № 80694 от начална гара до гара Кермен

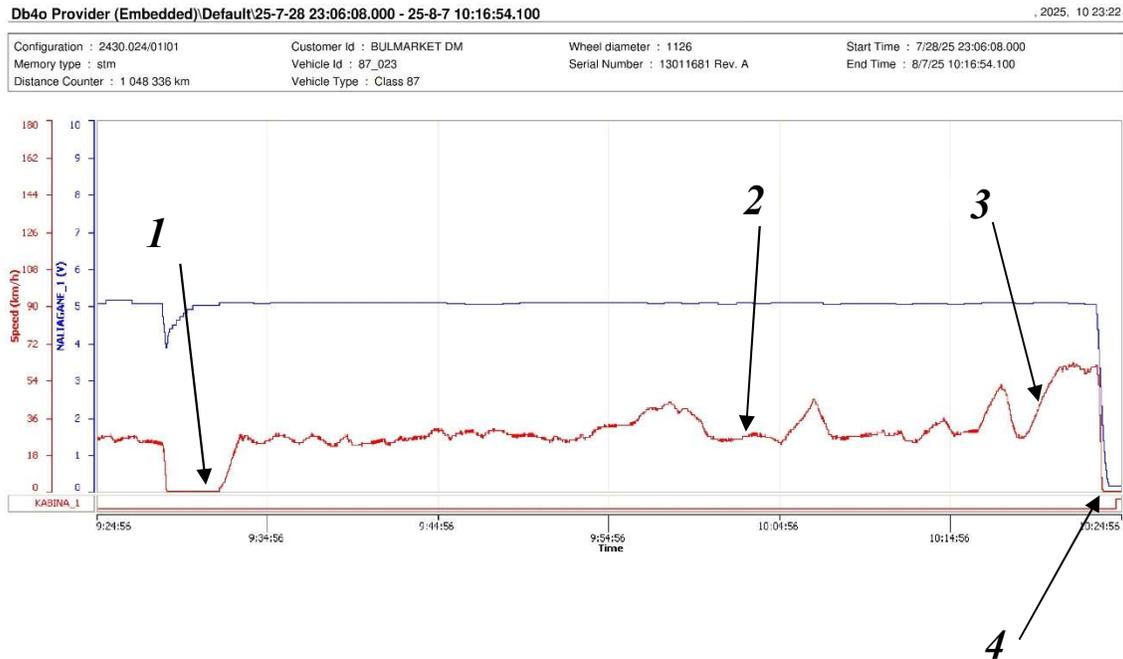


Фиг. 4.10. Графика на времеџтуването на ДТВ № 80694 от гара Подвис до мястото на произшествието

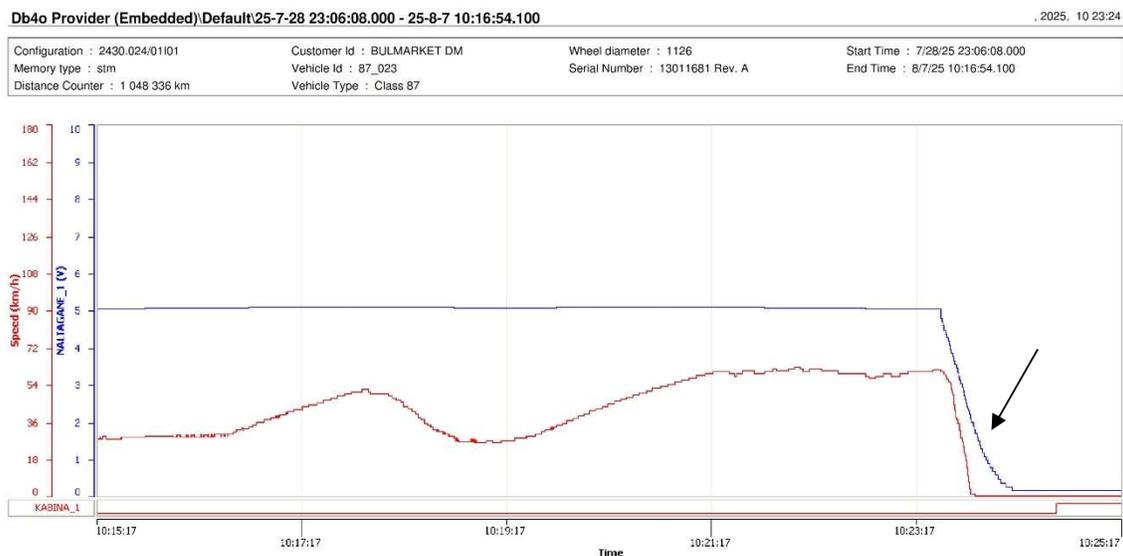
На фиг. 4.10 е показана графиката на движението на ДТВ № 80694 от гара Подвис до мястото на установяване на локомотив № 91520087023-5 на км 12+000 след реализиране на произшествието. Отново са отбелязани спиранията в гара Подвис (фиг. 4.10, поз. 1), в гара

Карнобат (фиг. 4.10, поз. 2) и в гара Кермен (фиг. 4.10, поз. 3). Това е направено с цел да се прекрият двете графики и да не се губи връзката между тях. По-нататък влакът преминава без спиране през гара Коньово (фиг. 4.10, поз. 4), гара Нова Загора (фиг. 4.10, поз. 5) и спира в гара Раднево (фиг. 4.10, поз. 6). Движението на влака подробно е описано в анализа на движението на локомотив № 91521080032-1.

Локомотив № 91520087023-5 се установява на км 12+000 след дерайлирането на 13 вагона от състава на влака (фиг. 4.10, поз. 7).



Фиг. 4.11 Графика на времепътуването на ДТВ № 80694 от гара Раднево до мястото на произшествието



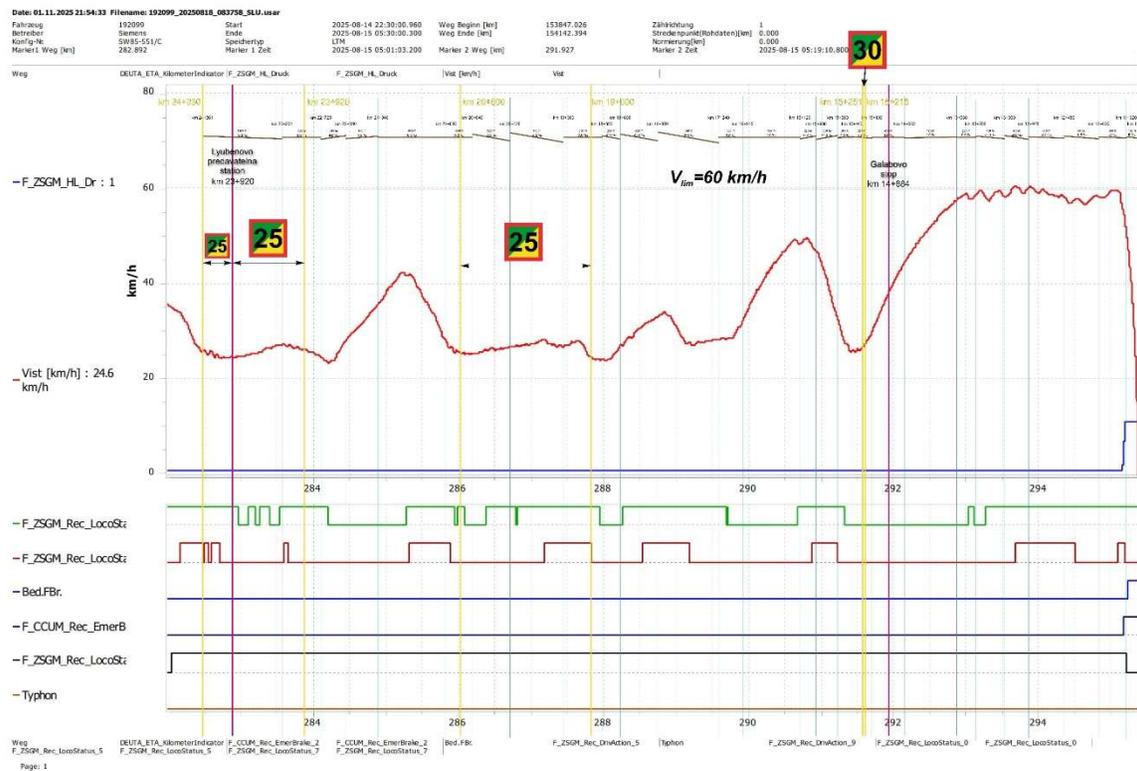
Фиг. 4.12. Графика на времепътуването на ДТВ № 80694 от начална гара до мястото на произшествието

На фиг. 4.11 е отбелязано последното спиране на ДТВ № 80694 в гара Раднево, изменението на скоростта в междугарието Раднево – Любеново предавателна и Любеново

предавателна – Симеоновград до местопроизшествието на км 11+460, като локомотив № 91520087023-5 се намира на км 12+000. С позиции са отбелязани: поз. 1: гара Раднево; поз. 2: гара Любеново предавателна; поз. 3: спирка Гълъбово; поз. 4: мястото на установяване на локомотив № 91520087023-5 на км 12+000.

На фиг. 4.12 е видно, че налягането в главния въздухопровод в локомотив № 91520087023-5 намалява по-бавно от намаляването на скоростта на движение, което е ясно доказателство, че автоматичната спиратка не е задействана от този локомотив.

Скоростта на движение в междугарието Любеново предавателна – Симеоновград е с ниски стойности поради наличието на много на брой намаления до 25 и 30 км/ч, видно от фиг. 4.13.



Фиг. 4.13.

Анализ на движението на теглещия и бутачия локомотив на ДТВ № 80694

При анализа на движението на двата локомотива бе установено, че в определени интервали техните моментни скорости на движение се различават с различни стойности. Не може да се очаква две единици тягов подвижен състав (в случая двата локомотива, разположени в началото и в края на влаковия състав), разделени от 34 вагона, които са свързани с еластични връзки помежду си, да се движат непрекъснато с една и съща скорост. Влакът не е твърдо тяло, а система, съставена от множество сложни по устройство единици, свързани еластично помежду си и взаимодействащи с железния път. По време на движение върху тях оказват влияние изключително много фактори, поради което уеднаквяването на техните скорости на движение е практически невъзможно. Натисковите и опъновите усилия, възникващи между отделните единици в състава на влака са големи, но те съществуват винаги и не са предпоставка за изхвърляне на някой от вагоните встрани от железния път. Неравномерното натоварване не би трябвало да се коментира, тъй като влакът изцяло е съставен от вагон цистерни с течен товар, който автоматично се преразпределя по равно върху всички колела на вагоните.

4.1.2. Управител на инфраструктурата.

4.1.2.1. Анализ на техническото състояние на железния път в междугарието Симеоновград – Любеново предавателна.

При движението на ДТВ № 80694 в преходната крива с дължина 72 м, на 41 м след нейния край на км 11+771 в кръговата крива на втория вагон на третата колоос лявото колело се покачва на главата на лявата релса в кривата с радиус $R=700$ м и надвишение $H=60$ мм (фиг. 4.14).

Ребордът на лявото колело се движи по главата на релсата без да остави сериозна следа и след 2,9 м колелото се свлича вляво от външната страна на релсата, оставяйки видима следа на км 11+768,10 м (фиг. 4.15). Последва дерайлиране и на втората колоос на втората талига на вагона.

Поради голямата инерционна маса на влака и появата на центробежната сила в кръговата крива на железния път, дерайлираният вагон е избутан вляво и заема перпендикулярно положение спрямо оста на железния път. До него дерайлират и се установяват трети и четвърти вагони, които впоследствие са подминати от пети, шести и седми вагони и след тях дерайлират останалите вагони, отразени в скицата на произшествието. Дерайлирали са 12 броя вагони с всички колооси, а тринадесетият вагон е дерайлирал само с първата талига.

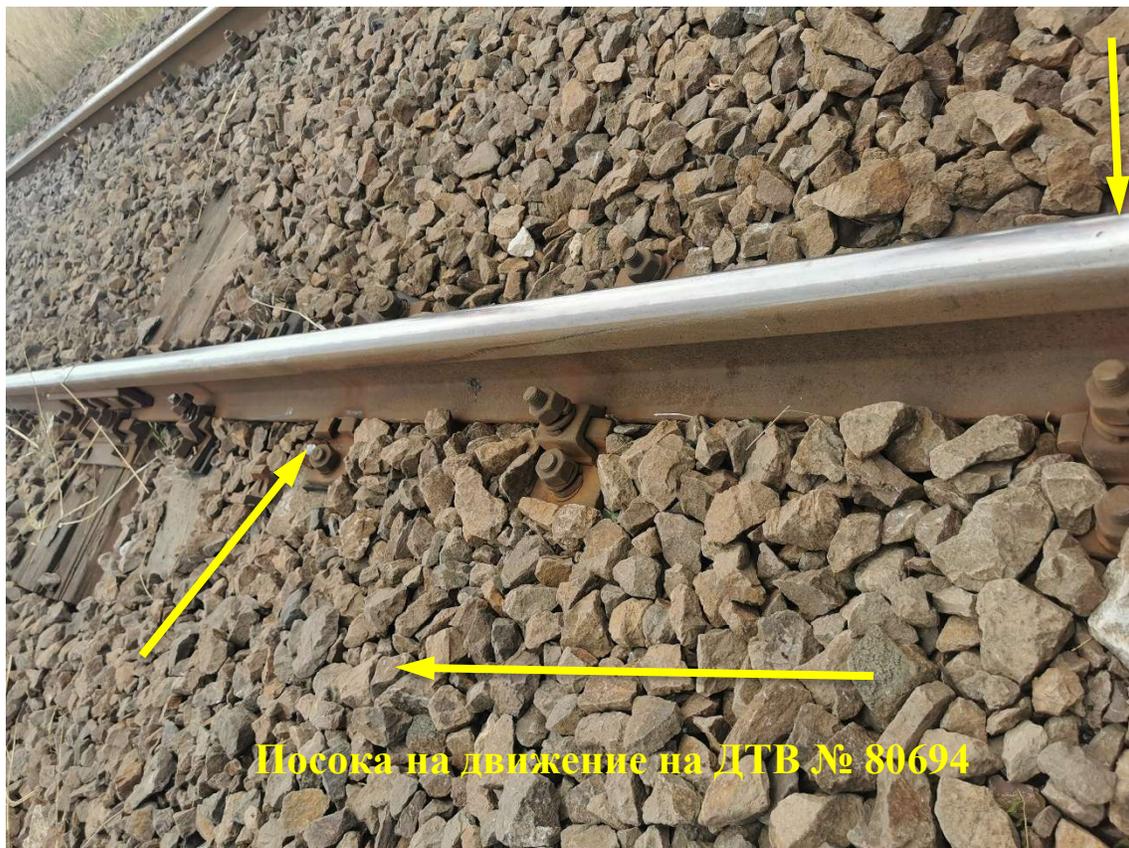
Отдалечаването на талигата от железния път е причина за разкачване на втория вагон от първия вагон до локомотива, при което десният талер от буфера е изкъртен, а левият буфер е силно деформиран.

След разкачването на втория от първия вагон локомотивът се установява на км 11+460 и първият недерайлирал вагон на км 11+493.

Свободното пространство между първия и петия дерайлирал вагон е 147 метра. Дерайлиралите вагони са разпиляни в наклон 2 ‰ в надолнище по посока на движението на влака.

Недерайлиралите вагони са се установили в наклон 2 ‰ и 4,5 ‰ в надолнище.

Разрушен е около 100 м железен път, както и са повредени съоръжения на контактната мрежа, включително и счупен един стълб.



Фиг. 4.15 Точка на свличане на лявото колело от релсата



Фиг. 4.14 Точка на покачване реборда на лявото колело върху главата на релсата

При дерайлирането на втория вагон от състава на ДТВ № 80694 с третата му колоос бутащият локомотив е бил около км 12+257.

Около км 12+257 е бил крайт на влака по време на дерайлирането на втория вагон.

Измервания на железния път:

I. По междурелсие:

От протокола на оперативната група за измерването на железния път е видно, че максималното междурелсие от +20 мм (1455 мм) е в точки 11, 15 и 16. Стойностите отговарят на изискванията на нормативните документи (фиг. 4.16 и 4.17).

II. По напречно ниво:

Параметри на кривата:

- НПК1 (по км) = км 11+197;
- КПК1 (по км) = км 11+269;
- L_1 преходна крива с дължина 72 м;
- КПК2 (по км) = км 11+812;
- НПК2 (по км) = км 11+884;
- L_2 преходна крива с дължина 72 м.

1. Измерени параметри на 20 м. след точката на възкачване (дерайлирана) или до мястото, до което железния път е разрушен. Таблица №2

Посока на движение	Точки на измерване	Заб. 1 (мм.)	Ниво (мм)	Скрити пропадания на база м (мм)			Междурелсие (мм)	Флеш хорда 20м/10м (мм)	Износване на релсите		
				Лява р.	Дясна р.	L			F	ав	ас
Посока на движение на дерайлираното возило срещу езиците / по езиците	20		37			21	400	1	5		
	19		38			19		1	6		
	18		39			19		0	4		
	17		38			19		1	5		
	16		40			20		0	5		
	15		43			20		1	5		
	14		43			16		1	3		
	13		56			15		2	5		
	12		64			19		1	6		
	11		70	2	2	20	45	0	5		
	10		73			18		0	2		
	9		74	1	1	16		1	4		
	8		71			16		1	6		
	7		70			17		0	5		
	6		66			16		0	5		
	5		62			13		1	6		
	4		57			12		0	4		
	3		49			10		0	5		
	2		42	2	1	9		0	5		
	1		37			10		1	5		
т. на възкачване	0		36	4	3	14	30	1	5		

Фиг. 4.16.

2. Измерени параметри на 20 м. след точката на възкачване (дерайлирана) или до мястото, до което железния път е разрушен. Таблица №2

Посока на движение	Точки на измерване	Заб. 1 (мм.)	Ниво (мм)	Скрити пропадания на база м (мм)			Междурелсие (мм)	Флеш хорда 20м/10м (мм)	Износване на релсите		
				Лява р.	Дясна р.	L			F	ав	ас
Посока на движение на дерайлираното возило срещу езиците / по езиците	-1		35			16		1	5		
	-2		37			17		1	5		
	-3		37			20		1	4		
	-4		39			20		1	5		
	-5		41			21		3	7		
	-6		40			21		1	7		
	-7		40			20		1	6		
	-8		41			16		1	2		
	-9		45			14	36	1	5		
	-10		48			14		1	5		
	-11		51			12		1	7		
	-12		52			11		1	5		
	-13		52			9		1	5		
	-14		52			10		2	8		
	-15		50			11		2	4		
	-16		47			8		1	5		
	-17		44			8		2	12		
	-18		45			-3		1	9		
	-19		45			0	22	0	6		
	-20		47								

Забележка 1: В колона 3 на таблица № 2 се отразява отстоянието или съвпадениято на началния настав, върха на сизка, върха на сърцето и крайния настав от най-близката точка до която се намират или с която съвпадат.

3. При невъзможност да се определи точното място на точката на възкачване се отразяват основанията за фиксирането (определянето) й:

Фиг. 4.17.

Кръгова крива 11+812 – 11+269 = 543 м;

R = 700 м; H = 60 мм;

Обща дължина на кривата: 543 + 72 + 72 = 687 м

Поради движението само на товарни влакове в участъка с допустима скорост до 60 км/ч, надвишението в кривата е дадено по формулата:

$$H_{\text{теор.}} = \frac{11,8 \cdot V_{\text{max}}^2}{R} = \frac{11,8 \cdot 60^2}{700} = 60 \text{ mm}$$

Релси тип S49, L = 25 м с подпирени (сдвоени) дървени траверси.

Скрепления ПАК-68 И и стоманобетонови траверси СТ-4.

Дерайлиралният втори вагон от състава на влака е със следните параметри:

Обща дължина от буфер до буфер – 12,53 м.

Разстояние между централни болтове на талигите – 7,12 м (база на вагона)

Напречно ниво на железния път в точките със скрито пропадане се изменя както следва:

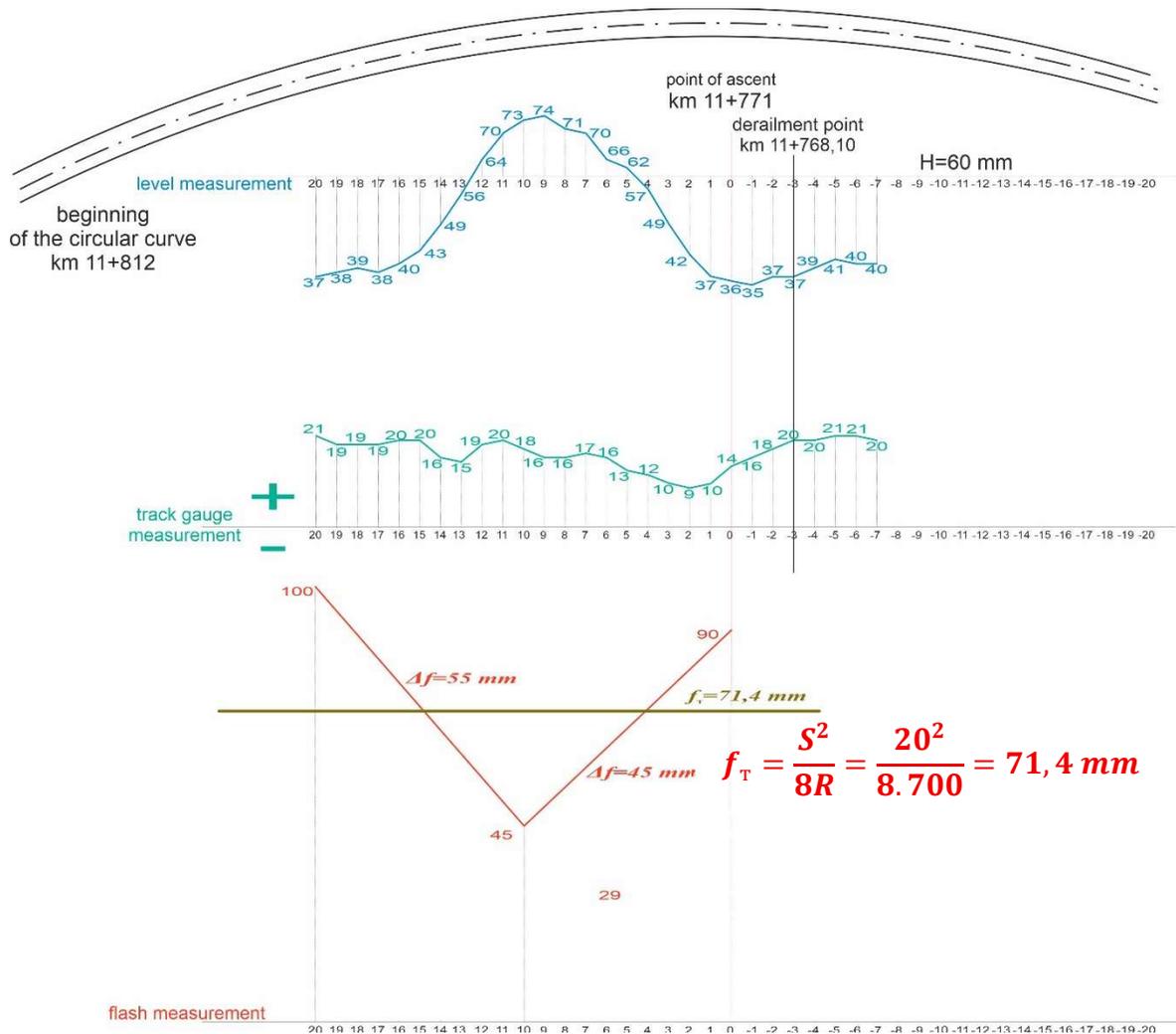
т.0 → измерено 36 мм, става 35 мм;

т. 2 → измерено 42 мм, става 41 мм;

т. 7 → измерено 70 мм, остава 70 мм.

Извадки от напречното ниво в кръговата крива с $H = 60 \text{ мм}$ извън допустимите отклонения в надвишенията, превишаващи границите за $V_{max} \leq 60 \text{ км/ч} = \pm 15 \text{ мм}$, измерено в т.т. 0, 1, 2, 16, 17, 18, 19, 20 (фиг. 4.18).

т. 0 = 35 мм (коригирано ниво);



Фиг. 4.18 Графики на изменение на параметрите на железния път: синьо – измерване на ниво; зелено – измерване на междурелсие; червено – измерване на флеш

т. 7 = 70 мм; разлика = 35 мм;

Преход на железния път (рампа на надвишението) $k = \frac{L}{H} = \frac{7120}{35} = 203 \Rightarrow k = 1:203$, който е по-стръмен от 1:231 съгласно таблица 3.8, стр. 52 от „Инструкцията за текущо поддържане на железния път и стрелките“ и по-стръмен съгласно изискванията по Приложение №7 към чл. 48, ал. 6 за гранични наклони на железния път, където при база 7 м, $k = 1:231$, от Наредба № 58, граничен наклон на прехода на железния път.

III. По измерени флешове:

Измерването е извършено с хорда $S = 20 \text{ м}$ през 10 м.

Теоретичен флеш по формулата:

$$f_T = \frac{S^2}{8R} = \frac{20^2}{8.700} = 71,4 \text{ mm}$$

т.0 = 90 мм

т.10 = 45 мм

т.20 = 100 мм

След измерването и изчисляването на флешовете в кръговата крива с дължина $L=543$ м и радиус $R=700$ м в зоната на дерайлирането се установиха допълнително още три радиуса със следните параметри: $R=500$ м, $R=550$ м и $R=1111$ м.

Разликата между съседните флешове в т. 10 и т. 20= $100-45=55$ мм.

Тази разлика е по-голяма от гранично допустимата от 48 мм съгласно Таблица 4.11, стр. 110 от „Инструкцията за текущо поддържане на железния път в стрелките“.

След извършените измервания, изчисления и анализ се установи, че има съчетаване на неизправности по ос и ниво.

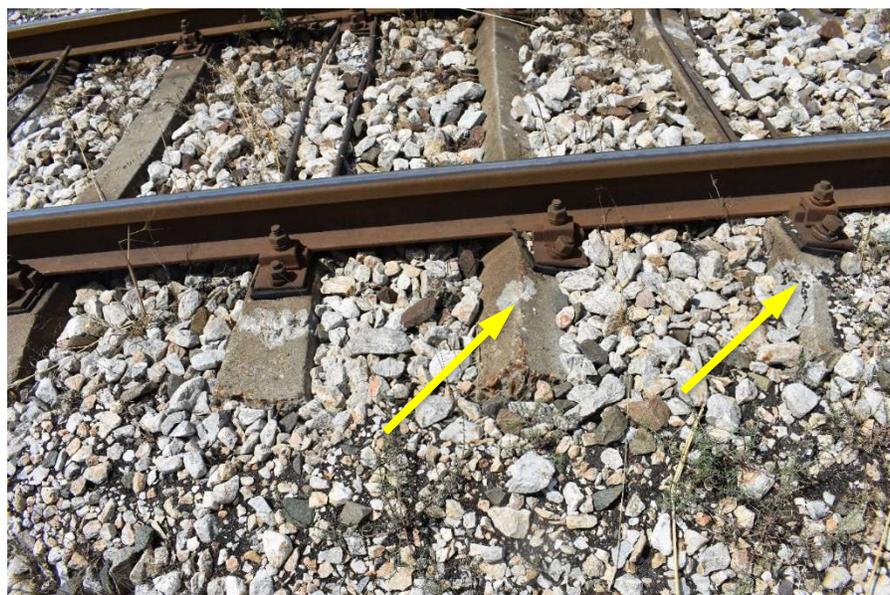
Около точката на покачване и дерайлиране няма закаляна баластова призма.

От извъншния оглед и измервания на кривата от км 11+197 до 11+884 на 19.08.2025 г. се констатираха следните нередности:

1. В цитирания участък са вложени много на брой метални обтяжки, заварявани за ребровите подложки с цел поддържане на междурелсието в норми (вследствие разбиване на уплътнителните втулки в стоманобетоновите траверси) (фиг. 4.19).



Фиг. 4.19.



Фиг. 4.20.

2. Установени са многобройни групи наклонени стоманобетонени траверси, поради което петите на релсите контактуват с бетона на траверсите, което е довело до компрометиране на болта, свързващ металната подложка с траверса (фиг. 4.20).

3. Установени са вертикално деформирани релсови краища в наставите, разлики във флешовете и нивото на железния път. Същите нередности бяха констатирани и при дерайлирането на МДТВ № 46660 през 2024 г., както и от измерването на железния път с Пътеизмерителна лаборатория ЕМ 120 на фирмата „ТИНСА“ ЕООД, извършено на 14.11.2023 г. в участъка Симеоновград – Нова Загора, поради което за 83-та железопътна линия, цялостно е дадена незадоволителна оценка за състоянието на железния път в участъка (при нормативна бална оценка $QI=4,1$, действителната бална оценка от измерванията за 83-та железопътна линия е $QI=3,9$ през 2023 г.) (фиг. 4.21).

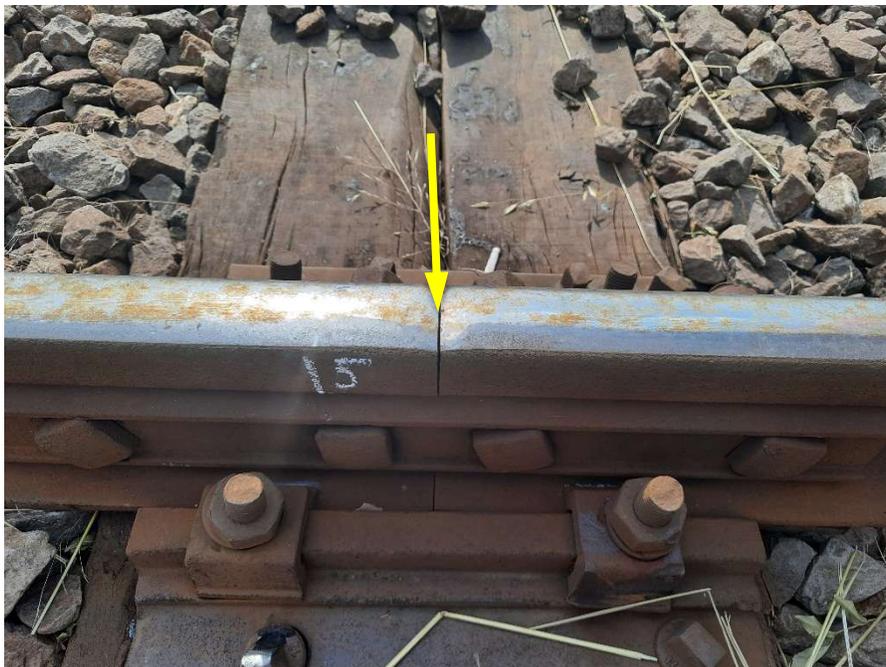
Съчетанието от неизправности по ос и ниво преди и около точката на покачване, предизвикващи хоризонтално напречно отнасяне и подскачане във вертикална равнина на ПЖПС са предизвикали дерайлирането на вагоните.

Железният път в цитирания по-горе участък е пета категория клас “С” за скорост на движение до 60 км/ч, с констатирани неизправности. Това изисква мерки за отстраняване на неизправностите или прекатегоризиране с допустима скорост на движение до 40 км/час.

Комисията за разследване установи занижен контрол от страна на ръководния и изпълнителски персонал, който не е отстранил регистрираните неизправности, след извършено измерване на железния път с Пътеизмерителна лаборатория ЕМ -120 през 2023 година и последващите ръчни измервания.

4.1.2.2. Анализ на причините за възникване на пожар в дерайлиралите вагони.

При навлизане на ДТВ № 80694 около км 11+600 дерайлиралите 13 вагона от състава на влака удрят и чупят стълб на контактната мрежа. Вследствие на счупването контактният проводник провисва и пада върху подвижния състав, заземява подстанцията на контактната мрежа и предизвиква електрическа дъга. От възникналата дъга се причинява запалването на дизеловото гориво, което изтича от дерайлиралите и пробити резервоари на вагон цистерните. В този момент локомотивната бригада на локомотив № 91521080032-1, начело на влака, виждат



Фиг. 4.21.

силно осветяване наоколо пред тях (причинено от електрическата дъга). При запалването на

дизеловото гориво се образува висок и силен пламък, който прогаря и проводниците, преминаващи над контактната мрежа от далекопровод за 20 kV напрежение, захранващ с електроенергия населението в района.

4.1.3. Субекти отговарящи за техническата поддръжка.

Управител на инфраструктура

ДП НКЖИ притежава Сертификат № BG/31/0023/0001 на Структура, отговорна за поддръжката, със срок на валидност от 22.03.2023 г. до 21.03.2028 г. и обхват на дейности – товарни вагони, пътнически вагони и РССМ;

Железопътно предприятие

„Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД притежава Сертификат № BG/31/0025/0002 със срок на валидност от 03.08.2025 г. до 02.08.2030 г. на структура, която отговаря за поддръжката на дизелови и електрически локомотиви, товарни вагони и специализирани вагони за превоз на опасни товари;

*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“ е Национален регулаторен орган по безопасността на Република България.

4.1.6. Нотифицирани органи или органи за оценка на риска.

„ТИНСА“ ЕООД притежава Разрешение № 002-2 за извършване на дейности по оценяване на дейности на подсистема или на част от подсистема с изискванията на националните правила за безопасност или с техническите правила, валидно от 15.07.2021 г.

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 регулаторен орган по безопасността в железопътния транспорт на Република България и извършва сертифициране на лицата, отговорни за поддръжката на возила 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 на железопътната инфраструктура 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 съответствие със СУБ или посочени в регистър.

Железопътна 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 поддържа регистър на железопътната инфраструктура (RINF) на България, които данни се предоставят на Европейската железопътна агенция, във връзка с изискванията на Регламент за изпълнение № 2023/1694 за ТСОС и RINF, който изменя и допълва Регламент № 2019/777 относно RINF.

Железопътно предприятие

"Булмаркет Рейл Карго" ЕООД е лицензиран железопътен превозвач по чл. 37, ал. 7 от Закона за железопътния транспорт, които притежава Единен сертификат за безопасност. Ежегодно дружеството е одитирано от Националния орган по безопасност съгласно 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.

Железопътно предприятие прилага Система за управление на безопасността. С цел изпълнение на нормативните изисквания, които са част от СУБ, "Булмаркет Рейл Карго" ЕООД спазва изискванията на чл. 180а, ал. 1 от Наредба № 58 за от 2.08.2006 г., а именно по националната железопътна инфраструктура да експлоатира железопътни превозни средства (возила), които имат Европейски номер на возило (EVN), имат определено ЛОП и са вписани в Националния регистър на возилата по чл. 61 на Наредба № 57 или в Националния регистър на возилата на друга държава – членка на Европейския съюз, или са регистрирани по международен договор, по който Република България е страна. Състава на ДТВ № 80694 е от возила отговарящи на изискването на Наредба № 58.

Локомотивите и вагоните включени в състава на ДТВ № 80694 са в рамките на междуремонтния цикъл, както по време, така и по километри, каквото е изискването на (т. 4.2.2.5.2."Композиране на влак") от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/773 относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система на Европейския съюз.

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.

Железопътно предприятие:

• Локомотивен машинист първо лице на локомотив № 91521080032-1:

- Диплома № 000511, с придобита правоспособност „Железопътна техника електрически локомотиви“, проведено обучение в периода 1990 ÷ 1993 г., обучаваща институция ВВТУ „Тодор Каблешков“ – София;

- Свидетелство за управление на локомотив BG 71 2016 0309 издадено от ИА ЖА;

- Свидетелство № 199 за заемане на длъжност „Машинист, инструктор локомотивен“ в “Булмаркет Рейл Карго” ЕООД от 01.11.2021 г.

- Допълнително удостоверение издадено от “Булмаркет Рейл Карго” ЕООД за подвижен състав, за който е разрешено машиниста да управлява – серии 43.000, 44.000 и 45.000 от 14.08.1993 г. и серии 85.000, 86.000 и 87.000 от 28.05.2018 г., валидно от 03.11.2016 г. до 03.11.2025 г. по националната железопътна инфраструктура на Р. България и в граничните преходи на Капъкуле и Димитровград (ЖС).

• Локомотивен машинист второ лице на локомотив № 91521080032-1:

- Свидетелство за правоспособност № 24457, с придобита правоспособност за „Локомотивен машинист“, проведено обучение в периода 01.08. ÷ 21.10.2022 г. обучаваща институция, „Учебен център Регина“ – Русе, издадено от ИА „Железопътна администрация“;

- Свидетелство за управление на локомотив BG 71 2024 0027 издадено от ИА ЖА;

- Свидетелство № 265 за заемане на длъжност „Машинист, локомотивен“ в “Булмаркет Рейл Карго” ЕООД от 03.11.2022 г.

- Допълнително удостоверение издадено от “Булмаркет Рейл Карго” ЕООД за подвижен състав, за който е разрешено машиниста да управлява – серии Е 85.000, 86.000 и 87.000 от 28.10.2022 г., валидно от 22.03.2022 г. до 22.03.2033 г. по националната железопътна инфраструктура на Р. България и в граничните преходи на Капъкуле и Димитровград (ЖС).

• Локомотивен машинист на локомотив № 91520087023-5:

- Диплома № 22909, с придобита правоспособност „Железопътна техника дизелови локомотиви“, проведено обучение в периода 1985 ÷ 1988 г., обучаваща институция ВНВТУ „Тодор Каблешков“ – София;

- Свидетелство за правоспособност № 170, с придобита правоспособност „Локомотивен машинист на електрически локомотиви“, проведено обучение в периода 10.04. ÷ 10.09.1992 г., обучаваща институция Фирма БДЖ, издадено от Фирма БДЖ;

- Свидетелство за управление на локомотив BG 71 2022 0033 издадено от ИА ЖА;

- Свидетелство № 253 за заемане на длъжност „Машинист локомотивен“ в “Булмаркет Рейл Карго” ЕООД от 01.12.2021 г.

- Допълнително удостоверение издадено от “Булмаркет Рейл Карго” ЕООД за подвижен състав, за който е разрешено машиниста да управлява – серии Е 43.000, 44.000 и 45.000 от 10.09.1992 г. и серии Е 85.000, 86.000 и 87.000 от 16.09.2020 г., валидно от 10.05.2022 г. до 10.05.2031 г. по националната железопътна инфраструктура на Р. България и в граничните преходи на Капъкуле и Димитровград (ЖС).

Железопътна инфраструктура:

● Ръководител район ПЖПС Стара Загора;

Свидетелство за правоспособност № 23730, придобита квалификация „Строителен техник по ремонт и поддържане на жп линии и съоръжения“, проведено обучение в периода 10.05. ÷ 05.10.2021 г., обучаваща институция ЦПК при НКЖИ, издадено от ИА „Железопътна администрация“;

Диплома № 064993, придобита по специалност „Технология и управление на транспорта“, проведено обучение в периода 2024 ÷ 2025 г., обучаваща институция обучаваща институция Русенски университет „Ангел Кънчев“, издадена от обучаваща институция Русенски университет „Ангел Кънчев“;

- Свидетелство № 2131 за заемане на длъжност „Ръководител район ПЖПС“ в ЖПС – Пловдив от 27.10.2021 г.

● Контрольор, железен път и съоръжения;

- Диплома № 000080, придобита по специалност „Строителен инженер“, проведено обучение в периода 1986 ÷ 1991 г., обучаваща институция обучаваща институция ВНВТУ „Годор Каблешков“ – София, издадена от обучаваща институция ВНВТУ „Годор Каблешков“ – София;

- Свидетелство № 52 за заемане на длъжност „Контрольор ЖПС“ в ЖПС – Пловдив от 31.08.2015 г.

● Началник, участък ПЖПС/обединен;

- Диплома № 002135, придобита по специалност „Пътен строител“, проведено обучение в периода 1995 ÷ 1998 г., обучаваща институция Средно сержантско железопътно училище Горна Оряховица, издадена от обучаваща институция Средно сержантско железопътно училище Горна Оряховица;

- Свидетелство за професионална квалификация № 051911, придобита правоспособност „Ръководител чета“, проведено обучение в периода 28.11.2005 ÷ 16.05.2006 г., обучаваща институция ЦПК при НКЖИ, издадено от;

- Свидетелство № 2405 за заемане на длъжност „Началник участък ПЖПС“ в ЖПС – Пловдив от 02.09.2024 г.

● ТРГ жп участък Димитровград;

- Свидетелство за правоспособност № 24988, придобита правоспособност „Строителен техник по ремонт и поддържане на жп линии и съоръжения“, проведено обучение в периода 03.10.2022 г. ÷ 01.03.2023 г., обучаваща институция ЦПК при НКЖИ, издадено от ИА „Железопътна администрация“;

- Свидетелство № 2308 за заемане на длъжност „Техник ръководител група по ПЖПС“ в ЖПС – Пловдив от 22.03.2023 г.

● Кантонер в жп участък Димитровград;

- Свидетелство за правоспособност № 18616, придобита „ЖП Кантонер“, проведено обучение в периода 18.07. ÷ 05.08.2016 г., обучаваща институция ЦПК при НКЖИ, издадено от ИА „Железопътна администрация“;

- Свидетелство № 2312 за заемане на длъжност „Кантонер, жп линия“ в ЖПС – Пловдив от 02.05.2023 г.

● Дежурен ръководител движение в гара Любеново предавателна на смяна;

- Свидетелство за правоспособност № 26069, придобита „Ръководител движени“, проведено обучение в периода 13.11.2023 г. ÷ 28.05.2024 г., обучаваща институция ЦПК при НКЖИ, издадено от ИА „ Железопътна администрация;

- Свидетелство № 3273 за заемане на длъжност „Ръководител движени “ в УДВГД – Пловдив от 10.07.2024 г.

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

Железопътно предприятие:

● Локомотивен машинист първо лице на локомотив № 91521080032-1:

- Единно здравно информационно досие № 995 от 16.04.2025 г., издадено от Национална многопрофилна транспортна болница – София.

Заклучение: годен за машинист, инструктор локомотивен.

- Психологическо удостоверение № 1138/06.11.2023 г., издадено от Психологическа лаборатория към Национална многопрофилна транспортна болница София за машинист, инструктор локомотивен.

Заклучение: допуска се за срок от 3 години до 06.11.2026 г.

● Локомотивен машинист второ лице на локомотив № 91521080032-1:

Медицинска карта от 24.03.2025 г., издадено от ТДКЦ – ЕООД, Бургас.

Заклучение: годен за машинист, локомотивен.

- Психологическо удостоверение № 971/15.07.2024 г., издадено от Психологическа лаборатория към Многопрофилна транспортна болница – Пловдив за машинист локомотивен.

Заклучение: допуска се за срок от 5 години до 15.07.2029 г.

● Локомотивен машинист на локомотив № 91520087023-5:

Единно здравно информационно досие от № 2647 от 25.08.2025 г., издадено от Национална многопрофилна транспортна болница София за машинист, инструктор локомотивен.

Заклучение: годен за машинист локомотивен.

- Психологическо удостоверение № 218/19.02.2024 г., издадено от Психологическа лаборатория към Национална многопрофилна транспортна болница София за локомотивен машинист.

Заклучение: допуска се за срок от 3 години до 19.02.2027 г.

Железопътна инфраструктура:

● Ръководител район ПЖПС Стара Загора;

Карта за предварителен медицински преглед от 01.04.2024 г., издадено от Многопрофилна транспортна болница Пловдив.

Заклучение – годен за ръководител район ПЖПС.

● Контрольор, железен път и съоръжения;

Карта за предварителен медицински преглед от 18.09.2023 г., издадено Многопрофилна транспортна болница Пловдив.

Заклучение – годен за Контрольор, железен път и съоръжения.

● Началник, участък ПЖПС/обединен;

Карта за предварителен медицински преглед от 10.09.2024 г., издадена от АИППМ д-р Красимир Петров Танчев Хасково.

Заклучение – годен за Началник участък ПЖПС.

- ТРГ жп участък Димитровград;
Карта за предварителен медицински преглед от 10.09.2024 г., издадена от Многопрофилна транспортна болница Пловдив.

Заклучение – годен за „Техник ръководител група ПЖПС“.

- Кантонер в жп участък Димитровград;
Карта за предварителен медицински преглед от 23.04.2025 г., издадена от Многопрофилна транспортна болница Пловдив.

- Дежурен ръководител движение в гара Любеново предавателна на смяна;
Единно здравно информационно досие от 04.06.2025 г., издадено от Многопрофилна транспортна болница Пловдив.

Заклучение – годен за ръководител движение.

- Психологическо удостоверение № 787/24.06.2025 г., издадено от Психологическа лаборатория при Многопрофилна транспортна болница Пловдив за ръководител движение.

Заклучение: допуска се за срок от 5 години, валидно до 24.06.2030 г.

4.3.1.3. Умора.

Железопътно предприятие:

- Локомотивен машинист първо лице на локомотив № 91521080032-1:
Почивка: от 14.08.2025 г. час 08 минути 00 до 14.08.2025 г. час 21 минути 30
Постъпил на работа: 14.08.2025 г. час 21 минути 30 – (13 часа и 30 мин.)

- Локомотивен машинист второ лице на локомотив № 91521080032-1:
Почивка: от 13.08.2025 г. час 01 минути 00 до 14.08.2025 г. час 21 минути 30
Постъпил на работа: 14.08.2025 г. час 21 минути 30 – (20 ч. и 30 мин.)

- Локомотивен машинист на локомотив № 91520087023-5:
Почивка: от 08.08.2025 г. час 22 минути 00 до 14.08.2025 г. час 21 минути 30
Постъпил на работа: 14.08.2025 г. час 21 минути 30 – (143 часа и 30 мин.)

Железопътна инфраструктура:

- Ръководител район ПЖПС Стара Загора;
Почивка: от 14.08.2025 г. час 16 минути 45 до дата 15.08.2025 г. час 08 минути 00
Постъпил на работа: 15.08.2025 г. час 08 минути 00 – (15 часа и 15 мин.)

- Контрольор, железен път и съоръжения;
Почивка: от 14.08.2025 г. час 16 минути 45 до 15.08.2025 г. час 08 минути 00
Постъпил на работа: 15.08.2025 г. час 08 минути 00 – (15 ч. и 15 мин.)

- Началник, участък ПЖПС/обединен Димитровград;
Почивка: от 14.08.2025 г. час 16 минути 45 до 15.08.2025 г. час 08 минути 00
Постъпил на работа: 15.08.2025 г. час 08 минути 00 – (15 ч. и 15 мин.)

- ТРГ жп участък Димитровград;
Почивка: от 14.08.2025 г. час 16 минути 45 до 15.08.2025 г. час 08 минути 00
Постъпил на работа: 15.08.2025 г. час 08 минути 00 – (15 ч. и 15 мин.)

- Кантонер в жп участък Димитровград;
Почивка: от 14.08.2025 г. час 18 минути 00 до 15.08.2025 г. час 09 минути 00
Постъпил на работа: 15.08.2025 г. час 09 минути 00 – (15 ч. и 00 мин.)

- Дежурен ръководител движение в гара Любеново предавателна на смяна;
Почивка: от 12.08.2025 г. час 19 минути 00 до 14.08.2025 г. час 19 минути 00
Постъпил на работа: 14.08.2025 г. час 19 минути 00 – (48 ч. 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.

Железопътна 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 в Република България. Изготвя графици и разписания на допълнително заявени влакове и возила, предложени от железопътните предприятия за движение по железопътната мрежа. Извършва текуща поддръжка на железопътната инфраструктура и съоръженията.

Управителят на железопътната инфраструктура е сертифицирана структура от Националния регулаторен орган по безопасността като структура отговорна за поддръжката на товарни вагони (собственост на управителя на инфраструктурата).

В съответствие на издаден Сертификат на Структура, отговорна за поддръжката извършва дейности по поддръжката на товарни и пътнически вагони, РСМ (собственост на управителя на инфраструктурата);

Железопътно предприятие:

• „Булмаркет Рейл Карго” ЕООД извършва железопътни превози на товари по План за композиране на влаковете, по График за движение на влаковете и по допълнително заявени и назначени влакове със заявка от предприятието до управителя на железопътната инфраструктура.

Железопътното предприятие е сертифицирано от Националния регулаторен орган по безопасност, като структура отговорна за поддръжката на локомотиви и товарни вагони.

Съгласно издаден Сертификат на СОП извършват дейности по поддръжката на дизелови и електрически локомотиви, товарни вагони и вагони, специализирани за превоз на опасни товари.

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 в гарите и междугарието Любеново предавателна и Симеоновград, както и със съответните стрелкови постове в гарите, с прилежащите гари и с влаковия диспечер на участъка се осъществяват с УКСС 8. Гарите са съоръжени с влакова диспечерска радиовръзка (ВДРВ),

На дежурния ръководител движение на смяна в гарите Любеново предавателна и Симеоновград са осигурени служебни мобилни телефони.

На локомотивните бригади на локомотиви № 91521080032-1 и № 91520087023-5 са осигурени служебни мобилни телефони.

Кабините за управление на двата локомотива са оборудвани с радиостанции за влакова диспечерска радиовръзка (ВДРВ) и GSM R.

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.
- Процедура по безопасност ПБ 4.07. Инструкция за устройство и поддържане на горно строене на железния път и железопътните стрелки;
- Правила за текущо поддържане на железния път;
- Правила за поддържане и ремонт на релсовите елементи на жп стрелки

Железопътно предприятие

„Булмаркет Рейл Карго” ЕООД прилага национални и ведомствени нормативни актове част от СУБ, относими за дейността на железопътното предприятие:

- Процедура по безопасност ПБ-47, Версия 1, издадена от 27.02.2015 г. Процедура за обмен на информация с управителя на железопътната инфраструктура, железопътните превозвачи и предприятия извършващи поддръжка на железопътни превозни средства;
- Инструкция за поддържане на електрически и дизелови локомотиви, Версия 2, издадена на 04.01.2024 г.;
- Процедура по безопасност ПБ-43, Версия 1, издадена от 25.02.2015 г. Инструкция за работа на техник-механик, ревизор вагони;
- Инструкция за извършване предпътни /предсменни/ медицински прегледи, както и редът и начинът за установяване употреба на алкохол или друго упойващо вещество от експлоатационния персонал, Версия 2, издадена на 02.05.2024 г.;
- Процедура по безопасност ПБ-07, Версия 1, издадена от 04.02.2015 г. Инструкция за работа на локомотивния машинист;

4.3.2.6. Работното време на участващия персонал.

Управител на инфраструктура

Участващия персонал на ДП НКЖИ в съответствие с изискванията на разпоредбите на Наредба № 50 от 28.12.2001г. и Кодекса на труда, който е зает с осигуряване движението на превози на пътници и товари в железопътния транспорт, работи на сменен 12 часов режим на сумирано работно време, а персоналот зает в ремонта и поддръжката на железния път, работи на пълно работно време 8 часов работен ден 40 часова работна седмица;

Железопътно предприятие

Участващия персонал на „Булмаркет Рейл Карго” ЕООД, в съответствие с изискванията на разпоредбите на Наредба № 50 от 28.12.2001г. и Кодекса на труда, който е зает с извършване превози на товари в железопътния транспорт, работи на сменен 12 часов режим за който се прилага сумирано изчисляване на работното време.

4.3.2.7. Практики за третиране на риска.

Железопътна инфраструктура

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

- 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.

Железопътно предприятие

- „Булмаркет Рейл Карго” ЕООД, прилага следните нормативи:
 - Процедура по безопасност ПБ-48 Методика за анализ и оценка на риска, Версия 1, издадена на 15.01.2020 г., която включва:
 - Управление на интерфейсите;
 - Идентифициране на опасностите;
 - Практически правилник и определяне на риска;
 - Референтна система за определяне на риска;
 - Процедури за управление на опасностите;
 - Оценяващи органи;
 - Определения разписани в методиката за оценка на риска оценка на риска.

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.*

В двата субекта ДП НКЖИ и „Булмаркет Рейл Карго” ЕООД 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, инструкции и заповеди, които са част от СУБ за персонала, 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.*

Железопътната инфраструктура

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

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.

Железопътно предприятие

• В „Булмаркет Рейл Карго” ЕООД подборът на персонал се извършва по Процедура ПБ-33 за набиране и подбор на персонал, Версия 1, издадена на 03.02.2025 г., която включва:

- Идентифициране на нужда от персонал;
- Разработване на длъжностна характеристика;
- Методи за набиране на кандидати;
- Предварителен подбор на кадри;
- Провеждане на интервю;

- Оценка и избор на кандидат;
- Предлагане на работа.

4.3.3.4. Компенсация (възнаграждение).

Железопътната 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 изменение на работните заплати и допълнителни трудови възнаграждения;
- Регламентиране, ред и начин за изплащане на работните заплати.

Железопътно предприятие

• „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД, прилага „Вътрешни правила за работна заплата“ в сила от 01.06.2025 г., които уреждат въпроси, свързани с работната заплата на персонала в предприятието:

- Общи положения;
- Формиране на средствата на работната заплата;
- Определяне и изменение на основните месечни заплати;
- Допълнителните трудови възнаграждения;
- Изчисляване на brutните месечни заплати;
- Ред и начин за изплащане на работните заплати;

В „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД на 01.06.2025 г. са утвърдени Правила за определяне на допълнителните възнаграждения за постигнати резултати, които включват персонала имащ право на допълнителни възнаграждения. персоналът, участващ в експлоатацията, е на постоянен основен трудов договор. Възнагражденията са формирани съгласно трудовите договори за всяка длъжност.

4.3.3.5. Управление на изпълнението и надзор.

Железопътна инфраструктура

ДП Национална компания Железопътна инфраструктура

• Bureau Veritas Certification Holding SAS – UK Branch удостоверява, че системата за управление на горепосочената организация е оценена и е установено нейното съответствие с изискванията на стандарта за управление ISO 9001:2015 с първоначална сертификация 12-03-2009г., сертификата е валиден до 11-03-2027 г.

Обхват на сертификация – Управление на процесите по предоставяне на железопътна инфраструктура на лицензирани превозвачи, управление и контролни дейности по развитие, ремонт, поддържане и експлоатация на железопътна инфраструктура, събиране на инфраструктурни такси разработване на графици за движение на влаковете, управление на влаковата работа железопътната инфраструктура, изготвяне, поддържане и съхраняване на регистър за земята и обектите на железопътната инфраструктура, осъществяване на инвестиционна политика при развитието и модернизацията, поддържането и ремонта на железопътната инфраструктура.

• В периода 20.02.2025 г. в ДП „НК Железопътна инфраструктура“ е извършен одит от независим оценител „Бюро Веритас България“ ЕООД, който удостоверява, че системата за управление в железопътното предприятие е оценена и е установено съответствие с изискванията на стандарт за Система за управление на качеството в съответствие с изискванията на ISO 9001:2015. Сертификатът е преиздаден на 11.03.2025 г., с валидност до 11.03.2028г.

Железопътно предприятие

„Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД

- DNV GL Дет Норск Веритас - Novik Норвегия издал Сертификат на системата за управление, начало на сертификация 08.01.2021 г., актуализиран на 08.01.2024 г. с което се потвърждава, че системата за управление на „Булмаркет Рейл Карго” ЕООД, съответства на стандарта за системи за управление по отношение на околната среда ISO 14001:2015Я. Настоящия сертификат обхваща предмета на дейност: Експлоатация на железопътни транспортни средства. Управление и осъществяване на железопътни превози на товари. Сертификата е валиден до 07-01-2027 г.

- DNV GL Дет Норск Веритас - Novik Норвегия издал Сертификат на системата за управление, начало на сертификация 14.01.2021 г., актуализиран на 17.01.2024 г. с което се потвърждава, че системата за управление на „Булмаркет Рейл Карго” ЕООД, съответства на стандарта за здравословните и безопасни условия на труд ISO 45001:2018. Настоящия сертификат обхваща предмета на дейност: Експлоатация на железопътни транспортни средства. Управление и осъществяване на железопътни превози на товари. Сертификата е валиден до 14-01-2027 г.

- DNV GL Дет Норск Веритас - Novik Норвегия издал Сертификат на системата за управление, начало на сертификация 07.03.2016 г., актуализиран на 08.07.2025 г. с което се потвърждава, че системата за управление на „Булмаркет Рейл Карго” ЕООД, съответства на стандарта за системи за управление на качеството ISO 9001:2015. Настоящия сертификат обхваща предмета на дейност: Експлоатация на железопътни транспортни средства. Управление и осъществяване на железопътни превози на товари. Сертификата е валиден до 07-03-2028 г.

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.

4.3.4. Регулаторни рамкови условия и прилагане на СУБ.

Железопътната 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;

Железопътното предприятие

- 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.

4.3.5. Екологични фактори.

Във връзка с изискванията на чл.4. ал.1, т.3 от Закона за отговорността за предотвратяване и отстраняване на екологични щети (ЗОПОЕЩ), РИОСВ Хасково е предприело необходимите действия. Определени са екологичните щети върху почвата, които създават значителен риск за човешкото здраве в резултат на замърсяване, чрез пряко въвеждане върху почвата на вещества (дизелово гориво).

Съгласно чл. 3, т. 1 от ЗОПОЕЩ се прилага в случаите на причинени екологични щети, причинени в резултат на извършване на дейности по преvoза на опасни товари по смисъла на Правилника RID за превоз на опасни товари.

РИОСВ Хасково е издало предписания на ДП НКЖИ и „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД да се почисти района на произшествието от остатъчни елементи на железопътната инфраструктура и дерайлиралите вагони.

РИОСВ Хасково са извършили неколкостепенни проби на почвата за установяване границите на засегнатата територия и дълбочината от разлива на около 719 961 литра дизелово гориво. Първоначално на 21.08.2025 г. са взети проби от 6 пункта в района на изгорелите цистерни с разлива на дизелово гориво, които са изпитани за съдържание на нефтопродукти от Регионална лаборатория - Бургас. Резултатите от извършените изпитвания са отразени в Протоколи от изпитване и доказват значителни превишения на максимално допустимата и на интервенционната концентрация за нефтопродукти, разписани в Наредба № 3 от 01.08.2008 г. за нормите за допустимо съдържание на вредни вещества в почвите за 4 от пунктовете.

На 03.11.2025 г. от РИОСВ Хасково са взети нови почвени проби от още 6 пункта от двете страни на железопътната линия. Пробите са взети от дълбочина 0-20 cm и 20-40 cm, съгласно разпоредбите на Приложение № 3 към чл. 5, ал. 3 от Наредба № 3 за нормите за допустимо съдържание на вредни вещества в почвите.

Взети проби от следните географски координати:

Пункт № 7: N 42° 06' 35,9", E 25° 52' 09,8";

Пункт № 8: N 42° 06' 36,5", E 25° 52' 11,7";

Пункт № 9: N 42° 06' 36,3", E 25° 52' 12,4";

Пункт № 10: N 42° 06' 32,7", E 25° 52' 12,5";

Пункт № 11: N 42° 06' 33,7", E 25° 52' 09,2";

Пункт № 12: N 42° 06' 32,1", E 25° 52' 08,8".

Всяка проба е формирана от голям брой смесени извадки от почва, взета на около 100 м² около посочените координати. Резултатите от извършените изпитвания, отразени в Протоколите от изпитването показват съдържание на нефтопродукти, по-малко от границата на количествено определяне за двете дълбочини на пробовземане. В нито един от посочените пунктове няма превишения на предохранителната и максимално допустимата концентрация на нефтопродукти, разписани в Наредба № 3 от 01.08.2008 г.

РИОСВ Хасково е представила на двете железопътни предприятия ДП НКЖИ и „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД, Програма с оздравителни мерки, която предвижда механично отстраняване на замърсения слой почва на площ от около 500 м² в дълбочина от 0-20 см с определени граници. Към програмата е приложена карта (чертеж) на площта, определена за почистване и възстановяване на района.

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

Не е приложимо.

4.3.7. Метеорологични и географски условия.

Гарите Любеново предавателна и Симеоновград са разположени в югоизточната част на железопътната мрежа на Р България;

Подробно описано в т. 3.1.3.1.

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

Строителни работи по ремонт и поддръжка на железопътната инфраструктура на 15.08.2025 г. в междугарието Любеново предавателна – Симеоновград в зоната на произшествието не са извършвани.

4.3.9. 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 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., която е част от СУБ.

• В периода 20.05.2024 г. ÷ 28.06.2024 г. в структурните поделения на ДП НКЖИ е извършен вътрешен планов одит на Електро-разпределително поделение (ЕРП), Железен път и съоръжения (ЖПС), Сигнализация и телекомуникация (СиТ) и Управление движението на влаковете и капацитета (УДВК) на процесите, обхванати от Системата за управление на безопасността (СУБ), с цел установяване на съответствие с изискванията на Наредба № 59. Изготвени са доклади от проверките на одитираните поделения със забележки и препоръки със срокове на отстраняване.

• В периода 24.04.2025 г. ÷ 13.06.2025 г. в структурните поделения на ДП НКЖИ е извършен вътрешен планов одит на Електро-разпределително поделение (ЕРП), Железен път и съоръженията (ЖПС) и Сигнализация и телекомуникация (СиТ) е проведен вътрешен одит на процесите, обхванати от Системата за управление на безопасността (СУБ), с цел установяване на съответствие с изискванията на Наредба № 59. Изготвени са доклади от проверките на одитираните поделения със забележки и препоръки със срокове на отстраняване.

- Промени в дейностите на ДП НКЖИ, свързани с възникналото произшествие и които са попадали под определението „съществени“ по смисъла на РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 402/2013, не са извършени.

Железопътно предприятие

- „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД,
- В периода 27.09.2024 г. ÷ 16.10.2024 г. във връзка с изискванията на Процедура по безопасност ПБ-38 „Вътрешни одити“ в структурните звена и централно управление на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД по график е извършен вътрешен планов одит с цел проверка на прилагането на Системата за управление на безопасността (СУБ) в съответствие с изискванията на Директива (ЕС) 2016/798 и Регламент (ЕС) 1078/2012 на Комисията за изпълнение на изискванията за безопасно извършване на железопътни превози по националната железопътна инфраструктура. Одитирани звена – централно управление, Звено София, Звено Пловдив, Звено Бургас, Звено Варна и Звено Русе. Изготвен е доклад от проверките на одитираните звена предложени препоръки със срокове на отстраняване.

- В периода 27.10.2025 г. ÷ 14.11.2025 г. във връзка с изискванията на Процедура по безопасност ПБ-38 „Вътрешни одити“ в структурните звена и централно управление на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД по график е извършен вътрешен планов одит с цел проверка на прилагането на Системата за управление на безопасността (СУБ) в съответствие с изискванията на Директива (ЕС) 2016/798 и Регламент (ЕС) 1078/2012 на Комисията за изпълнение на изискванията за безопасно извършване на железопътни превози по националната железопътна инфраструктура. Одитирани звена – централно управление, Звено София, Звено Пловдив, Звено Бургас, Звено Варна и Звено Русе. Изготвен е доклад от проверките на одитираните звена предложени препоръки със срокове на отстраняване.

- Промени в дейността на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД,, свързани с възникналото произшествие и които са попадали под определението „съществени“ по смисъла на РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 402/2013, не са извършени.

4.4.2.1. Субекти, отговарящи за техническата поддръжка.

Управител на инфраструктура

- ДП НКЖИ притежава Сертификат на структура, която отговаря за поддръжката № BG/31/0023/0001, валиден от 22.03.2023 г. до 21.03.2028 г. с обхват на дейност – Специализирани превозни средства за поддържане на железопътната инфраструктура, Пътнически вагони, второкласен Вm и Товарни вагони за превоз и поддържане на железопътната инфраструктура;

Железопътно предприятие

- „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД, притежава Сертификат на структура, която отговаря за поддръжката на локомотиви и товарни вагони № BG/31/0021/0002 със срок на валидност от 21.05.2021 г. до 20.05.2026 г.

4.4.2.2. Производители и всички други участници.

Не е приложимо.

4.4.2.3. Доклади за независима оценка на риска.

„ТИНСА“ ООД притежава Удостоверение EIN 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 г. до 04.02.2026 г.

1. На Комисията за разследване във връзка с безопасността в НБРПВВЖТ е предоставен доклад от „ТИНСА“ ООД с анализ на измерените параметри на железния път на 14.11.2023 г. в участъка на 83-та железопътна линия Симеоновград – Нова Загора.

- междугарието Симеоновград – Любеново предавателна е в задоволително състояние - (средноаритметичната стойност на балната оценка не превишава граничната за съответната скорост и клас "C" / $QI_{a-b} < QI_{lim}$ /, но балната оценка за отделни отсечки от по 200 m надвишава граничната / $QI > QI_{lim}$ /);

- участък с начало км 11+600 до км 11+800 (единични неизправности - вертикални пропадания по ниво);

2. След възникване на произшествието в междугарието Симеоновград – Любеново предавателна на 15.08.2025 г. на км 11+771, Комисията за разследване във връзка с безопасността в НБРПВВЖТ изиска измерване с Пътеизмерителна лаборатория ЕМ 120 от независимия оценяващ орган „ТИНСА“ ООД, след възстановяване повредения участък на железния път. „ТИНСА“ ООД предостави доклад и анализ на Комисията за разследване във връзка с безопасността в НБРПВВЖТ с измерените параметри на железния път, извършено на 28.08.2025 г. в междугарието Симеоновград – Любеново предавателна, който е в участъка на 83-та железопътна линия.

- Видно от свалените данни на Пътеизмерителна лаборатория ЕМ 120 става ясно, че участъка в зоната на дерайлиране и подновен, железния път от км 11+600 до км 11+800 е в добро техническо състояние; Всички останали данни за междугарието показват, че железния път е с неизправности вертикални пропадания, ниво, флеш и шахматни пропадания на база 1,8 и 9 метра;
- Задоволително е състоянието на железния път (средноаритметичната стойност на балната оценка не превишава граничната за съответната скорост и клас "С", но балната оценка за отделни отсечки от по 200 метра надвишава граничната) в междугарието.

4.4.3. Система за управление на безопасността на участващите.

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., която е част от СУБ и към нея са разписани и одобрени инструкции по безопасността.

Железопътни предприятия.

● „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД, прилага система от процедури, формиращи Система за управление на безопасността, като една от тези процедури е ПБ-48 „Методика за анализ и оценка на риска“, версия 1 от 15.01.2020 г“.

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

Управител на инфраструктура.

● ДП НКЖИ притежава Сертификат на структура, която отговаря за поддръжката № ВГ /31/0023/0001, валиден от 22.03.2023 г. до 21.03.2028 г. с обхват на дейност – Специализирани превозни средства за поддръжане на железопътната инфраструктура, Пътнически вагони, второкласен Вm и товарни вагони за превоз и поддръжане на железопътната инфраструктура;

Железопътни предприятия.

● „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД, притежава Сертификат на структура, която отговаря за поддръжката № ВГ/31/0025/0002 със срок на валидност от 03.08.2025 г. до 02.08.2030 г. – Товарни вагони, дизелови и електрически локомотиви и специализирани вагони за превоз на опасни товари.

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 и „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД, 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, поддръжане 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 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.

2. В периода от 22.04.2025 г. до 16.05.2025 г. Националният орган по безопасността (ИАЖА) е извършил годишен планов надзор на СУБ на ДП НКЖИ за установяване на общи методи за безопасност във връзка с изискванията към СУБ съгласно Директива (ЕС) 2016/798 не са открити несъответствия.

Железопътно предприятие:

1. В периода от 11.03.2024 г. до 15.03.2024 г. Националният орган по безопасността (ИАЖА) е извършил годишен планов надзор на СУБ на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД по утвърден „План за провеждане на годишен надзорен одит по безопасността“ по места.

2. В периода от 20.06.2024 г. до 21.06.2024 г. Националният орган по безопасността (ИАЖА) е извършил надзор на дейността на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД, като структура, отговорна за поддръжка на превозни средства за които е издаден Сертификат № BG 31/0022/0004 по изискванията на Регламент ЕС № 779/2019 г.

3. В периода от 25.03.2025 г. до 26.03.2025 г. Националният орган по безопасността (ИАЖА) е извършил одит на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД в рамката на процедурата по издаване на Сертификат на структурата, която отговаря за поддръжката. При одита не са открити несъответствия, издадени са препоръки (изпълнени).

4. В периода от 31.07.2025 г. до 01.08.2028 г. Националният орган по безопасността (ИАЖА) е извършил одит на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД в рамката на процедурата по издаване на Единен сертификат за безопасност. При одита не са открити несъответствия, издадени са препоръки (изпълнени).

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

● ДП НКЖИ притежава подновено Удостоверение за безопасност № BG 21/2023/0001, валидно от 01.07.2023 г. до 30.06.2028 г.;

● „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД, притежава Единен Сертификат за безопасност BG 10 2025 0256, валиден от 05.08.2025 г. до 04.08.2030 г.;

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

1. След възникване на произшествието в междугарието Симеоновград – Любеново предавателна на 15.08.2025 г. на км 11+771, Комисията за разследване във връзка с безопасността в НБРПВВЖТ разпорежи измерване с Пътеизмерителна лаборатория ЕМ 120 от независимия оценяващ орган „ТИНСА“ ООД. Железният път на повредения участък бе възстановен. На 28.08.2025 г. „ТИНСА“ ООД извърши измерване на железния път извършено в междугарието Симеоновград – Любеново предавателна, който е в участъка на 83-та железопътна линия. На 01.09.2025 г. „ТИНСА“ ООД предостави доклад и анализ на Комисията за разследване във връзка с безопасността в НБРПВВЖТ с измерените параметри на железния път.

- Видно от свалените данни на Пътеизмерителна лаборатория ЕМ 120 става ясно, че след извършения ремонт на железния път от км 11+600 до км 11+800 в зоната на дерайлиране, е в добро техническо състояние;

- Всички останали данни за междугарието показват, че железния път е с неизправности вертикални пропадания по ниво, флеш и шахматни пропадания на база 1,8 и 9 метра;

- Общото техническо състояние на железния път в междугарието е задоволително (средноаритметичната стойност на балната оценка не превишава граничната за съответната скорост за клас "С", балната оценка за отделни отсечки по 200 метра надвишава граничните стойности) в междугарието.

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

Не е приложимо.

4.4.8. Други системни фактори.

Не е приложимо.

4.5. Предишни случаи със сходен характер.

Направление разследване на железопътни произшествия във връзка с безопасността в НБРПВВЖТ е разследвал произшествие със сходен характер в съседното междугарие.

Дерайлиране на вагони от МДТВ № 46660 между гарите Любеново предавателна – Раднево на 03.02.2024 г.

На 03.02.2024 г. в 06:50 часа от граничната обща гара Капъкуле – Република Турция заминава МДТВ № 46660 в състав 32 вагона, 64 оси, 576 метра, 898 тона, обслужван с локомотив № 91523186012-2 на железопътното предприятие „Ди Би Карго България“ ЕООД. В гара Капъкуле, ревизор вагони на железопътното предприятие „Ди Би Карго България“ ЕООД е извършил технически преглед. Влакът пристига в 07:15 часа в граничната гара Свиленград – Република България. В гара Свиленград е извършен митнически и граничен преглед и размяна на локомотивите с друг локомотив № 91521688030-1. Извършена е проба „D“ на автоматичните влакови спиращки преди заминаване на влака.

МДТВ № 46660 заминава от гара Свиленград в 08:54 часа, обслужван с локомотив № 91521688030-1 с локомотивен машинист и помощник локомотивен машинист, служители на железопътното предприятие „Ди Би Карго България“ ЕООД. След извършените анализи на данните, свалени от техническите средства за движението на МДТВ № 46660 (записващо устройство на локомотив № 91521688030-1 и данни от GPS системата за проследяване движението на локомотива), както и от показанията на локомотивната бригада Комисията за разследване в НБРПВВЖТ установи, че МДТВ № 46660 е преминал без спиране от гара Свиленград до гара Раднево.

В 10:17 часа стрелочник/прелезопазач в Пост № 2 на гара Раднево е наредил маршрута и отворил входния сигнал за втори коловоз със спиране.

Стрелочник/прелезопазач в Пост № 2 е проследил преминаването на влака. Видял е, че предпоследният вагон е дерайлирал.

При навлизането на МДТВ № 46660 на втори коловоз в гара Раднево дежурният ръководител движение забелязва силно запрашаване и криволичене на последните два вагона от влака. При преминаването на последните два вагона през техническия канал на коловоза, на 31-ви вагон се откача странична врата, след което пада и втората врата, а последният 32-ри вагон се покачва на перона и се накланя наляво пред приемното здание на гарата. Локомотивният машинист усеща придърпване на влака и предприема бързо спиране.

През времето на движение влакът е спазвал участъковата скорост и намаленията от гара Свиленград до гара Раднево.

Вследствие на дерайлирането са нанесени материални щети на железния път, в междугарието Любеново предавателна – Раднево, на железопътните стрелки и на осигурителната техника за втори коловоз в гара Раднево, както и на дерайлиралите два вагона. Пострадал персонал няма.

От 10:20 часа на 03.02.2024 г. до 15:00 часа на 04.02.2024 г. движението на влаковете в участъка Симеоновград – Нова Загора е прекъснато.

От 15:00 часа на 04.02.2024 г. движението на влаковете в междугарието Любеново предавателна – Раднево в зоната на дерайлиране е възстановено с 25 км/ч.

Причинно-следствен фактор за дерайлирането е съчетание на вертикални принудени трептения на вагона (галопиране), предизвикани от побитите настави на железния път с хоризонтално придвижване на втората колоос на предпоследния вагон към дясната (вътрешна) релса, вследствие появата на хоризонтална напречна сила преди излизането от преходната крива.

Допринасящ фактор е малкото брутно тегло на двuosния вагон (празен) и особеностите на ресорното му окачване, изпълнено с параболични ресори с билинейни характеристики.

Непосредствени причини за събитието.

Съчетание на вертикалните принудени трептения на вагона (галопиране), предизвикани от побитите настави на железния път с хоризонтално придвижване на втората колоос на предпоследния вагон към дясната (вътрешна) релса вследствие появата на хоризонтална напречна сила преди излизане от преходната крива, допълнено с малкото тегло на двуосния вагон (празен).

5. Заключение

5.1. Обобщение на анализа относно причините за събитието.

Комисията за разследване се запозна и анализира събраната и предоставена документация от ДП НКЖИ и „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД за поддръжката и експлоатацията на железопътната инфраструктура, както и за поддръжката и експлоатацията на дерайлиралите вагон цистерни от ДТВ № 80694.

Комисията за разследване извърши неколкократно детайлни огледи и измервания включващи всички параметри на железния път в зоната и извън зоната на дерайлиране.

- Извърши сравнителен анализ на техническото състояние на железния път от данните и протоколите свалени от Пътеизмерителната лаборатория ЕМ-120, през месец ноември 2023 г. и през месец август 2025 г.
- Извърши неколкократно огледи и измервания на дерайлиралите вагон цистерни.
- Извърши анализ на скоростта на движението на локомотива, начело на влака и на бутацията помощен локомотив, свери данните на движение и се установи, че няма разлики в режима на движението на влака по маршрута на движение и по конкретно в междугарието Любеново предавателна – Симеоновград до момента на настъпване на произшествието.
- Проведе интервю с участвалия персонал в произшествието на двата субекта – ДП НКЖИ и „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД.
- Анализира обстоятелствата, свързани с техническото състояние и параметрите на железния път и установи, че състоянието на железния път не отговаря на техническите изисквания.
- Анализира данните от измерените параметри на дерайлиралите 13 вагон цистерни и установи, че няма отклонения от допустимите норми на подвижния състав в експлоатация.
- Анализира данните свалени от измерените параметри на първите три дерайлирали вагона цистерни от състава на ДТВ № 80694. След извършените измервания Комисията установи, че първи е дерайлираният 2-ри вагон № 33527954505-7, след него 3-ти вагон № 33527954566-9 и 4-ти вагон № 33527962684-0, преди произшествието, същите са били технически изправни. Вагоните са били с включена автоматична влакова спирачка.

Мястото на дерайлиране на втория вагон от ДТВ № 80694 е установено, както от оперативната група, така и от Комисията за разследване в НБРПВВЖТ на км 11+771 в междугарието Любеново предавателна – Симеоновград. Вследствие дерайлирането на втория вагон, той увлича и останалите 12 вагона цистерни дерайлират, 11 цистерни лягат вдясно и вляво на железния път, пробиват се резервоарите и започва да изтича дизелово гориво, като част от него изгаря, а останалото се просмуква в почвата. На някои от цистерните са откъснати и разпилени ходовите части (талиги, колооси и др. елементи). Последните 3 вагона са дерайлирали от железния път и остават в право състояние на ходовите части.

Допустимата скорост на движение по разписание на влака и в участъка между гарите Любеново предавателна – Симеоновград е 60 км/ч, регистрираната скорост на влака в момента на възникване на произшествието е 56 км/ч, която е под допустимата за участъка. В момента на дерайлирането влакът се е движил със задействана електродинамична спирачка предвид наклона от 2 ‰ в надолнище в посока на движение на влака, подробно описано в т. 4.1.1. Двата локомотива не са били в теглителен режим.

Видно от превозните документи, преди произшествието локомотивите и вагоните на ДТВ № 80694 са били технически изправни и влакът е бил осигурен със спирачна маса.

5.2. Мерки, предприети след настъпване на събитието.

Ръководителят на разследването от НБРПВВЖТ, след извършените огледи и съгласуване на действията с двата субекта, даде разрешение за придвижване на дерайлиралите и опожарени вагон цистерни, натоварени на автотранспорт от мястото да дерайлиране до Индустриалната

площадка в гр. Раднево, собственост на „Булмаркет Груп“ АД, където се извършиха измервания на техническите параметри на вагоните и съставяне на констативни протоколи.

На 18.08.2025 г. след дадено писмено разрешение, управителя на железопътната инфраструктура предприе възстановяване на железния път и контактната мрежа в междугарието Любеново предавателна – Симеоновград и възстановяване на движението и капацитета на участъка по 83-та железопътна линия.

РИОСВ – Хасково, издаде предписания на ДП НКЖИ и „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД да се почисти района на произшествието от остатъчни елементи на железопътната инфраструктура и дерайлиралите вагони.

РИОСВ – Хасково извърши неколкостепенни проби на почвата за установяване границите на засегнатата територия и дълбочината от разлива на дизеловото гориво. Установено бе, че на площ от 500 м² и в дълбочина от 0÷20 см, почвата е замърсена от петролния дериват.

РИОСВ – Хасково издаде предписания със срокове на участвалите в железопътното произшествие ДП НКЖИ и „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД да почистят почвата с цитираните параметри чрез изгребване, отвозване и депониране на засегнатия терен.

5.3. Допълнителни констатации.

През 2021 г. участъка на 83-та железопътна линия Нова Загора – Симеоновград е завършена електрификацията на участъка.

С писмо с № ЖИ-23828/16.06.2021 г. подадено от ДП НКЖИ до ИАЖА е предоставено досие по чл. 45, ал. 2 от Наредба № 57 от 9 юни 2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система на Европейския съюз (Наредба № 57) с искане за оценка дали размерът на строителните работите налага необходимостта от издаване на ново разрешение за въвеждане в експлоатация на обект: „Електрификация на 83-та железопътна линия Симеоновград – Нова Загора” за структурна подсистема „Енергия“.

Със заповед № 14-00-59/22.06.2021 г. на изпълнителния директор на ИАЖА е назначена комисия, която да извърши проверка съгласно чл. 44а, ал. 2 от Наредба № 57 на постъпилото досие от ДП НКЖИ за становище на ИАЖА по техническото задание за проектиране и доклада за безопасност на обект „Електрификация на 83-та железопътна линия Симеоновград – Нова Загора” за структурна подсистема „Енергия“ и да изготви становище. След преглед и анализ на внесените документи и направената оценка от комисията са установени несъответствия, за които ИАЖА е уведомила ДП НКЖИ и е изискала несъответствията да бъдат отстранени. С писмо с № ЖИ-50789/10.12.2021 г. на ДП НКЖИ са предоставени на ИАЖА: Техническо задание за проектиране, Доклад за безопасност и Заповед № 3-1769/21.10.2021 г. на генералния директор на ДП НКЖИ за назначаване на съвет по оценка на риска съгласно чл. 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията от 30 април 2013 година относно общия метод за безопасност за определянето и оценката на риска.

След преглед на допълнително предоставените документи от ДП НКЖИ изпълнителният директор на ИАЖА е дал становище, че е необходимо издаване на ново разрешение за въвеждане в експлоатация на заявената подсистема „Енергия“ за обект: „Електрификация на 83-та железопътна линия Симеоновград - Нова Загора”, като в становището е обърнато внимание, че разрешението за въвеждане в експлоатация на структурна подсистема „Енергия“ ще бъде издадено по реда на чл. 44а, от Наредба № 57 след приключване на строителството и след подаване на заявление от страна на ДП НКЖИ с приложения към него всички изискуеми документи по чл. 44в, ал. 2 от Наредба № 57. ИАЖА е обърнала внимание за изискването на чл. 44в, ал. 1 от Наредба № 57, а именно, че заявлението за въвеждане в експлоатация се подава в ИАЖА в срок до 1 година след получаване на разрешение за ползване по реда на Закон за устройство на територията (ЗУТ).

ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура“ е подала заявление до ИАЖА за издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация на нова структурна подсистема „Енергия“ за обект „Електрификация на 83-та железопътна линия Симеоновград – Нова Загора“ с № ЖИ-

13580/15.04.2025 г. с приложени документи включително и Разрешение за ползване по ЗУТ с № СТ-05 467/15.09.2023 г.

Със Заповед № 14-00-49/24.04.2024 г. на изпълнителния директор на ИАЖА е назначена комисия, която да извърши проверка на постъпилото заявление с № 10-10-46/15.04.2024 г. и приложените към него документи, относно съответствието им с нормативните изисквания, и да изготви доклад с предложение за издаване или отказ за издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация на нова структурна подсистема „Енергия“ за обект „Електрификация на 83-та железопътна линия Симеоновград – Нова Загора“. Назначената комисия е констатирала несъответствия по заявлението и приложените документи определени с изискванията в Наредба № 57 и в срока установен в чл. 115г, ал. 3 от Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ). ИАЖА с писмо с № 10-10-46/13.05.2024 г. е уведомила ДП НКЖИ за констатациите и е даден 120 /сто и двадесет/ дневен срок от получаване на писмото, за представяне на документи за отстраняване на констатираните нередности и несъответствия по заявление № 10-10-46/15.04.2024 г.

В дадения срок по чл. 115г, ал. 3 от ЗЖТ, в ИАЖА не са представени документите, изискани от ДП НКЖИ.

Във връзка с гореизложеното, изпълнителният директор на ИАЖА е издал Решение № РО-22-6 от 30.09.2024 г., с което отказва издаването на разрешение за въвеждане в експлоатация на нова структурна подсистема „Енергия“ за обект „Електрификация на 83-та железопътна линия Симеоновград – Нова Загора“, поискано от ДП НКЖИ. Решението не е обжалвано по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

Към настоящият момент от ДП НКЖИ не е постъпило в ИАЖА ново заявление за издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация на нова структурна подсистема „Енергия“ за обект „Електрификация на 83-та железопътна линия Симеоновград – Нова Загора“.

За да бъде издадено разрешение за въвеждане в експлоатация на структурна подсистема „Енергия“ за обект „Електрификация на 83-та железопътна линия Симеоновград – Нова Загора“ по реда на чл. 44а, ал. 2 от Наредба № 57, е необходимо ДП НКЖИ да подаде в ИАЖА ново заявление за издаване на разрешение на нова структурна подсистема с приложените необходими документи, посочени в чл. 44в, ал. 2 от Наредба № 57.

6. Препоръки за безопасност

С цел подобряване на безопасността в железопътния транспорт председателят на Комисията за разследване в НБРПВВЖТ предлага на Националния регулаторен орган по безопасността (ИАЖА) следните препоръки за безопасност, относими към ДП НКЖИ и „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД.

- С препоръка 1 се предлага ДП НКЖИ и „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД да запознаят заинтересования персонал със съдържанието на настоящия доклад.

- С препоръка 2 се предлага ДП НКЖИ да анализира данните, предоставени от независимия орган „ТИНСА“ ООД, измерени с Пътеизмерителна лаборатория ЕМ-120 на 14.11.2023 г. в участъка Нова Загора – Симеоновград и предприеме мерки за отстраняване на неизправностите на железния път (по флеш, ниво и вертикални деформации на релсите в наставите), неотговарящи на изискванията за клас „С” за скорост ≤ 60 км/час, или цялостен капитален ремонт.

- С препоръка 3 се предлага ДП НКЖИ да предприеме мерки за издаване на разрешение от ИА „Железопътна администрация“ за въвеждане в експлоатация на структурна подсистема „Енергия“ за обект „Електрификация на 83-та железопътна линия Симеоновград – Нова Загора“ по реда на чл. 44а, ал. 2 от Наредба № 57.

- С препоръка 4 се предлага ДП НКЖИ да предприеме мерки за провеждане на обучения на ръководния и изпълнителски персонал, отговорен за поддръжката и ремонта на 83-та железопътна линия Симеоновград – Нова Загора с цел повишаване на познанията.

- С препоръка 5 се предлага „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД да проведе допълнително обучение на персонала за управление на локомотиви (инструктори и машинисти) относно управлението на тежкотоварни и дългосъставни влакове при движение в разнообразни и сложни участъци на инфраструктурата.

В съответствие с изискванията на чл. 24, параграф 1 от Директива (ЕС) 798/2016 на ЕПС и чл. 91, ал. 1 от Наредба № 59 от 5.12.2006 г. членът на УС на НБРПВВЖТ на 19.12.2025 г. предоставя проект на окончателен доклад, който съдържа информация за разследването произшествие с формулирани препоръки за безопасност с цел подобряване на безопасността в железопътния транспорт на Р. България.

На адресатите по проекта на окончателен доклад в срок до 15.01.2026 г. се предоставя възможност по целесъобразност писмено да изразят своите мнения и становища по проекта на окончателния доклад до заместник-председателя на УС на НБРПВВЖТ.

Председател:

Д-р инж. Бойчо Скробански

Заместник-председател на УС на НБРПВВЖТ