

РЕШЕНИЕ

№ 7

гр. Варна , 16.04.2021 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

АПЕЛАТИВЕН СЪД – ВАРНА, II СЪСТАВ в публично заседание на двадесет и втори февруари, през две хиляди двадесет и първа година в следния състав:

	Председател:	Павлина Г. Димитрова
	Членове:	Росица А. Тончева Десислава С. Сапунджиева
<p>при участието на секретаря Соня Н. Дичева</p> <p>в присъствието на прокурора Светла Василева Курновска-Младенова (АП-Варна)</p> <p>като разгледа докладваното от Десислава С. Сапунджиева Въззивно наказателно дело от общ характер № 20203000600260 по описа за 2020 година</p>		

за да се произнесе, взе предвид следното:

Въззивното производство пред настоящата инстанция е образувано по протест на Окръжния прокурор на Окръжна прокуратура гр.Шумен и по въззивни жалби на частните обвинители, чрез техните повереници: адв.Д., адв.Х. и адв.Р., жалба на подс.Д.М., чрез неговия процесуален представител-адв.В.Д. от АК Шумен и подс.Р.П. чрез неговия защитник-адв.И.Й. от АК- Шумен против Присъда №2 от 22.01.2020г. постановена по НОХД №349/2017год. по описа на Шуменски окръжен съд.

С протеста се оспорва присъдата в частта досежно наложените наказания на подс.Д.М. и подс. Р.П. като се предлага на въззивната инстанция да увеличи наказанията "лишаване от свобода" и "лишаване от права". В изложените допълнително мотиви се твърди за неправилно приложение на материалния закон при индивидуализиране на наказанията. Оспорват се и приетите от първоинстанционния съд смегчаващи отговорността обстоятелства.

С въззивната жалба на частните обвинители се иска увеличаване размера на наложените наказания както следва: на подс.Д.М. наказанието "лишаване от свобода от 15г. на 20г., при първоначален "строг" режим на изтърпяване и лишаване от право да упражнява професията локомотивен машинист от 17г. на 22г., на подс.Р.П. да се увеличат наказанията "лишаване от свобода" от 10г. на 20г. и лишаване от право за упражнява професията локомотивен машинист от 12г. на 22г.

С въззивната си жалба подс.Д.М. заявява, че присъдата е неправилна, а материалния закон не е приложен правилно, тъй като вината на подсъдимия не е доказана по несъмнен начин. С жалбата се иска от въззивната инстанция да отмени същата и постанови оправдателна присъда. В допълнение към жалбата се твърди за неправилно приложение на материалния закон, при определяне на деянието като „особено тежък случай“, наличието на множество фактори, които прекъсват причинно следствената връзка между управлението на подвижния железопътен състав и причинения съставомерен резултат. Твърди се и за наличието на данни за предубеденост и заинтересованост на вещите лица, преподаватели във висшето транспортно училище, участвали в изготвянето на експертни заключения по делото. Оспорва се спаведливостта на наложеното наказание, като се иска неговото намаляване, при условията на чл.55 от НК.

Встъпилият в производството пред въззивната инстанция защитник на подс.М.-адв.Л. поддържа подадената жалба и развива подробни съображения в подкрепа на направеното искане. Твърди се, че изводите на съда са резултат на недопустими предположения, изградени при игнориране на доказателствата и безкритично предоверяване на заключенията на вещите лица. Сочат се допуснати съществени процесуални нарушения на досъдебното производство, които съществено са накърнили правото на защита и правото на подсъдимите на справедлив процес, гарантирано в чл.6 от ЕКПЧ. Твърди се, че същите са препятствали възможността за обективно, всестранно и пълно установяване на фактите. Според защитника, съдът е проявил пристрастност и предубеденост, като е отхвърлил съществени искания на защитата, игнорирал е всички доказателства, които опровергават обвинителната теза и не е обсъдил наличието на множество обективни фактори, извън поведението на подсъдимите, свързани с настъпването на инцидента и причиняване на престъпния резултат.

С въззивната жалба на подс.Р.П. се излагат съображения, че присъдата е постановена в нарушение на материалния и процесуален закон, поради което се иска същата да бъде отменена и постановена оправдателна присъда. Постъпило е и допълнение към подадената жалба, в което са изложени съображения за нарушение на материалния закон, като подсъдимия е признат за виновен по непредявено обвинение. Твърди се, че съдът е направил своите фактически изводи на база предположения, което установява и явната му пристрастност към обвинителната теза.

По реда на чл.320,ал.4 от НПК защитниците са депозирали подробни писмени изложения, с

които излагат аргументи за неправилност на обжалваната присъда.

В съдебно заседание пред въззивната инстанция представителят на Апелативна прокуратура поддържа протеста и излага съображения за неоснователност на въззивните жалби.

В пренията по делото защитниците поддържат въззивните жалби и направените към тях допълнения.

В личната си защита подс.П. заявява, че е изпълнил своите задължения по обявяването на сигналите и не е чул и не може да си спомни, дали подс.М. му е отговорил. Твърди за оказана от него помощ на една от пострадалите и предприети от него действия по обезопасяване на влака.

В последната си дума подс.М. моли да бъде уважена неговата жалба.

В последната си дума подс.П. моли за оправдателна присъда.

Настоящият състав, след като прецени събраните по делото доказателства, доводите във въззивния протест, въззивните жалби и допълненията към тях, становището на страните и извърши цялостна проверка на постановеният акт по отношение законосъобразността, обосноваемостта и справедливостта му, съобразно изискванията на чл.314 от НПК, намира за установено следното:

Предмет на въззивна проверка е Присъда №2 от 22.01.2020г., постановена от Окръжен съд гр.Шумен по НОХД №349/2017г., с която:

1.Подсъдимия Д. А. М. е признат за виновен в това, че на 10.12.2016г., в района на гара Хитрино, обл. Шумен, при управление на подвижен железопътен състав - товарен влак № 90570, съставен от два локомотива № 86003 /първи/ и № 87025 /втори/ и 26 бр. вагонцистерни, пътуващ по жп линия №9 по направление Бургас - Русе, като машинист локомотивен - първо лице на локомотив № 86003, нарушил правилата за движение, установени съгл. чл.115 от Закона за железопътния транспорт в Наредба №58 от 02.08.2006г. за правилата за техническа експлоатация, движение на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт, а именно: чл. 19, ал.1, т.4 вр. чл.288,чл. 317, т.3 и чл.324, ал.4, т.5 вр. ал. 1 и в нарушение на правила от „Инструкция за работа на локомотивния машинист“ издадена на 04.02.2015г., утвърдена от управителя на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД - Русе, съгласувана с Генералния директор на ДП „Национална компания железопътна инфраструктура“, а именно: т.15, б.“а, т.17, б.“д и т.17, б.“е“, като при наредено влизане в гара Хитрино на трети отклонителен коловоз, не изпълнил незабавно, точно и безусловно указанията на сигнала на предупредителния светофор, който с една мигаща жълта светлина указвал, че входния светофор е отворен и е разрешено движението с определена за влака скорост, с готовност скоростта да се намали при входния светофор до 40 км/ч, след което не изпълнил указанията на сигнала и на входния светофор, който с две жълти светлини указвал *„Вход, разрешен със скорост 40 км/ч при входния светофор и готовност за спиране!*

Изходният светофор е затворен!“, като управлявал влака със скорост 78км/ч и не намалил скоростта до 40км/ч, в резултат на което е последвало дерайлиране на влака и повреждане на вагон-цистерни от състава на композицията, изтичане на превозван газ пропилен и последвал взрив и по непредпазливост причинил:

- смърт на седем лица: на А. Р. Р. с ЕГН, б.ж. на с.Хитрино; на Ф.А. С. с ЕГН, б.ж. на с.Хитрино; на Т. Ю. А. с ЕГН, б.ж. на с.Хитрино; на А.А. М., ЕГН, б.ж. на с.Хитрино; на Ш. С.м И. с ЕГН, б.ж. на с.Хитрино; на Д.Т. Ю. с ЕГН, б.ж. на с.Хитрино; и на Б. Ю. А. с ЕГН, б.ж. на с. Тимарево;

- тежки телесни повреди на четири лица:

1. на Н. Е. Х. с ЕГН ***** - *тежка телесна повреда*изразяваща се в открита рана на клепача и околоочната област с разкъсна рана с пролабиране и загуба на вътреочни тъкани, довели до постоянна слепота с двете очи; термично изгаряне по лицето в съвкупност с всички травматични увреждания, довели до постоянно общо разстройство на здравето, опасно за живота; термична и механична травма на лицето, представляваща обезобразяване на лицето, което причинило завинаги разстройство на сетивните органи, на зрението и слуха;
2. на Р. А. Р. с ЕГН ***** - *тежка телесна повреда*изразяваща се в разкъсно – контузни увреждания и попадане на чужди тела в двете очи, довели до постоянна слепота на двете очи; рани, шок, мозъчна контузия, изгаряния, които са довели до постоянно общо разстройство на здравето, опасно за живота;
3. на Г. Г. М. с ЕГН ***** - *тежка телесна повреда*изразяваща се във взривна травма /комбинацията от всички травматични и термични увреждания по тялото и във вътрешни органи/, включително контузионен бял дроб с развил се респираторен дисстрес синдром при възрастни, наложили провеждане на изкуствена белодробна вентилация, довела до постоянно общо разстройство на здравето, опасно за живота;
4. на Ц. Г. А. с ЕГН ***** - *тежка телесна повреда*изразяваща се в рани от пламъково изгаряне по лицето, шията, предмишниците, ръцете, седалището, бедрата и подбедриците на обща площ 30 % от телесната повърхност, в съвкупност с налични множество напрегнати и спукани мехури по лицето и нагар около ноздрите и устата, участващи по дясна ръка и предмишниците с фиксиран сив епидирмис, под който дермата е сивкавобелезникава без капилярна реакция, довели до постоянно общо разстройство на здравето, опасно за живота;

- и средни телесни повреди на десет лица:

1. на Р. С. И. с ЕГН ***** - *средна телесна повреда*изразяваща се в счупване на левия максиларен синус, довело до счупване на челюст; наранявания, които проникват в черепната кухина - кръвоизливи в сфеноидалния, левия максиларен синус и етмоидалните клетки, в резултат на което е създадена комуникация между околната

среда и мозъка на пострадалия, при което е нахлул въздух в субдуралното пространство фронтално и в интрахемисферната бразда; луксация на лявата акромиоклавикуларна става /раменна/, довела до трайно затруднение в движението на левия горен крайник за период повече от един месец;

2. на Р. Х. Х. с ЕГН ***** - *средна телесна повреда* изразяваща се в травматичен шок, довел до разстройство на здравето, временно опасно за живота; нараняване, което прониква в черепната кухина, кръвоизлив от етмоидалните клетки, максиларните синуси и носните ходове, в резултат на което се е създала връзка между околната среда и етмоидалните клетки;
3. на Г. Б. М. с ЕГН ***** - *средна телесна повреда* изразяваща се в счупването на 3-то, 4-то и 5-то ребра в ляво, довело до трайно затруднение в движенията на снагата за период повече от един месец; гръдна травма с излив на въздух в лявата плеврална кухина /субтотален пневмоторакс/, наложил поставяне на торакален дрен и усложнен с посттравматична пневмония на белия дроб в ляво, довела до разстройство на здравето, временно опасно за живота;
4. на И. Х. Ю. с ЕГН ***** - *средна телесна повреда* изразяваща се в термично изгаряне на главата и ръцете II АБ степен 7% с установена инфекция със Стафилококус епидермидис, довело до разстройство на здравето, временно опасно за живота;
5. на Е. И. А. с ЕГН ***** - *средна телесна повреда* изразяваща се в термично изгаряне по лицето, предмишниците, ръцете и стъпалата II АБ степен 11%, довело до разстройство на здравето, временно опасно за живота;
6. на Х. А. Х. с ЕГН ***** - *средна телесна повреда* изразяваща се във фисура на десния вътрешен глезен, довела до трайно затруднение в движението на десния долен крайник за срок по-голям от един месец;
7. на Х. Р. С. с ЕГН ***** - *средна телесна повреда* изразяваща се във вдишване на токсични газове, токсична симптоматика, засягаща дихателната система, възпаление и оток на белите дробове, в резултат на което настъпили клинични промени в дишането и лабораторни данни за възпалителен процес /повишени стойности на левкоцитите и С-реактивния протеин/, както и лабораторни данни за прояви на ацидоза, довели до разстройство на здравето, временно опасно за живота;
8. на Н. Ц. С. с ЕГН ***** - *средна телесна повреда* изразяваща се в открити фрактури на дисталните фаланги на първи и втори пръсти на лявото ходило, отчупване на фрагмент от кубовидната кост на същото ходило, довели до трайно затруднение в движението на левия долен крайник за срок по-голям от един месец;
9. на Ю. Т. Ю. с ЕГН ***** - *средна телесна повреда* изразяваща се във вдишване на пушечни газове и тяхно токсично въздействие, довела до разстройство на здравето, временно опасно за живота;
10. на М. Е. Х. с ЕГН ***** - *средна телесна повреда* изразяваща се в термично изгаряне на лицето, шията, ръцете, бедрата и подбедриците III степен 25% с развила се инфекция, довело до разстройство на здравето, временно опасно за живота, като от

деянието са причинени смърт на повече от едно лице – на 7/седем/ лица и съставомерни телесни повреди на повече от едно лице – на 14 /четиринадесет/ лица, като деянието е извършено при условията на независимо съпричиняване с подс.Р. С. П. и случаят е особено тежък- престъпление по чл.343, ал.4 вр. ал.3 б.,б” предл. 2-ро вр. ал.1, б.“б“ и б.“в“, вр. чл.342 ал.1 пр.1 от НК, за което му е наложено наказание: "лишаване от свобода" за срок от 15 /петнадесет/ години, което на основание чл.57 ал.1 т.3 от ЗИНЗС да изтърпи при първоначален ОБЩ режим. Подсъдимият е оправдан по първоначално повдигнатото обвинение срещу него във връзка с възведената формулировка на нарушенията, включени в бланкетната норма на обвинението и за нанесени средни телесни повреди на лицата Н. Е. Х., Р. А. Р. и Г. Г. М.. На основание чл.343г вр. с чл.49 ал.2 вр. чл.37 т.7 от НК на подс.Д. А. М. е наложено наказание Лишаване от право да упражнява професия „машинист – локомотивен, влакова работа“ за срок от 17 /седемнадесет/ години.

11. Подс. Р. С. П. е признат за виновен в това, че на 10.12.2016г., в района на гара Хитрино, обл. Шумен, при управление на подвижен железопътен състав - товарен влак № 90570, съставен от два локомотива № 86003 /първи/ и № 87025 /втори/ и 26 бр. вагон-цистерни, пътуващ по жп линия №9 по направление Бургас - Русе, като машинист локомотивен - второ лице на локомотив № 86003, нарушил правилата за движение, установени съгл. чл.115 от Закона за железопътния транспорт в Наредба № 58 от 02.08.2006 г. за правилата за техническа експлоатация, движение на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт, а именно: чл. 19, ал.1, т.4 вр. чл.288, чл.317, т.3 и чл. 324, ал.4, т.5 вр. ал.1 и в нарушение на правилата на т.33, б.,в“ от „Инструкция за работа на локомотивния машинист“ издадена на 04.02.2015г., утвърдена от управителя на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД - Русе, съгласувана с Генералния директор на ДП „Национална компания железопътна инфраструктура“, като машинистът локомотивен второ лице не обявил и не изпълнил незабавно, точно и безусловно указанията на сигнала на предупредителния светофор, който с една мигаща жълта светлина указвал, че входния светофор е отворен и е разрешено движението с определена за влака скорост, с готовност скоростта да се намали при входния светофор до 40 км/ч, след което не обявил и не изпълнил указанията на сигнала и на входния светофор, който с две жълти светлини указвал „Вход, разрешен със скорост 40 км/ч при входния светофор и готовност за спиране! Изходният светофор е затворен!“, в резултат на което последвало дерайлиране и повреждане на вагони-цистерни от състава на композицията, изтичане на превозвания газ пропилен и последвал взрив и по непредпазливост причинил:

- смърт на седем лица: на А. Р. Р. с ЕГН, б.ж. на с.Хитрино; на Ф.А. С. с ЕГН, б.ж. на с.Хитрино; на Т. Ю. А. с ЕГН, б.ж. на с.Хитрино; на А.А. М., ЕГН, б.ж. на с.Хитрино; на Ш. С.м И. с ЕГН, б.ж. на с.Хитрино; на Д.Т. Ю. с ЕГН, б.ж. на с.Хитрино; и на Б. Ю. А. с ЕГН, б.ж. на с. Тимарево.

- тежки телесни повреди на четири лица:

1. на Н. Е. Х. с ЕГН ***** - *тежка телесна повреда* изразяваща се в открита рана на клепача и околоочната област с разкъсна рана с пролабиране и загуба на вътречни тъкани, довели до постоянна слепота с двете очи; термично изгаряне по лицето в съвкупност с всички травматични увреждания, довели до постоянно общо разстройство на здравето, опасно за живота; термична и механична травма на лицето, представляваща обезобразяване на лицето, което причинило завинаги разстройство на сетивните органи, на зрението и слуха;
2. на Р. А. Р. с ЕГН ***** - *тежка телесна повреда* изразяваща се в разкъсно – контузни увреждания и попадане на чужди тела в двете очи, довели до постоянна слепота на двете очи; рани, шок, мозъчна контузия, изгаряния, които са довели до постоянно общо разстройство на здравето, опасно за живота;
3. на Г. Г. М. с ЕГН ***** - *тежка телесна повреда* изразяваща се във взривна травма (комбинацията от всички травматични и термични увреждания по тялото и във вътрешни органи), включително контузионен бял дроб с развил се респираторен дисстрес синдром при възрастни, наложили провеждане на изкуствена белодробна вентилация, довела до постоянно общо разстройство на здравето, опасно за живота;
4. на Ц. Г. А. с ЕГН ***** - *тежка телесна повреда* изразяваща се в рани от пламъково изгаряне по лицето, шията, предмишниците, ръцете, седалището, бедрата и подбедриците на обща площ 30 % от телесната повърхност, в съвкупност с налични множество напрегнати и спукани мехури по лицето и нагар около ноздрите и устата, участващи по дясна ръка и предмишниците с фиксиран сив епидермис, под който дермата е сивкавобелезникава без капилярна реакция, довели до постоянно общо разстройство на здравето, опасно за живота.

- и средни телесни повреди на десет лица:

1. на Р. С. И. с ЕГН ***** - *средна телесна повреда* изразяваща се в счупване на левия максиларен синус, довело до счупване на челюст; наранявания, които проникват в черепната кухина - кръвоизливи в сфеноидалния, левия максиларен синус и етмоидалните клетки, в резултат на което е създадена комуникация между околната среда и мозъка на пострадалия, при което е нахлул въздух в субдуралното пространство фронтално и в интрахемисферната бразда; луксация на лявата акромиоклавикуларна става /раменна/, довела до трайно затруднение в движението на левия горен крайник за период повече от един месец;
2. на Р. Х. Х. с ЕГН ***** - *средна телесна повреда* изразяваща се в травматичен шок, довел до разстройство на здравето, временно опасно за живота; нараняване, което прониква в черепната кухина, кръвоизлив от етмоидалните клетки, максиларните синуси и носните ходове, в резултат на което се е създала връзка между околната среда и етмоидалните клетки;
3. на Г. Б. М. с ЕГН ***** - *средна телесна повреда* изразяваща се в счупването на 3-то, 4-то и 5-то ребра в ляво, довело до трайно затруднение в движенията на снагата

за период повече от един месец; гръдна травма с излив на въздух в лявата плеврална кухина /субтотален пневмоторакс/, наложил поставяне на торакален дренаж и усложнен с посттравматична пневмония на белия дроб в ляво, довела до разстройство на здравето, временно опасно за живота;

4. на И. Х. Ю. с ЕГН ***** - *средна телесна повреда* изразяваща се в термично изгаряне на главата и ръцете II АБ степен 7% с установена инфекция със Стафилококус епидермидис, довело до разстройство на здравето, временно опасно за живота;
5. на Е. И. А. с ЕГН ***** - *средна телесна повреда* изразяваща се в термично изгаряне по лицето, предмишниците, ръцете и стъпалата II АБ степен 11%, довело до разстройство на здравето, временно опасно за живота;
6. на Х. А. Х. с ЕГН ***** - *средна телесна повреда* изразяваща се във фисура на десния вътрешен глезен, довела до трайно затруднение в движението на десния долен крайник за срок по-голям от един месец;
7. на Х. Р. С. с ЕГН ***** - *средна телесна повреда* изразяваща се във вдишване на токсични газове, токсична симптоматика, засягаща дихателната система, възпаление и оток на белите дробове, в резултат на което настъпили клинични промени в дишането и лабораторни данни за възпалителен процес /повишени стойности на левкоцитите и С-реактивния протеин/, както и лабораторни данни за прояви на ацидоза, довели до разстройство на здравето, временно опасно за живота;
8. на Н. Ц. С. с ЕГН ***** - *средна телесна повреда* изразяваща се в открити фрактури на дисталните фаланги на първи и втори пръсти на лявото ходило, отчупване на фрагмент от кубовидната кост на същото ходило, довели до трайно затруднение в движението на левия долен крайник за срок по-голям от един месец;
9. на Ю. Т. Ю. с ЕГН ***** - *средна телесна повреда* изразяваща се във вдишване на пушечни газове и тяхно токсично въздействие, довела до разстройство на здравето, временно опасно за живота;
10. на М. Е. Х. с ЕГН ***** - *средна телесна повреда* изразяваща се в термично изгаряне на лицето, шията, ръцете, бедрата и подбедриците III степен 25% с развила се инфекция, довело до разстройство на здравето, временно опасно за живота, като от деянието са причинени смърт на повече от едно лице – на 7/седем/ лица и съставомерни телесни повреди на повече от едно лице– на 14 /четиринадесет/ лица, като деянието е извършено при условията на независимо съпричиняване с подс.Д. А. М. и случаят е особено тежък-престъпление по чл.343 ал.4 вр. ал.3 б.,б”, предл. 2-ро вр. ал.1 б.“б” и б.“в” вр. чл.342 ал.1 пр.1 от НК, за което му е наложил наказание "лишаване от свобода" за срок от 10 /десет/ години, което на основание чл.57 ал.1 т.3 от ЗИНЗС да изтърпи при първоначален "Общ" режим. Подс.П. е оправдан по първоначално повдигнатото обвинение срещу него във връзка с възведената формулировка на нарушенията, включени в бланкетната норма обвинението, както и във връзка с нарушенията по т.35 от „Инструкция за работа на локомотивния машинист“ издадена на 04.02.2015г., утвърдена от управителя на „Булмаркет Рейл

Карго“ ЕООД - Русе, съгласувана с Генералния директор на ДП „Национална компания железопътна инфраструктура“ и за нанесени средни телесни повреди на лицата Н. Е. Х., Р. А. Р. и Г. Г. М.. На основание чл.343г вр. с чл.49 ал.2 вр. чл.37 т.7 от НК съдът е наложил на подс.П. наказание Лишаване от право да упражнява професия „машинист – локомотивен, влакова работа“ за срок от 12 /дванадесет/ години.

В присъдата си съдът е приспаднал задържането на двамата подсъдими и се е произнесъл по направените разноски и веществени доказателства.

Въззивните жалби и протест са процесуално допустими, подадени в срока за обжалване и от надлежна страна.

Съобразявайки събраните по делото доказателства, въззивния съд установи от фактическа страна следното:

Подсъдимият Д. А. М. е завършил Полувисшия железопътен институт „Тодор Каблешков“ гр.София през 1996г. със специалност „ЖП техника ел. локомотиви“ и според Свидетелство за специализация и правоспособност на специалист с полувисше образование №000576 е придобил правоспособност „Локомотивен машинист на електрически локомотиви“. Подсъдимият е работил 16 години и 7 месеца по специалността си в системата на БДЖ. С трудов договор №71/01.09.2015г. подс.М. бил назначен на длъжност „Машинист локомотивен“ в „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД гр.Русе, където работил и към 10.12.2016г. Правата и задълженията на служителя били определени с трудов договор и длъжностната характеристика, която е утвърдена на 28.01.2015г. от управителя на фирмата и подписана на 01.09.2015г. от подс.М.. На 01.09.2015г. на подс.М. е проведен начален инструктаж по безопасност и здраве при работата.

Подсъдимият Р. С. П. е завършил Полувисшия железопътен институт „Тодор Каблешков“ гр.София през 1977г. със специалност „Експлоатация и ремонт на дизелови локомотиви“ и притежава диплом № 16049/23.07.1977г. за завършено полувисше образование с придобита правоспособност „Локомотивен машинист“. През 1983г. подс.П. е завършил преквалификационен курс и е придобил квалификация „локомотивен машинист на електрически локомотиви“. Подсъдимият е работил 31 години, 11 месеца и 11 дни по специалността си в системата на БДЖ. С трудов договор №37/01.09.2015г. подс.П. бил назначен на длъжност „Машинист локомотивен“ в „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД гр.Русе, където работил и към 10.12.2016г. Правата и задълженията на служителя били определени с трудовия договор и длъжностната характеристика, която е утвърдена на 28.01.2015г. от управителя на фирмата и подписана на 01.09.2015г. от подс.П.. На 01.09.2015г. на подсъдимия е проведен начален инструктаж по безопасност и здраве при работата.

Частният железопътен превозвач „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД- работодател на двамата подсъдими, е легитимен субект на железопътния пазар, който осъществява

дейността си по превоз на товари на територията на цялата страна, в съответствие с изискванията на българското законодателство и законодателните актове на ЕС. Търговско дружество „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД - Русе, ЕИК 203336022 е вписано в търговския регистър на 16.12.2014г. с представител- управителя С.М.И., едноличен собственик на капитала „Булмаркет ДМ“ ООД, ЕИК 124077052 и предмет на дейност: предоставяне на железопътни и автотранспортни услуги за превоз на пътници и/или товари във вътрешно и/или международно съобщение при задължително осигуряване на локомотиви за теглене на превозни средства. „Булмаркет Рейл Карго“ЕООД оперира на железопътния пазар чрез подвижен състав, нает чрез договори за наем с „Булмаркет ДМ“ ООД. За изпълнение на дейността си като железопътен превозвач, „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД притежава национален „Лиценз за извършване на железопътни транспортни услуги“ №212, валиден от 14.05.2015г. и Приложение № 1 – Финансово покритие на отговорността за извършвани транспортни услуги в рамките на ЕС съобразно Директива 2012/34ЕС и съответното национално законодателство, с валидност на финансовото покритие от 24.12.2015г. до 23.12.2016г. Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ е издал сертификат за безопасност на железопътно предприятие и удостоверение за безопасност на управител на железопътна инфраструктура, със срок на валидност 5 години: Сертификат за безопасност – част А на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД с № на ЕС BG 11 2015 0002 издаден на 06.08.2015г. за товарен транспорт, вкл. превоз на опасни товари, валиден до 05.08.2020г. и Сертификат за безопасност – част Б с идентификационен № на ЕС BG 12 2015 0002, издаден на 06.08.2015г. относно експлоатирани линии– всички линии по националната железопътна инфраструктура, валиден до 05.08.2020г.. По отношение на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД са издадени Сертификат на лице, отговорно за поддържането на железопътни превозни средства № BGRA/2015/0003 издаден на 03.08.2015г. и валиден до 02.08.2020г. за поддържане на дизелови и електрически локомотиви, описани в приложение неразделна част от сертификата и Сертификат на структура, отговаряща за поддръжка европейски идентификационен №BG31 /0015/0003, издаден на 03.08.2015г. и валиден до 02.08.2020г. за поддържане на вагони-цистерни за опасни стоки и други вагони, специализирани за превоз на опасни стоки.

На 30.04.2015г. частният превозвач „Булмаркет ДМ“ ООД подал заявка в ДП „НКЖИ“ за назначаване на влакове по график за движение на влакове, влизащ в сила на 13.12.2015г. Процесният влак №90570 бил включен в заявката със следните основни параметри: маршрут за движение – гара Дружба – Карнобат – Синдел – Русе Север; бруто тегло /маса/ - 1850 тона; дължина – 530 метра; спирачен процент – 45 %; период на движение - ежедневен; локомотиви – 2 бр. серии 86 и 87.

На база на подадената заявка, влак №90570 бил включен в Разписанието за движението на влакове в сила от 13.12.2015г. до 10.12.2016г.. Скоростта на влака за участъка гара Плиска– гара Хитрино била определена на 70км./ч.,важаща за движение на всички влакове в този участък.

Според технологията на гара Хитрино, издадена от НК „ЖИ“ при Министерство на транспорта, одобрена на 25.05.2009г. от Директора на поделение УДВГД, железопътна гара Хитрино е разположена на километър 110+100 по ж.п. линия №9, между гарите Висока поляна и Плиска. Посоката на километража по линия №9 е от гара Русе-разпределителна към гара Каспичан. Височината на гарата над морското равнище е 366,160 метра, като преобладаващи ветрове са северозападни. Гара Хитрино е с 4 коловоза, от които 2-ри коловоз е главният, а 1-ви, 3-ти и 4-ти са приемно-отправни отклонителни коловози. Главният 2-ри коловоз е своеобразно продължение на железния път между гарите, докато отклонителните коловози се отделят от него, с помощта на стрелки.

Според технологията на гарата, в гърловините на Пост №1 и на Пост №2 се намират по 5 броя обикновени стрелки с еластични езици. От тях стрелки № 7 и № 10 са с радиус $R=190$ и стрелки № 1, № 1А, № 3, № 5, № 2, № 4, № 6 и № 8 са с радиус $R=300$ м. Релсите са тип R49 на дървени стрелкови траверси, съоръжени със заключалки тип „Колбен Данек“.

Откъм гара Плиска входният сигнал бил на км 110+890 на 334м от стрелка №1, а предупредителният сигнал- на км 112+000, на 1445м от стрелка №1 и на 1111м от входния сигнал.

Преди влизане в гара Хитрино на км. 110+720, е поставен знак за ограничение на скоростта до 60км/ч. Посоченото ограничение на скоростта се отнасяло до движение през входните стрелки, за влизане в главния 2-ри коловоз, поради вида осигурителна техника РУКЗ - типа заключване на стрелките в гара Хитрино. Табелата „60 км/ч“ е разположена на разстояние 170 метра след входния светофор на гарата и на разстояние 164 метра преди началото на стрелка №1. Видимостта на локомотивната бригада към предупредителния светофор била 150 метра, а към входния светофор - 200 метра. И двете съоръжения се управлявали от пост №2 на гара Хитрино.

Гарата била съоръжена с Релейна уредба с ключова зависимост /РУКЗ/, с Разпоредителен апарат /РА/ в приемното здание на гарата и с Изпълнителни апарати /ИА/ в двата стрелкови поста – пост №1 и пост №2. Междугарията Плиска - Хитрино - Висока поляна били съоръжени с Полуавтоматична блокировка /ПАБ/. В междугариято Плиска – Хитрино профилът на пътя бил разнообразен - първоначален наклон на изкачване между 11 ‰, 16,7 ‰ и 12 ‰, последван от почти равнинен интервал от 0 до 5,9‰. Това обуславяло необходимостта машинистът да извършва съответните манипулации на управление за поддържане на постоянна скорост.

Съобразно разписанието на движението на влаковете, в сила от 13.12.2015г. до 10.12.2016г., бил разработен и План за приемане влакове в гара Хитрино– образец II-24. Според същия, влак №90570 се приема в гара Хитрино на 2 коловоз, като не е бил предвиден престой. В технологията на гара Хитрино няма предвиден план за приемане и изпращане на влакове, превозващи опасни товари по RID. Единствено коловоз XXI^Г, който е от групата коловози

със специално предназначение, е предвиден за вагони натоварени с опасни товари.

Във връзка с извършване на планов ремонт на различни участъци от железопътната инфраструктура, в изпълнение на „Механизиран среден ремонт с тежка механизация“, с телеграми № 265/11.11.2016г. и № 668/30.11.2016г., разписанието на влак №90570 било променено както следва: влак №90570 пристига на гара Хитрино в 06:02 часа и изчаква 5 минути за среща с пътнически влак №90201 до 06:07 часа. Превозвачът бил уведомен за тази промяна, което удостоверил с печат и подпис върху телеграмата. В тази връзка бил променен и Планът за приемане на влакове в Гара Хитрино – образец II-24 за периода от 05.12.2016г. до 10.12.2016г., като влак №90570 следвало да бъде приет на 3-ти отклонителен коловоз за осъществяване на срещата с пътническия влак.

Товарните влакове често не спазвали предвиденото разписание. Това се отнасяло и за влак №90570. След съгласуване между дежурния ръководител движение на гара Хитрино и дежурния влаков диспечер в Горна Оряховица, това обстоятелство се отразявало в дневниците с минус.

Начинът на композиране на влак №90570 за 09/10.12.2016г. бил определен от свид.Н. Пенев К.– Ръководител отдел „Експлоатация към жп транспорт“ в „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД гр.Русе. Влакът се състоял от два електрически локомотива и 26 броя железопътни вагон-цистерни, както следва: возила тягов състав– електрически локомотив №86003 и електрически локомотив №87025, както и возила нетягов състав: празен вагон предохрана № 335278481817, следвана от двадесет вагон-цистерни, натоварени с пропилен, с №№: 335379192586; 8453797192741; 845377170400; 845377170228; 845377170038; 335379192065; 845377170517; 335379191844; 338779156524; 845377170269; 845377170392; 845377170335; 845377170194; 845377170137; 845377170244; 845379192196; 335379191919; 845377170160; 845377170145 и 335379192909, три вагон–цистерни натоварени с пропан–бутан с №№: 338079133769; 835279120611 и 845279120263, един празен вагон-цистерна за пропан–бутан с № 835279120579 и празен вагон предохрана с № 845293700082. Цялата композицията била с дължина 414 метра и общо тегло 1756 тона /без локомотивите/. С нея били превозвани общо 830тона втечнени под налягане газове, от които 700тона пропилен /пропен/ и 130 тона пропан-бутан. Цистерните били натоварени с пропилен и пропан-бутан в „Лукойл Нефтохим Бургас“, а маневрената дейност по превозването на пълните и празните вагон-цистерни от и до Долно Езерово била извършена от „Нефтохим Трейн“. Графикът на процеса по товарене на цистерните бил изработен от свид.А.Х.. Технологиите по пълнене на вагон-цистерните в Лукойл-Нефтохим Бургас“ с втечнени газове била автоматизирана и компютъризирана, което изключвало тяхното препълване. При пълненето на 20-те цистерни с пропилен и 3-те цистерни с пропан-бутан, включени в състава на влак №90570, били спазени всички технологични изисквания и не е било допуснато претоварване на цистерните.

Св.А.Б.Б. работела по трудов договор на непълнен работен ден в „Булмаркет Рейл

Карго“ ЕООД гр.Русе, с работно място- гара Дружба. Същата изготвила натурния лист на влака и попълнила данните в долния десен ъгъл на всяка товарителница за превозвания товар от пропилен, положила печат на фирмата превозвач и приложила акцизните документи.

Св. Ж.Д.П. работел на длъжност „техник механик ревизор вагони“ към „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД гр.Русе. След натоварването на цистерните и излизането на влака от Лукойл на коловозите на гара Долно Езерово, свидетелят направил пълна проба, извършил техническа проверка на спирачната маса на вагоните и изготвил удостоверение за спирачна маса ВП-11.

Св.В.Т. работил като влаков диспечер към „Булмаркет рейл карго“– Русе. На 09.12.2016г. през деня, същият бил дежурен в офиса на фирмата на гара Русе-разпределителна и организирането на влак №90570. За целта, машинистите трябвало да се предвижат със служебен автомобил до началната гара Дружба. Около 17:50 – 18:00 часа, при свидетеля се явил св.В.П., който взел ключовете за служебния автомобил „Дачия“. Свид.Т. му разяснил естеството на задачата и му връчил корекцията в разписанието на влака, предвиждаща престой в гара Хитрино от 06:02 до 06:07, поради среща с друг влак.

На 09.12.2016г., около 17:55 - 18:00 часа, подс. М., подс.П. и св.В.П. тръгнали от Русе за гара Дружба, обл.Бургас със служебния лек автомобил, за да поемат в 22:00 часа дежурство, като локомотивна бригада на товарен влак №90570 на частния железопътен превозвач „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД гр.Русе. Служебният автомобил се управлявал от св.В.П.. По време на пътуването не е воден разговор за промяната в разписанието на влаковете, съобразно връчената на св.П. корекция. Последният не споменал на двамата подсъдими за телеграмата, с която се променя разписанието на влака, предвиждащо престой в гара Хитрино.

Двамата подсъдими и св.П. пристигнали на гара Дружба, обл.Бургас около 21:45 часа. Св.П.К. К., който работел на граждански договор в „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД гр.Русе на длъжност „техник механик ревизор вагони“, провел на гара Дружба инструктаж на локомотивната бригада на влак №90570 и попълнил инструктажната книга. Подс.М., подс.П. и свид.П. декларирали, че са годни физически, че не са употребили алкохол и че са отпочинали, като собственоръчно впиС. имената си в инструктажната книга и се подпиС.. След тях се подписал и св.К.. Св.П.К. нямал информация за съдържанието на телеграма №668/30.11.2016г. и промененото разписание на влак № 90570, поради което не е информирал подсъдимите за това обстоятелство по време на инструктажа.

Влак №90570 бил композиран на гара Долно Езерово и бил отвозен от гара Долно Езерово /на територията на „Лукойл – Нефтохим – Бургас“/ до гара Дружба от машиниста на фирма „Булмаркет Рейл Карго“- св. Н. Гюров. Последният прикачил в гара Долно Езерово локомотив с №87025 към готовата композиция от вагони и взел документите за влака–

натурен лист, влаков документ за спирачката, за спирачна маса на влака и документи за вагоните. На гара Дружба, св.Н. Гюров предал локомотива заедно с влаковите документи /включително и за товара/ на св.В.П.. Локомотивът бил композиран с вагоните, като свидетеля предал на П. сведения за техническото състояние на локомотива и факта, че документите за влака се намират в кабината му.

След проведения на 09.12.2016г. инструктаж, подс.Д.М. приел електрически локомотив №86003 от св.П.Х.– локомотивен машинист в „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД гр.Русе на гара Дружба в изрядно състояние и с пломбирано устройство за бдителност. Документите за локомотива се намирали в кабината. Подс.М. и подс.П. извършили външен оглед на локомотива за неизправности, като не констатирали наличие на такива. Двамата подсъдими прикачили приетия от тях локомотив към останалата част на влака - локомотив с №87025 и с композиция от 26 вагон-цистерни.

По разписание, влакът с направление Дружба-гара Русе-север, трябвало да замине от гара Дружба на 09.12.2016г. в 23:57 часа и да се движи по маршрут Дружба – Карнобат - Синдел-разпределителна – Каспичан – Плиска – Хитрино - Висока поляна - гара Русе – север. Товарният влак №90570 потеглил от гара Дружба, обл.Бургас със закъснение, в 00:10 часа на 10.12.2016г.. Начело на композицията се намирал електрически локомотив №86003, управляван от подс. Д.М. – машинист локомотивен - първо лице и подс.Р.П. - машинист локомотивен – второ лице. Вторият локомотив №87025 бил управляван от св.В.П. П.. Локомотивът, управляван от подс.М. бил водещ и определял скоростта на композицията, а локомотива, който управлявал св.П., бил помощен и подпомагал с тяга. Поради промяна в посоката на влака, на гара Карнобат машините били обърнати, като локомотив №87025 управляван от св.В.П., застанал начело на композицията от гара Карнобат до гара Синдел. Подс.Р.П. бил помощник-машинист в локомотив №87025, докато бил член. На гара Синдел отново се сменила посоката на влака и локомотивите били прикачени. Св.В.П. предал на подс.Р.П. получените на гара Дружба от св.Н. Гюров документи, тъй като последните трябвало да се намират в челния локомотив. Получената в гр.Русе от св.Т. телеграма №668/30.11.2016г. за промяната в разписанието, останала във втория локомотив. Подс.П. взел документите за товара и ги отнесъл в локомотив №86003. До гара Хитрино начело на композицията бил посочения локомотив с машинист – първо лице подс.Д.М. и машинист-второ лице подс.Р.П.. До двамата подсъдими не достигнала информацията от телеграмата за корекция в разписанието. По тази причина същите смятали, че се движат по книжка-разписание, съобразно ежедневния график, без престой на влака в Хитрино.

На 10.12.2016г. в 05:20, часа влак №90570 преминал през гара Плиска без спиране и продължил в посока гара Хитрино. Дежурният ръководител движение в гара Плиска–св.Г.С. приел и изпратил влак №90570, без да констатира нередности при преминаването му. Влакът преминал през гара Плиска със скорост 54- 56 км/ч, след което започнал да ускорява.

След получаване на докладите от Каспичан и Плиска, указващи в колко часа е

преминал товарния влак №90570 и поради неговото движение със закъснение, св.Г.И.-влаков диспечер на 9-та линия Русе-разпределителна – Каспичан наредил да се извърши срещата между товарния влак №90570 и пътническият влак №90201 на гара Хитрино.

Съгласно разписанието на влак №90570, разрешената максимална скорост за движение в междугарието Плиска - Хитрино била 70 км/ч. На разстояние около 3000 метра от гара Хитрино, до километър 200+500, челният локомотив №86003 се движил с максимално разрешената скорост. Тъй като влакът се изкачвал при голям наклон /около 14-15 на 1000/, за да преодолее същото, контролера на локомотива се намирал на по-висока теглителна позиция. Независимо от обстоятелството, че наклона започнал да намалява, контролера останал на същата по-висока теглителна позиция. В резултат на това, скоростта започнала да нараства, в нарушение на разписанието за движение на влаковете по жп-линия №9, издадено от ДП „НКЖИ“, в сила от 13.12.2015г. до 10.12.2016г. Подс. М. не реагирал по никакъв начин на увеличаващата се скорост на движение на влака.

Св.Е.Ш. бил дежурен ръководител движение в гара Хитрино. След като получил данните за заминаване на товарен влак №90570 от дежурния ръководител движение в гара Плиска, свидетеля наредил писмено на св.И. Х. Ю.- постови стрелочник на Пост №2, да подготви маршрута за приемане на товарен влак №90570 на трети свободен приемо-отправен коловоз в 05:25 часа на 10.12.2016г. Съгласно графика за движение на влаковете и План-II-24 за приемане и изпращане на влаковете в гара Хитрино, била предвидена среща на товарен влак № 90570 с пътнически влак №90201.

Св.И.Ю. бил постови стрелочник в Пост №2. След полученото писмено нареждане и извършената манипулация, посредством разпоредителния апарат в гарата от дежурния ръководител движение, св.Ю. предприел подготовка на маршрута за трети коловоз. След минаване на всеки влак, св.Ю. въвеждал системите в основно положение –на плюс. По време на полученото нареждането за маршрута за приемане на влак №90570 на трети отклонителен коловоз, стрелка №1 и стрелка №5 се намирали в основно положение за посочения коловоз. Когато дежурния ръководител наредил на св.Ю., че *„идва влак 90570 за среща на 3-ти коловоз с 90201“*, св.И.Ю. записал това обстоятелство в Дневник II-76. Тъй като по време на смяната на свидетеля не е преминавал друг влак по 3-ти коловоз, а стрелка №1 и стрелка №5 се намирали в посочената позиция, той излязъл и само проверил чистотата на коловоза, без да обръща стрелките за маршрута и без да отключва и заключва заключалките. Св.Ю. се върнал обратно в поста и докладвал на дежурния ръководител движение-св.Е.Ш., че стрелките му са подготвени за 3-ти свободен коловоз. Дежурният ръководител му дал заповед от разпоредителния апарат и тогава, след като всички ключове на стрелки от съответния маршрут са се намирали в гнездата си, св.И.Ю. „завъртял“ коловозната ръчка за съответния маршрут за 3-ти отклонителен коловоз и заключил всички елементи на маршрута. По този начин всички стрелки, участващи в маршрута, били заключени в необходимото крайно положение. След отваряне на входния сигнал, коловозната ръчка е била блокирана и ключовете на стрелки №1 и №5 останали блокирани в

гнездата на изпълнителния апарат, като не е имало възможност да бъдат извадени. С нареждането на маршрута, стрелките заели съответните положения, а предупредителният и входният светофори дали съответстващи на стрелките показания: на предупредителния светофор-една мигаща жълта светлина, която съгл.чл.317,т.3 от Наредба №58/2006г. за правилата за техническа експлоатация, движение на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт указвала, че входният светофор е отворен и е разрешено движението с определената за влака скорост, но с готовност скоростта да се намали при входния светофор до 40км/ч, а на входния светофор - две постоянно светещи жълти светлини, разположени една под друга, която съгласно чл.324,ал.4,т.5 от Наредбата означавала "Вход, разрешен със скорост до 40 км/ч при входния светофор и готовност за спиране! Изходният светофор е затворен!".

Подс.Д.М. не възприел сигнала и влак №90570 преминал през предупредителния светофор, преди гара Хитрино /посока Русе/, със скорост от 78 км/ч.. Подс.М. не реагирал по никакъв начин на увеличаващата се скорост на движение на влака и не изпълнил задължението си като локомотивен машинист –първо лице, да намали скоростта на влака до 40км/час преди достигане на входния светофор. От своя страна, подс.Р.П. не обявил ясно и високо сигнала на светофора, показващ една мигаща жълта светлина, която указвала, че входният светофор е отворен и е разрешено движението с определената за влака скорост, но с готовност скоростта да се намали при входния светофор до 40 км/ч. по начин, по който съобщението да бъде възприето от подс.М..

Подс.Д.М. не възприел и сигнала на входния светофор, преди гара Хитрино /посока Русе/, като отново не реагирал на увеличаващата се скорост на движение на влака. По този начин, при разрешаващо показание на входния и предупредителни светофори за влизане на влака в отклонение на 3-ти приемно-отправен коловоз със спиране, със скорост до 40км/ч, в 05:37 часа по гаровото време, управляваният от него влак №90570 навлязъл в гара Хитрино, като преминал през началото на стрелка №1 със скорост 81 км/ч, а след това през началото на стрелка №5 със 78 км/ч. При преминаване през входния светофор, подс.Р.П. от своя страна не обявил ясно и високо сигнала, показващ две постоянно светещи жълти светлини, разположени една под друга, който означавал "Вход, разрешен със скорост до 40 км/ч при входния светофор и готовност за спиране! Изходният светофор е затворен!" по начин, по който съобщението да бъде възприето от подс.М. като първи машинист.

На 18 метра преди началото на стрелка №1 в гара Хитрино, при преминаване през стрелка №1а /отклонение за „Агросток“ АД/, се получило силно хоризонтално разклащане на първия локомотив и едва тогава подс.М. задействал електрическата спирачка „степенно задържане“, като скоростта на влака започнала да намалява. Подс.М. не задействал екстрено задържане-„екстрено спиране“ /комбинирано спиране с пневматичната автоматична влакова спирачка и рекуперативно, т.е. електрическо спиране/. Предприетото намаляване на скоростта със степенно задържане не било достатъчно за безопасното навлизане на композицията в кривите на отклонителния коловоз.

При влизане в гарата, влакът е следвало да премине по лява крива с радиус 570м, последвана от дясна крива на входна жп стрелка №1, с радиус 300 м. След нея в отклонение се намирал прав участък, с дължина 10,26 м, след който било разположено началото на жп стрелка №5, с лява крива с радиус 300 м, за влизане в отклонение към 3-ти приемно–отправен коловоз. Там влакът трябвало да спре и да изчака преминаването на пътническия влак №90201 идващ от Висока поляна.

След навлизането на влак №90570 в първата лява крива, с радиус 570м, той преминал безпрепятствено през стрелка №1 по десен отклонителен коловоз, след което навлязъл по ляв отклонителен коловоз през езикова част на стрелка №5, със скорост от 78км/ч. Високата скорост на движение на подвижния железопътен състав в кривите с по-малък радиус, създавала предпоставка за претоварване на железния път, поради високата стойност на страничните хоризонтални сили, насочени към външната страна на кръговата крива. В резултат на високата скорост на движение на влак №90570 и поради увеличения хоризонтален натиск, предаван чрез реборда на бандажа върху главата на външната релса по отклонителния коловоз, при навлизането на двата локомотива №86003 и №87025 и първите 5 /пет/ вагона в езиковата част на стрелка №5 на отклонителния коловоз, железният път загубил общата си устойчивост и релсо траверсовата скара била разрухана напречно първо наляво, а после надясно - в областта на езикова и междинна част на стрелка №5. След 2-ри дървен траверс /след наставова връзка в край езикова част/ в междинната част, по нейното протежение, постепенно била усукана дясната релса по отклонителния коловоз до пълното ѝ преобръщане върху траверса с шийка на релсата, разположена в хоризонтално положение. В резултат на постепенното преобръщане на дясната релса от ляво надясно между 2-ри и 7-ми траверс, след края на езиковата част на стрелка №5, първо втората талига на 6-та поредна вагон-цистерна от състава на влак №90570 започнала постепенното движение си с реборда по шийката и по долната повърхнина на главата на дясна /преобръзната/ релса, с което настъпил процеса на дерайлиране. След изпадането на колелата на втората талига на 6-та поредна вагон-цистерна от коловозите на железния път, следващите вагон-цистерни също дерайлирали- изпаднали от коловозите на релсовия път.

Усещайки силно страничното лъкатушене наляво и надясно при навлизането в стрелките, машиниста първо лице на втория локомотив- св.В.П., натиснал бутона и свалил пантографа на локомотива, за да предотврати оплитане в мрежата.

Влакът продължил нормално движението си по 3-ти коловоз само с двата локомотива и първите 5 вагон-цистерни. Същите били следвани от шести вагон, който се движил с първата си талига по 3-ти коловоз и с дерайлирала 2-ра талига, като от търкането на колелата на втората талига се получавали искри.

Влакът се скъсал след шестия вагон, в участъка между жп прелеза и 25 –30 метра след него.

Двата електрически локомотива и теплените от тях пет вагон-цистерни спрели пред сградата на гара Хитрино, на трети приемно-отправен коловоз. Откъснатата се от влака 6-та вагон-цистерна, след 114 метра се ударила в железно-решетъчен стълб от контактната мрежа, обърнала се на дясната си страна и се установила върху част от 4-ти коловоз, а железно-решетъчния стълб паднал върху коловозите, заедно с носените от него елементи от контактната мрежа. От следващи удари и въздействия върху коловозите, паднали и железно-решетъчните ферми /твърди напречници/, като едната от тях паднала върху четирите коловоза. Заедно с тях, на земята паднали и всички носени от тях елементи на контактната мрежа /контактни проводници, изолатори, конзоли, фиксатори заземителни проводници и др./. Заради падането на стълба от ел.мрежа, секунди след дерайлирането на 6-та вагон-цистерна, цялата контактна мрежа в мястото на удара паднала на земята. В този момент, протичал ток на земно съединение, който автоматичния прекъсвач за високо напрежение установил в рамките на хилядни от секундата и изключил електрозахранването на ж.п. линията. Това станало в 05:33:22 часа, според системния часовник на записващото устройство на охранителните камери на магазина на св.М. И. М. срещу сградата на Община – Хитрино, съвпадащо с 05:39 часа на оператора в ТП – Хитрино св.В.Н. и 05:40 на енергодиспечера в Горна Оряховица -св. Д.Б.. При това разрушаване на опорните стълбове, възникнали волтови дъги, които били възприети от св.Р.Г., който излизал от автогарата.

Непосредствено след шести вагон продължила да се движи откъснатата част от влака, от която дерайлирали вагони от 7-ми до 17-ти. Дерайлиралите вагони започнали неконтролируемо, хаотично движение. При преминаване през жп прелеза, дерайлиралите 7, 8 и 9 вагони се преобърнали върху 3-ти и 4-ти коловози, предизвиквайки пълното разрушаване на горното строене на железния път и катастрофално разрушаване на прилежащата инфраструктура. Някои от елементите на контактната мрежа /контактни проводници, носещи въжета и др./ паднали и върху дерайлиралите цистерни. Останалите дерайлирали цистерни продължили хаотично движението си върху разрушената инфраструктура. Дерайлирали 12 броя цистерни с втечен под налягане пропилен. Цистерна №7 получила локално разхерметизиране. Последните девет вагона от влак №90 570 не дерайлирали и спрели движението си пред стрелка № 1 до Пост № 2 в гара Хитрино.

В своето хаотично движение през разрушената инфраструктура, 10-та вагон-цистерна /идентификационен №338779156524/ срещнала препятствие- релса от железния път, при съприкосновението с която настъпили деформации с голямо натоварване в точката на удара, което превишило якостта на материала и довело до неговото разкъсване. Вследствие удара с жп-релса, корпусът на цистерна №10 се деформирал и балонът се пробил, като се получил отвор с площ 0,0808 кв.м..Цистерна №10 получила пълно разхерметизиране, като през получения отвор, за около 39,2 секунди, изтекло цялото количество от 45тона втечен пропилен. Пропенът /с търговското наименование пропилен/ представлява безцветен горим газ с леко сладникав неприятен мирис, по-тежък от въздуха, който се транспортира във втечнено състояние. При аварийно изтичане и смесване с въздуха се образува газо-въздушен

облак, в който при граници на концентрацията на пропилен между 2,4 обемни% и 10,3 обемни% и при среща с източник на запалване, същия се възпламенява. Температурата му на запалване е 455°C. В неограничено пространство детонира, като най-склонна към детонация е смес на пропилен с въздух с концентрация около 6,6 обемни%.

Част от разлетия пропилен се изпарила, а голяма част от него попила в почвата и се просмукала през чакълестите насипи на жп линиите. След разхерметизирането на цистерната и разливането на течната фаза, последвал период на бързо изпарение /кипене/ на газа, предизвикано от възстановяване на термодинамичното равновесие налягане–температура. За този кратък период се изпарили около 16 тона пропилен. Останалото количество се разляло около мястото на разхерметизиране, охладено под неговата температура на кипене, при което възникнали 2 зони на загазване, разположени източно и западно от сградата на община Хитрино.

Първата зона се образувала от изпарилия се пропилен, който от мястото на аварията, според посоката на вятъра бил отнесен към зона 1. Тези пари, които в началото имали концентрация над горната граница, в резултат на конвекция и дифузия се разреждали и достигали зона 1 в разрежено състояние, където се образувала горима среда с концентрация на пропилено-въздушната смес между 2,4 об.% и 10,3 об.%.

Втората зона възникнала в района на механичното изхвърляне на втечнения пропилен, където е имало разлята течна фаза. Двете зони били свързани помежду си чрез опашката на образувалия се газо-въздушен облак.

Газо-въздушния облак навлизал през пукнатини и отвори в къщите, както и в обществените сгради и магазините в Хитрино. По този начин, пропилено-въздушната смес навлязла и в намиращата се на 280 метра от пробитата цистерна къща на св.А. Р., намираща се на ул. „Панайот Волов“ №4 в с. Хитрино. При достигане на концентрация 2,4 об.%, сместа срещнала искра в рамките на детската стая, с неустановен източник, 3 минути и 28 секунди след дерайлирането на шеста цистерна. Настъпило възпламеняване, при което детската стая станала епицентъра на взрива. Малолетната С., която се намирала над помещение с каратаван, пропаднала в долната част на къщата и била затрупана от нейните отломки, а взривната вълна, която се разпростряла за милисекунди, съборила цялата къща до основи.

Разпространението на горенето със скорост над 280м/сек било изминато за по-малко от секунда. Възникналото горене от зона 1 се е пренесло по газо-въздушната смес и достигнало зона 2. В последната, поради по-високата концентрация на пропилен, възникналото свръхналягане било по-малко в сравнение със зона 1. Наличието и на течна фаза в зона 2 предизвикало възникване на масови пожари, довели до изгаряне на почти всички горими материали в зоната. Горенето в двете зони било възприето като два гърмежа.

През периода от 20:00 часа на 09.12.2016г. до 08:00 часа на 10.12.2016г., в Тягова

подстанция – Хитрино/ТПС/ бил дежурен операторът- св.Валентин Н.. Предназначението на ТПС е било да подава напрежение към контактната мрежа, да осъществява превключвания, при извършване на ремонтни дейности по контактната мрежа и при аварии. Сградата на ТПС – Хитрино се намирала в дясно от жп линията, на около 500– 1000 метра от самата жп гара Хитрино, като от същата нямало пряка видимост към гарата. Стаята на дежурния оператор била разположена на противоположната страна на гара Хитрино и прозореца гледал към гара Висока поляна. В 05:39 часа на 10.12.2016г./по време на дежурния оператор/, св.В.Н. установил, че е изключила защитата в Тягова подстанция – Хитрино – извод Плиска /от подстанция Хитрино до Каспичан/ и се включили светлинната и звукова сигнализация. В изпълнение на задълженията си, св.В.Н. зачистил клапите /като нулирал показанията/ и изключил алармите на таблото пред него, зачистил двете трафоклапи с електронен уред, като погледнал показанията и ги записал, за да ги предаде на енергодиспечера в Горна Оряховица. Непосредствено след това се свързал по директната връзка със св.Д.Б.–дежурен енергодиспечер в Горна Оряховица, като му предал информацията за изключилия извод Плиска. Св.Д.Б., по нормативно предвидената процедура, му наредил да подаде напрежение по извод Плиска. Св.Н. подал напрежение в 05:40 часа по негово време, но поводът не издържал и изводът изключил на момента, за което същия съобщил на св.Б.. Последният, без да изключва връзката със св.Н., се свързал с влаковия диспечер в Горна Оряховица- св.Г.И., за да провери дали по трасето се намира влак. Св.Б. съобщил на Н., че има паднал вагон и му разпоредил да не подава напрежение. Св.Н. приел нареждането от прекия си началник- св.Б. и останал в сградата на ТП -Хитрино в очакване на нови нареждания. След около минута отворил прозореца, който е в посока Висока поляна и в този момент чул силен гърмеж.

Около 05:30 часа на 10.12.2016г., св.М. М. и св.Р.Г. отишли да си вземат кафе от кафеавтомата на автогарата в с.Хитрино /в близост до жп-гарата/. Св.М. бил собственик на магазин, който бил с монтирано включено денонощно видео-наблюдение и камерата била насочена към жп-прелеза, а св.Р.Г. зареждал с хляб магазини в Хитрино. Последният оставил включен двигателя на бял микробус „Форд Транзит“, който управлявал, а св.М. М. паркирал джипа си и всеки от тях отишъл до автогарата. И двамата видяли в автогарата пострадалия Б. Ю. А. от с.Тимарево. Св.Р.Г. излязъл от автогарата и видял влака, възприел искрите, които излизали от колелата, чул трополенето и шума от преминаването на влака, обърнал се и видял, че цистерни от влаковата композиция дерайлират и се преобръщат, а един от железните стълбове, държащ контактната мрежа се пречупил и „нещо проблеснало“. Св.Г. се изплашил, като в този момент чул виковете на св.М. С. М., излизащ след него от автогарата да бягат. Св.Р.Г. потеглил бързо, движейки се с микробуса на заден ход, като виждал как ги застига бял газообразен облак, стелещ се по земята. Облакът стигнал до бронята на микробуса и се върнал обратно, а св.Г. усетил ударна вълна да преминава през него и през микробуса, след което по най-бързия начин обърнал автомобила и стигнал до края на селото. Там вече се намирал св.М. М., който звънял на телефон 112.

Когато двата електрически локомотива и теплените от тях пет вагон-цистерни се

установили на трети коловоз, пред сградата на гара Хитрино, от локомотивите веднага слезли св.В.П. и двамата подсъдими. Разменили реплики, че влака е скъсан и че няма ток, тъй като св.П. е свалил пантографа. Тъй като мястото се намирало в крива, тримата тръгнали назад, за да видят какво се е случило с композицията. Св.П. усетил миризма на газ и около 3-4 минути след слизането им от локомотивите последвал голям взрив, съпроводен със силен пламък. Тримата били предпазени от легналите на пътя цистерни, но от светлината на взрива видели, че има паднали вагони. Св.П. се огледал, видял дежурния ръководител на гарата и му казал веднага да уведоми всички служби и да позвъни на 112.

Дежурният ръководител- св.Е.Ш. видял, че влака спира в гарата само с два локомотива и пет вагона и разбрал, че се е скъсал. Същият влязъл в приемната сграда на гарата, вписал в Дневника за движението на влаковете пристигане на влак № 90570 на 05:37 часа на 3-ти коловоз и возилата ДП-2, уведомил влаковия диспечер- св.Г.И. за възникналия инцидент, отменил съгласието за приемането на пътнически влак №90201 за гара Висока Поляна и подал сигнал на спешен телефон №112. Св.И. разпоредил на дежурния ръководител в гара Висока Поляна да задържи пътническия влак и уведомил енергодиспечера- св.Д.Б. да не се подава напрежение по контактната мрежа в гара Хитрино. По късно, св.Е.Ш. също провел разговор със св.Д.Б., като го информирал, че е изключил разделител 08 в аварийна ситуация, което било в неговите правомощия. Тъй като пламнали доста къщи, св.В.П. отишъл до най-близката, за да окаже помощ. Пред къщата, свидетеля видял св.М.Х. и я запитал дали вътре има и други хора. Св.Х. отговорила, че вътре имало лежащо болна баба. Въпреки появата на още едно лице, св.П. нямал възможност да влезе в горящата къща за да ѝ помогне. Същият заповядал на подс.Р.П. да осигури задната част на влака и да му съобщи за неговото състояние. Св.П. звъннал на телефон 112, като съобщил за намиращата се в горяща къща възрастна жена.

Подс.Р.П. не могъл да се движи по релсите заради огъня, поради което заобиколил Зърнобазата и отново слязъл на релсите. По този начин подсъдимия стигнал до опашката на влака, качил се на последните две цистерни и навил ръчните спирачки. Същият не успял да стигне до третата цистерна поради разгорелия се огън. Подс.П. сложил камъни под колелата на три - четири цистерни, откъм опашката на влака. Обадил се на св.В.П. и му докладвал за своите действия.

В това време, подс.Д.М. уведомил по телефона Управителя на „Булмаркет Рейл Карго“- св. С. И. за дерайлирането на влака.

Вследствие силния шум, повечето от жителите на с.Хитрино се събудили, като усетили движение на земните маси, поради което решили, че има земетресение. Впоследствие установили запалването на огън, като чули един-два гърмежа.

Поради преминаване на горенето в детонация, настъпило пълно разрушаване на сградите в зона 1 и частично разрушаване на сградите в периферията на зоната. Поради

избухналите пожари, предизвикани от изгарянето на пропилено-въздушна смес, настъпили разрушенията и в зона 2. Извън тези две зони, на още няколко места възникнали вторични пожари. Горели преди всичко иглолистни дървета.

В резултат на разрушенията от взривната вълна, било съборено намиращото се в зона 1 жилище на А. Р. Р. и семейството му в с.Хитрино/ ул.“Панайот Волов“ №4/. А. Р. бил открит мъртъв под руините, в резултат на травматичен и термичен шок, причинени от взривната травма. До него била открита и жена му Ф.А. С., починала в резултат на тежка гръдна травма. Пълнолетната им дъщеря- св.Р. А. Р. получила множество рани, шок, мозъчната контузия, изгаряния, с опасност за живота. Съдебно медицинската експертиза установила, че на 10.12.2016г. Р. А. Р. е получила следните травматични увреждания: множество увреждания от взрив причинили множество разкъсни рани и проектили по цялото тяло; фрактура на черепа фронтално; фрактура на задно-латералната стена на левия максиларен синус; чужди тела, разкъсвания на клепачи двустранно; рана на дясна мишница и предмишница 50/20 см; множествени рани по торса; долни крайници с множествени разкъсни рани повече в ляво; хеморагия в левия максиларен синус; хеморагия и въздушни колекции в подкожието на главата; чужди тела в булбусите и подкожието; травматичен шок; многофрагментна метаепифизарна фрактура на улната и нейния стилоиден израстък на лявата ръка; луксация на ос писиформе, трикетрум и хаматум на лявата ръка, като на последната не може да се изключи фрактура; множество пунктиформени чужди тела в съседство в тях; дясна мишница – множество разнокалибрени чужди тела; лява мишница – две чужди тела; новооформено контузионно огнище в мозъчния паренхим вдясно темпоро-окципитално; визус на дясно око -0,04; визус на ляво око – 0,02; контузия и чуждо тяло в белите дробове. Механизмът на получаването на тези травматични увреждания бил от взрив, като пораженията били разположени предимно предно-ляво странично, което сочи, че пострадалата е била с лявата си странична и предна част на тялото към взривната вълна, която ѝ е въздействала термично и механично. Разкъсно-контузните рани по цялото тяло и чуждите тела се получили от попаднали вторични шрапнели в тези области и това категорично свързва травмите с експлозията на гара Хитрино, станала на 10.12.2016г. Травмата на мозъка била причинена от падане върху терена, по механизма на противоудар. Травмата на лявата ръка била получена при падане и подпиране на лявата ръка. Разкъсно-контузните увреждания и попадането на чужди тела в двете очи, довели до постоянна слепота на двете очи. Получените рани, термичния шок, мозъчна контузия и изгарянията довели до постоянно общо разстройство на здравето, опасно за живота. Травматичния шок, контузия на белите дробове с възпалителни промени и мозъчна контузия, довели до разстройство на здравето, временно опасно за живота. Счупването на левия максиларен синус е приравнено на счупване на челюст. Счупването на кости на лявата предмишница и на кости на лявата китка довели до трайно затруднение в движенията на левия горен крайник, за срок по-дълъг от 30 дни. Останалите описани травматични увреждания причинили временно разстройство на здравето, неопасно за живота. След оказана своевременна и успешна медицинска помощ и продължително болнично лечение, същата

била инвалидизирана заради получените травматични увреждания. Малолетната С.Р. получила несъставомерни телесни увреждания.

На 10.12.2016г, около 05.40 часа, св.Х. Р. С. – сестра на А. Р. Р., спяла в дома си на ул. „Бузлуджа“ № 14 в с.Хитрино. Същата се събудила от звук, като от земетресение. Усетила, че започнало „да се люлее“, след което чула взрив, а като погледнала навън видяла, че цялото небе „*било червено*“. Когато излязла на улицата, всички аларми в Хитрино свирели. Свидетелката възприела легналия влак на жп прелеза и сиви цистерни с надпис „Булмаркет“ и разбрала, че влакът е дерайлирал, тъй като работела в гара Плиска като постови стрелочник. Къщата на свидетелката се намирала на около 500-600 метра от общината в Хитрино и се усещало миризмата на газ. Св.С. знаела, че брат и` - А. Р. Р., неговата съпруга Ф.А. С. и децата им св.Р. А. Р. и С. А. Р. живеели в къща на ул. „Панайот Волов“ № 4, която се намирала в близост до общината. Когато видяла, че в тази посока гори, започнала да им звъни, но никой не отговорил. Св.С. тръгнала натам, но когато стигнала, не могла да се ориентира, тъй като къщата вече не съществувала и всичко "*било хвъркнало*". Полицаяте се опитали да я спрат, но тя настоявала, че под тези камъни има нейни роднини и може да има жив човек. В последствие чули гласа на С.Р. и повикала пожарникарите да я извадят. Разбрала междувременно, че Рейханя вече била в линейка. Започнали да търсят нейния брат и снаха, които след около час били открити мъртви. Съдебно-медицинската експертиза е установила, че Х. Р. С. е получила следните травматични увреждания: ивицовидно кръвонасядане на дясната млечна жлеза, двойна ивица на кръвонасядане на лявото бедро. Тези травматични увреждания са резултат от действието на твърди тъпи предмети и са и причинили временно разстройство на здравето, неопасно за живота. След взрива, поради вдишване на токсични газове, пострадалата е била хоспитализирана и настанена в Реанимация за преодоляване на проявената токсична симптоматика, засягаща дихателната система и за преодоляване на възпалението и отока на белите дробове. Налице са били клинични промени в дишането и` и лабораторни данни за възпалителен процес, както и лабораторни данни за проява на ацидоза, които реализират критериите на медико-биологичния признак разстройство на здравето, временно опасно за живота. Опасността е била преодоляна в резултат на своевременното и адекватно приложено интензивно лечение.

През нощта на 10.12.2016г. св.Ш.А., св. Ю.Т. и починалите: Т. Ю. и Д.Т. спели в дома си в с.Хитрино, на ул. Възраждане №31 /попадащ в зона 1/. Същите внезапно били събудени от силен гърмеж. Къщата им се намирала в близост до жп линията и през прозореца на детската стая видели, че по улицата се вие гъст бял дим. Постр.Д.Т. отворил прозореца и в къщата нахлул задушлив газ, поради което той бързо го затворил. Преместили се в салона на къщата, постояли 2-3 минути и тогава се чул силен гръм, а къщата се срутила върху тях. Свид.Ю.Т. бил със затрупани крайници, но с помощта на майка си- св.Ш.А., успял да се измъкне от руините и да се изправи. А. видяла, че върху пострадалия Т. Ю. била паднала греда и от главата му тече кръв. Св.Ю.Т. и майка му потърсили пострадалия Д.Т., който викал, затрупан от греди и отломки и започнали да го разравят с ръце. В този момент, св.Ш.А. видяла през прозореца разпространяващия се огън и извикала да побързат.

Издърпали Т. от вече горящите отломки на къщата на поляната, след което се върнали и издърпали Т. Ю.. Около тях горели къщи. Т. А. починал поради тежката открита, несъвместима с живота черепно-мозъчна травма. На Д. Ю. била оказана медицинска помощ, но поради тежкия ирреверзибилен травматичен шок, развил се на базата на многофрагментното счупване на таза и на формирания се голям ретроперитонеален хематом, независимо от оказаната своевременна медицинска помощ, няколко часа по-късно той починал в МБАЛ -Шумен. Големият син на семейството-св.Ю. Т. Ю. получил комбинирана травма от вдишване на пушечни газове, изгаряния и травми от твърди тъпи предмети, които му причинили разстройство на здравето, временно опасно за живота, представляващо средна телесна повреда. Съдебно-медицинска експертиза е установила, че Ю.Ю. получил следните травматични увреждания: токсично въздействие на други газове, дим и пари, множество ожулвания по лицето, субконюнктивален кръвоизлив в дясното око, множество ожулвания в хълбочната област, изгаряне на десния крак, охлузвания и кръвонасядания по лявото ходило, ожулвания на дясната ръка. Това обусловило комбинирана травма от вдишване на пушечни газове, изгаряния и травми от твърди тъпи предмети, като вдишването на пушечни газове и тяхното токсично въздействие върху Ю.Ю. са му причинили разстройство на здравето, временно опасно за живота. Другите увреждания са причинили временно разстройство на здравето, неопасно за живота. Св.Ш.А. получила травматични увреждания, обуславящи лека телесна повреда.

Пострадалият Б. Ю. А. живеел със семейството си в с.Тимарево. На 10.12.2016г. рано сутринта, същият отишъл да пие кафе в гарата на с.Хитрино, където се засякъл със св.М. М. и св.Р. Г.. След като видели дерайлирания влак и побягнали, пострадалият Б. Ю. А. бил застигнат от взривната вълна в ламаринената барака на автоспирката в с.Хитрино, в близост до жп прелеза. Впоследствие, там били открити силно обгорели човешки останки, за които чрез ДНК идентификация било установено, че са на пострадاليا А.. Същият починал в резултат на термичен шок, възникнал в условията на пожара, с последващо посмъртно овъгляване на тялото. Съпругата му- св.З.С. не успяла да се свърже с него по телефона, защото бил изключен и около 14.00 часа в същия ден разбрала, че мъжът и` е починал при този инцидент.

На 10.12.2016г. пострадалата А.А. М. работила нощна смяна в намиращата се в зона 1 хлебопекарна, намираща се в непосредствена близост до сградата на Община Хитрино. В това време, съпругът и`- св.Ш.М. и св.Ш.А. се събудили около 05.30 – 06.00 часа от силен шум и люлеене на къщата, като същите помислили, че има земетресение. Св.М. Ш. А. се обадил на брат си- Ш. и му съобщил, че къщата в която живее зад общината е съборена от земетресение. И двамата знаели, че А. М. е на работа нощна смяна във фурната в с. Хитрино. Започнали да я търсят по телефона, но тъй като тя не отговаряла, се отправили в посока фурната. На място видели, че около нея всичко гори. От взрива и пожара А.А. М. получила тежки изгаряния, в резултат на което получила термичен шок и починала на работното си място. Едва на следващия ден съобщили на свидетелите, че в моргата в

Шумен има починала изгоряла жена, която по-късно разпознали като А. М..

Свидетелката М.Х. живеела в намиращата се в с.Хитрино на ул. „Възраждане“ № 8/зона1/ къща, заедно със сина си Е. и майка си- пострадалата Ш. С.м И.. Вечерта на 09 срещу 10.12.2016 г., синът на Х. бил на работа, а в къщата се намирали двете с майка и`. Св.М.Х. се събудила от много силен шум. Същата станала и отворила прозореца като видяла, че в стаята влиза бял дим, който и` „запарил на очите“. При затварянето на прозореца, чула силен гръм. След взрива, изгаснал и тока. Когато излязла навън, навсякъде горяло и падали части от покрива на къщата и`. Свидетелката се опитала да отвори вратата на постройката, в която спяла майка и`, но не успяла. Св.В.П. `и изкрещял да бяга от там, помогнал и` да излезе от двора и я завел на гарата. Майката на св.М.Х. останала в една от пристройките до къщата, която също горяла. Подс.Р.П. видял свидетелката на перона на гарата и я завел в приемното здание на гара Хитрино при ръководител движение св.Е.Ш.. Последният се обадил на телефон 112, като съобщил, че при него има силно обгорена жена. От гарата завели свидетелката в съседна къща. Там дошъл сина и`, който я закарал в болницата в Шумен и после транспортирали с линейка до Варна, където останала до 03.01.2017г.. В резултат на пожара, било унищожено жилището им в с.Хитрино. Св.М.Х. получила термичното изгаряне на лице, шия, ръце, бедра и подбедрици, III степен 25% с развила се инфекция, които `и причинили разстройство на здравето, временно опасно за живота. Съдебно-медицинска експертиза установила, че М. Е. Х. е получила следните травматични увреждания: термично изгаряне на лице, шия, ръце, бедра и подбедрици, III степен 25%. Доказана развила се инфекция с Псевдомонас аеругиноза и Кандида, преодолени с антибиотици. Механизмът на получаването им е на термичен ефект от взрив и отговарят да са получени по време и начин на експлозията на гара Хитрино на 10.12.2016г. Термичното изгаряне на лице, шия, ръце, бедра и подбедрици, III степен 25% с развитата се инфекция е причинило разстройство на здравето, временно опасно за живота. Опасността била преодоляна с проведеното лечение. Пострадалата Ш. И. загинала при пожара, в резултат на интоксикация с въглероден окис, в хода на възникналия пожар, с последващо послесмъртно овъгляване на тялото. Силно обгорелите части от трупа на пострадалата И. са били идентифицирани чрез ДНК изследване.

На същата дата, св.св.Г. Б. М., Г. Г. М. и Б.Г. М. се намирали в дома си в с.Хитрино на ул. „Възраждане“ № 39, попадащ в зона 1. Около 5,30ч., св.Г.М. се събудил от силни болки в левия крак. Видял, че къщата им била паднала и че бил затрупан с греди. В същото време, св.Г.М. се събудила внезапно от шум и помислила че има земетресение. М. била затрупана от кръста до гърдите. До себе си видяла сина си- св.Г.М. и го помолила да я изрови, но той и` отговорил, че крака му е счупен и сам не може да излезе. Св.Б. М. се събудил от силен трясък. Същият не можел да се движи, бил затиснат, цялата къща се била срутила, слабо чувал майка си Г.М. и брат си Г.М. да викат за помощ. След около половин час дошли спасителните екипи, които извадили св.Г.М., а впоследствие св.Г.М. и св.Б. М.. И тримата били пострадали от взривната вълна. Св.Г.М. получила множество наранявания, включително счупването на ребра, обуславящи трайно затруднение в движението на снагата

и гръдна травма с пневмоторакс, обуславящи разстройство на здравето, временно опасно за живота. Според заключението на съдебно-медицинска експертиза, св.Г. Б. М. е получила следните травматични увреждания: счупване на 3-то, 4-то и 5-то ребра в ляво, дорзално; субтотален пневмоторакс в ляво; подкожен емфизем на гръдния кош в ляво /аксиално и субраклавикуларно/; контузионна пневмония на левия бял дроб; отоци, охлузвания и разкъсно-контузни рани на главата, лицето, гърба, горните и долните крайници; кръвонасядане на дясната млечна жлеза. Тези травматични увреждания са резултат от действието на твърди тъпи или тъпоръбести предмети. Счупването на 3-то, 4-то и 5-то ребра в ляво представлява трайно затруднение в движението на снагата. Гръдната травма с излив на въздух в лявата плеврална кухина /субтотален пневмоторакс/, наложил поставяне на торакален дрен и усложнен с посттравматична пневмония на белия дроб в ляво, както самостоятелно, така и в съвкупност с развитото се усложнение, представлява разстройство на здравето, временно опасно за живота. Останалите травматични увреждания са довели до временно разстройство на здравето, неопасно за живота. Св.Г.М. получил взривна травма /комбинацията от всички травматични и термични увреждания по главата, мозъка, тялото и вътрешните органи/, която е обусловила постоянно общо разстройство на здравето опасно за живота. Всички тези термични и травматични увреждания, причинили изключително интензивни болки и мъчително страдание и непосредствената опасност за живота на Г.М., като смъртта била предотвратена единствено със своевременната и високо специализирана медицинска помощ. Според съдебно-медицинска експертиза, Г. Г. М. получил следните травматични увреждания: взривна травма; съчетана травма на глава, гърди, крайници; контузия на мозъка; разкъсно-контузна рана на главата; лицево-челюстна травма; луксирани 1-ви и 12-ти зъб вляво; фрактура на максиларни синуси и етмоидалните клетки; рагади и частични перфорации на двата очни булбуса; контузионен бял дроб; респираторен дисстрес синдром при възрастни; счупване на бедрената кост вляво, в областта на тазобедрената става; фрактура на дистално ляво бедро; луксация на лява колянна става с разкъсване на кръстни връзки на ляво коляно; изгаряне II – III степен на стъпалото на десния крак; хематоми и отоци в областта на главата и лицето; разкъсвания в областта на клепачите; разкъсвания по главовия череп; хематоми и охлузвания на корема; охлузвания и хематоми на долни крайници. Взривната травма /комбинацията от всички травматични и термични увреждания по тялото и във вътрешни органи/, включително контузионен бял дроб, с развил се респираторен дисстрес синдром при възрастни, наложили провеждане на изкуствена белодробна вентилация, довели до постоянно общо разстройство на здравето, опасно за живота. Травмата на главата, с контузия на мозъка, е довела до разстройство на здравето, временно опасно за живота. Лицево-челюстната травма, с луксирани първи и дванадесети зъб в ляво, е довела до трайно затруднение на дъвченето и говора. Счупването на максиларни синуси и на етмоидалните клетки е довело до счупване на челюст. Получените рагади и частични перфорации на двата очни булбуса, са довели до трайно отслабване на зрението. Счупването на бедрената кост в ляво, в областта на тазобедрената става, луксация на лява колянна става, с разкъсване на кръстни връзки на ляво коляно и фрактура на дистално ляво бедро, са довели до трайно затруднение в движенията на левия долен крайник

за срок по-дълъг от 30 дни. Изгарянето II- III степен на стъпалото на десния крак, е довело до трайно затрудняване движенията на десния долен крайник за срок, по-дълъг от 30 дни. Останалите описани травматични увреждания са причинили временно разстройство на здравето, неопасно за живота. Св.Б. М. получил травматични увреждания, обуславящи лека телесна повреда.

На 10.12.2016г. около 05:30–05:40 часа, св.Ц. Г. А. се прибирал с лекия си автомобил към дома си в с.Каменяк, подминавайки жп – прелеза в Хитрино. Същият се движел успоредно на жп линията, от северната и` страна, когато свършил бензина в колата му. Свидетелят отбил вдясно и тръгнал към центъра на Хитрино, за да потърси помощ. В този момент, бил подминат от влакова композиция с цистерни, движеща се в посока Варна–Хитрино. На свидетеля направило впечатление, че влакът се движи по-шумно от друг път, с висока скорост, като над колелата на вагоните излизало *"нещо като газ, пара или мъгла"*. Чул силно *„изстъргване“*, преди влака да влезе в завоя, видял газовия облак като дим, стелещ се над земята, чул силен взрив, бил облян от гореща вълна и ударен във вратата на къща. Впоследствие чул няколко по-малки взрива. В резултат на взрива и пожара а. получил множество изгаряния по цялото тяло. Съдебно-медицинската експертиза установила, че св.Ц.А. е получил следните травматични увреждания: рани от пламъково изгаряне по лицето, шията, предмишниците, ръцете, седалището, бедрата и подбедриците от I, II и III степен; наличие на напрегнати и спукани мехури по лицето и нагар около ноздрите и устата; участъци по дясна ръка и предмишниците с фиксиран сив епидермис, под който дермата е сивкаво-белезникава без капилярна реакция на обща площ 30 %. Причинените травматични увреждания са довели до постоянно общо разстройство на здравето, опасно за живота.

В дома си в с.Хитрино на ул.“Панайот Волов“ №6 попадащ в загазована зона I спели съпрузите: св. Н. Е. Х. и св.Р. Х. Х. и децата им. Св.Н.Х. се събудила от силен шум и събудила съпруга си, който също чул *„шум и трясък“*. През прозореца на къщата, св.Н.Х. видяла от страната на жп линията огън и как гаража на съседите А. „гръмва“ във въздуха, като огъня тръгнал към тях. За около 12-15 секунди усетила как *„стъкла и огън минават през лицето и“*. Свидетелката била засипана от желяза и тухли. Ударната вълна запратила св.Р.Х. в стената, жена му останала затрупана, а децата се разпищели и той отишъл да ги изведе от стаята им. С помощта на бащата и други хора извадили св.Н.Х., която започнала да пищи, че не вижда. Децата били само с одрасквания. Бащата на св.Н.Х. завел и четиримата до дома на сина си -св.М.Е. С. и съпругата му св.С.Х. С., която като медицинско лице оказала първа помощ на Н.Х.. Впоследствие М. С. превозил Н.Х. и Р.Х. до болницата в Шумен. Още на излизане от Хитрино, срещнал първата линейка от с.Венец, която идвала към Хитрино, на която ги прехвърлил. Свидетелите Н. Е. Х. и Р. Х. Х. получили съставомерни телесни повреди. Съдебно-медицинската експертиза е установила, че св.Н.Х. получила следните травматични увреждания: термично изгаряне по лицето; дифузна травма на главния мозък без открита вътречерепна травма; множество открити рани на главата;

открита рана на клепача и околоочната област; разкъсна рана с пролабиране и загуба на вътреочни тъкани; слепота на двете очи; множествени повърхностни травми на гръдния кош; чужди метални тела в областта на трета метакарпална кост и проксимална фаланга на трети пръст; засенчване в дясно горно поле 5-то ребро аксиларно от чуждо тяло в гръдната стена; фрактура на предната стена на ляв максиларен синус; частичен пневмоторакс в ляво; травматична перфорация на тъпанчето в дясно в преден долен квадрант с липса на тъкан; множество разкъсно-контузни рани с чужди тела в тях по горните и долните крайници. Термичното изгаряне по лицето в съвкупност с всички травматични увреждания, са причинили постоянно общо разстройство на здравето, опасно за живота. Термичната и механичната травма на лицето е причинила обезобразяване на лицето със засягане на сетивни органи, на зрението и слуха. Откритата рана на клепача и околоочната област, с разкъсната рана с пролабиране и загуба на вътреочни тъкани е причинила постоянна слепота на двете очи. Дифузната травма на главния мозък; засенчване в дясно горно поле 5-то ребро аксиларно от чуждо тяло в гръдната стена и частичния пневмоторакс, са причинили разстройство на здравето, временно опасно за живота. Множествените открити рани на главата, снагата, горните и долните крайници, по отделно всяко от тези наранявания е довело до разстройство на здравето, неопасно за живота. Счупването на предната стена на ляв максиларен синус, е приравнено на счупване на челюст. Травматичната перфорация на тъпанчето в дясно, в преден долен квадрант, с липса на тъкан е причинило трайно отслабване на слуха.

Съдебно-медицинска експертиза е установила, че св.Р.Х. е получил следните травматични увреждания: травматичен шок, в следствие на множеството наранявания по главата, тялото и крайниците. Травматичния шок е причинил разстройство на здравето, временно опасно за живота. След проведено КТ изследване е установено кръвотечение от етмоидалните клетки, максиларните синуси и носните ходове. Наличието на връзка между околната среда и етмоидалните клетки, чрез кръвоизлива реализира критериите на медико-биологичния признак на проникващо нараняване в черепната кухина.

Съставомерни телесни увреждания получил и постовия стрелочник в Пост 2 на гарата - св.И.Ю.. Съдебно-медицинска експертиза е установила следните травматични увреждания: термично изгаряне на главата и ръцете II АБ степен 7%, инфекция със Стафилококус епидермидис. Било проведено успешно лечение с антибиотик. Механизмът на получаване на травмите е от термичния ефект на взривната вълна. Причиненото травматично увреждане е довело до разстройство на здравето, временно опасно за живота.

На 10.12.2016г., св.Х. А. Х., нейния съпруг, син и дъщеря, се намирали в дома си на ул. „Възраждане“ № 55 в с.Хитрино, попадащ в зона 1. В периода между 05.30 и 05.40 часа, св.Х. и съпругът и били будни и свидетелката чула звук, *„като от силен вятър“*, впоследствие усетила силен трясък, видяла огън и след това чула гърмежи. Паднала плочата на къщата и свидетелката, внучето и, единия син и дъщеря и, които се намирали къщата, пропадали в мазата. Когато успели да излязат навън, *„всичко било в огън“*. Къщата била

изцяло срутена. От взривната вълна и пожара пострадали св.Х. и нейния син-Е. И. А., който получил изгаряния по ръцете. Св.Х. била със счупен крак, което наложило престояване на 5 месеца в болница. Съдебно-медицинската експертиза е установила, че Е.А. получил следните травматични увреждания: термично изгаряне по лицето, предмишниците, ръцете и стъпалата II АБ степен, 11%,увредено общо състояние от развилата се инфекция със Стафилококус епидермидис. Проведено било успешно лечение. Механизмът на получаване на уврежданията е термичния ефект на взривна вълна - пламъково изгаряне и описаните травматични увреждания са причинили разстройство на здравето, временно опасно за живота. Съдебно-медицинска експертиза е установила, че Х. А. Х. е получила като травматично увреждане фисура на десния вътрешен глезен. Същото е в резултат от действието на твърд тъп предмет и е причинило на пострадалата Х. трайно затруднение в движението на десния долен крайник, за срок по-голям от един месец.

На процесната дата, около 05,30-05,40ч., в дома си на ул. „Пирин“ № 22, се намирали св.Р. С. И., неговата съпруга- св.Ф. М. И. и техния син-св.Т. Р.С. . Те се събудили от силен шум, „бръмчене“, а малко след това чули и гърмеж. Св.Р.И. чул „шум от катастрофа“, седнал на леглото и в този момент бил ударен от летящото крило на прозореца и изхвърлен на пода. Свидетелят бил ударен в лявата част на тялото и главата и за кратко загубил съзнание. Вратите и прозорците заедно с касите паднали на земята. Усещала се лоша миризма. Св.Т.С. слезъл от горния етаж и започнал да търси баща си. Р. И. бил открит от съпругата и сина си, които го закарали в болницата в Шумен, където останал 11 дни. Съдебно-медицинска експертиза е установила, че св.Р.И. е получил следните травматични увреждания: мозъчно сътресение, счупване на 3-4 ребра в ляво, счупване на левия максиларен синус с кръв в синуса, пневмоцефалия, контузно-разкъсна рана на главата. При КТ на главата е установено още – въздушни колекции в субдуралното пространство фронтално и в интрахемисферната бразда; хеморагии в сфеноидалния, левия максиларен синус и етмоидалните клетки; въздушни колекции в ляво пара и ретро булбарно;луксация на лявата акромиоклавикуларна става; множество ожулвания по лицето, гърдите, двете китки и ръцете; кръвонасядане на дясна предмишница. Всички тези увреждания, били в резултат на взривната вълна и от набити счупени стъкла, причинили множество ожулвания по кожата на главата, гърдите и двете ръце. Мозъчното сътресение не е протекло с изпадане в коматозно състояние и е реализирало критериите на временно разстройство на здравето, неопасно за живота. Счупването на левия максиларен синус, реализира медико-биологичния признак счупване на челюст, тъй като същия участва в изграждането масива на горната челюст. Кръвоизливите в сфеноидалния синус и етмоидалните клетки, са довели до комуникация между околната среда и мозъка на Р.И., при което е нахлул въздух в субдуралното пространство фронтално и в интрахемисферната бразда и е реализиран медико-биологичния признак проникване в черепната кухина. Луксацията на лявата акромиоклавикуларна става /раменната/, е довела до затруднение в движението на левия горен крайник, за период повече от един месец. Останалите увреждания, са довели временно разстройство на здравето, неопасно за живота.

Св.Н. Ц. С. се събудил от „тракане“ на влака около 5,40ч. в дома си, в с. Хитрино, на ул. „Пирин“ №31. Впоследствие свидетеля чул „свистене“ и всичко се срутило върху него. Св.С. успял да се обади на племенника си, от когото разбрал, че цистерна с газ е експлодирала. Излязъл след около 40-50 минути с помощта на съседи, които дошли да го търсят. Къщата му била съборена и тъй като нямало къде да живее, прекарал зимата в Кризисния център. Съдебно-медицинска експертиза е установила, че Н.С. е получил следните травматични увреждания: открити фрактури на дисталните фаланги на първи и втори пръсти на лявото ходило, отчупване на фрагмент от кубовидната кост на същото ходило. Тези увреждания се дължат на действието на твърд тъп предмет, при падане на предмет с голяма маса върху ходилото и са причинили на С. трайно затруднение в движението на левия долен крайник, за срок по-голям от един месец.

В резултат на влаковата катастрофа, общо двадесет и едно лица получили по-леки несъставомерни наранявания: Ф. С. С.м, А.Ш. С.м, Ш.Ш. С.м, Ф. М. И., Ф. С. И., Ш. Х. А., С. А. Р., Р.Т.Р., Б.Г. М., Н.Ф.М., Е.Е.И., Т. Р.С., Г.Е.Г., В.Б.К., Г.А.Х., Е.Е.Г., И.Н.А., И. А. И., Л.М.Х., С. Н. С. и Ю.А.Р..

Жителите на с.Хитрино уведомили Кмета на селото-св.И. за инцидента. Около 30-40 минути след инцидента, Кметът се отзовал на място. Всички жители на с.Хитрино били в паника, половината село горяло, първите пожарни и линейки вече били дошли. Първите постове на пожарната не допусkali хора до епицентъра и св.И. отишъл на входа на селото, за да насочва линейките и пожарните. След това, свидетеля тръгнал по улиците за да помага и организира хората. Насочил служители на ВИК за пълнене цистерните на пожарната, защото се изчерпала тяхната наличност. Св.С. С. и други жители на селото, обикаляли заедно със служители на пожарната разрушените къщи и издирвали затрупани хора. Много граждани и служители на МВР се включили в спасяването на пострадалите.

На 10.12.2016г., малко преди 06.00 часа, св.Н.С. Н. - директор на ГД ПБЗН – София, получил обаждане от Директора на РД ПБЗН – Шумен- комисар И., който му съобщил, че е получено съобщение за експлозия, силен взрив на гара Хитрино, с вероятност за загинали и пострадали. Свидетелят веднага отишъл в Национално оперативен център в Главната дирекция и след като получил потвърждение на информацията и повече подробности, въвел Националния план на Главната дирекция за действия при такива ситуации. Разпоредил на място да тръгне Директора на Областната дирекция в Шумен, а на оперативния дежурен в Главната дирекция разпоредил, в съответствие с плана, да изпрати допълнителни сили от Варна, Търговище, Русе, Силистра, Велико Търново, като бъде събран в готовност Националния оперативен щаб при Главната дирекция. Уведомил ръководството на държавата и със Заповед №Р-178/10.12.2016г. на Министър-председателя на РБ, бил въведен в действие Националния план за защита при бедствия – част „Действия при големи катастрофи“. Създаден бил Национален щаб за изпълнението му, в който бил включен и свидетеля Главен комисар Н.С. Н., като Директор на Главна Дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“. Св.Н.С. Н. веднага отпътувал за Хитрино, заедно със

св.Тошко Д. Бързилов- Началник на Национален оперативен център на Главна дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението” – София, като двамата пристигнали около 11.00 часа на местопроизшествието. Задачата им била издирване и спасяване на затрупани хора и продължаване действията по охлаждане на цистерните.

На 10.12.2016г., в 05.50 часа сутринта св.С.Д.С.- собственик и основател на „Булмаркет ДМ“ ООД – Русе/100% собственик на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД – Русе/ получил обаждане от управителя на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД – Русе- св.С. И., който му съобщил, че е станала железопътна катастрофа на гара Хитрино с дерайлирали вагони и последвал взрив. Св.С. се обадил на заместника си- св.Д.Б., на отговарящия за сигурността в „Булмаркет ДМ“ ООД- св.С.Ф. П. и на главния механик на фирмата, който се занимавал с газ пропан-бутан инсталациите-св.Ж.В.. Помолил ги да се организират да тръгнат към Хитрино, за където тръгнал и той.

Около обедните часове на 10.12.2016г., с оглед безопасността на жителите на населеното място, Националният щаб взел решение да бъде проведена пълна евакуация. Със заповед №РД -15-154/10.12.2016г. на областния управител на Шумен, било обявено бедствено положение на територията на село Хитрино, за срок от седем дни, считано от 10.12.2016г. до 17.12.2016г., който впоследствие бил удължен. Св.Н. И., заедно други жители на селото и с представители на органите на реда, обикалял улиците, за да помогне на жителите да напуснат по-бързо домовете си и с автобуси ги извозили до гр.Шумен, или при роднини. Евакуацията продължила десет дни.

На 10.12.2016г. се провела и първата оперативка на Националния оперативен щаб, в който били набелязани и основните задачи: обезопасяване на площадката, ограничаване периметъра и организация за отстраняване на опасните вещества – пропилен и пропан-бутан. На терена работели служители на пожарната и от съседните области. Със заповед №1983з-773/16.12.2016г. на св. Н. Н., бил създаден Щаб на ръководителя на операциите, при провеждане на спасителните и неотложни аварийно възстановителни работи, с ръководител комисар Иван И. – директор на РДПБЗН, зам.ръководител- св.Т.Б. и седем члена, сред които св.Н. И., св.Д.Б., св.К.К. и св. Б.М..

Със заповед на св.С., бил сформиран екип от доброволци от фирмите „Булмаркет ДМ“ ООД – Русе и „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД – Русе, които да работят на смени денонощно, по претоварването на втечените газове и ликвидиране на последствията от жп-катастрофата на гара Хитрино.

В първите дни след инцидента, св.М. С. М. съобщил на Кмета- св.Н. И., че в неговия магазин, който се намирал срещу жп-линията, имало инсталирано видео-наблюдение, като му предоставил записващото устройство, а той от своя страна го предал на Окръжна прокуратура Шумен.

В резултат на произшествието, били нанесени и материални щети на много жилищни и

административни сгради, търговски обекти, на подвижния състав, на превозвания товар, на железния път, на осигурителната техника и контактната мрежа. По отношение установяването на имуществените вреди, конкретно по механизъм и размер, на ДП не са били извършвани следствени действия.

В резултат на дерайлирането, настъпили разрушения и деформации на жп стрелка №5 в гара Хитрино, изразяващи се в ситуационно–напречното и` изместване, а в конструктивно отношение– деформиране на езиковата и междинната ѝ част и разрушение на кръстовината и` част.

На 10.12.2016г. след обед, служители на „Булмаркет“, заедно със сформирана комисия от представители на Инфраструктурата, на Звеното за разследване на произшествия, на гарата и на други длъжностни лица били поканени за снемане на информацията от скоростомерните инсталации на локомотивите. Била извършена шифровка на скоростомерната инсталация на челния локомотив 86 003.

На 12.12.2016г. бил извършен оглед от органите на досъдебното производство на жп-инфраструктурата, в областта на стрелка № 1 и стрелка №5 на гара Хитрино, в присъствието на представители на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД и на НК „Железопътната инфраструктура“ жп-секция Горна Оряховица. По стрелка №1 нямало видими поражения и същата била целокупна. При оглед на стрелка 5 представителите на Булмаркет: св.И. и св.М. възприели, че стрелката не била заключена със заключалката си, лястовицата не била на мястото си; палецът, който трябвало нормално да захваща прилепващия език не бил в отвесно положение, каквото трябвало да заема, а едва захващал релсата; противовесът на стрелката вместо в хоризонтално и почти долно положение бил в полувертикално, което означавало според тях, че стрелката не е заключена. Това станало обект на спорове между представителите на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД, от една страна и представителите на жп-секция - Горна Оряховица от друга страна, като св.Никола Д. категорично не се съгласил с констатациите, че стрелката е с незаклучен език и заявил, че няма да подпише протокола, ако в него бъде отазено същото. Поради разногласията, били направени само снимки на лястовицата, ключалката, топуза, стрелката, като в протокола било отразено, че я намират в положението, в което е заснета, без да бъдат описани детайли. По време на този оглед, не е изследвано дали ключалките са изправни и не е извършена проба дали има сходимост. Следователят прочел протокола на всички присъстващи и впоследствие бил подписан от тях.

На 10.12.2016г., Управителят на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД- св.С. И. издал заповед и назначил комисия, в изпълнение на задълженията им по Директива № 49/2004 на ЕП за провеждане на собствено разследване. Поканили чужди и български експерти, които да изготвят доклади, във връзка с възникнали въпроси относно катастрофата. На 12.12.2016г. на местопроизшествието, освен органите на ДП, били допуснати и чужди външни специалисти: св.Л.П. от Румъния, който бил нает от фирма „Булмаркет Рейл Карго“; чешки

специалист- св.З.Ж., нает като външен експерт от фирмата собственик на цистерната „Ермева“. Св.З.Ж. и св.Л.П. огледали местопроизшествието на 12.12.2016г. и на 13.12.2016г. На 13.12.2016г. в Хитрино пристигнали и външни експерти от Института „Фюр Бан Техник“ – Германия: германския гражданин св.Х.А. и неговия колега-Хегиберт Ленар, които също били наети от „Булмаркет Рейл Карго“, за да изготвят независим доклад. До 16.12.2016г. същите не били допуснати до местопроизшествието. Техните колеги от „Булмаркет“ им изпращали видеоматериали и снимки, въз основа на които да направят професионален оглед и оценка. Св. Х.А. посетил за първи път местопроизшествието на 22.12.2016г., като отразил в Доклад своите констатации, който бил предаден на фирма „Булмаркет“.

В хода на ДП да изготвени следните експертизи:

1. СМЕ на ВД №16/ДНК -623/т.12, л.154-155 от ДП/.

С експертизата са изследвани намерените на 10.12.2016г. в с.Хитрино на ул.“Възраждане“ №8 трупни останки, обозначени като труп №5. От определения ДНК профил на труп №5 и изследвания ДНК профил на М. Е. Х.,ЕГН *****-биологична дъщеря на Ш. К. И. е установено, че алел във всеки локус от ДНК профила на М.Х. /обект1/ показва съвпадение с алел от съответните локуси от ДНК профила на лице от женски пол, определен за биологичния материал от тампон, иззет и изследван по експертизата. Вероятността лицето, от което произхожда биологичния материал по тампона, да е биологична майка на М.Х. е определена на 1.0/при гранични стойности от 0 до 1/.

2.Идентификационна ДНК експертиза №16/ДНК-627 /т.12, л.170-172 от ДП/ на определения ДНК профил на труп №5 и изследвания ДНК профил на М. Е. Х., ЕГН ***** - биологична дъщеря на Ш. С.м И.. Експертизата е дала заключение, че алел във всеки локус, от ДНК профила на М. Е. Х., показва съвпадение, с алел в съответните локуси от ДНК профила на лице от женски пол, определен по експертиза № 16/ДНК -623. Вероятността лицето, от което произхожда биологичния материал, изследван в СМЕ на ВД № 16/ДНК -623, да е биологична майка на М. Е. Х. е определена на 1,0 /при гранични стойности от 0 до 1/.

3.СМЕ на ВД по метода на ДК профилирането № 16/ДНК -628/т.12, л.184-186/.

За изследване на намерените на 10.12.2016г. на автоспирката в с.Хитрино трупни останки обозначени като труп №7, за които се е предполагало, че са на Б. Ю. А., ЕГН от с.Тимарево е извършено ДНК профилиране на взет биологичен материал от трупа. Експертизата е определила ДНК профилите на биологичния материал, взет от труп №7 и на биологичен материал, взет от Ф. Б. И., ЕГН *****- майка на Б. Ю. А.. Същата е дала заключение, че алел от всеки локус от ДНК профила на Ф. Б. И., показва съвпадение с алел в съответните локуси от ДНК профила, определен от биологичния материал взет от труп №7. Вероятността лицето, от което произхожда тъканта да е биологичен син на Ф. Б. И. е определена на 0,9999982 /при гранични стойности от 0 до 1/, поради което лицето не може

да бъде изключено като биологичен син на Ф. Б. И..

4. Съдебно-медицинска експертиза за оглед и аутопсия на трупа на А. Р. Р. №102/2016г.

/т.12, л.14-20 от ДП/. При при външния и вътрешен оглед върху трупа е установено:

-взривна травма – обширни изгаряния на кожата на главата, шията, гърдите, корема, двата горни крайника, 55-60% от II – III степен;

-съчетана травма – глава, шия, гръден кош, корем, таз, крайници: *контузия на главата* – разкъсно-контузна рана на дясна ноздра; фрактура на носните кости; разкъсно-контузна рана на долната устна в дясно; кръвонасядане на меките черепни обвивки челно-срединно и в ляво; субарахноидален кръвоизлив двустранно челно слепоочно; кръв в мозъчните стомахчета. *Контузия на шията* – една разкъсно-контузна рана подчелюстно вдясно с чуждо тяло. *Контузия на гръдния кош* – пет разкъсно-контузни рани в лявата подмишнична ямка с наличие на множество чужди тела –осколки; множество разкъсно-контузни наранявания в лява странична част на гръдния кош и лявата ребрена дъга по предна и задна мишнични линии; фрактура на гръбнака на ниво C7-Th1; фрактура на шест леви ребра по три анатомични линии; фрактура на три десни ребра по средна мишнична линия. *Контузия на корем и таз* – счупване на лявата срамна кост на таза; счупване на дясна срамна кост на таза; разкъсване на дясната кръстцовохълбочна връзка; счупване на напречните израстъци на L3-L5. *Контузия на крайниците* – обширна разкъсно-контузна рана по вътрешната страна на лявата мишница –от лакътя до подмишничната ямка с разкъсване на мишничната вена; две разкъсно-контузни рани по задната страна на левия лакът; една разкъсно-контузна рана по задната страна на лявата предмишница с дълбочина до лъчевата кост; обширна разкъсно-контузна рана по предната страна на лявата предмишница с разкъсване на мускулите по предната страна на предмишницата; счупване на лъчевата кост на лявата предмишница в долния ѝ край, прекъсване на мускули и сухожилия с наличие на чужди тела; обширни охлузвания на ляво бедро външно, на лявата подбедрица, както и по гърба на лявото ходило; множество разкъсно-контузни рани по външната страна на лявото коляно и лявата подбедрица, с набити в тях осколки; обширна разкъсно-контузна рана по задната страна на лявата подбедрица с разкъсани мускули в дълбочина; множество петнисти охлузвания на кожата, кръвонасядания по предната и по външната страна на дясното бедро-от скротума до коляното; множество кожни охлузвания по вътрешната страна на дясното коляно и по предната страна на дясната подбедрица – горна и средна трета.

-болестни увреждания – ХИБС: Матуриран ръбец от стар инфаркт на миокарда; сколиоза в гръдния отдел на гръбнака.

Експертите са дали заключение, че непосредствената причина за смъртта на А. Р. Р. е травматичен и термичен шок, причинени от взривната травма. Между установените травматични увреждания и настъпилата смърт е налице пряка причинна връзка.

5. Съдебно-медицинска експертиза за оглед и аутопсия на трупа на Ф.А. С. № 103/2016г.

/т.12, л.32-39/. При външния и вътрешен оглед върху трупа е установено:

-взривна травма – изгаряния на кожата II – III степен 9-10% в областта на лицето, по двата горни и десния долен крайник –частично;

-съчетана травма - глава, гръден кош, корем, таз, крайници. *Контузия на главата:* множество кожни охлузвания и кръвонасядания в областта на лицето; една разкъсно-контузна рана във вътрешния очен ъгъл на дясното око; кръвонасядане на меките черепни обвивки – челно-слепоочно и теменно в дясно, теменно в ляво и теменно-слепоочно в ляво. *Контузия на гръдния кош:* множество петнисти кръвонасядания и охлузвания на кожата на ограничена площ по двете надключични области и по двете гърди; счупване на гръдната кост на две места; счупване на девет десни ребра по две анатомични линии; счупване на единадесет леви ребра –до гръбнака; множествени разкъсвания на плеврите на двата бели дроба от счупени ребра; контузия на белите дробове; двустранен хемо и пневмоторакс. *Контузия на корем и таз:* множество сливащи се кръвонасядания и охлузвания на кожата на предната коремна стена –под и над пъпа; кръвонасядания в областта на седалището двустранно; травматично разкъсване на капсулата на черния дроб на две места; хемаскос; разкъсване на лонното съчленение на таза; дезартикулация на двете хълбочнокръстцови стави; малък ретроперитонеален хематом. *Контузия на крайниците:* множество охлузвания по гърба на дясната предмишница; една разкъсно-контузна рана по гърба на дясната предмишница – напречно разположена; множество сливащи се петнисти охлузвания на кожата по външната страна на лявата мишница и предмишница; множество синкави кръвонасядания на десния хълбок и дясното бедро –предно странично; охлузване на кожата по външната страна на дясното бедро; една разкъсно-контузна рана по предната страна на дясното бедро-хоризонтално разположена; счупване на двете кости на дясната подбедрица – под капачката на коляното и над глезена; кожно охлузване по външната страна на лявото бедро; обширна разкъсно-контузна рана по външната страна на лявата подбедрица, вертикално разположена до мускулите в дълбочина; счупване на двете кости на лява подбедрица – над левия глезен.

Експертите дават заключение, че непосредствената причина за смъртта на Ф.А. С. е тежката гръдна травма. Между установените травматични увреждания и настъпилата смърт е налице пряка причинна връзка.

6.Съдебно-медицинска експертиза за оглед и аутопсия на трупа на Т.Ю.А. № 101/2016г.

/т.12, л.52-58/. При външния и вътрешен оглед върху трупа е установено:

-съчетана травма –глава, гръден кош, корем, крайници. *Контузия на главата:* една обширна разкъсно-контузна рана в областта на челото в ляво; една обширна разкъсно-контузна рана в областта на челото срединно и в дясно с ход към външния край на дясната вежда; многофрагментно счупване на лицевия череп- на двете скули, на горната челюст, на дясната очница; многофрагментно счупване и раздробяване на костите на черепния свод и на черепната основа. Травматично разкъсване на твърдата мозъчна обвивка и евакуация на двете полукълба на главния мозък извън черепната кухина; травматично разкъсване на

свободния ръб на дясната ушна мида. *Контузия на гръдния кош*: множество ивицовидни охлузвания в гръбнопоясната област двустранно, разположени в различна посока; множество ивицовидни охлузвания на кожата в дясната задно-странична част на гръдния кош – към поясната област; фрактура на десни ребра – 1, 2, 4, 5, 6, 7 до 8 – до гръбнака; фрактура на леви ребра – 3, 4, 5, 6 и 7 – до гръбнака; контузия на белите дробове, начален белодробен оток и аспирация на кръв двустранно. *Контузия на корема*: множество ивицовидни охлузвания в областта на седалището в ляво, достигащи надолу до седалищно-бедрената гънка; травматично разкъсване на далака; хемаскос – наличие на кръв в свободната коремна кухина; анемия на двата бъбрека; пикочен мехур -50 мл бистра урина; черен дроб – анемия. *Контузия на крайниците*: Ивицовидно охлузване на кожата по горната страна на лявото рамо, хоризонтално разположено; петнисто кожно охлузване по външната страна на лявото рамо; множество кожни драскотини по предната страна на лява мишница разположени в различна посока; петнисто охлузване на кожата по външната страна на лява предмишница в долна трета; разкъсно-контужни рани по гърба на левия палец, напречно разположени; петнисто охлузване на кожата по гърба на дясна предмишница със забелване на епидермиса отдолу нагоре; множество петнисти охлузвания с неправилна форма на дясната гривнена става гърба и по гърба на дясната ръка и пръстите; плитка разкъсно-контужна рана в основата на втори пръст на дясната ръка; едно кожно охлузване по външната страна на лява подбедрица под коляното; една разкъсно-контужна рана по външната страна на левия глезен с V- образна форма; коса фрактура на тялото на дясна бедрена кост – горна средна трета; кръвонасядане върху капачката на дясно коляно; ивицовидно охлузване на кожата по предната страна на дясна подбедрица; една разкъсно-контужна рана по вътрешната страна на десния глезен с дъговидна форма; едно кожно охлузване по вътрешната страна на десния глезен – над раната.

Непосредствена причина за смъртта на Т.Ю.А. е тежката открита, несъвместима с живота черепно-мозъчна травма. Между установените травматични увреждания и настъпилата смърт е налице пряка причинна връзка.

7. Съдебно-медицинска експертиза за оглед и аутопсия на трупа на А.А. М. № 104/2016г. /т.12, л.69-74/.

При външния и вътрешен оглед върху трупа е установено: изгаряне II-IV степен на кожата на главата, гръдния кош срединно и в дясно, на коремната стена двустранно, на гърба и седалището, половата област, по вътрешната страна на лявото бедро, лявото коляно и лявата подбедрица – горна и средна трета; дълбоко изгаряне III-IV степен по гърба на двете ръце и на двете длани, като междупръстовите стави са частично оголени; изгаряне II степен на двата глезена и ходила /до нивото на чорапите/ областта на междинницата, левия горен крайник /в закритите му от дрехите части/, лявата странична част на гръдния кош. Общата площ на описаните изгаряния се определят на 95-96% от тялото.

Непосредствената причина за смъртта на А.А. М. е термичен шок. Изгарянията са били

причинени прижизнено, за което говори наличието на сажди в устната кухина и дихателните пътища, розово-червеникавия цвят на белите дробове и скелетните мускули, установеното количество карбоксиемоглобин в кръвта /в рамките на токсичната концентрация/. Тялото на починалата е било изложено на действието на висока температура и след смъртта, за което говорят установените посмъртни феномени /спечени съдове/ по гръдния кош срединно и в дясно, по коремната стена и по външната страна на ляво бедро. Между получените изгаряния и настъпилата смърт е налице пряка причинна връзка.

8.Съдебно-медицинска експертиза за оглед и аутопсия на трупа на Ш. С.м И. № 105/2016г. /т.12, л.85-88/ е дала следното заключение: касае се за част от човешки труп , идентифициран по-късно като Ш. С.м И.. Трупът е на лице от женски пол, което е доказано с намирането на вътрешни полови органи. Лицето е било в напреднала възраст, което личи от изразените атрофични промени на матката, тръбите и яйчниците. Предвид установеното гръбначно изкривяване и тежките артрозни изменения в запазените части на скелета е допустимо, приживе лицето да е било трудно подвижно. Трупът е силно овъглен, с липсващи значителни части от горните и долните крайници. Вътрешните органи и мозъкът са спечени и с тотално заличена структура. В съхранените части на тялото – глава, шия, гръден кош, гръбнак, коремна кухина и таз, видими травматични увреждания не са установени.

След анализ на резултатите от огледа и аутопсията върху трупа на Ш. И., на базата на наличните морфологични признаци /сажди в бронхите, червеникав цвят на скелетните мускули/, при липса на видими травматични увреждания, в изследваните части на тялото и степен на овъгляване на тялото, непозволяващо по-прецизното му морфологично изследване и обективната невъзможност за определяне на количеството карбоксиемоглобин в тъканите, експертизата приема, че най-вероятната причина за смъртта на лицето е интоксикация с въглероден окис в хода на възникналия пожар, с последващо посмъртно овъгляване на тялото. Между възникналия пожар и настъпилата смърт на Ш. И. е налице пряка причинна връзка.

9.Съдебно-медицинска експертиза за оглед и аутопсия на трупа на Д.Т. Ю. № 100/2016г. /т.12, л.101-108/. При външния и вътрешен оглед върху трупа е установено:

-травматични увреждания причинени от твърди тъпи предмети: множество кожни охлузвания на предната гръдна стена срединно и в дясно; ивицовидно кожно охлузване на лявата поясно-седалищна област; синкаво кръвонасядане на седалището в ляво; множествоно счупване на таза с деформация:счупване и раздробяване на лявата главулечна ямка на таза с вбиване на главата на лявата бедрена кост, дезартикулация на лявата кръстцово-хълбочна става на таза, частична дезартикулация на дясната сакроилиачна става, счупване на десния ацетабулум с разместване, счупване на седалищната кост в дясно,голям ретроперитонеален хематом, обхващащ големия и малкия тази поясната област – повече в ляво до левия бъбрек; травматично разкъсване на левия бъбрек в областта на хилуса,

кръвонасядане на капсулата на левия бъбрек; обширно ивицовидно кръвонасядане на кожата от предно-външната страна на дясното рамо, през гръдния кош вдясно, предно-странично до долния етаж на корема, с кожни охлузвания върху кръвонасяданията в областта на рамото; пет разкъсно-контузни рани по предната страна на лявото рамо; една разкъсно-контузна рана в областта на гърба в ляво върху долния ъгъл на лопатката; обширно ивицовидно косо разположено кръвонасядане по предно-вътрешната страна на лявото бедро; множество ивицовидни охлузвания по предната страна на дясната подбедрица в горната ѝ половина; множество кожни охлузвания с различна форма и големина по гърба на лявото ходило и пръсти.

-травматични увреждания причинени от предмети с режещи ръбове и/или остри върхове: четири порезни рани по предно-външната страна на лявата предмишница; две плитки порезни рани в същата област – под описаните; множество плитки порезни рани по гърба на лявата ръка и лявата гривнена става; множество гладки кожни драскотини, разположени в различни посоки в същата област; порезна рана по гърба на лявата ръка в основата на втори пръст; плитки драскотини по гърба на пръстите на дясното ходило.

-увреждания от действието на висока температура: прогаряне космените фоликули в челната и двете слепоочни области, както и теменно – тилно, но по-слабо изразено; прогаряне на миглите на двете очи; изгаряне II-III степен на кожата на лицето в областта на челото, носа, клепачите, двете бузи, дясната ушна мида, както и по предната страна на шията, по изразено в дясно – общо 7-8%; ивицовидно, хоризонтално разположено изгаряне на кожата на предната коремна стена под пъпа с дължина 40 см и ширина 11 см. ; изгаряне на кожата II-III степен по предната, външната и задната страна на лявата предмишница; множество изгаряния по гърба на пръстите на лявата ръка; петнисти изгаряния на кожата по външната страна на лявото бедро на обща площ 8 на 2 см. ; кожни изгаряния по гърба на дясното ходило на площ 9 на 8 см.; изгаряне по вътрешната страна на десния глезен 5 на 2,5 см.

-травматичен шок: Шоков бял дроб. Шоков бъбрек.

Според експертите, непосредствената причина за смъртта на Д. Д.Т.ов Ю. е тежък ирреверзибилен травматичен шок, развил се на базата на многофрагментното счупване на таза и на формирания се голям ретроперитонеален хематом. Между установените травматични увреждания и настъпилата смърт е налице пряка причинна връзка.

10. Съдебно-медицинска експертиза за оглед и аутопсия на трупа на Б. Ю. А. № 106/2016г. /м.12, л.123-126/:

От външния оглед и аутопсията е установено, че се касае за част от човешки труп, идентифициран по-късно като Б. Ю. А.. Трупът на починалото лице е от мъжки пол, което е доказано с намирането на вътрешни полови органи. Трупът е силно овъглен, липсват значителни части от горните и долните крайници. Вътрешните органи са спечени с тотално заличена структура. По наличните части на тялото /глава, шия, гръден кош, гръбнак,

коремна кухина и таз/, видими травматични увреждания не са установени.

Вземайки предвид резултатите от проведената аутопсия /липсата на данни за травматични увреждания и за остро екзогенно отравяне/, както и данните от допълнителните изследвания, експертизата е приела, че най-вероятната причина за смъртта на Б. Ю. А. е термичен шок, възникнал в условията на пожара. Установената концентрация на карбоксиемоглобин е незначителна, което също би могло да се дължи на много бързо настъпилата смърт с последващо посмъртно овъгляване на тялото. Между възникналия пожар и настъпилата смърт е налице пряка причинна връзка.

11. **11. Съдебно-медицинска експертиза по писмени данни**/т.13, л.5-10/. Експертизата е дала заключение, че **Н. Е. Х.** на 10.12.2016г. е получила следните травматични увреждания: термично изгаряне по лицето; дифузна травма на главния мозък без открита вътречерепна травма; множество открити рани на главата; открита рана на клепача и околоочната област; разкъсна рана с пролабиране и загуба на вътреочни тъкани; слепота на двете очи; множествени повърхностни травми на гръдния кош; чужди метални тела в областта на трета метакарпална кост и проксимална фаланга на трети пръст; засенчване в дясно горно поле 5-то ребро аксиларно от чуждо тяло в гръдната стена; фрактура на предната стена на ляв максиларен синус; частичен пневмоторакс в ляво; травматична перфорация на тъпанчето в дясно в преден долен квадрант с липса на тъкан; множество разкъсно-контузни рани с чужди тела в тях по горните и долните крайници. Механизмът на получаването на травматичните и термични увреждания са резултат от механичния и термичния ефект на взривна вълна и отговарят по време и начин да са получени при експлозията на гара Хитрино на 10.12.2016г.. Медико-биологичната характеристика на установените травматични увреждания е следната: термично изгаряне по лицето в съвкупност с всички травматични увреждания, без оказаната висококвалифицирана медицинска помощ, са причинили постоянно общо разстройство на здравето, опасно за живота; термичната и механичната травма на лицето е причинила обезобразяване на лицето със засягане на сетивни органи, на зрението и слуха;откритата рана на клепача и околоочната област с разкъсната рана с пролабиране и загуба на вътреочни тъкани е причинила постоянна слепота на двете очи; дифузната травма на главния мозък, засенчване в дясно горно поле 5-то ребро аксиларно от чуждо тяло в гръдната стена и частичния пневмоторакс са причинили разстройство на здравето, временно опасно за живота; всяко едно нараняване от множеството открити рани на главата, снагата, горните и долните крайници е довело до разстройство на здравето, неопасно за живота; счупването на предната стена на ляв максиларен синус е довело до счупване на челюст; травматичната перфорация на тъпанчето в дясно, в преден долен квадрант с липса на тъкан е причинило трайно отслабване на слуха.

12.Съдебно-медицинска експертиза по писмени данни /т.13, л.226 -232/ е дала заключение, че **Г. Г. М.** на 10.12.2016г. е получил следните травматични увреждания:

взривна травма; съчетана травма на глава, гърди, крайници; контузия на мозъка; разкъсно-контузна рана на главата; лицево-челюстна травма; луксирани 1-ви и 12-ти зъб вляво; фрактура на максиларни синуси и етмоидалните клетки; рагади и частични перфорации на двата очни булбуса; контузионен бял дроб; респираторен дисстрес синдром при възрастни; счупване на бедрената кост вляво, в областта на тазобедрената става; фрактура на дистално ляво бедро; луксация на лява колянна става с разкъсване на кръстни връзки на ляво коляно; изгаряне II – III степен на стъпалото на десния крак; хематоми и отоци в областта на главата и лицето; разкъсвания в областта на клепачите; разкъсвания по главовия череп; хематоми и охлузвания на корема; охлузвания и хематоми на долни крайници. Механизмът на получаването на тези травматични и термични увреждания категорично отговарят да са получени при експлозията на цистерна в гара Хитрино на 10.12.2016г. от термичното въздействие на взрива и от удари и притискане от предмети при разрушаването на дома му. Според медико-биологичните си характеристики: Взривната травма /комбинацията от всички травматични и термични увреждания по тялото и във вътрешни органи/, включително контузионен бял дроб, с развил се респираторен дисстрес синдром при възрастни, наложили провеждане на изкуствена белодробна вентилация, е довела до постоянно общо разстройство на здравето, опасно за живота. Травмата на главата, с контузия на мозъка, е довела до разстройство на здравето, временно опасно за живота. Лицево-челюстната травма, с луксирани първи и дванадесети зъб в ляво е довела до трайно затруднение на дъвченето и говора. Счупването на максиларни синуси и на етмоидалните клетки е довело до счупване на челюст. Получените рагади и частични перфорации на двата очни булбуса, са довели до трайно отслабване на зрението. Счупването на бедрената кост в ляво в областта на тазобедрената става, луксация на лява колянна става с разкъсване на кръстни връзки на ляво коляно и фрактура на дистално ляво бедро са довели до трайно затруднение в движенията на левия долен крайник за срок по-дълъг от 30 дни. Изгарянето II- III степен на стъпалото на десния крак е довело до трайно затрудняване движенията на десния долен крайник за срок по-дълъг от 30 дни. Останалите описани травматични увреждания са причинили временно разстройство на здравето, неопасно за живота.

13.Съдебно-медицинска експертиза по писмени данни /т.13, л.348-351/ е дала заключение, че **Ц. Г. А.** на 10.12.2016г. е получил следните травматични увреждания: рани от пламъково изгаряне по лицето, шията, предмишниците, ръцете, седалището, бедрата и подбедриците от I, II и III степен; наличие на напрегнати и спукани мехури по лицето и нагар около ноздрите и устата; участъци по дясна ръка и предмишниците с фиксиран сив епидермис, под който дермата е сивкаво-белезникава без капилярна реакция на обща площ 30 %. Механизмът на получаване на посочените травматични увреждания е от въздействието на взривната вълна, с термичен и механичен ефект, което отговаря да са получени по време и начин свързан с експлозията в гара Хитрино на 10.12.2016г. Причинените травматични увреждания, са довели до постоянно общо разстройство на здравето, опасно за живота.

14.Съдебно-медицинска експертиза по писмени данни /т.13, л.367-373/ е дала заключение,

че **Р. А. Р.** на 10.12.2016г. е получила следните травматични увреждания: множество увреждания от взрив причинили множество разкъсни рани и проектили по цялото тяло; фрактура на черепа фронтално; фрактура на задно-латералната стена на левия максиларен синус; чужди тела, разкъсвания на клепачи двустранно; рана на дясна мишница и предмишница 50/20 см; множествени рани по торса; долни крайници с множествени разкъсни рани повече в ляво; хеморагия в левия максиларен синус; хеморагия и въздушни колекции в подкожието на главата; чужди тела в булбусите и подкожието; травматичен шок; многофрагментна метаепифизарна фрактура на улната и нейния стилоиден израстък на лявата ръка; луксация на ос писиформе, трикетрум и хаматум на лявата ръка, като на последната не може да се изключи фрактура; множество пунктиформени чужди тела в съседство в тях; дясна мишница – множество разнокалибрени чужди тела; лява мишница – две чужди тела; новооформено контузионно огнище в мозъчния паренхим вдясно темпоро-окципитално; визус на дясно око -0,04; визус на ляво око – 0,02; контузия и чуждо тяло в белите дробове. Механизмът на получаването на тези травматични увреждания е от взрив, като пораженията са разположени предимно предно-ляво странично, което сочи, че пострадалата е била с лявата си странична и предна част на тялото към взривната вълна, която и` е въздействала термично и механично. Разкъсно-контузните рани по цялото тяло и чуждите тела са от попаднали вторични шрапнели в тези области и това категорично свързва травмите с експлозията на гара Хитрино, станала на 10.12.2016г. Травмата на мозъка е от падане върху терена по механизма на противоудар. Травмата на лявата ръка е получена при падане и подпиране на лявата ръка. Медико-биологичната характеристика на установените травматични увреждания е както следва: разкъсно – контузните увреждания и попадането на чужди тела в двете очи са довели до постоянна слепота на двете очи; получените рани, термичния шок, мозъчна контузия и изгарянията са довели до постоянно общо разстройство на здравето, опасно за живота; травматичния шок, контузия на белите дробове с възпалителни промени и мозъчна контузия са довели до разстройство на здравето временно опасно за живота; счупването на левия максиларен синус е приравнено на счупване на челюст; счупването на кости на лявата предмишница и на кости на лявата китка са довели до трайно затруднение в движенията на левия горен крайник за срок по-дълъг от 30 дни. Останалите описани травматични увреждания са причинили временно разстройство на здравето, неопасно за живота.

15. Съдебно-медицинска експертиза по писмени данни /т.14, л.5-7/, която е дала заключение, че **Е. И. А.** на 10.12.2016г. е получил следните травматични увреждания: термично изгаряне по лицето, предмишниците, ръцете и стъпалата II АБ степен, 11%. Увредено общо състояние от развилата се инфекция със Стафилококус епидермидис. Проведено е било успешно лечение. Механизмът на получаване на уврежданията е термичния ефект на взривна вълна- пламъково изгаряне и отговаря да е получено по начин и време свързани с експлозията на гара Хитрино на 10.12.2016г. Описаните травматични увреждания са причинили разстройство на здравето, временно опасно за живота.

16.Съдебно-медицинска експертиза по писмени данни /т.14, л.20-22/, която е дала заключение, че **Р. Х. Х.** е получил следните травматични увреждания: травматичен шок в следствие на множеството наранявания по главата, тялото и крайниците. Травматичния шок е причинил разстройство на здравето, временно опасно за живота. След проведено КТ изследване е установено кръвотечение от етмоидалните клетки, максиларните синуси и носните ходове. Наличието на връзка между околната среда и етмоидалните клетки чрез кръвоизлива, реализира критериите на медико-биологичния признак на проникващо нараняване в черепната кухина.

Установени са и други телесни увреждания,които според медико-биологичните си характеристики покриват юридическия критерий на лека телесна повреда. Всички увреждания, които **Р. Х. Х.** е получил са в резултат на взривната вълна и добре отговарят да са получени на 10.12.2016г. по време на инцидента в с.Хитрино._

17.Съдебно-медицинска експертиза по писмени данни /.14, л.165-167/, която е дала заключение, че **И. Х. Ю.** на 10.12.2016г. е получил следните травматични увреждания: термично изгаряне на главата и ръцете II АБ степен 7%;инфекция със Стафилококус епидермидис. Проведено е било успешно лечение с антибиотик. Механизмът на получаване на травмите е от термичния ефект на взривната вълна и отговарят да са получени по време и начин при експлозията на гара Хитрино. Причиненото травматично увреждане е довело до разстройство на здравето, временно опасно за живота.

18.Съдебно-медицинска експертиза по писмени данни /т.14, л.182-183/, която е дала заключение, че **Р. С. И.** е получил следните травматични увреждания: мозъчно сътресение, счупване на 3-4 ребра в ляво, счупване на левия максиларен синус с кръв в синуса, пневмоцефалия, контузно-разкъсна рана на главата. При КТ на главата е установено: въздушни колекции в субдуралното пространство фронтално и в интрахемисферната бразда; хеморагии в сфеноидалния, левия максиларен синус и етмоидалните клетки; въздушни колекции в ляво пара и ретро булбарно; луксация на лявата акромиоклавикуларна става; множество ожулвания по лицето, гърдите, двете киткии ръцете; кръвонасядане на дясна предмишница. Всички тези увреждания са в резултат на взривната вълна и от набити счупени стъкла причинили множество ожулвания по кожата на главата, гърдите и двете ръце. Мозъчното сътресение не е протекло с изпадане в коматозно състояние и е реализирало критериите на временно разстройство на здравето, неопасно за живота. Счупването на левия максиларен синус реализира медико-биологичния признак счупване на челюст, тъй като същия участва в изграждането масива на горната челюст. Кръвоизливите в сфеноидалния синус и етмоидалните клетки са довели до комуникация между околната среда и мозъка на Р.И., при което е нахлул въздух в субдуралното пространство фронтално и в интрахемисферната бразда и е реализиран медико-биологичния признак на проникване в черепната кухина. Луксацията на лявата раменна акромиоклавикуларна става е довела до затруднение в движението на левия горен крайник, за период повече от един месец. Останалите увреждания са довели временно разстройство на

здравето, неопасно за живота.

19.Съдебно-медицинска експертиза по писмени данни /*т.14, л.279-281*/, която е дала заключение, че **М. Е. Х.** е получила следните травматични увреждания: термично изгаряне на лице, шия, ръце, бедра и подбедрици, III степен 25%; доказана развила се инфекция с Псевдомонас аеругиноза и Кандида, преодолени с антибиотици. Механизмът на получаването им е на термичин ефект от взрив и отговарят да са получени по време и начин на експлозията на гара Хитрино на 10.12.2016г. Термичното изгаряне на лице, шия, ръце, бедра и подбедрици, III степен 25% с развилата се инфекция е причинило разстройство на здравето, временно опасно за живота. Опасността е преодоляна с проведеното лечение.

20.Съдебно-медицинска експертиза по писмени данни /*т.14, л.291-292*/, която е дала заключение, че **Ю. Т. Ю.** е получил следните травматични увреждания: токсично въздействие на други газове, дим и пари, множество ожулвания по лицето, субконюнктивален кръвоизлив в дясното око, множество ожулвания в хълбочната област, изгаряне на десния крак, охлузвания и кръвонасядания по лявото ходило, ожулвания на дясната ръка. Касае се за комбинирана травма от вдишване на пушечни газове, изгаряния и травми от твърди тъпи предмети, които добре отговарят да са получени при взрива от 10.12.2016г. на гара Хитрино. Вдишването на пушечни газове и тяхното токсично въздействие върху Ю.Ю. са му причинили разстройство на здравето, временно опасно за живота. Другите увреждания са причинили временно разстройство на здравето, неопасно за живота.

21. **Съдебно-медицинска експертиза по писмени данни**/*т.14, л.356-362*/, която е дала заключение, че **Г. Б. М.** е получила следните травматични увреждания: счупване на 3-то, 4-то и 5-то ребра в ляво, дорзално; субтотален пневмоторакс в ляво; подкожен емфиземна гръдния кош в ляво /аксиларно и субклавикуларно/; контузионна пневмония на левия бял дроб; отоци, охлузвания и разкъсно-контузни рани на главата, лицето, гърба, горните и долните крайници; кръвонасядане на дясната млечна жлеза. Тези травматични увреждания са резултат от действието на твърди тъпи или тъпоръбести предмети и могат да бъдат получени по време и начин съобщен от пострадалата. Счупването на 3-то, 4-то и 5-то ребра в ляво по своята медико-биологична характеристика, представлява трайно затруднение в движенията на снагата. Гръдната травма с излив на въздух в лявата плеврална кухина /субтотален пневмоторакс/, наложил поставяне на торакален дрен и усложнен с посттравматична пневмония на белия дроб в ляво, както самостоятелно, така и в съвкупност с развитото се усложнение, реализира медико-биологичния признак на разстройство на здравето, временно опасно за живота. Останалите травматични увреждания са довели до временно разстройство на здравето, неопасно за живота.

22.Съдебно-медицинска експертиза по писмени данни (*т.14, л.472-473*), която е дала заключение, че **Х. А. Х.** е получила следните травматични увреждания: фисура на десния

вътрешен глезен. Увреждането е получено в резултат от действието на твърд тъп предмет и може да се обясни с инцидента в гара Хитрино на 10.12.2016г. Същото е причинило на пострадалата Х. трайно затруднение в движението на десния долен крайник, за срок по-голям от един месец.

23.Съдебно-медицинска експертиза по писмени данни /т.14, л.481-486/, която е дала заключение, че **Х. Р. С.** е получила следните травматични увреждания: ивицовидно кръвонасядане на дясната млечна жлеза, двойна ивица на кръвонасядане на лявото бедро. Тези тръвматични увреждания са резултат от действието на твърди тъпи предмети и могат да бъдат получени по начин и време, съобщени от пострадалата в свидетелските и` показания. Травматичните увреждания са реализирали критерия на медико-биологичния признак временно разстройство на здравето, неопасно за живота. След взрива, поради вдишване на токсични газове, пострадалата е била хоспитализирана и настанена в Реанимация за преодоляване на проявената токсична симптоматика, засягаща дихателната система и за преодоляване на възпалението и отока на белите дробове. Налице са били клинични промени в дишането и` и лабораторни данни за възпалителен процес, както и лабораторни данни за проява на ацидоза, които реализират критериите на медико-биологичния признак разстройство на здравето, временно опасно за живота. Опасността е преодоляна в резултат на своевременното и адекватно приложено интензивно лечение.

24.Съдебно-медицинска експертиза по писмени данни /т.14, л.543-544/, която е дала заключение, че **Н. Ц. С.** е получил следните травматични увреждания: открити фрактури на дисталните фаланги на първи и втори пръсти на лявото ходило, отчупване на фрагмент от кубовидната кост на същото ходило. Тези увреждания се дължат да действието на твърд тъп предмет и може да се обяснят с процесния инцидент- при падане на предмет с голяма маса върху ходилото. Причинило е на С. трайно затруднение в движението на левия долен крайник, за срок по-голям от един месец.

Установено е, че **двадесет и едно лица** - Ф. С. С.м, А.Ш. С.м, Ш.Ш. С.м, Ф. М. И., Ф. С. И., Ш.Х. М.ова, С. А. Р., Р.Т.Р., Б.Г. М., Н.Ф.М., Е.Е.И., Т. Р.С., Г.Е.Г., В.Б.К., Г.А.Х., Е.Е.Г., И.А.Н., И. А. И., Л.М.Х., С. Н. С. и Ю.А.Р. са получили **леки телесни повреди** в резултат на влаковата катастрофа. Видът на тези телесни повреди е установен в хода на разследването, от проведените двадесет и една съдебномедицински експертизи, заключенията на които са приложени в том 15 от досъдебното производство.

25.Техническа експертиза по част „железен път“ /т.16, л.6-65 от ДП/.

Заключението на експерта сочи, че железния път и съоръженията в гара Хитрино преди произшествието като цяло /с известни отклонения,/ са били технически изправни и не превишават допустимите граници за движение със скорост до 60 км/ч. Липсват данни за проведени измервания на параметрите на железния път, извън стрелковите участъци, в ненатоварено състояние поради това, че дневниците са изгорели на 10.12.2016г. в резултат на настъпилото произшествие. Резултатите от измерените стойности на междурелсието,

широчините на улеите и габаритните размери в кръстовидната част на отклонителния коловоз на жп стрелка №5 от Техническият паспорт, не могат да бъдат меродавни за изследване на процеса за дерайлиране на вагон-цистерни от състава на влак № 90570, тъй като след произшествието /дерайлирането/, след 8-ми дървен траверс, е налице напълно разрушено горно строене на железния път. От данните на пътеизмерителната лаборатория се установява обобщено добро техническо състояние на железния път в натоварено състояние. По отношение на жп стрелка №5, липсват данни за същата в натоварено състояние. Съгласно констатациите по съставения на 13.12.2016г. констативен протокол за състоянието на железния път на параметър междурелсие от начало до край на стрелка №1, същия не превишава толеранса за междурелсие. В правия участък с дължина 10,26м до начало на стрелка №5, не могат да бъдат меродавни, поради настъпили деформации в релсотраверсовата скара, следствие дерайлирането на вагон-цистерните. Резултатите от извършените измервания в констативния протокол, за състоянието на железния път през отклонението на стрелка №1 в отклонителния коловоз в ненатоварено състояние, не превишават допустимите толеранси за скорост по-малка или равна на 60км/ч. _

26.Техническа експертиза за дерайлирането на товарен влак №90 570 в гара Хитрино на 10.12.2016г./т.17, л.29-44 от ДП/ е дала заключение в следния смисъл:

На 10.01.2017г. на място в гара Хитрино, преди придвижване на локомотива до гр.София е установено, че устройството за бдителност /УБ/ на локомотив №86-003 е било във включено състояние, но с нарушена цялост на оловната пломба /разкъсана пломбажна тел/. Устройството за бдителност е било изключено от гара Карнобат до гара Синдел /в този участък локомотив №86-003 се е движил като втори локомотив в състава на влак №90 570, а начело на влака е бил локомотив № 87-025/. При оглед на състоянието и функционалността на УБ на локомотив № 87025 /вторият локомотив при възникване на тежкото жп произшествие в гара Хитрино/ е установено, че то също е с нарушена цялост на оловната пломба– разкъсана пломбажна тел. Констатираното е нарушение на Процедура по безопасността на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД, инструкция за устройството за бдителност на локомотивния машинист в ТПС, като са нарушени са т.3 и т.13.

На 10.01.2017г. вещите лица са извършили оглед на място в жп гара Хитрино на локомотив № 86-003 и на локомотив № 85-025. Било е констатирано, че акумулаторните батерии на двата локомотива са напълно изтощени, поради което извършването на място на каквито и да е функционални проби се оказало невъзможно. След транспортиране на локомотив № 86-003 в гр.София, са установени технически неизправности в електронните системи, дължащи се на ниските температури и на продължителния престой на локомотива в неработещо състояние около месец след произшествието. При извършената на 09.02.2017г. проверка за функционалността на контролера на локомотив №86-003 /скоростно – спирачни проби на локомотива /в спирачен режим/, съвместно действие на електродинамичната и пневматичната автоматична влакова спирачка е установено, че контролерът на локомотив № 86-003 във всички режими е изправен и функционално годен.

Сравнителният анализ на резултатите от извършената на 09.02.2017г. скоростно-спирачна пътна проба, последната скоростно-спирачна пътна проба преди произшествието на 10.12.2016г. /от 25.06.2014г./ и приложената към Разрешение за въвеждане в експлоатация на тягов подвижен железопътен състав серия ЕА 3000 № BG 5120070005 (за локомотив №86-003) от 22.11.2007г. сочат, че локомотивът е изправен.

Теоретично е определен действителния спирачен път на влак №90 570, при режим бързо /екстрено/ спиране, само с пневматичната автоматична влакова спирачка и при съвместно действие на електродинамичната и пневматичната автоматична влакова спирачка. При използване на режим бързо /екстрено/ спиране, само с пневматичната автоматична влакова спирачка, полученият спирачен път на влак № 90 570 има стойност от 341,25 метра. При използване на комбинирано спиране /режим бързо/екстрено спиране с пневматичната автоматична влакова спирачка и рекуперативно/ т.е. електрическо спиране, полученият действителен спирачен път на влак №90 570 има стойност от 322,87метра. При изчислен минимален теоретичен спирачен път, със задействани и двете спирачки /322,87 метра/. От Приложение №6 е видно, че 11 от 12-те дерайлирали вагона са разположени от километър 110,556 до километър 110,424, т.е. в зоната от 132 метра след началото на стрелка №1. Според експерта това разстояние е недостатъчно и влакът не е можел да спре, предвид късния момент на задействане на спирачната система /около 18 метра, преди началото на стрелка №1 на километър 110,556/. В допълнение са сравнени и анализирани реално записаните /от бордовите електронни регистриращи системи/ спирачни траектории на двата локомотива № 86-003 и № 87-025. Пълното съвпадение на записаните данни от регистриращите електронни системи на двата локомотива от километър 202,700 до километър 202,900, потвърждава заключението, че влак №90570 е преминал през стрелка №1 и стрелка №5 със скорост 80 км/час.

Съгласно разписанието на влак №90 570, разрешената максимална скорост в междугарието Плиска-Хитрино е 70 км/час. От диаграмата на скоростта е видно, че до километър 200,500, локомотив № 86-003 се е движил с разрешената скорост. След този момент, скоростта е нараствала безконтролно и в нарушение на разписанието до 81 км/час. На предупредителния светофор, влакът е преминал със скорост 78 км/час, а на входния светофор- с 80 км/час. При установеното окончателно спиране на локомотив № 86-003 след произшествието, на километър 109,99755, на 558,45 метра след началото на стрелка №1, изминатия път от 250 метра /електрическо спиране/ и 278 метра /изключена „тяга“/, общо 528 метра показва, че манипулациите с контролера са закъснели и ефектът от тях е само спиране на двата локомотива и първите пет вагона от състава на влака.

27.Комплексна техническа експертиза за проверка осигурителните съоръжения на гара Хитрино /м.17, л.91-94/.Експертното заключение установява следното:

Гара Хитрино е съоръжена с Релейна Уредба с Ключови Зависимости /РУКЗ/ с разпоредителен апарат, намиращ се в помещението на дежурния ръководител в приемното

здание на гарата и изпълнителни апарати, намиращи се в стрелочните постове в гърловините.

Подробно са описани принципите на действие на РУКЗ при нареждане на маршрут. Според вещите лица, при каквато и да е повреда в схемите на РУКЗ, разрешителните показания на светофорите автоматично преминават в забранителни-светва червена светлина на входния светофор.

По време на огледа, вещите лица са проверили книгите на Осигурителната техника – Образец VII – 51, намиращи се в Пост 2 и в Помещението на дежурния ръководител в гарата. При проверката са установени следните факти:

Извършените проверки за видимости на сигналите са правени редовно, като последната проверка преди датата на инцидента /10.12.2016г./ е от дата 07.12.2016г. Извършените месечни ревизии на стрелките са правени редовно, като последната е проведена на 17.11.2016г. Отбелязаните в книгите повреди в осигурителната техника са отстранявани навреме, като в момента на инцидента, не е имало записана и неотстранена повреда в книгите на осигурителната техника при дежурния ръководител и стрелочника. Към момента на посещението на вещите лица в гарата, движението се е извършвало само по първи коловоз. Ключовете за стрелка 5 не са се намирали в изпълнителния апарат на Пост 2 и при поискване на информация от вещите лица, им било обяснено, че се намират в касата на Началника на гарата. Намиращото се в стаята на дежурния ръководител табло с резервни ключове е било запечатано и всички резервни ключове си били на местата си. Всички стрелки са били заключени в положение, водещо към първи коловоз, съгласно издадените заповеди и предписания от ДП НК Железопътна инфраструктура. РУКЗ е работел нормално в момента на проверката, съгласно издадените заповеди и предписания на ДП НКЖИ. Пломбите на разпоредителния и изпълнителния апарати били редовни.

От проверките на предоставените документи: копие от протокола за оглед на гаровото помещение на гара Хитрино от 10.12.2016г.; копие от протокола за оглед на стрелки 1 и 5 от 12.12.2016г. в гара Хитрино и оглед на пост 2 от 12.12.2016г.; копия от дневниците на телефонограми и копие от дневник за движение на влаковете на гара Хитрино; албуми от направени снимки на местопроизшествието направен на 12.12.2016г.; констативен протокол за състоянието на осигурителната техника и устройства от дата 10.12.2016г. 7:30 часа; констативен протокол за състоянието на осигурителната техника и устройства от дата 10.12.2016г. 10:40 часа, вещите лица са установили, че стрелките съгласно предоставените протоколи са били обърнати и заключени в правилната за маршрута посока-вход в отклонение на коловоз 3; входният сигнал е подавал правилно сигнално показание; прелезът в района на гарата е бил затворен и бариерите са били спуснати.

28.Техническа експертиза на подвижния железопътен състав /м.17, л.114-117/. Фактическите констатации на експертите са следните:

Ходовата част на дерайлиралите товарни вагони от влак № 90570 е била годна за експлоатация към момента на произшествието и последното не е предизвикано от техническото състояние на нетяговия подвижен състав._

29.В БАН – ИМСТЦХ е извършено металографско изследване и изследване на химическия състав на релса от отклонение на стрелка №5 на трети коловоз от железен път на гара Хитрино, което е дало заключение, че поред проведените изпитвания и резултати, материалът от който е изработена релсата е стомана R260. На база изследвания и сравнения може да се определи, че материала от който е изработена релсата отговаря на техническа спецификация „Железопътни релси“, използвана в ДП „НКЖИ“/ (т.17, л.129-132)._

30.Комплексна техническа железопътна експертиза /т.17, л.152-181/, дала следното заключение:

Причините за настъпилото дерайлиране на вагон – цистерни пълни с пропилен, от състава на влак № 90570 в гара Хитрино, се свеждат до навлизане на локомотиви 86-003-4 и 87-025-0 и първите пет вагона от състава влак № 90570 в езикова и междинна част в стрелка №5, със скорост от $V=78\text{km/h}$ и предизвиканата висока стойност на непогасено центробежно ускорение $= 1,565 \text{ m/s}^2 \square 0,65 \text{ m/s}^2$, насочено към външната страна на кривата на отклонителния коловоз. Следствие на това, увеличения хоризонтален натиск /натискова компонента от резултатната/, предаван чрез реборда на бандажа върху главата на външната релсата по отклонителния коловоз, разруква напречно наляво и надясно езикова и междинна част на стрелка №5 и след 2-ри траверс /след наставова връзка в край езикова част/ в междинната част, по нейното протежение постепенно усуква дясната релса по отклонителния коловоз, до пълното ѝ преобръщане върху траверса с шийка на релсата, разположена в хоризонтално положение. В резултат на постепенното преобръщане на дясна релса от ляво на дясно между 2-ри и 7-ми траверс, след края на езиковата част на стрелка №5, първо втората талига на 6-ти пореден вагон от състава влак №90570 започва постепенно движението си с реборда по шийката и по долната повърхнина на главата на дясна /преобръзната/ релса, с което настъпва процеса на дерайлиране.

Поради движението на влак №90570 със скорост $V=78\text{km/h}$, при навлизането на локомотиви 86-003-4 и 87-025-0 и първите пет вагона в езиковата част на отклонителния коловоз, е предизвикано напречно съвместно изместване наляво, а след това -надясно на релсотраверсовата скара от оста на отклонителния коловоз, поради високата стойност на страничните хоризонтални сили, насочени към външната страна на кръговата крива. Вследствие високата стойност на страничната натискова компонента от двата локомотива и първите пет вагона, предавана чрез реборда на десните колела в междинната част на стрелка №5, след 2-ри дървен траверс започва постепенно усукване на дясна релса по отклонителен коловоз, до пълното ѝ преобръщане върху траверса с шийка на релсата, разположена в хоризонтално положение. В резултат на това, колелата на втората талига на 6-ти пореден

вагон, а след това и на останалите вагон-цистерни изпадат от релсовия път – дерайлират.

Експертите считат, че мястото на дерайлиране на вагон – цистерни /след пети пореден вагон/ от състава на влак № 90570 е настъпило след 2-ри дървен траверс /след наставова връзка в край езикова част/, в междинната част на стрелка №5 на гара Хитрино, при движението на десните колела на вагоните с реборда по шийката и по долната повърхнина на главата на дясна /преобърната/ релса на отклонителния коловоз. Влакът продължава движението си по 3-ти коловоз нормално само с локомотивите, първите 5 вагона и следващия шести вагон, който е с дерайлирала 2-ра талига. Непосредствено след него, се движи откъснатата част от влака /откъснала се в участъка между стрелка № 5 и края на жп прелеза/ и дерайлиралите вагоните разрушават горното строене на железния път. Преминавайки през жп прелеза вагони с поредни номера 7, 8 и 9 се преобръщат върху 3-ти и 4-ти коловози предизвиквайки допълнително катастрофално разрушаване на инфраструктурата. Точния механизъм на разхерметизиране на вагон №10 /цистерна идентификационен № 338779156524/ не може да се опише, но най-вероятно при своето движение през разрушената инфраструктура, той е срещнал препятствие –релса, според протокола за извършена комплексна съдебно технико-криминалистическа експертиза.

Експертите заключават, че от техническа гледна точка, дерайлирането на влака е било предотвратимо до момента на преминаване на влака покрай входния светофор и при неговото движение в следващите 84 метра след него. За навлизане на влака в началото на стрелка №1 с разрешената скорост 40 km/h е било необходимо да бъде задействан режим „екстрено спиране“ /комбинирано спиране с пневматичната автоматична влакова спирачка и електрическо спиране/. От професионална гледна точка, дерайлирането на влака е било предотвратимо, само ако правилно са били възприети и спазени показанията на сигналната и осигурителна техника, преди навлизането на влак № 90570 в гара Хитрино, или ако след преминаването на предупредителния светофор и в следващите 84 метра след него е бил задействан режим „екстрено спиране“.

Установените и описани разрушения и деформации на жп стрелка №5 в гара Хитрино, са настъпили в резултат на дерайлиране на вагон – цистерни пълни с пропилен от състава на влак № 90570, които се изразяват в ситуационно – напречно изместване на стрелка №5 и конструктивно отношение – деформиране на езикова и междинна част и разрушение на кръстовинна част на стрелка №5._

31.Пожаротехническа експертиза /м.18, л.17-74/.

Влакът се състоял от два локомотива и 26 броя жп цистерни, от които две предохрана и една празна. От останалите 23 цистерни, 20 са били пълни с пропилен и 3 с пропан –бутан. Влакът е превозвал общо 700 тона пропилен и 130 тона пропан –бутан, всичко 830 тона втечнени под налягане газове. Аварията е възникнала в 5часа, 33минути и 17секунди на 10.12.2016г. Дерайлирали са 12 броя цистерни, с втечнен под налягане пропилен. Цистерна

№10 от композицията е получила пълно разхерметизиране. От нея е изтекло цялото количество пропилен – около 45 тона. Цистерна №7 от композицията е получила локално разхерметизиране, с последващо факелно горене на изтичащия пропилен. В резултат на разхерметизирането на цистерна №10, се е образувал газовъздушен облак, който се е възпламенил 3 минути и 28 секунди след началото на аварията.

Относно времето на изтичане на газа, съдържал се в разхерметизираната цистерна, експертите са дали отговор, че в резултат на аварията, цистерна № 10 е получила пълно разхерметизиране. Полученият отвор е с площ 0,0808 кв.м. През този отвор цялото количество втечен пропилен /около 45 тона/ е изтекло за 39,2 секунди.

По отношение е количеството на изпарилия се втечен газ е дадено заключение, че след разхерметизирането на цистерната и разливането на течната фаза, е последвал период на бързо изпарение /кипене/ на газа, предизвикано от възстановяване на термодинамичното равновесие налягане –температура. За този кратък период са се изпарили около 16 тона пропилен. Останалото количество се е разляло около мястото на разхерметизиране, охладено под неговата температура на кипене.

Относно разпространението на газо-въздушния облак е дадено заключение, че в резултат на аварията са възникнали две зони на загазване, разположени източно и западно от сградата на Община Хитрино. Зона 1 е възникнала поради отнасянето на изпарилия се пропилен по посока на вятъра, а зона 2 – поради механичното изхвърляне на втечен пропилен на територията на зоната. Двете зони са били свързани помежду си чрез опашката на облака.

Като най-вероятната причина за възпламеняване на облака, експертите са дали отговор, че най-вероятния източник на запалване на газо-въздушния облак е печка на твърдо гориво, разположена в стаята,където се е намирало детето С.. Къщата е разположена в епицентъра на зона 1 - зона с пълни разрушения на сградите.

За свръхналягането на ударната вълна, вещите лица са дали отговор, че най-вероятно горенето в зона 1 е протекло като плоска детонация, със свръхналягане на ударната вълна около 30-40 кРа.

По отношение на собствената устойчивост на пострадалите сгради на действието на ударната вълна вещите лица са дали заключения, че с малки изключения, сградите в селото се характеризират със сравнително малка степен на устойчивост на действието на ударна вълна. Сравнително високата устойчивост на железния път и на цистерните на действието на ударна вълна показва, че получените по тях поражения не се дължат на взрива, а на механичните въздействия, получени при дерайлирането на цистерните.

Ясно са очертани две зони на разрушения – източно /зона 1/ и западно /зона 2/ от сградата на Община Хитрино. И двете зони са разположени северно от жп линията. В зона 1, разрушенията се дължат на преминаване на горенето в детонация, съпроводено с пълно

разрушаване на сградите в тази зона и частично разрушаване на сградите в периферията на зоната. Разрушенията в зона 2 се дължат на пожари, предизвикани от изгарянето на пропилено-въздушната смес с висока концентрация на пропилен. Извън посочените две зони има още няколко места, в които са възникнали вторични пожари. Горели са преди всичко иглолистни дървета.

По отношение механизма на пробива на цистерната от която е изтекъл газа, вещите лица изразяват становище, че най-вероятно пробивът е настъпил след деформация, вследствие на удар с елемент от инфраструктурата. Натоварването в точката на удара е било с голяма стойност, което е превишило якостта на материала. При удара, корпуса на цистерна №10 се е деформирал и пробил. Деформиращият елемент при своето движение, заедно с вътрешното налягане е въздействало на част от разрушената зона на цистерната, като я е отворило навън. По описания начин, в резултат на удара, се е получило наблюдаваното разкъсване.

Вещите лица са дали становище, че анализът на нормативните изисквания /RID/ относно допустимата степен на запълване на цистерните сочи, че разхерметизираната цистерна №10 не е била претоварена.

32.Съдебно физико- химическа експертиза – Протокол №9 /т.18, л.90-92/. Същата е изследвала взетите проби– два броя стъклени контейнера и буркани с метални капачки, означени като Обект №1 и Обект №2, съдържащи по 5 броя текстилни сорбенти с натривки от вътрешната стена на влакова цистерна. Експертизата е дала заключение, че в двата посочени обекта се е доказало наличие на вещества от типа на полициклените ароматни въглеводороди /РАН/: нафтаден, антрацен, бифенилен, пирен, флорантен, флуорен. Вещества от този вид се срещат в нефтопродукти, въглища, катран. Същите могат да се получат и при непълно изгаряне на органични вещества. Доказаните в пробите вещества вероятно са продукти, получени в следствие на пожара на местопроизшествието. Доказаното в пробите желязо, вероятно са метални частици от стената на цистерната. Пробите са били анализирани няколкократно с различни методи. Освен следови количества от горепосочените вещества, не е доказано наличие на друго съединение. Прието е, че не може да бъде определено какво вещество се е съдържало в цистерната, от която са взети пробите. Най-вероятно веществото е изгоряло, или поради своята летливост не се е съдържало в цистерната, към момента на вземане на пробите. В изследваните обекти не е доказано наличие на следи от взривни вещества и техни смеси. Двата обекта, представени за изследване са унищожени при анализите.

33.Комплексна технико- криминалистическа експертиза /т.18, л.96-125/. Чрез спектрален анализ експертите са установили, че химическия състав на метала на цистерна №10 от мястото на пробива, показва съответствие със задания сертификат. Микроструктурата на материала е ферито перлитна със стандартни неметални включения /силикати и сулфиди/. От фрактурографските наблюдения е установено, че поради

настъпилото горене, окисен слой и сажди са покрили и скрили повърхността на зоната, претърпяла разрушаване, като така прикриват микроструктурата на разрушаването. Отделни участъци са с пластично разрушаване, като се наблюдават и следи от задиране.

При направеното изследване на представеното метално парче част от вагон-цистерна № 33877915652-4 е установено, че пробивът е настъпил след деформация, вследствие на удар с елемент от инфраструктурата – жп релса. Натоварването в точката на удара е било с голяма стойност, което е превишило якостта на материала. При удара, корпуса на цистерната в долната и` част се е деформирал и пробил с направление отпред- назад по посока на движение на композицията, косо-отляво надясно. Дерайлирането е свързано с динамика на вагоните един спрямо друг и деформираният елемент при своето движение, заедно с вътрешното налягане въздействащо на част от разрушената зона на цистерната я отваря навън. Така в резултат на удара, се получава наблюдаваното разкъсване. Според заключението, може да се твърди, че материала е притежавал добра пластичност, за което говорят и пластично изтеглените срещуположни краища на разкъсването.

34.Компютърно-техническа експертиза /*т.18, л.135-158 от ДП*/ е изследвала цифрово записващо устройство „КАСАБА“ модел TPX -7116 от магазина на св.М. С. М. в с.Хитрино и е дала заключение за техническа годност на устройството, наличната и възстановена информация касаеща периода на дерайлиране на влака.

35.Допълнителна трасологична експертиза /*т.18, л.213-234 от ДП*/ е дала заключение, че деформациите и разкъсванията на метала върху вагон-цистерна № 33877915652-4 не са получени от съприкосновението с теглична кука или буфер на цистерна, а от съприкосновението с релса от железния път.

36.Психиатрична експертиза за освидетелстване на Г. Г. М., лице претърпяло телесни увреждания в резултат на жп инцидента /*т.18, л.202-206*/. Експертизата е дала заключение, че Г. Г. М. страда от Биполарно афективно разстройство (БАР), медикаментозна ремисия. Към момента на деянието, М. е бил в състояние на медикаментозна ремисия, при което отсъстват актуални симптоми на страданието, постигнато при редовен прием на противорецидивно лечение. Базисните психични годности на освидетелствания М. са били ненакърнени- той е могъл да възприема и запаметява факти и обстоятелства , свързани с произшествието, както и да ги възпроизвежда понастоящем. Експертизата не е установила болестни отклонения, които да лишават М. от годност да участва по делото като свидетел.

37.Химическа експертиза № 16/БТМ -409 /*т.19, л.13-15*/, е дала следното заключение: В пробата кръв взета от Д. А. М. не е установено наличие на наркотични и лекарствени средства от следните групи: опиати /морфин/, бензодиазепини, фенотиазини, барбитурати, кокаин, канабис /THC/, трициклични антидепресанти, амфетамин, метадон, оксикодон /OXY/, бупренорфин /BUP/, метамфетамин /MET/, екстази /MDMA/, респ. и на техните метаболити.

38.Физикохимична експертиза № 16/ФЗХ – 554 /т.19, л.21-22/, е дала заключение, че в пробата кръв взета на 10.12.2016г. в 12,25 часа от Д. А. М. не е установено наличие на алкохол.

39.Химическа експертиза № 16/БТМ -408 /т.19, л.35-37/, е дала следното заключение: В пробата кръв взета от Р. С. П. не е установено наличие на наркотични и лекарствени средства от следните групи: опиати /морфин/, бензодиазепини, фенотиазини, барбитурати, кокаин, канабис /THC/, трициклични антидепресанти, амфетамин, метадон, оксикодон /OXY/, бупренорфин /BUP/, метамфетамин /MET/, екстази /MDMA/, респ. и на техните метаболити.

40.Физикохимична експертиза № 16/ФЗХ – 553 /т.19, л.43-44/, е дала заключение, че в пробата кръв взета на 10.12.2016г. в 12,12 часа от Р. С. П. не е установено наличие на алкохол.

41.Химическа експертиза № 16/БТМ -407 /т.19, л.57-59/, е дала следното заключение: В пробата кръв взета от В.П. П. не е установено наличие на наркотични и лекарствени средства от следните групи: опиати /морфин/, бензодиазепини, фенотиазини, барбитурати, кокаин, канабис /THC/, трициклични антидепресанти, амфетамин, метадон, оксикодон /OXY/, бупренорфин /BUP/, метамфетамин /MET/, екстази /MDMA/, респ. и на техните метаболити.

42.Физикохимична експертиза № 16/ФЗХ – 552 /т.19, л.65-66/, е дала заключение, че в пробата кръв взета на 10.12.2016г. в 11,53 часа от В.П. П. не е установено наличие на алкохол.

43.Комплексна съдебно-психиатрична и психологична експертиза за освидетелстване на подс.Д.М. /т.19, л.95- 101/ е дала заключение, че Д. А. М. не страда от умствена недоразвитост, или психично заболяване. При М. не са установени психични нарушения, които да го лишават от годност правилно да разбира свойството и значението на постъпките си и да ръководи действията си, както към момента на деянието, така и към датата на изготвяне на експертизата. М. е могъл правилно да възприема фактите имащи значение за делото и да дава достоверни обяснения за тях.

44.Комплексна съдебно-психиатрична и психологична експертиза за освидетелстване на подс.Р.П. /т.19, л.110-117/. Експертизата е дала заключение в следния смисъл: При П. не са регистрирани отклонения в интелектуалните възможности, той е с нормален интелект, значима професионална реализация и добро социално функциониране. Експертизата не е установила психични отклонения на ниво душевна болест, или на ниво личностова патология. Към момента на деянието П. е могъл да разбира свойството и значението на постъпките си и да ръководи действията си. Той е могъл обективно да възприема факти и обстоятелства от значение по делото и да дава достоверни обяснения за тях.

В хода на съдебното производство са назначени и изслушани следните експертизи:

1.Комплексна специализирана съдебно-техническа експертиза/л.2406-2571,т.8 от делото/, дала заключение в следния смисъл:

-участъка от железния път Хитрино - сп.Велино като цяло е оценено на добро състояние, т.е. средноаритметичната стойност на балната оценка не превишава граничната за съответната скорост и клас „С“, но балната оценка за отделни отсечки от по 200м надвишава граничната. За участък, в който е разположена стрелка №1 по втори коловоз на гара Хитрино от км 110+400 , км 110+600, са констатирани единични неизправности - вертикални пропадания, ниво, разширение, шахматни пропадания на база 1,8м. Получените и описани стойности над допустимите толеранси на параметри - междурелсие и ниво в настоящата експертиза,според експертите, биха създали допълнително странично ускорение /вкл. и лъкатушна сила/, което може да бъде частично компенсирано с положителни стойности /по-високата външна спрямо вътрешна релса/ на надвишението, или некомпенсирано с отрицателни стойности /по-ниска външна спрямо вътрешна релса/, което води до допълнителни странични усилия върху главата на външната релса на отклонителния коловоз.

- преди инцидента, пътеизмерителната лаборатория ЕМ-120 е минала само по правата /по втори коловоз/ на гара Хитрино, включващ и жп стрелка №1 и №3 и няма измерване на железния път по трети и четвърти приемно-отправни коловози, т.е. не е провела измерване в натоварено състояние на жп стрелка №5. Няма данни за проведени измервания на параметрите железопътна стрелка №5 в ненатоварено състояние, предвид на това, че дневниците са изгорели на 10.12.2016г. / Констативен протокол за състоянието на железния път от 13.12.2016г./.

- измервания не са правени редовно на железния път в обсега на стрелките и документацията не е в добро състояние -има разминавания на числа, пропуснати измервания. В натоварено състояние на стрелките, измервания не се правят, като пътят към 2018г. е в по-лошо състояние отколкото е бил към 2016 г., т.е. не е в добро състояние, но е в рамките на допустимото с малки отклонения.

- всички несъответствия, при които стойностите надвишават допустимите, следва да се отстраняват във връзка с текущото поддържане на железния път. Няма направено геодезическо измерване, след възстановяване на стрелката и не е ясно дали езиковата част, след изместването, е приведена отново по ос в първоначалния и` вид.

- следствие на скоростта, с която се е движил влака и на състоянието на железния път, се е достигнало до изместване странично на релсо-траверсовата скара, което нарушава устойчивостта и е причина за дерайлирането на влака, като влияят също и факторите на триене между долната повърхност на дървената траверсова скара и баластовата призма.

-вещите лица отчитат скорост от 54км/ч за движение по отклонение, считана за безопасна. Тази скорост е определена с висок коефициент на сигурност, съгласно Инструкция за устройство и поддържане на горното строене на железен път и железопътните стрелки"-2018г.

-експертите дават заключение за недобро техническо състояние на баластовата призма и траверсовата скара, като при тези предпоставки скорости над 60км/ч за движение по отклонителния коловоз биха създали опасност от нарушаване устойчивостта на железния път. Тази скорост съответства на максимално - допустимата скорост за движение по прав коловоз.

2.Допълнителна комплексна специализирана съдебно техническа експертиза относно състоянието на стрелка №1 и стрелка №5 в жп гара Хитрино /л.3443-3467,т.10 от делото/.Експертизата дава следните констатации:

- след подновяването на жп стрелка №5 с нова през 1987г., до момента на настъпилото произшествие на 10.12.2016г., експертизата не разполага с данни за извършени планови, средни ремонти в рамките на един „ремонтен цикъл“, както и реконструкция /рехабилитация/ на железния път и стрелките в процесния район на гара Хитрино. Известни са само работи, извършвани в обхвата на текущото поддържане /текущи ремонти/, представени в Приложение 5 от Технически паспорт на стрелка №1 и №5 на гара Хитрино към дати 14.04.2016г. и 20.10.2016г., както и в „Справка за извършваните дейности по поддържане на железния път и стрелките в гара Хитрино за 2016г.”

- липсват предварителен и впоследствие /след произшествието/ извършени лабораторни анализи на проби от баластовата призма и дървената траверсова скара по показатели определени в техническите спецификации от предвидените за ремонт участъци, както и оценка на техническото състояние на железния път в района от дати, предхождащи настъпилото дерайлиране. Налични са само констатации от визуално окачествяване на конструктивните елементи от горното строене на железния път по стрелки №1 и №5, представени в Приложение 5 от техническия им паспорт към дати 14.04.2016г. и 20.10.2016г.;

-според реализираното товаронапрежение в участъка Русе разпределителна – Каспичан /включващо и района на гара Хитрино/, в милион бруто тона на километър общо за година, от пътническо и товарно движение е в пряка зависимост с един междуремонтен срок на железния път. Поради това е следвало да се спазят следните междуремонтни /за нормални 1435mm жп линии/ срокове, съгласно „Инструкция за ремонтите на дълготрайните материални активи на НК”ЖИ”: извършване на планово подновяване /основен ремонт/ на железния път след 15г. експлоатационен период в този участък с всички видове СМР по долното и горно строене, предвид това, че обема на превозените товари в периода 2004г. , 2016г. надвишава 240 млн. бруто тона с от 1,73 (73%),2,7пъти (177%). В периода

2000г. - 2003г. обема на превозените товари не надвишава пределно допустимата граница от 240 млн. бруто тона; извършване на среден ремонт на железния път след 5-годишен експлоатационен период в този участък, с всички видове СМР по долното и горно строене, като обема на превозените товари надвишава пределно допустимата граница от 80 млн. бруто тона в периода от 2000г. до 2016г. с от 2,5,8,3 пъти. Предвид това, че експертизата не разполага с данни за извършване на последващ планов основен, или среден ремонт в района на гара Хитрино след 1987г. до 2016г, то след като и района на гара Хитрино попада в участък с товаронапрежение от над 240 млн. бруто тона и над 80 млн. бруто тона, е следвало да се извърши основен ремонт или минимум два средни ремонта, т.е. железния път е бил с просрочени междурементни срокове.

-несъхраняването на данни в електронен вид от провежданите текущи измервания на параметрите на железния път и стрелките в ненатоварено състояние през годините /до 2016г. включително/, преди настъпилото произшествие създава затруднение, а понякога и невъзможност за определяне на реалното техническо състояние преди настъпилото дерайлиране, предвид унищожените документи само на хартиен носител.

На базата на допълнително направените анализи от новопостъпилите данни и нереализираните съществуващи проектни разработки за района на гара Хитрино с предвидените за въвеждане на тежък тип горно строене на железния път, както и подобряване на техническите параметри на стрелковите гърловини на гарата, експертите потвърждават само приетите коефициенти с минимални стойности в първоначалната комплексна специализирана съдебно - техническа експертиза (КССТЕ) по отношение на състоянието на стрелки № 1 и № 5 в жп гара Хитрино, съответстващи на недоброто и поддържане в железния път при изчисляване на съпротивлението му срещу напречно изместване /задържащи сили/ на дървената релсотраверсовата скара. Това се обуславя и от факта, че предприятието стопанин на железопътната инфраструктура е констатирал изчерпан проектен запас и изчерпан лимит на техническите характеристики на железния път в прилежащите междугария към гара Хитрино.

Според извършените две измервания в натоварено състояние през 2018г. на железния път с пътеизмерителна лаборатория ЕМ 120 за участъка в района на гара Хитрино, конкретно от км 110+400 , км 110+600, в който попадат и двете стрелки №1 и №5, при извършена оценка на техническото му състояние с изчислен пределен обобщен индекс $QI=5,61$ и $QI = 6,119$, то същият надвишава пределно допустимия критерий за клас „С“ ($QI = 3,90$) - критерий за допустима безопасна експлоатация за цитирания участък от 200м, попадащ в категория по скорост VI за $V \leq 40 \text{ km/h}$.

Предвид изложената от вещите лица в експертизата фактология, относно техническото състояние на железния път, преди и след настъпилото произшествие, както и поради сложното съчетание от контракриви и действащите допълнително спрягови сили, определянето на безопасна скорост според тях би имало вероятностен характер. В този

случай, промяната в заключението им от предходната експертиза се обуславя от това, че не могат еднозначно да определят конкретно каква скорост би била опасна за преминаване през жп стрелки №1 и №5. Сочат, че този факт се установява и от проведения допълнителен анализ на новопостъпилите документи към настоящото дело и обстоятелството, че е установена липса на данни от измервания на параметрите на железния път в ненатоварено състояние през годините на експлоатация. Така също за извършване на анализ на устойчивостта на железния път в крива и контракрива, при наличие на задържащи сили, посочват, че следва да се прецизира изчислителния модел с въвеждане на реално натоварване /статично и динамично/ от подвижния състав на влак №90570.

Вещите лица обобщават, че след като към заключението на предходната експертиза се добавят и настоящите анализи, то допълнителната специализирана експертиза потвърждава само приетите коефициенти с минимални стойности, съответстващи на недоброто поддържане на баластовата призма в железния път, при изчисляване на съпротивлението му срещу напречно изместване /задържащи сили/ на дървената релсотраверсова скара на стрелка №5.

3.Допълнителна комплексна съдебно техническа експертиза/л.2186,т.7 от делото/.

Експертизата е дала определения на основни понятия за железопътната инфраструктура и подвижния състав, придружени със снимки и фигури.

Вещите лица са дали заключение, че след извършен цялостен преглед на представения доказателствен материал, не се налага промяна в изготвеното заключение по поставените задачи в първоначалната КСТЖЕ по ДП №52/2016г. по описа на НСлС, с изключение на обясненията в текста на задача № 2, а именно: Непосредствено след него се движи откъснатата част от влака /откъснала се в участъка между стрелка № 5 и края на жп прелеза/ и дерайлиралите вагоните разрушават горното строене на железния път /заключението на комплексната съдебно-техническа железопътна експертиза, приложена на листи 152-181 в том 17 от ДП, лист 180/. Промяната е: „Непосредствено след него се движи откъснатата част от влака /откъснала се в участъка между жп прелеза и 25-30 м след него/ и дерайлиралите вагоните разрушават горното строене на железния път.” Направената промяна се обуславя от изоставането на 7-ми вагон от предната част на влака, видимо на кадрите от видео запис от охранителна камера, с изглед към жп прелеза.

4.Втора допълнителна комплексна съдебно-техническа железопътна експертиза /л.3134-3143,т.10 от делото/.

Задачата на същата е била да се даде заключение след проверка на събраните доказателства, след тяхното изслушване. След проверка на цялата доказателствена маса, вещите лица заявяват, че не намират основание да променят своите заключения във всяка една от изготвените от тях индивидуални и колективни експертизи, в своите конкретни области на компетентност.

Експертите са дали допълнителни разяснения във връзка с въпросите, изяснени в предходните експертизи.

5. Допълнителна съдебна пожаро-техническа експертиза /л.1612-1618, т.5 от делото/.

В заключението си, вещите лица уточняват отговора си относно времето на изтичане на газа, съдържал се в разхерметизираната цистерна предвид обстоятелството, че в първата експертиза са били посочени две различни стойности на изтичане на газа от 10-та цистерна/на стр.8 и стр.26 е било посочено време 13 сек, а на стр.46 е посочено време от 39,2 сек/. Вещите лица конкретизират, че са определили времето от 13 сек преди да имат точна информация за площта на отвора. Ето защо същите са приели по-голяма от действителната площ, поради което е било определено и по-малко време на изтичане. След като била измерена точната площ на отвора, е било направено преизчисляване на времето и е била получена стойност от 39,2 сек. Вещите лица уточняват, че посочването на времето от 13 сек на тези две места е резултат на техническа грешка, тази цифра трябва да бъде заменена с 39,2 сек..Вещите лица отбелязват, че време на изтичане на газа от 13 сек не е използвано никъде в направените в експертизата изчисления за определяне на параметрите на аварията и не е оказало влияние върху крайните резултати от пресмятанията. Верният отговор на поставения въпрос е посоченият в основните изводи от експертизата, а именно, че в резултат на аварията цистерна №10 е получила пълно разхерметизиране, полученият отвор е с площ 0,0808 м2. През този отвор цялото количество втечен пропилен (45 тона) е изтекло за около 39,2 s.

По отношение отговорите на останалите въпроси от експертизата, вещите лица не са намерили основание за промяна на окончателните отговори и заключения в първоначалната си експертиза.

6. Съдебно техническа експертиза в областта на електротехника-високо напрежение, мрежи за високо напрежение и подстанции в инфраструктурата/ л.3427-3440, т.10 на делото/. Фактическите констатации по експертизата са следите:

-при замасяването на контактната мрежа и последвалото подаване на напрежение от дежурния оператор в тягова подстанция Хитрино, по контактната мрежа е протекъл електрически ток, наричан ток на земно съединение, който е задействал защитата и направил невъзможно трайното включване на прекъсвача;

-контактната мрежа в района на местопроизшествието е била замасена в зоната на стрелковата гърловина на стрелка №5 и гаровия прелез. Експертът приема, че след 114м.,вагон №6 се е ударил в стълб с конзола на контактната мрежа, който е паднал върху коловозите, заедно с носените от него елементи от контактната мрежа и предизвикал заземяване, което е фиксирано на охранителните камери на 05:33:22 часа. От следващи удари и въздействия върху коловозите са паднали и железорешетъчните ферми /твърди напречници/, като едната от тях е върху четирите коловоза. Заедно с тях, на земята са

паднали и всички носени от тях елементи на контактната мрежа /контактни проводници, изолатори, конзоли, фиксатори заземителни проводници и др./. Някои от елементите /контактни проводници, носещи въжета и др./ са паднали и върху дерайлиралите цистерни. Предвид изложеното, вещото лице прави извода, че е невъзможно да се посочат точните места на замасяване, а следва да се говори за зона, в която контактния проводник се намира в досег със заземени елементи и земя;

-след прекъсване на захранването на контактната мрежа, вследствие на замасяване, в нея не протича статично електричество, което да води до искрене. След прекъсване на захранването на контактната мрежа, вследствие на замасяване, не би следвало да протича статично електричество, което да води до искрене;

-първоначалното замасяване и последващото подаване на напрежение, са довели до получаване на искрене и електрическа дъга, с голяма мощност и много висока температура;

-възможна е появата на искра, или дъга от скъсан проводник от електрическата контактна мрежа, когато към единия му край е подадено напрежение, а другия край допира към точка с по-нисък потенциал и затварящ електрическата верига. Това са случаите, в които проводникът е под напрежение, в него протича електрически ток и в този момент настъпва скъсването или в случая, когато към единия край на проводника е подадено напрежение, а другия край се допира към проводящ елемент с по-нисък потенциал и затварящ електрическата верига. И в двата случая ще възникне искрене и електрическа дъга.

**7. Специализирана двучленна комплексна съдебна пожаро-
техническа,фрактодиангоснично-материалографическа експертиза/л.3218-
3237,т.10 от делото/.**

На 03.10.2019г. вещите лица са извършили експертен оглед на процесната печка, с протоколен опис като веществено доказателство №24. Изходното състояние на ВД№24 е началото на огледа, преди експертните въздействия, както и установените факти по време на огледа са фотофиксирани /ФД албум, раздел „Б“, лист №17 - лист №24/ в изготвения ф. албум - приложение към КСПТЕ. При този оглед са били отделени и с протоколен опис приети редица обекти за лабораторно изследване, в базата на Технически университет — Варна.

След обстоен анализ, вещите лица заявяват, че не могат на 100% да дадат категоричен отговор, че печката е източника на запалването на горивната смес, тъй като според тях, установените при изследването деформационно- разрушителни повреди по същата, са следствие на топлинни натоварвания, при нейната експлоатация във времето назад, или са възникнали /външни/ при изваждането и` с въжета от отломките, като същите не са в резултат на еднократно динамично-взривно натоварване и са възникнали преди момента на процесния взрив._

8.Комплексна съдебно техническа експертиза в областта на безопасността при превозване на товари/д.3309-3332,т.10 от делото/.Експертизата дава следното заключение:

А.техническото състояние на пробитата вагон - цистерна идентификационен №338779156524 /съхранявана като веществено доказателство по делото/ не отговаря от техническа страна на изискванията на Международния правилник за опасни товари /RID/ към дата 10.12.2016 г.;

А.1.Върху цистерната №338779156524 няма поставена маркировка, указваща датата и вида на извършеното изпитване, отразено в последния сертификат № BUN/IDD/2014/101-560 от дата 01.11.2013 г. Няма щемпел на експерта, провел изпитването. Маркировките са задължителни и са регламентирани в раздел 6.8.2.5 „Маркировки”, т.6.8.2.5.1 на RID;

А.2.Измерена е дебелина от 12,23mm на цилиндричната част от корпуса, която е по-малка от минимално допустимата дебелина 12,6mm. Не е спазена разпоредба 6.2.1.1.3, от глава 6.2 на RID „В никакъв случай минималната дебелина на стената не трябва да бъде по-малка от указаната в проектантските и конструктивни технически стандарти”;

А.3.Независимо от установените резултати от измерванията по т.1.2. е издаден сертификат № BUN/IDD/2014/101-560 от дата 01.11.2013г. със заключение „резултатите са в съответствие с изискванията на RID, цистерната №338779156524 е одобрена за превоз на опасни товари”, подпечатан е с печат №31 Париж 1828 на Бюро Веритас Румъния, Плоещ;

А.4.Сертификат № BUN/IDD/2014/101-560 от дата 01.11.2013г. за извършен периодичен преглед на вагон-цистерна със заводски №4418, година на производство 1971, монтирана върху вагон №33877915652-4 не е издаден от нотифицирано лице. Сертификатът не съдържа информация, за одобрена акредитационна процедура в съответствие с европейски стандарт EN ISO/IEC 17020:2004 /Общи критерии за работа на различни видове органи, извършващи инспекция/. На интернет страницата на европейската комисия NANDO няма данни в списъка на официално признатите експерти публикуван от Секретариата на OTIF;

Б. По отношение на остатъчните дебелини на стените на дъната и цилиндричната част на резервоара. Въз основа на извършените измервания могат да се направят следните изводи относно техническото състояние на вагон-цистерна с идентификационен №33877915652-4, към датата на катастрофата 10.12.2016г.:

Б.1. Измерените стойности на дебелините на дъната са в границите от 7,71 mm до 10,04 mm и са посочени в таблица 1. Те са по-големи от критичната дебелина 7,7 mm, предписана от конструкторите на цистерната, при която следва да се бракува резервоара на цистерната;

Б.2. Измерените стойности на дебелините на цилиндричната част на цистерната са от 14,71 mm до 16,14 mm, посочени в таблица 1. Те са по-големи от критичната дебелина 12,9 mm предписана от конструкторите на цистерната, при която следва да се бракува резервоара на

цистерната;

Б.3. От издадения Сертификат за годност на цистерната от 01.11.2013 г. и Протокола за измерване на дебелините на стените е установено, че две от стойностите /сечение II, точки 3 и 4/ са съответно 12,62 mm и 12,23 mm. Тези резултати са по-ниски от критичната дебелина 12,9 mm, предписана от конструкторите на цистерната, при която следва да се бракува резервоара на цистерната;

Б.4. Анализът на данните от таблица 1 относно резултатите от измерванията на дебелините на стените на цистерната, показва, че шест от измерените 12 стойности на дъната имат дебелина на стената по-голяма от дебелината на използвания материал 9 mm при изработване на цистерната през 1971 г. Това показва, че от вътрешната страна на дъната има отлагания от превозваните товари по време на експлоатация. Подобни резултати са регистрирани и при измерванията за издаване на Сертификата от 01.11.2013г.;

Б.5. Анализът на данните от таблица 1 относно резултатите от измерванията на дебелините на стените на цистерната, показва, че единадесет от измерените дванадесет стойности на цилиндричната част на резервоара имат дебелина на стената по-голяма от дебелината на използвания материал 15,2 mm при изработване на цистерната през 1971 г. Това показва, че от вътрешната страна на дъната има отлагания от превозваните товари по време на експлоатация. Подобни резултати са регистрирани и при измерванията за издаване на Сертификата от 01.11.2013г. Предвид изложеното, вещите лица дават заключение, че ремонта и оразмеряването на резервоара на цистерната са извършени неправилно, поради което неправомерно е бил издаден и Сертификат на годност.

9. Допълнителна съдебно-медицинска експертиза по отношение на травматичните увреждания на пострадалия И.Ю./л.1567-1568, т.5 от делото/.

След личен преглед на лицето и на постъпилите допълнително медицински документи, които не са били взети предвид при предходната експертиза, експертите са установили, че нямат основание да променят даденото преди това заключение. Същите подчертават, че термичните изгаряния са широко отворена врата за нахлуване на инфекции, а самата термична травма води и до развитието на термичен, хистаминов шок, който крие временна опасност за живота. В конкретния случай, развитите се характерни усложнения са преодоляни с успешно съвременно лечение. Образували са се белези, които ще съществуват до края на живота на освидетелствания, причинявайки видим козметичен дефект. Към момента на извършения преглед, здравословното състояние на И.Ю. е стабилно, на фона на съществувала от преди инцидента хипертонична болест. Този извод се налага от установени високи стойности на артериално налягане и неритмична сърдечна дейност. Категорично описаните белези са резултат от претърпяната термична травма, което е във връзка с процесния инцидент. Термичното изгаряне е получено по начин, който описва пострадалия /поставил ръцете пред очите си/. Липсата на белези по дланната повърхност на двете ръце сочи, че същия по време на инцидента не е захващал нагорещ метален предмет.

Въззивната инстанция приема аналогична на възприетата и от първоинстанционния съд фактическа обстановка. Същата се установява по безспорен начин от цялата доказателствена съвкупност по делото.

Преди да се спре на основните спорни въпроси, имащи отношение към съставомерността на деянието, настоящия състав следва да вземе отношение по направените възражения от защитата на подсъдимите, за допуснати съществени процесуални нарушения, тъй като отговора на този въпрос може да предопредели изводите по същество.

1.Първото възражение на защитата е по отношение на твърдението за извършени процесуално-следствени действия от некомпетентен орган.

Този въпрос е бил поставен и пред първоинстанционния съд и е получил адекватен отговор.

Досъдебното производство е било образувано с Постановление от 10.12.2016г. за престъпление по чл.343,ал.4 вр.ал.3 вр.ал.1 и чл.342 от НК и разследването е следвало да бъде извършено от следовател в НСлС съобразно разпоредбата на чл.194,ал.2 от НПК. С Постановление от 10.12.2016г. /т.2 от ДП/ наблюдаващия прокурор от ОПР Шумен е възложил на следовател Лидия Стъпова от ОСлО при Окръжна прокуратура гр.Шумен да извърши оглед на двата локомотива и състави протокол на това следствено действие, като организира свалянето на информация от скоростомерните устройства на двата локомотива. Възложеният оглед е бил извършен в условията на неотложност и по правилата на НПК, като в случая не качеството на разследващия орган, а законосъобразността е условие за валидност на процесуално-следственото действие и за гарантиране правото на защита на участниците в наказателния процес /в този смисъл Решение [№ 139/26.03.2013 г.](#) - I н. о./. При условие, че не се установяват пороци при извършването на действията по разследването по ДП, то събраните в неговия ход доказателства, законосъобразно са били използвани в продължилото след това разследване, водено от следовател от НСлС. Аргумент за това е и разпоредбата на [чл. 203, ал. 3 от НПК](#) /изменена през 2010г./, установяваща при промяна в компетентността и в други случаи, когато един разследващ орган бъде заменен с друг, извършените действия по разследването и другите процесуални действия да запазват процесуалната си стойност /предходната редакция на [чл. 203, ал. 3 от НПК](#), изискваща приемане на действията по разследване, привличане на обвиняемия, предявяване на постановлението и разпит/.

2.Възражение по отношение на заинтересованост на вещите лица.

Многократно защитниците на подсъдимите са правили искания за отвод на вещи лица от преподавателския състав на ВТУ "Тодор Каблешков", както и на вещи лица, участващи във фирми, на които НКЖИ е бил клиент. Първоинстанционният съд е отговорил подробно на направените искания и законосъобразно ги е отхвърлил като неоснователни. На първо място, следва да се отбележи, че нито ДП НКЖИ, като стопанисващ железния път, нито

"Булмаркет рейл карго"- като фирма превозвач, не са страна по делото. В този смисъл не са налице и предпоставките на чл.148 от НПК. Изискването на процесуалния закон е за липсата на служебна, или друга зависимост от подсъдимия и неговия защитник, пострадалия, ч.обвинител и гр.ищец, или техните повереници. Действително, посочените корпоративни субекти имат правен интерес от изхода на делото, изхождайки от тяхната отговорност при констатирано нарушение на нормативни изисквания, които се намират в причинна връзка с престъпния резултат. Имайки предвид специфичния характер на делото и неговата усложненост от фактическа страна, същото изисква участието на експерти в областта на жп транспорта. Провереният съд е направил многократни опити да ангажира такива, което е наложило и отлагане на делото.

На следващо място, следва да се отчете, че въпросите от значение за съставомерността на деянието са изследвани от множество експерти, участващи в различни експертизи, които дават еднопосочни заключения. Следва да се отбележи, че в по-голямата си част експертизите са комплексни, изготвени от вещи лица- специалисти в различни области и единното им заключение отново сочи на липса на предубеденост. Изготвените по делото експертизи са изчерпателни, ясни и обосновани, изготвени са от лица с необходимите знания и опит, предвид притежавания образователен ценз, квалификация и практически опит. Заключенията са защитени убедително в съдебно заседание при изслушването на вещите лица, които са ги депозирали под угрозата от наказателна отговорност по [чл. 291 от НК](#). Сочената от защитата на подсъдимите служебна зависимост на вещите лица, в частност финансова, на първо място според настоящия състав не е налице, тъй като нито едно вещо лице не е служител на посочените субекти, а на второ, същото не превръща вещото лице автоматично в заинтересовано от хода на делото. Не е посочен нито един довод или данни, от които може да бъде направено подобно заключение. Поради направето подобно възражение пред въззивната инстанция, настоящия състав изиска информация от Министъра на МОН досежно начина на формиране бюджета на висшето учебно заведение и формиране на стипендиантските програми. Видно от получения отговор, финансирането на ВУЗ-а се състои от трансфери от държавния бюджет, финансова помощ от общините, дарения и собствени приходи. Ежегодно, със закона за държавния бюджет на РБългария за съответната година се определят трансферите за висшите държавни училища, които осигуряват средства за издръжка на обучението, научна дейност, издаване на учебници и трудове, социално-битови разходи, вкл. и за стипендии и капиталови вложения. В съдебно заседание от повереника на частните обвинители беше представен отговор от ДП"НКЖИ", по повод тяхно запитване, приет като доказателство по делото. Видно от същия, стипендиантската им програма е насочена към студенти от висшите учебни заведения, с които Компанията има договори за сътрудничество. Страни по договорите са само обучаващите се, но не и ВУЗ-те. В т.3 е посочено, че в ДП „НКЖИ“ няма преподаватели от ВТУ „Тодор Каблешков“, които са специалисти, или работят по научни трудове /вж отговор на л.467 от въззивното дело/.

Изложеното подкрепя направения извод, за липсата на финансова заинтересованост на

преподаватели от ВТУ, в частност вещите лица от настоящото дело от ДП“НКЖИ“.

3. По възражението на несвоевременно разследване и допуснати процесуални нарушения на ДП.

По отношение на някои възражения настоящия състав вече взе отношение /участие на следовател от ОПР Шумен/. Правилно съда е преценил, че възражения, на които не е даден отговор в РЗ преклудират възможността да бъдат отново повдигнати.

В същото време не са налице съществени нарушения, от типа на абсолютните, за които инстанциите са длъжни служебно да следят и които могат да бъдат изправени в ДП. Липсата на отговор на многобройните искания, направени от защитата на подсъдимите в хода на ДП не опорочават същото, тъй като в съдебната фаза, която е и централна, тези пропуски са изправени. Провереният съд е уважил всяко едно доказателствено искане, направено от страните по делото, в частност-подсъдимите и частните обвинители.

По отношение на останалите възражения, настоящия състав ще вземе отношение след изследване на основните въпроси във връзка със съставомерността на деянието.

В обобщение, не се констатира процесуални пороци, които да дискредитират експертизите в аспекта по чл.148 от НПК, нито пък да доведат до отмяна на присъдата и връщане на делото в предходната процесуална фаза.

Първият спорен въпрос, който се поставя във връзка с причината за произшествието се отнася до техническото състояние на железния път.

По този въпрос са изслушани няколко експертизи, като съдът е провел и непосредствен оглед на произшествието.

1.Първата експертиза е изготвена от в.л. инж.К.П.К. в хода на ДП- Съдебно техническа експертиза по част "Железен път"/л.6-65,т.16 от ДП/. Вещото лице е обобщило своите резултати за състоянието на инфраструктурата преди произшествието и след него.

За състоянието на железния път преди произшествието, вещото лице е съобщило данните от протоколи за извършени месечни и 6 месечен преглед на жп съоръжения и устройства на жп гара Хитрино, данни от технически паспорти на стрелки №1 и №5, на гара Хитрино с техническите им данни и измерени параметри на техническото им състояние на дати предхождащи местопроизшествието: 14.04.2016г. и 20.10.2016г., данни от пътеизмерителната вагон лаборатория М120, с последно регистрирани измервания на железния път в натоварено състояние от 16.09.2016г. в участъка гара Хитрино-спирка Велино. От представените протоколи за извършен месечен и шест месечен преглед на жп съоръженията и устройства за района на гара Хитрино са направени следните констатации:

1.Състоянието на "железен път и съоръжения" са изправни, в т.ч. и 2-ри и 3-ти коловоз,

които са относими към случая;

2.Стрелките в т.ч. относимите №1 и №5 са изправни. Извършени са предварително ръчни измервания на коловози и стрелки и същите отговарят на техническите норми. Измерването е извършено от Н. А. С. на дата 01.11.2016г.;

3.Устройството за охрана на жп прелези- ръчните бариери в района на гарата са изправни;

4.Сигнали,указатели,приспособления,принадлежности и устройства /съоръжения на гара Хитрино/ са изправни.

Вещото лице уточнява, че по делото липсват данни за проведени измервания на параметрите на железния път, извън стрелковите участъци в ненатоварено състояние от дата, предхождаща настъпилото дерайлиране на 10.12.2016г., тъй като Дневниците са изгорени по време на пожара, в следствие произшествието.

По отношение на измерванията в ненатоварено състояния в Техническите паспорти по дължината на стрелки №1 и №5/ от 14.04.2016г. и 20.10.2016г./, вещото лице изразява становище, че по отношение на междурелсие, по ниво, на широчините на улеите, габаритните размери, размерите на топлинните междини, състоянието на скрепленията, стрелковите елементи и наставовите връзки е констатирано, че същите не превишават допустимите стойности/вж заключение на л.55,т.16 от ДП/.

Техническото състояние на железния път в натоварено състояние. От извършения анализ с пътеизмерителна лаборатория/ПИЛ/ е констатирано и обобщено- добро състояние за участъка по геометрия, като средноаритметичната стойност на балната оценка не превишава граничната за съответната скорост между 40 и 60 км/ч в участъка Хитрино- сп.Велино. ПИЛ не е регистрирала измерване на железния път по трети и четвърти приемно-отправни коловози на гара Хитрино, т.е. жп стрелка №5, тъй като се е занимавала основно с главните коловози, поради което експертизата не разполага с данни в натоварено състояние за тази железопътна стрелка.

По отношение състоянието на железния път след произшествието. За целта експерта е ползвал приложения констативен протокол за състоянието на железния път от 13.12.2016г. Същият е съставен съгласно чл.71,ал.2 и чл.81,ал.1т.,9 от Наредба №59 от 05.12.2006г. за управление на безопасността в жп транспорт от Комисия с представители на ДП"НКЖИ" железопътната инфраструктура и превозвача /по правната му стойност съдът ще вземе отношение по-късно/. След проведени измервания на параметрите на железния път-междурелсие на входна стрелка №1/Каспичан/ в отклонение и стрелковата улица от края на жп стрелка №1 до началото на жп стрелка №6 в гара Хитрино се констатира, че същите не превишават толеранса за междурелсие за скорост под 100км/ч/ съгласно приложената към експертизата таблица №20. По отношение на този параметър, за правия участък с дължина 10,26м. до началото на стрелка №5, измерванията не могат да бъдат меродавни, поради

настъпилите деформации в релсотраверсовата скара, вследствие дерайлирането на вагон-цистерните от състава на влака.

Резултатите от извършените измервания в констативния протокол на стойностите на надвишението /параметър-ниво/, през отклонението на стрелка №1 в отклонителния коловоз в ненатоварено състояние на железния път, не превишават допустимите толеранси на ниво за скорост по-малка, или равна на 60км/ч. Износването на релсите вертикално и странично също не превишават допустимите стойности за релси типS49. Общия сбор от отклоненията на измерените флешове от началото до край на стрелка №1 се считат като гранични допустими стойности.

След произшествието не са провеждани измервания на параметрите на железния път на жп стрелка №5 в отклонение, за което свидетелства и твърдението в Констативния протокол от 13.12.2016г., че „ междинната част на стрелка №5 след седмия траверс е разрушена, без следи от възкачване на реборд върху главата на релсата“.

В резултат на извършените измервания и визуален оглед на вещото лице на 23.12.2016г., същия подробно е описал в експертизата настъпилите повреди по горното строене на железния път на стрелка №5, следствие дерайлиралите вагон-цистерни от състава на влак№90570 на 10.12.2016г./вж заключение/.

В съдебно заседание /т.4,л.1189 от делото/ на вещото лице са били предявени снимките, съдържащи се в папка 5"снимки", подпапка 5.6, съдържаща 176 елемента, съдържащи се във веществено доказателство харддиск марка "TOSHIBA", по които същия е дал и подробни разяснения, в подкрепа на констатациите по експертизата. От значение за делото са констатациите по следните снимки:

-сн.№DSCN2018, на която се вижда изцяло разрушеното горно строене на железния път,поради което в заключението е посочено, че 2,50м. след началото на езиковата част на стрелка №5 не може да се говори за железен път и за горно строене, защото то е разрушено;

-сн.№DSCN2081- ясно се вижда стрелка №5, която е обърната за отклонение към трети отправен коловоз;

-на сн.2085 е отразено началото на недолепения, неплътнo прилепнал език на стрелка №5;

-сн.2088 фиксира топуза на стрелка №5, който е в полуобърнато състояние;

-сн.2089 показва, че стрелката е обърната за трети отклонителен коловоз и в случая е полуобърнат и С.я фенер;

-на сн.2094 в.л. посочва лястовичата опашка на езиковата част, за която обяснява, че счупената част на метала дава сигнал, че стелката не е заключена, но не е така на практика;

- на сн.2108 се посочва "Колбен данек" с вдигнато рамо,т.е. заключено, като вещото лице

пояснява, че е стрелка №5, тъй като е обгорял. Според вещото лице, раменния елемент не допуска отлепването на езика от раменната релса, с което да създаде предпоставка за навлизане на реборда или колелото между езика и раменната релса, което би предизвикало инцидент;

-на сн.2118 вещото лице посочва първо изместване на стрелката в ляво, със стойност от 9см, след което има странично изместване от междинна към кръстовинна част, като максималния размер на изместването на стрелка №5 посока надясно е от порядъка на 1,30-1,34м. Вещото лице пояснява, че на тази снимка могат да се видят много ясно улейните следи от страничното разрукване на стрелката-напречно изместване на нейната ос;

-на сн.2082 се вижда неприлепването в началото на езика на стрелка №5.

В с.з. вещото лице дава подробни разяснения по отношение на видимото неприлепване на езика. По отношение на същото ще бъде обърнато особено внимание, тъй като този въпрос стои в основата на направените възражения за незаклучен език. Вещото лице пояснява, че това видимо неприлепване се дължи на разрукването на стрелката първо наляво в езиковата част, а след това надясно-в междинната, като се променят изцяло геометричните параметри на стрелката. Според вещото лице, вагоните са стъпили в отклонението върху езиковите релси и при натоварено състояние, дясната раменна релса се огъва в посока надясно и дъгов десен езиков профил прилепва в средната си част към огънатата раменна релса. Тъй като езиковия профил в края е еластична част, се получава отлепването му в началото на езика. Вещото лице е пояснило, че при посещение си на местопроизшествието на 23.12.2016г., вагоните са били свалени от железния път и езика е бил долепен към раменната релса, т.е. същия се е върнал в първоначалното си положение, долепен към дясна раменна релса. От значение е обстоятелството, че в началото на езика се вижда неговото нормално напречно сечение и не се виждат следи от удари на реборда или бандажа. Според вещото лице, ако същите са били навлезли между езика и раменната релса, би следвало да дерайлира и първа колоос, което да остави следи, за което няма обективни данни.

-сн.2094 посочва изтръгване надясно на разширението на скобата лястовича опашка от гнездото и съединителната щанга с отчупени метални елементи. Според вещото лице, това счупване на лястовичата опашка е причинено от разрукването и опита принудително този език да се отлепи, “който обаче не се е отлепил“. Това е в резултат на високата стойност на страничното непогасено ускорение, при навлизане в отклонение на 2 локомотива и първите пет вагона, вследствие на което се създава странично непогасено ускорение, предадено чрез реборда като странична сила на главата на релсата.

Вещото лице потвърждава констатациите си по експертизата, че липсата на тирфони, видно от снимките, не стои в основата на настъпилото произшествие, тъй като цяло междинните скрепления в стрелка №5 не отсъстват в основната си дължина в езикова, междинна и кръстовинна част. Откъснатите тирфони вещото лице обяснява с динамичните усилия на

возилата-локомотиви и вагони, които допринасят за усукването на дясна междинна релса, водеща към трети отклонителен коловоз-усукана, с изтръгнати тирфони, заедно с металните подложки.

Подробности за вещото лице е изложило в комплексната експертиза, която ще бъде обсъждана по-късно.

Първоинстанционният съд е обсъдил подробно експертизата и дадените от вещото лице разяснения в с.з. като е стигнал до законосъобразния извод, че железния път и съоръженията в гара Хитрино преди произшествието са били технически изправни, като констатираните отклонения не превишават допустимите граници. От значение за делото е фактическата констатация на вещото лице, извършило непосредствен оглед на местопроизшествието, в частност стрелка №5 на 23.12.2016г., когато вагоните са били свалени от железния път, че езика на стрелката е бил долепен към дясна раменната релса, т.е. същия се е върнал в първоначалното си положение.

С оглед придобиване на непосредствени впечатления относно инфраструктурата в гара Хитрино, вкл. в областта на стрелка №1 и №5, съдът е извършил оглед на местопроизшествието на 05.11.2017г. и отразил своите констатации /л.1741, том 5 от делото протокол и снимков материал от л.1800, том 6 от делото/, които ще бъдат коментирани по-нататък.

2. Във връзка с проведения оглед, съдът е назначил и **Комплексна специализирана съдебно-техническа експертиза**, изготвена от вещите лица гл.ас.д-р инж. К.П.К. и проф.д-р инж. М.Г. И.а-Й.а по отношение състоянието на железния път в областта на двете стрелки №1 и №5. На вещите лица е поставена и задача, при констатиране на нередности, да дадат отговор, дали същите съставляват опасност за движение на жп състави и при каква скорост/л.2406-2571, т.8 от делото/. За целта, експертизата е изисквала и анализирала допълнителна информация и извършила непосредствени измервания на място в ненатоварено състояние на стрелки №1 и №5, резултатите от които са подробно отразени в експертизата.

Вещите лица са изследвали въпроса досежно устойчивостта на релсо-траверсовата скара в процесния участък. Това е необходимо, тъй като страничните ускорения създават странични сили, които са непосредствено свързани с критериите за устойчивост на релсо-траверсовата скара срещу напречно изместване, което от своя страна се явява пряка опасност при движение. Експертите не са установили да е извършен лабораторен анализ /взети проби от баластовата призма/ на жп линията и установяване на пределно допустимата граница на замърсеност на баластата. Ето защо, при изчисление на устойчивостта на железния път, вещите лица са приели за коефициент на триене между траверса и баласт-минимални стойности от 0,35. В резултат на това, на база извършени изчисления са установили, че при скорост от 50 км/ч устойчивостта на железния път не е нарушена, тъй като отношението между задържащи сили и преместващи сили е <1 , което се явява гранична стойност на

устойчивост.

Вещите лица са установили, че резултатите от измерените параметри междурелсие и ниво на жп стрелки №1 и №5, проведени на 25.10.2018г. и записани в Технически паспорт и Дневник за измерване на жп стелки отразяват за някои позиции различни цифрови стойности. При непосредствения оглед на вещите лица на 08.01.2019г. на параметър-междурелсие, същите са установили, че те не превишават допустимите толеранси за междурелсие за скорост под $\leq 100\text{км/ч}$, с изключение на следните позиции: за жп стрелка №1-две позиции с малки отклонения от 1-2мм и стрелка №5 в езикова и кръстовидна част с малки надвишения. Анализирани са констатациите по представените два доклада за измерване в натоварено състояние на железния път в конкретния участък, като са обобщили, че т.н. "бална оценка", т.н. "обобщен бален индекс" получена при проведения контрол на геометричните параметри за участъка, в който попадат двете стрелки от 200м. в натоварено състояние попада в категория "С" за скорост до 40км/ч. предвид факта, че пътя има технически неизправности.

За участъка от железния път Хитрино-спирка Велино, като цяло състоянието е оценено като добро, с единични неизправности. Получените и описани стойности над допустимите толеранси на параметър междурелсие, отразени в експертизата, според вещите лица биха създали допълнително странични ускорения, /включително и лъкатушна сила/, което може да бъде частично компенсирано с положителните стойности /по-висока външна спрямо вътрешна релса/ на надвишението, или некомпенсирано с отрицателни стойности /по-ниска външна спрямо вътрешна релса/, което води до допълнителни странични усилия върху главата на външната релса на отклонителния коловоз. Ето защо, вещите лица са определили скорост от 54 км/ч за движение по отклонение, считана за безопасна.

По отношение на въпроса дали констатираната неизправност на наличната инфраструктура на железния път в областта на стрелка №5 е създавало опасност за движение на железопътните състави, вещите лица са дали следното становище:

Поради липса на данни за проведени измервания на параметрите на жп стрелка №5 в ненатоварено състояние /същите са изгорели/, експертизата е извършила теоретични изчисления за устойчивостта на релсо-траверсовата скара и са допуснати за меродавни коефициенти, съответстващи на недобро техническо състояние на баластовата призма и на траверсовата скара. По тази причина, вещите лица са определили, че скорости над 60км/ч за движение по отклонителния коловоз, биха създали опасност от нарушаване устойчивостта на железния път, като тази скорост съответства на допустимата за движение по прав коловоз.

В заключението си вещите лица са отразили, че документацията не е в добро състояние, в натоварено състояние измервания не са правени и пътят през 2018г. е в по-лошо състояние отколкото към 2016г.

Крайния извод на вещите лица е, че пътят не е в добро състояние, като установените отклонения не надвишават в общия случай максимално допустимите стойности.

В заключението е изследван и въпроса за възстановените елементи на стрелка №5 след произшествието. Видно от акт-протокол №82 от 10.12.2016г. за бракуване на дълготраен материален актив/том3 на делото/, жп стрелка №LR-300 с инв.№2041-72041561, която е била въведена за първи път в експлоатация на 31.12.1987г., е бракувана, т.е. същата е следвало да бъде изведена от експлоатация изцяло, заедно с всички нейни елементи-езикова, междинна и кръстовинна част. По делото липсва документация за измервания на възстановената стрелка, като и за качеството на вложените конструктивни елементи. След запознаване с протокола за оглед, проведен от съда и приложения към него снимков материал, в частност снимки от 53 до 56 от Албума, вещите лица дават заключение, че с а възстановени елементи само в междинна и кръстовинна част на стрелка №5. От извършения оглед на място вещите лица са установили, че релсовите елементи от езиковата част на стелката са запазени в експлоатационни условия, което е видно и от обгорелите табелки на петите на ляв и десен език в езиковата част на стрелка №5/вж сн.1 и 2 от експертизата/. Вещите лица поясняват, че дневниците за измерване в ненатоварено състояние на стрелката са започнали да се водят от февруари 2017г. По този начин не може да се установи дали има извършени ремонти, подменени стрелкови елементи, включително данни за дефектоскопия, за да се провери в какво състояние са запазените езиковите елементи от стрелката преди произшествието. За подмяната на елементи от стрелката показания дава св.В.Т.. В разпита си на 29.05.2018г. свидетеля уточнява, че двете полуезикови уредби и цялата езикова част на стрелката са същите, както по време на самото произшествие. Същите не са сменени, защото са били годни и са останали в експлоатация, т.е. езиковата част не е била сменена, тъй като „били в норми“.

След приемане на нови писмени доказателства по делото по отношение на железния път, които не са били взети предвид при изготвяне на предишните заключения, съдът е назначил

3. Допълнителна комплексна специализирана съдебно техническа експертиза относно състоянието на стрелка №1 и №5 в жп гара Хитрино/л.3443-3467, т.10 от делото/.

При изготвяне на своето заключение вещите лица са съобразили предоставените допълнително документи от БДЖ-пътнически превози ЕООД и ДП“НКЖИ“, а именно: Справка за превозени товари за участъка в периода 2004г.-10.12.2016г., графична извадка от географската информационна система за гара Хитрино, Обобщена справка за годината за пътнически и товарнодвижение д жп уастък каспичан-Русе и справка за извършени превози от БДЖ в участъка Каспичан-Русе, работни дневници и доклад на дефектоскопна група за безразрушителен констрол.

След обстоен анализ на предоставената документация, вещите лица са установили, че:

- след подновяването на стрелка №5 с нова от 1987г. до произшествието на 10.12.2016г. няма данни за извършени ремонти, както и реконструкция /рехабилитация/ на железния път и стрелките в процесния район на гара Хитрино;

-липсват извършени лабораторни анализи на проби от баластовата призма и дървената траверсова скара;

-не са изпълнени междуремонтни срокове, съгласно "Инструкция за ремонтите на дълготрайни материални активи " НК "ЖИ";

-не са съхранявани данни в електронен вид от провежданите текущи измервания на параметрите на железния път и стрелките в ненатоварено състояние;

По изложените съображения, настоящата експертиза потвърждава само приетите коефициенти с минимални стойности, съответстващи на недоброто поддържане на баластовата призма в железния път, при изчисляване на съпротивлението му срещу напречно изместване /задържащи сили/ на дървената траверсова скара. Според извършените две измервания в натоварено състояние през 2018г. на железния път с пътеизмерителна лаборатория ЕМ120 за участъка, в който попадат двете стрелки е изчислен пределен обобщен индекс, който надвишава пределно допустимия критерий за клас "С"-за допустима безопасна експлоатация на процесния участък, попадащ в категория по скорост за по-ниска и равна на 40км/ч.По тази причина, определянето на безопасна според вещите лица над 40км/ч би имало само вероятностен характер/по отношение на безопасната скорост съдът ще вземе отношение по-късно/.

По изложените съображения, вещите лица потвърждават само приетите коефициенти с минимални стойности за баластовата призма, съответстващи на недоброто поддържане на баластовата призма в железния път, при изчисляване на съпротивлението му срещу напречното изместване /задържащи сили/ на дървената релсотраверсова скара на стрелка №5.

Съобразявайки изложеното, настоящия състав намира че въпреки недоброто поддържане на железния път, параметрите на същия са в допустимите стойности за движение с 40км/ч, поради което същото не е в пряка причинна връзка с настъпилия противоположен резултат, в който смисъл са и достигнатите изводи на първоинстанционния съд.

Вторият въпрос се отнася до скоростта, с която се е движил влак №90570 в гара Хитрино.

1.От значение за изясняване на този въпрос е експертното заключение по Съдебно техническа експертиза, изготвена от в.л. проф.дтн инж. Н.Н./л.3-17,т.17 от ДП/. Вещото лице е извършило разчитане на записите на параметрите при движението на локомотив

186003 на влак №90570 на 10.12.2016г., намиращи се в електронните записващи системи т.н. "черни кутии", с които са снабдени и двата локомотива.

Заклучението на вещото лице сочи, че:

-не са констатирани манипулации на електронните данни;

-скоростта на движение на локомотив №86 003 в момента на преминаване през входна стрелка №1 на гара Хитрино е 80км/ч, а през стрелка №5 е 78км/ч.;

-скоростта на движение на локомотив №87 025 в момента на преминаване на стрелка на №1 е 80км/ч, а през стрелка №5-78км/ч.;

-автоматичната влакова спирачка е задействана на 18метра преди стрелка №1, като не е предприето екстрено задържане.

Видно от обясненията на вещото лице в с.з.,същия приема че не е налице екстрено задържане, тъй като не е отчетено налягане"0" в записите на "черната кутия" за двата локомотива. Най-ниската стойност на отчетеното налягане е около 07, след което се качва на 1,5.

Експертното заключение се подкрепя и от субективните възприятия на св.Ц.А. и св.И.Ю..

2.По отношение на устройството за бдителност е изслушана Съдебно техническа експертиза за дерайлирането на влака, изготвена от в.л.Н.Н./т.17,л.29-73 от ДП/.

От електронните данни, вещото лице е установило, че устройството за бдителност /УБ/на локомотив 86003 е било във включено състояние, но с нарушена цялост на оловната пломба. УБ е било изключено от гара Карнобат до гара Синдел, в който участък локомотива е заемал позицията на втори локомотив в състава на влак №90570. За УБ на локомотив 87025 /втори при произшествието/ е установено, че също е с нарушена цялост на оловната пломба.

При извършената на 09.02.2017г. проверка на функционалността на контролера на локомотив 86003 /скоростно-спирачни пътни проби на локомотива/ в спирачен режим /съвместно действие на електродинамичната и пневматичната автоматична влакова спирачка/ е установено, че контролерът на локомотив №86-003 във всички режими е изправен и функционално годен.

Вещото лице е определило спирачния път на влака в няколко положения при режим бързо /екстрено/спиране:

1.само с пневматична автоматична влакова спирачка, спирачния път възлиза на 341,25метра;

2.при използване на комбинирано спиране с пневматична и рекуперативно т.е.електрическо спиране, стойността на спирачния път е 322,87метра.

Тъй като 11 от 12-те дерайлирали вагона са били разположени от км 110,556 до км 110,424, т.е. в зоната от 132м. след началото на стрелка №1, според вещото лице това разстояние се явява недостатъчно, поради което влакът не е могъл да спре, предвид късния момент на задействане на спирачната система /около 18м. преди началото на стрелка №1 на км 110,556/.

Пълното съвпадение на записаните данни от регистриращите електронни системи на двата локомотива потвърждават заключението, че влака е преминал през двете стрелки със скорост от 80км/ч.

До км200,500 локомотивът се е движил с разрешената скорост в междугарието от 70км/ч. След този момент, скоростта безконтролно е нараствала. На предупредителния светофор, влакът е преминал със скорост 78км/ч, а на входния-80км/ч. На целия запис цифровия параметър има нулева стойност, което дава основание на вещото лице да счете, че УБ е било включено. Цифровите стойности сочат, че за изминалия път от 250 м е било използвано електрическо спиране, след което било изключена т.н."тяга", т.е нулева теглителна сила за останалите 278метра. Изложеното дава основание на вещото лице да приеме, че манипулациите с контролера са закъснели и ефектът от тях е само спиране на двата локомотива и първите 5 вагона от влака.

Видно от разясненията на вещото лице в съдебно заседание, с УБ са снабдени всички "несваляеми от пътя возила" с тягов режим. Когато същите заемат тягов режим и започват да се движат по железния път, системата на УБ се активизира и е в режим на готовност за екстрено спиране, при липса на манипулация с някой от бутоните, или педала на устройството от машиниста-първо лице. Когато локомотива развие скорост от 5км/ч, УБ се активизира и има собствен цикъл от 33- секунди. След изтичане на 25-та се активира светлинен сигнал пред машиниста-първо лице, след още 2,5секунди се задейства и звуков сигнал, след 2,5 секунди от задействане на звуковия сигнал, УБ автоматично привежда спирачката в екстрен режим. При манипулация от страна на машиниста-първо лице на всеки 25 секунди, УБ се рестартира и започва нов 30 секундов цикъл. Ето защо, правилно проверявания съд е приел, че подс.М., като машинист-първо лице е манипулирал с педала, или бутона на устройството, т.е. същия е бил в будно състояние.

Вещите лица са категорични, че УБ е работело до момента на произшествието. Този извод се базира на електронния запис на съвременното устройство за бдителност на водещия локомотив, както от записите на скоростомерната лента. От същите се установява, че УБ е било включено и е функционирало. Тъй като УБ е имплантирано в електронна система на локомотива за отчитане на скоростта, ако настъпи повреда в нея, локомотива не може да влезе в тягов режим и дори да се включи /вж обясненията на в.л. на л.1836,т.6 от делото/. Ето защо, правилно проверявания съд е достигнал до извода, че нарушаването на целостта на пломбата е станало след произшествието. В този смисъл, правилно твърденията на частното и държавно обвинение, че това е станало по вина на подсъдимите, не се

възприемат от съда. Изложното се подкрепя и от свидетелските показания на С.Д. и К.К., както и от приложената на л.86,т.11 от ДП докладна записка от 28.12.2016г._

3.По отношение проверка на осигурителните съоръжения на гара Хитрино е изслушана в хода на ДП Комплексна техническа експертиза, изготвена от вещите лица доц.др инж. Б.Б.Б., инж.В. Т./л.91-101,т.17 от ДП/.

Видно от заключението, гара Хитрино е била съоръжена с Релейна уредба с ключови зависимости /РУКЗ/ с разпоредителен апарат, намиращ се в помещението на дежурния ръководител, в приемното помещение на гарата и изпълнителни апарати, намиращи се в стрелочните постове в гърловините. Вещите лица подробно са разяснили в своето заключение начина на действие на посочената система и необходимите стъпки, които е следвало да се предприемат от служителите на гарата, при нареждане на маршрут. Съобразявайки наличните данни /протокол за оглед на гаровото помещение, на пост№2, на стрелки №1 и №5, копие от дневниците на телефонограми и за движение на влаковете на гарата, албуми със снимки и констативни протоколи за състоянието на осигурителната техника и устройства от дата 10.12.2016г. от 7,30ч и от 10,40ч./, вещите лица са дали заключение, че стрелките съгласно представените протоколи са били обърнати и заключени в правилната за маршрута посока /вход в отклонение на трети коловоз/; входния сигнал е подавал правилно сигнално показание и прелезът в района на гарата е бил затворен, а бариерите-спуснати. Вещите лица са пояснили, че при повреда в системата на РУКЗ, разрешителните показания на светофорите автоматично преминават в забранителни-червена светлина на входния светофор.

Видно от констативен протокол, подписан и от подс.М. като локомотивен машинист, зададения маршрут е по отклонение към трети коловоз; входния и изходния сигнал е "затворен", състоянието на бутоните са били "изправни"; по информация на подс.М. *"влака преминава по редовно отворен входен сигнал"* /вж протокол 10.12.2016г.,л.96,том17 от ДП/. От приложения констативен протокол от 10.12.2016г. в 10,40ч. по отношение на зададен маршрут се установява, че е *"дадена коловозна ръчка за коловоз 3, а РБ/бариера/ е затворена-спуснати греди"*/вж констативен протокол на л.98,том17 от ДП/. В протокола за оглед на местопроизшествието от 10.12.2016г. е отразено, че *"на таблото в приемната сграда се вижда индикация-заповед за нареден входен маршрут на коловоз 3, на който се намира част от скъсания влак. Вижда се индикация за получено заминаване от съседна гара Плиска. Червената сигнализация на сигналите показва, че са затворени всички сигнали, които са в червена светлина. Вижда се жълта светлина, която показва, че влакът е преминал входния сигнал и е навлязъл в района на гарата. На трети коловоз свети жълта лампа, което означава затворен изходен светофор, че е разпоредена заповед, за вход на трети коловоз. В левия край на трети коловоз свети червена лампа с надпис /БЗ/, което означава затворен изходен светофор, което означава, че влакът трябва да спре пред изходния светофор, светец в червено"*.

Проверен е и дневника за движение на влаковете ДП-2. Видно от същия, влакът е тръгнал от гара Плиска в 5,20ч. на 10.12.2016г., в 5,25 дежурния ръководител на гара Хитроно разпорежда писмено с телефонограма приемане на влак 90570 на трети коловоз, като е разпоредено отклонение на влака в гара Хитрино на трети коловоз, за среща с пътнически влак №90201, който по разписание се приема на втори коловоз. За тази промяна в разписанието и промяна на движението на влак №90570 е уведомен началник гарата, с телеграма №Ж-2-5-1739 на ген.Директор на ДП "НКЖИ"/вж протокол за оглед и снимков материал на л.20 и сл., том2 от ДП/.

По отношение състоянието на стрелки № 1 и №5 е извършен олед на местопроизшествието на 10.12.2016г. Видно от същия, стрелка №1 е в нормално положение в отклонение, левия език е заключен към раменната релса. Езика по посока на движението е прилепнал за раменната релса, като по стрелката няма видими следи от дерайлиране. Наблюдава се видимо преместване от стрелка №5 в разстояние на 4м. и 70км. Стрелка №5 е в положение за отклонение, като същата е деформирана следствие на температурата. Стрелката е обърната за отклонение към трети коловоз. Десният език по посока на движение е заключен към раменната релса, посредством ръчна заключалка тип "колбен данек". Лястовицата е деформирана/вж протокол на л.49 ,том от ДП/.

Изводите на вещите лица се потвърждават и от свидетелките показания на св.Н. П. Същият е работел в секция "Сигнализация" към ДП "НКЖИ" като началник участък "Осигурителна техника", с линеен участък 9-та жп линия Русе-Каспичан. Свидетелят е съставил Констативен протокол непосредствено след произшествието за състоянието на осигурителната техника. В същия било описано моментното състояние, в което е заварено, като *„ръчката била в положение, което отговаряло на наредения маршрут-3 коловоз“*. Видно от неговите показания *"ключовете за стрелка №5 бяха в поста и никой не ги е искал. В смисъл заключения ключ, за заключено положение.Той другия си е навън, на заключалката. Той е заключен в самата заключалка, не може да се вади от там"*/вж показания на л.1266,том4 от делото/.

Св.Е.Ш. е работил като ръководител движение към УДВГД Горна Оряховица на гара Хитрино. Същият е разпоредил на стрелочниците, намиращи се на съответните постове, влака да бъде приет на трети коловоз и приел техните доклади за извършената подготовка.

Св. В.Н.В., която работи като дежурен ръководител на гара Хитрино и е трябвало да поеме дежурство дневна смяна на 10.12.2016г.заявява в с.з., че когато влязла в апаратната да приеме дежурството от свид.Е.Ш., на апарата имало заповед за 3-ти коловоз-полуавтоматичната блокировка, която осигурява безопасността на междугарието била блокирана, тъй като влака бил влязъл, но все още част от вагоните били в гърловината, стояла и съответната заповед – лампичката светела със заповед за 3-ти коловоз. Така приела дежурството /вж показания на свидетелката, дадени в хода на съдебното следствие в съдебно заседание на 10.05.2018 г., намиращи се на л. 578-762 в т.3 на делото/.

Информация в тази насока дава и стрелочника-св.И.Ю., чиито показания са подробно обсъдени от първата инстанция. От същите се установява, че свидетеля е получил нареждане за съответния маршрут, от дежурния ръководител движение в гарата. Тъй като стрелките били вече наредени за трети коловоз, той само излязъл да провери чистотата на коловоза. Правилно проверявания съд е констатира пропуски в работата на свидетеля, във връзка с изпълнение на неговите задължения. Същият не е направил проверка дали ръчните стрелкови заключалки работят /чрез обръщане/ и преди да започне работа не е пробвал дали същите заключват. След като получил разпореждане за нареждане на съответния маршрут от дежурния ръководител на движение в гарата, св.Ю. не обърнал стрелките в необходимото за маршрута на влака положение, чрез стрелковия апарат за местно механично управление, намиращи се при всяка стрелка. Причината за неизпълнение на посочените задължения е обстоятелството, че стрелка №5 е била „в плюс в основно положение“ и е била наредена именно за трети коловоз. Тъй като по време на своето дежурство свидетелят не е извършвал манипулации с тази стрелка, т.е. същата е била наредена за маршрут по трети коловоз, св.Ю. само проверил това обстоятелство. Останалите действия, визирани в принципите и етапите на действие на РУКЗ/вж заключението/ са били изпълнени. Маршрутът е бил нареден правилно за трети коловоз, стрелки №1 и №5 са били обърнати в положение плюс и заключени, предупредителния светофор е показвал една мигаща жълта светлина, указваща, че входния светофор е отворен и е разрешено движението с определената за влака скорост, но с готовност скоростта да се намали при входния светофор до 40км/ч, а входния светофор и оказвал две жълти светлини, означаващи вход, разрешен със скорост до 40 км/ч при входния светофор и готовност за спиране, като изходния е затворен. Св. И.Х. сочи, че след като проверил състоянието на стрелките и се убедил, че същите са подготвени за 3-ти свободен коловоз докладвал, след което дежурния му "издърпал бутона", а той наклонил ръчката и блокирал всички стрелки. Освен това извадил ключа, което означавало според него, че няма повреда, тъй като „на ръчната стрелка от едната страна се заключвало и се вадел ключа, а от другата страна ключа се слагал на апарата - ако някоя стрелка не била както трябва не му излиза контрола и не можел да изпълни никаква заповед“/вж показания/.

Показанията на свидетеля се потвърждават и от свидетелските показания на Е.Ш., на С.Н., Н. П., П.П., В.Т. и от заключенията на вещите лица по техническите експертизи /по състоянието "железен път", ССТЕ и ДССТЕ относно състоянието на стрелка №1 и №5/ .

Изводите на експертите се потвърждават и от протоколите за оглед на местопроизшествието по отношение на осигурителната техника и фотоалбумите към тях, както и от констатациите на първоинстанционния съдебен състав, при извършения оглед. От изложеното се установява, че маршрута е бил зададен за отклонение по трети коловоз. Констатираната "ДАДЕНА КОЛОВОЗНА РЪЧКА ЗА ТРЕТИ КОЛОВОЗ" означава, че ключовете за стрелките от съответния маршрут са били в гнездата си и блокирани в тях, като едва тогава може да се завърти и коловозната ръчка за входен маршрут. След завъртане на коловозната

ръчка за входен маршрут, се заключват всички елементи на маршрута, което означава, че всички стрелки, участващи в маршрута са заключени в крайното си положение/вж заключение т.7 и т.8/. Ето защо, законосъобразно първоинстанционния съд е приел, че маршрута за отклонение по трети коловоз е бил зададен правилно, като стрелка №5 е била заключена. В този смисъл се опровергават твърденията на защитата на подсъдимите, че стрелка №5 не е била заключена, поради което втората талига на шести вагон-цистерна се е отклонил по четвърти коловоз и е предизвикала дерайлирането на влака.

По отношение сигурността на ключалката на стрелката, показателно е отразеното в протокол за оглед в хода на съдебното следствие на л.1744, том 5 от делото. Видно от същия, св.В.Т. е демонстрирал, че ключа за ръчната стрелкова заключалка Колбен-Данек може да се извади само при заключено положение на стрелката. Твърдението на св.С. И., че ако ключа не е ползван дълго време и стрелката не е обръщана, ключалката може да се счупи лесно е проверено, като е дадена възможност на св.И. и на св.М. да ударят същата с крак/ритник/. Резултата е отразен в протокола, а именно, че ключалката не е поддала и е останала здрава. Св.Н. Б. е пояснил, че *„ключалката е проектирана така, че да не позволява по никакъв начин компрометиране на маршрута на движение на влаковете“*. Извършена е демонстрация, при която се установява, че при заключване на лястовицата, но без да е заключена със заключалката Колбен-Данек, ключът не може да бъде изваден, съответно не могат да се открият входни и изходни сигнали. Св.В.Т. е пояснил, че когато не е заключен Колбен данека, езиците могат да се местят. Всички присъстващи са изразили съгласие с извода, че ако ключалката Колбен-данек е изправна, при заключено положение езиците не могат да се обърнат, а ако има луфт между езика и раменната релса, тя не може да се заключи.

Начина на заключване на езиков профил при ръчно обръщани стрелки е илюстриран от КСТЕ на фиг.5, л.177, т.17 от ДП. *“Вследствие разрукана езикова част на стрелка №5/основно надясно/ по посока на движението на влака и огъната права раменна релса надясно, както и дъгов еластичен езиков профил, прилепен до раменна релса в допирателната си се наблюдава изтръгване надясно на разширението на скобата „лястовича опашка“ от гнездото на съединителната щанга с отчупени елементи/сн.24 и 25 от експертизата/, както и състоянието на сигналния фенер в полуобърнато състояние в отклонителния трети коловоз“*. При така описаното разрукване/напречно изместване/, езиковата част на стрелка №5 надясно, *заключващото рамо към дъговия езиков профил е спомогнало дъговия езиков профил да не се премести от дясно на ляво, т.е. да се отлепи езика от права раменна релса, с което да създаде предпоставка за навлизане на десните колела между език и раменна релса/вж експертиза/*.

4.По отношение техническата изправност на подвижния железопътен състав е изготвена в хода на ДП техническа експертиза, изготвена от в.л. доц.др инж.В.С./л.114-117, т.17 от ДП/.

Тъй като вагоните са били с разкомплектована и повредена ходова част, вещото лице е счело, че обективна оценка на експлоатационното състояние може да бъде дадена единствено чрез контролна проверка на колоосите. Експертизата е дала заключение, че ходовата част на дерайлиралите товарни вагони е била годна за експлоатация към момента на произшествието, като посочените факти относно износването по контактните повърхности на колелата на вагонните колоси, показват наличие на отклонения, чиито стойности са в границите на допустимите за експлоатация. Ето защо, вещото лице е дало заключение, че произшествието не е предизвикано от техническото състояние на нетяговия подвижен състав на вагоните.

По въпроса за причините за дерайлиране на вагон-цистерните пълни с пропилен от състава на влак №90570 в гара Хитрино, респ. механизма на произшествието, са изслушани няколко експертизи.

1.Изготвената на ДП Комплексна техническа експертиза от пет вещи лица: проф.дтн, инж.Н., доц.д-р В.С., инж. К.К., инж.Б.Б., инж.В. Т. и Т.С./л.152-182,т.17 от ДП/.

Експертите дават отговор на въпроса за причините за дерайлиране и описват механизма на настъпване на произшествието. Тъй като това е един от основните въпроси от значение за съставомерността на деянието, настоящия състав ще се спре по-подробно на нейните констатации.

Вещите лица считат, че причината за настъпилото дерайлиране на вагон – цистерни пълни с пропилен от състава на влак № 90570 в гара Хитрино се свежда до високата скорост, с която влакът е навлязъл в участъка на стрелка №5.

Според вещите лица, причините за настъпилото дерайлиране на вагон-цистерни пълни с пропилен от състава на влака се свеждат до навлизане на локомотивите 86-003-4 и 87-025-0 и първите 5 /пет/ вагона от състава влак №90570 в езикова и междинна част в стрелка №5 със скорост от $V=78\text{km/h}$ и предизвиканата висока стойност на непогасено центробежно ускорение $a = 1,565 \text{ m/s}^2 \square 0,65 \text{ m/s}^2$, насочено към външната страна на кривата на отклонителния коловоз. Вследствие на това, увеличения хоризонтален натиск /натискова компонента от резултанта/, предаван чрез реборда на бандажа върху главата на външната релса по отклонителния коловоз, разруква напречно наляво и надясно езикова и междинна част на стрелка №5 и след 2-ри траверс /след наставова връзка в край езикова част/в междинната част по нейното протежение, постепенно усуква дясната релса по отклонителния коловоз до пълното ѝ преобръщане върху траверса с шийка на релсата, разположена в хоризонтално положение. В резултат на постепенното преобръщане на дясна релса от ляво на дясно между 2-ри и 7-ми траверс, след края на езиковата част на стрелка №5, първо втората талига на 6-ти пореден вагон от състава на влак № 90570 започва постепенно движението си с реборда по шийката и по долната повърхнина на главата на дясна /преобръзната/ релса, с което настъпва процеса на дерайлиране.

Вещите лица дават следния механизъм на произшествието:

Поради движението на влак № 90570 със скорост $V=78\text{km/h}$, при навлизането на локомотиви 86-003-4 и 87-025-0 и първите 5 /пет/ вагона в езиковата част на отклонителния коловоз е предизвикано напречно съвместно изместване наляво, а след това -надясно на релсотраверсовата скара от оста на отклонителния коловоз, поради високата стойност на страничните хоризонтални сили, насочени към външната страна на кръговата крива. Вследствие високата стойност на страничната натискава компонента от двата локомотива и първите пет вагона, предавана чрез реборда на десните колела, в междинната част на стрелка №5- след 2-ри дървен траверс, започва постепенно усукване на дясна релса по отклонителен коловоз до пълното ѝ преобръщане върху траверса с шийка на релсата, разположена в хоризонтално положение. В резултат на това, колелата на втората талига на 6-ти пореден вагон, а след това и на останалите вагон-цистерни изпадат от релсовия път – дерайлират.

Експертите считат, че мястото на дерайлиране на вагон – цистерни /след пети пореден вагон/ от състава на влак № 90570 е настъпило след 2-ри дървен траверс /след наставова връзка в край езикова част/, в междинната част на стрелка №5 на гара Хитрино, при движението на десните колела на вагоните с реборда по шийката и по долната повърхнина на главата на дясна /преобръзната/ релса на отклонителния коловоз. Влакът е продължил движението си по 3-ти коловоз нормално само с локомотивите, първите 5 вагона и следващия шести вагон, който е с дерайлирала 2-ра талига. Непосредствено след него се е движила откъснатата част от влака /откъснала се в участъка между стрелка № 5 и края на жп прелеза/ и дерайлиралите вагоните са разрушили горното строене на железния път. Преминавайки през жп прелеза, вагони с поредни номера 7, 8 и 9 са се преобръзнали върху 3-ти и 4-ти коловози, предизвиквайки допълнително катастрофално разрушаване на инфраструктурата. Точния механизъм на разхерметизиране на вагон №10 /цистерна идентификационен № 338779156524/ не може да се опише, но най-вероятно при своето движение през разрушената инфраструктура, той е срещнал препяствие –релса, според протокола за извършена комплексна съдебно технико-криминалистическа експертиза.

Експертите заключават, че от **техническа гледна точка, дерайлирането на влака е било предотвратимо до момента на преминаване на влака покрай входния светофор и при неговото движение в следващите 84 метра след него.** Необходимо е било да бъде задействан режим „екстрено спиране“ /комбинирано спиране с пневматичната автоматична влакова спирачка и електрическо спиране/. По този начин, влакът би навлязъл в началото на стрелка №1 с разрешената скорост 40 km/h. От професионална гледна точка, дерайлирането на влака е било предотвратимо само, ако правилно са били възприети и спазени показанията на сигналната и осигурителна техника, преди навлизането на влак № 90570 в гара Хитрино, или ако след преминаването на предупредителния светофор и в следващите 84 метра след него е бил задействан режим „екстрено спиране“.

По отношение на установените и описани разрушения и деформации на жп стрелка №5 в гара Хитрино вещите лица заключават, че същите са настъпили в резултат на дерайлиране на вагон – цистерни пълни с пропилен от състава на влак № 90570, които се изразяват в ситуационно – напречно изместване на стрелка №5 и конструктивно отношение – деформиране на езикова и междинна част и разрушение на кръстовинна част на стрелка №5. В експертизата подробно са описани настъпилите разрушения и деформации по горното строене на железния път на жп стрелка №5/вж експертиза на л.166, том 17 от ДП/.

Вещите лица са дали обяснение и за т.н. "оголване" на баластовата призма пред челата на траверсите /твърдения на св.М.М./. Според "Технически норми за устройство и поддържане на горното строене на нормалните жп линии, техника, 1971г." е регламентирана странична широчина на баластовата призма от челата на дървените траверси от 35см. В съществуващата конструкция на горното строене на железния път е налична изискуемата широчина на баластовата призма преди началото на стрелка №5. Нейното "оголване" се дължи на неравномерното напречно изместване на надлъжната ос на стрелка №5 по посока на движение на влака, от езикова към кръстовинна част към външната страна на кривата. Срещу страничното изместване на железния път, съществува съпротивлението на триене между баласта и траверсите по тяхната долна, станични повърхнини и съпротивлението на баласта пред челата на траверсите. Съпротивлението срещу страничното изместване е променлива величина и расте с нарастване на изместването на траверсата. Именно в резултат на високата стойност на непогасено центробежно ускорение, насочено към външната страна на кривата на отклонителния коловоз, предизвикано от скорост 78км/ч, както и наличието на междинни релсови скрепления във всеки възел, съдействат за напречното изместване на релсотраверсовата скара, с преодоляване на съпротивлението на триене в баласта. Разрушването на езиковата част на стрелка №5 довежда до огъване на права раменна/дясна/ релса надясно, вследствие на което дъгов еластичен езиков профил под товар на 16 и 17 вагон-цистерни прилепва до раменната релса в допирателната си и се отлепва от нея при върха на езика.

По отношение на състоянието на езиковата заключалка на стрелка №5 вещите лица поясняват, че вследствие разрушаната езикова част на стрелка №5 /основно надясно/ по посока на движението на влака и огънатата права раменна /дясна/ релса надясно, както и дъгов еластичен езиков профил, прилепнал до раменната релса в допирателната си се наблюдава: изтъргване надясно на разширението на скобата "лястовича опашка" от гнездото на съединителната щанга с отчупени метални елементи, както и състоянието на сигналния фенер в полуобърнато състояние за отклонителния трети коловоз. При така описаното разрушване /напречно изместване/ езиковата част на стрелка №5 надясно, заключващото рамо към дъговия езиков профил е спомогнало последното да не се премести от дясно на ляво, т.е. да се отлепи езика от права раменна релса, с което да създаде предпоставка за навлизане на десните колела между език и раменна релса.

В съдебно заседание/т.6, л.1842 от делото/ вещите лица дават подробни разяснения досежно

причините за страничното изместване на средната част на стрелка №5. В.л.К. обяснява, че това се дължи на високата стойност на непогасеното центробежно ускорение, което е изчислено в зависимост от скоростта на преминаване през стрелка №5 с $V = 78 \text{ км/ч}$ което е $1,565 \text{ м/сек}$, при максимално допустимо $0,65 \text{ м/сек}$. Факторите от значение за това ускорение са скоростта на движение, радиусът на кривата на отклонителния коловоз и стойността на предписаното в кривата надвишение. Вещото лице обяснява подробно настъпилото разрушаване на стрелка №5 по снимковия материал, изготвен на 12.12.2016г., в частност снимки №24 и №25 от експертизата като счита, че **състоянието на лястовичата опашка на стрелка №5 се дължи на настъпилото дерайлиране**. Разрушенията на стрелка №5 са в **два аспекта**: ситуационен-напречно изместване, което е видимо на снимка №18, с два етапа на преместване в езиковата и междинна част наляво и **вторият аспект**-усукването на дясната релса в отклонение към трети приемно-отправен коловоз, видимо на снимки №№11,14,15 и 16. Стойността на изместването от ляво на дясно на цялата релсо-траверсова скара в областта на междинната част на стрелка №5 е видимо на снимка №17. Вещите лица изрично заявяват, че **дерайлиралата втора талига на шести вагон не е тръгнала по друг коловоз, в който смисъл са и твърденията на защитата. Дерайлирала означава, че е напуснала нормално железния път.**

Във връзка със снимка №DSCN1948 от албума към огледния протокол, вещите лица обясняват, че вагона за да стигне до това положение, не се е обърнал на място, а се е влачил вероятно поне 15-20метра, лежейки на едната си страна. Първата талига на шести вагон се е движила по трети коловоз, като от нея няма искрене, такова се вижда за втората талига, което означава, че има стъргане на метал в метал /видно от запис на охранителните камери/. Вещите лица посочват, че видеозаписа в зоната на прелеза е единственото доказателство, че втората талига е дерайлирала, защото пътят е разрушен и не може да бъде установена точка на възкачване и други класически подходи, което се използват при изследване на този процес.

Съобразявайки, че заключението е било изготвено в ранен етап от разследването, след което са събрани голям обем от материали, съдът е назначил допълнителна експертиза със същите задачи.

2. Допълнителна комплексна съдебно-техническа железопътна експертиза/л.2186-2213, т.7 от делото/.

Вещите лица са дали заключение, че след извършен цялостен преглед на представения доказателствен материал, не се налага промяна в изготвеното заключение по поставените задачи в първоначалната КСТЖЕ по ДП №52/2016г. по описа на НСлС, **с изключение на мястото на скъсване на влака**. Според вещите лица това се случило не в участъка между стрелка №5 и края на жп прелеза /заключението на комплексната съдебно-техническа железопътна експертиза, приложена на листи 152-181 в том 17 от ДП, лист 180/, **а в участъка между жп прелеза и 25-30 м след него**. Направената промяна се обуславя от изоставането на

7-ми вагон от предната част на влака, видимо на кадрите от видео- запис от охранителна камера с изглед към жп прелеза.

Експертизата дава отговор на поставения от защитата /адв.Й./въпрос за изместване на железния път на четвърти към трети коловоз. Същите изразяват становище, че това не може да се получи от движение на 6-ти вагон едновременно по трети и четвърти коловоз, поради малките по стойност странични сили в релсите, предизвикани от ребордите на колелата при търкаляне на колоосите. Вещите лица сочат, че ако това събитие се е състояло, то изнесената задна част на вагона на разстояние 2,52м./измерено от оста на пътя/ не би достигнала опорния стълб, предизвиквайки неговото огъване. Изложеното е илюстрирано на снимка DJI 0123 на л.2192,т.7 от делото.

Вещите лица са анализирали снимковия материал при огледа на 13.12.2016г. От снимки №46 до 58 /т.2,л.85 от ДП/ е видно разположението на непреобърнатите вагон-цистерни от влака с техните талиги и колооси, разположени върху шийката на усуканата и обърната дясна междинна релса в междинната част по отклонителния трети приемно-отправен коловоз. Местоположението на последната втора талига с недерайлилари две колооси на вагон №845379192196/последен от състава на влак №90570 се намира в отклонителния елемент на стрелка №5 /езикова част/ водещ към трети приемно отправен коловоз. От горното вещите лица правят заклучение, че преминаването на дерайлиралата част от влака се е извършвала по отклонителен коловоз на стрелка №5, водеща към трети коловоз. Същото се подкрепя и от протокола за оглед на местопроизшествието от 13.12.2016г./т.2,л.61 от ДП/ от който е видно, че крайната талига на последната цистерна означена като XII, се намира на С.я коловоз върху релсите на езика на стрелка №5.

Вещите лица обясняват, че отварянето на езика на стрелката към раменната релса е следствие на моментното натоварване от положението на вагоните. Ако първоначално е бил отлепен езика, е имало голяма предпоставка реборда да мине между езика и раменната релса и още в първите пет метра в езиковата част е щяло да има дерайлиране, като цялата езикова част е щяла да бъде разрушена."*Ако действително състава беше преминал разделяйки стрелката, т.е. да мине на ляво и на дясно, тогава по езиковата част няминуемо щеше да има разрушение. Дебелината на реборда е от порядъка на сантиметри, там говорим за 8 мм, ако беше преминал от там реборд, тази част на езика щеше да бъде разрушен"*/вж обяснения на в.л.С. на л.2311 гръб, том7 от делото/.

От значение са разясненията, които вещите лица са дали в съдебно заседание, по отношение на видимото неприлепване на началото на дясна езикова релса към дясна раменна с релса на стрелка №5 /снимки 2085 и сн.2082/. Вещите лица са категорични, че това неприлепване, видимо над 4мм е получено в резултат от разрушаната езикова част на стрелка №5, основно надясно по нейната дължина, като дъговия еластичен езиков профил е прилепнал в по-голямата си част само по допирателната на огъната права раменна /дясна/ релса. Вещите лица разясняват, че при разположен вертикален товар /последните

недерайлирали вагон-цистерни/, върху езиковата част в отклонение за трети коловоз, в края на дъговия езиков профил се създава напрежение в напречна посока, което отлепва началото на езика от дясната права раменна релса. След снемането на товара от езиковата част, дъговия езиков профил възстановява първоначалното си положение. Вещите лица разясняват, че ако е имало такова неприлепване на дъговия език към права раменна релса от стрелка №5, преди навлизането на влак №90570/за което се твърди от защитниците на подсъдимите, поради незаключена стрелка/ в посока срещу острието на езика, в този случай би се предизвикало удар на реборда на колелото във върха на езика, като го счупи, или да влезе между езиковата и раменната релса, което без съмнение би довело до дерайлиране още в езиковата част на стрелка №5, като същата би била разрушена, т.е. щяло е да има движение на бандажната част на колоосите по двете раменни релси.

Тези разяснения се явяват и отговор на твърденията на защитата за незаключена стрелка №5, обосновани със свидетелските показания досежно неприлепването на езика. Това е в потвърждение на изводите на проверявания съд да не кредитира тези показания в частта, в която свидетелите правят извод за незаключена стрелка №5 от видимото неприлепване на езика, което противоречи на експертния извод.

Следва да се отбележи и обстоятелството, че по трети коловоз, в отклонението на стрелка №5, след края на езиковата част от 2-2,50м, „въобще не може да се говори за железен път, защото има пълно разрушаване на горностроене на железния път“, т.е. разрушени са траверси, релси, скрепителен материал и баластова призма/вж обясненията на вещите лица н с.з./.

По отношение свидетелските показания на св. З.Ж.- Чехия и Х.А.-Германия, вещите лица са взели становище, като са дали отговор на всяка една от техните констатации. Вниманието заслужава отговора на въпроса за видимо неприлепване на дясната езикова релса към дясната раменна релса на стрелка №5/сн.2085 и 2082/, за което свидетелстват св.св. И., М., Б. и П.. Според вещите лица, видимото неприлепване от 4ммм е получено в резултат на разрукване езиковата част на стрелка №5 основно надясно по нейната дължина, като дъговия еластичен езиков профил е прилепнал в по-голямата си част само по допирателната на огънатата права раменна релса. Вещите лица правят извода, че причината за това е създаденото напрежение в напречна посока, при разположен вертикален товар върху езиковата част, което напрежение отлепва началото на езика от дясната права раменна релса. След снемането на товара /недерайлиралите вагони/ от езиковата част в отклонение на стрелка №5, дъговия езиков профил възстановява първоначалното си положение.

Следващият аргумент на вещите лица се отнася до сн.2085 и 2082. Същите излагат съображения в своето заключение, че ако е имало такова неприлепване на дъговия език към права раменна релса от стрелка №5 преди навлизането на влака, в посока срещу острието на езика, то в този случай може да се предизвика удар на реборда на колелото във върха на езика, като го счупи, или да влезе между езиковата и раменната релса, което според вещите

лица без съмнение ще доведе до ДЕРАЙЛИРАНЕ ОЩЕ В ЕЗИКОВАТА ЧАСТ НА СТРЕЛКАТА №5-същата щеше да бъде разрушена, което обективно не се случило /вж заключение на л.2154,т.7 от делото/.

Изложеното се потвърждава и от свидетелските показания на Ю.К.-контрольор железен път и съоръжения/л.774,т.3 от делото/. Същият е участвал при съставянето на Констативен протокол като представител на НКЖИ на 13.10.2016г./л.77,т.16 от ДП/. Видно от констатациите по протокола, „Езиковата част на стрелка №5 не е разрушена, а само изместена по ос и е заключена с РСЗ „Колбен Данек“ за трети коловоз. Междинната част на трека №5 след седмия траверс е разрушена без следи от възкачване на реборд върху гавата на релсата“. Според свидетеля, РСЗ"Колбен Данек е била заключена, което означава, че лястовичето заключване е задействано и езика не е отворен. Същият непосредствено е възприел, че езика се е върнал към раменната релса на стрелка №5, защото видял езика преди вдигането и по време вдигането на вагона, който бил върху стрелката. Стрелката била изместена минимум метър и от изместването се получило огъване, защото частта била еластична. От заключалката до върха на езика имало около метър и този връх се е бил отворил "около 7-8мм максимум". След като вдигнали вагона, свидетеля е възприел, че тя се е освободила и прибрала, като е останал 2-3мм отвор, което било нормално. Теглителната щанга била на място, където е трябвало да бъде, при заключена стрелка за трети коловоз. Свидетелят е възприел, че топуза е в нормално положение за съответния коловоз и лястовицата е на мястото си в заключено положение, влязла в леглото на съответния жлеб/вж показания/. Свидетелят не помни да е имало разногласия при съставянето на този протокол. Следва да се отчете и обстоятелството, че стрела №5 е била бракувана като ДМА №82 на 10.12.2016г. Видно от показанията на св.В.Т. и от поясненията на в.л. по специализираната експертиза: К. и Й.а, езика на стрелка №5 е същия, както преди произшествието. Езика на стрелка №5 не е бил увреден, като на езиковата част стои същата обгорена табелка от произшествието. Ето защо не може да се приеме, че стрелка №5 е била незаклучена, тъй като в този случай езиковата и част също щеше да бъде увредена.

Това обстоятелство се констатира и от вещото лице К. по СТЕ по „Железен път“. Същият е пояснил, че при посещение си на местопроизшествието на 23.12.2016г., вагоните са били свалени от железния път и езика е бил долепен към раменната релса, т.е. същия се е върнал в първоначалното си положение, долепен към дясна раменна релса. Според вещото лице от значение е и обстоятелството, че в началото на езика се вижда неговото нормално напречно сечение и не се виждат следи от удари на реборда или бандажа.„Ако същите са били навлезли между езика и раменната релса, би следвало да дерайлира и първа колоос, което да остави следи“.

Съдът е допуснал и назначил втора допълнителна експертиза, която да съобрази новопостъпилите доказателства след изслушване на предходната и поставен конкретен въпрос на повереника на ч.обвинители, за причината за неуправляемото движение на влака и безконтролно увеличаване на неговата скорост, непосредствено преди навлизането му в

гарата.

3. Втора допълнителна комплексна съдебно-техническа железопътна експертиза/л.3134-3143,т.10 от делото/.

Вещите лица застъпват становище, че след съобразяване на новопостъпилите материали по делото не намират основание да променят своите заключения по предходните експертизи, като доразвиват своите съображения. Досежно извода за неуправляемостта на движението на влака, вещите лица изказват съображения, че предвид постепенното намаляване на стойността на наклона на пътя при изкачване, смятат за вероятно контролерът за управление да е останал на такава тягова позиция, при която теглителната сила на локомотива да е останала на същата позиция, при която теглителната сила на локомотива е останала голяма, а съпротивителната сила от наклона постепенно да е намалявала с приближаването към гара Хитрино. Това е довело до увеличаване на скоростта на движение до 81км/ч, при максимална разрешена скорост за междугарието Плиска-хитрино от 70 км/ч.

Съобразявайки изложеното, настоящия състав намира за правилни изводите на проверявания съд досежно причините за настъпилото дерайлиране на вагонцистерните пълни с пропилен от състава на влака, механизма на произшествието и възможността за предотвратяване на същото. За да достигне до този извод, съдът правилно е съобразил приетите заключения на Комплексната техническа железопътна експертиза от ДП/л.152,т.17/, назначените в хода на съдебното производство допълнителна и втора допълнителна СТЕ. Костатациите на същите се подкрепят от изводите на вещите лица по двете СТЕ „Железен път“. Изводите на вещите лица са аргументирани, еднопосочни и непротиворечиви, поради което не са налице основания за ново изследване на поставените въпроси, в който смисъл беше направено искане и пред въззивната инстанция.

Защитата на подс.П. застъпва становището, че основната причина за произшествието е именно незаклучената стрелка №5 и преминаването на втората талига на вагон 6 по четвърти коловоз. Като аргумент за своите твърдения адв.Д. цитира показанията на св.св.Д.Б., П., М.М., Д.Т. и Ст.И.. Същите, като представители на превозвача на фирма "Булмаркет Рейл Карго" са присъствали на проведения оглед на процесните стрелки №1 и №5 и са изразили своето становище за незаклученото състояние на стрелка №5. Настоящият състав намира, че правилно съдът не е кредитирал техните показания в тази им част по следните причини:

Посочените свидетели не са експерти в тази област, поради което правилно съда е стъпил на експертните заключения. Въпросът за заклучването на стрелка №5 е бил изследван експертно от цитираните по-горе ЧЕТИРИ ТЕХНИЧЕСКИ експертизи. Вещите лица са дали научно обосновани и аргументирани отговори на поставените въпроси. Поради липсата на констатации по отношението на стрелка №5 в огледния протокол от 12.12.2016г., експертните изследвания са извършени на база само изготвения снимков материал, който е

предявен на вещи лица и по отношение на който същите са дали аргументиран отговор. По-нататък в мотивите си въззивния състав ще вземе отношение за правната стойност на снимковия материал.

Въпроса за причините за възникване и развитие на взрива и пожара са изследвани от следните експертизи:

- 1. Съдебно пожаро-техническа експертиза, изготвена от вещите лица: доц.др инж. Т.Ц., др инж.С.В., инж.М.М. и гр.ас.др инж.Н.Х./л.17-74,т.18 от ДП/.**

Констатациите на вещите лица са следните:

Влакът е бил композиран в гара Дружба до Бургас. Състоял се е от два локомотива и 26 броя жп цистерни, от които две предохрана и една празна. От останалите 23 цистерни, 20 са били пълни с пропилен и 3 с пропан –бутан. Влакът е превозвал общо 700 тона пропилен и 130 тона пропан –бутан, всичко 830 тона втечнени под налягане газове. Влакът навлязъл в района на Хитрино около 5 часа и 33 минути на 10.12.2016г., като е трябвало е да се отклони на 3-ти коловоз и там да изчака пътнически влак 90 201. В гара Хитрино, товарният влак навлязъл в стрелка №1 със скорост 80 км/час, а в стрелка №5, със скорост 78 км/час. Спирачния път на локомотива е бил 568 метра, като не е предприемано екстрено задържане. Аварията е възникнала в 5 часа, 33 минути и 17 секунди на 10.12.2016г. Дерайлирали са 12 броя цистерни с втечнен под налягане пропилен. Цистерна №10 от композицията е получила пълно разхерметизиране. От нея е изтекло цялото количество пропилен – около 45 тона. Цистерна №7 от композицията е получила локално разхерметизиране, с последващо факелно горене на изтичащия пропилен. В резултат на разхерметизирането на цистерна 10, се е образувал газовъздушен облак, който се е възпламенил 3 минути и 28 секунди след началото на аварията. Действията по загасяване на пожарите, спасяването на хора, обезопасяването и извозването на дерайлиралите цистерни продължили 11 дни.

Относно времето на изтичане на газа, съдържал се в разхерметизираната цистерна, експертите са дали отговор, че в резултат на аварията, цистерна №10 е получила пълно разхерметизиране. Полученият отвор е с площ 0,0808 кв.м. През този отвор цялото количество втечнен пропилен /около 45 тона/ е изтекло за 39,2 секунди.

По отношение е количеството на изпарилия се втечнен газ е дадено заключение, че след разхерметизирането на цистерната и разливането на течната фаза е последвал период на бързо изпарение /кипене/ на газа, предизвикано от възстановяване на термодинамичното равновесие налягане –температура. За този кратък период са се изпарили около 16 тона пропилен. Останалото количество се е разляло около мястото на разхерметизиране, охладено под неговата температура на кипене.

Относно разпространението на газо-въздушния облак е дадено заключение, че в резултат на аварията са възникнали две зони на загазване, разположени източно и западно от сградата

на Община Хитрино. Зона 1 е възникнала поради отнасянето на изпарения се пропилен по посока на вятъра, а зона 2 – поради механичното изхвърляне на втечен пропилен на територията на зоната. Двете зони са били свързани помежду си чрез опашката на облака.

Като причина за възпламеняване на облака експертите са дали отговор, че най-вероятния източник на запалване на газо-въздушния облак е печка на твърдо гориво, разположена в стаята, откъдето е спасено момиченцето С.. Къщата е разположена в епицентъра на зона 1-зона с пълни разрушения на сградите.

За свръхналягането на ударната вълна вещите лица са дали отговор, че най-вероятно горенето в зона 1 е протекло като плоска детонация, със свръхналягане на ударната вълна около 30-40 кРа.

По отношение на собствената устойчивост на пострадалите сгради на действието на ударната вълна вещите лица са дали заключение, че с малки изключения, сградите в селото се характеризират със сравнително малка степен на устойчивост на действието на ударна вълна. Сравнително високата устойчивост на железния път и на цистерните на действието на ударна вълна показва, че получените по тях поражения не се дължат на взрива, а на механичните въздействия, получени при дерайлирането на цистерните.

Ясно са очертани две зони на разрушения – източно /зона 1/ и западно /зона 2/ от сградата на Община Хитрино. И двете зони са разположени северно от жп линията. В зона 1, разрушенията се дължат на преминаване на горенето в детонация, съпроводено с пълно разрушаване на сградите в тази зона и частично разрушаване на сградите в периферията на зоната. Разрушенията в зона 2 се дължат на пожари, предизвикани от изгарянето на пропилено-въздушната смес с висока концентрация на пропилен. Извън посочените две зони има още няколко места, в които са възникнали вторични пожари. Горели са преди всичко иглолистни дървета.

По отношение механизма на пробива на цистерната от която е изтекъл газа, вещите лица изразяват становище, че най-вероятно пробивът е настъпил след деформация, вследствие на удар с елемент от инфраструктурата. Натоварването в точката на удара е било с голяма стойност, което е превишило якостта на материала. При удара, корпуса на цистерна №10 се е деформирал и пробил. Деформиращият елемент при своето движение, заедно с вътрешното налягане е въздействало на част от разрушената зона на цистерната, като я е отворило навън. По описания начин, в резултат на удара, се е получило наблюдаваното разкъсване.

Вещите лица са дали становище, че анализът на нормативните изисквания /RID/ относно допустимата степен на запълване на цистерните сочи, че разхерметизираната цистерна №10 не е била претоварена.

В съдебно заседание /л.1362,т.4 от делото/ вещите лица обясняват как е определен от тях

източника на запалване. Причините са тези, че посоченото място е единственото на цялата територия на селото, където всички стени са били деформирани навън в четирите посоки, като е имало и вдълбаване на пода, което подсказва, че и в посока надолу е имало натиск от ударната вълна-стаята, в която е открита печка на твърдо гориво. По останалите разрушения в Хитрино вещите лица отбелязват, че деформациите са били еднопосочни.

Според вещите лица причините за запалването не се коренят в контактната мрежа, тъй като възпламеняването е станало 2-3 минути след изключването и`.

По отношение на параметрите на температурата, скорост и посока на вятъра, вещите лица обясняват, че са ползвани интерполационни изчисления на данните около Хитрино-Шумен, Разград и Исперих.

Допълнително е разяснено, че пропилено-въздушната смес е прозрачна, безцветна, без мирис, не може да бъде установена визуално и се вижда като мъгла/в каквато посока са и свидетелските показания/.

За допълнителна проверка на констатациите по експертизата, с оглед събраните впоследствие доказателства и изследване отново на въпроса дали е възможно взрива да е причинен от контактната мрежа, съдът е назначил допълнителна експертиза._

2.Допълнителна съдебна пожаро-техническа експертиза /л.1612-1618,т.5 от делото/.

Вещите лица поддържат отговорите на въпросите по предходната експертиза, той като от събраните доказателства не се налага тяхната промяна, с изключение отговора по задача 1- времето за изтичане на газа. Тъй като в предходната експертиза са визирани две различни цифрови стойността на времето, вещите лица конкретизират, че след изследване на площта на отвора на резхерметизираната цистерна потвърждават стойност от 39,2сек. Вещите лица са категорични, че тази промяна не води до промяна за параметрите на аварията и не е използвано от вещите лица.

На особено внимание е поставен въпроса за причинната връзка и по конкретно- възможно ли е непосредствената причина за взрива и пожара да се дължи на контактната мрежа, на който вещите лица дават отрицателен отговор. Същите обосновават своя отговор с обстоятелството, че по време на възпламеняване на горимата газовъздушна смес контактната мрежа не е била под напрежение, поради което не би могла да предизвика възпламеняване на сместа. Този извод се базира на свидетелските показания на Ю., Ш.А., Ш.С..м, С. С. и др., както и показанията на св.В.Н.-оператор на тягова подстанция. Вещите лица посочват, че при контакт на източник на запалване с горима газовъздушна среда, възпламеняването на средата става почти мигновено-появява се пламък. Данните по делото сочат, че в случая е изминал период от няколко минути.

Правилно съдът не е кредитирал заключението в частта досежно източника на искрата за запалването-готварска печка, намираща се в детската стая в домът, находящ се на

ул."Панайот Волов"№4 в с.Хитрино. Настоящият състав споделя напълно съображенията на проверявания съд, поради което намира, че не следва да ги преповтаря. Аргумент в подкрепа на посочения извод са и констатациите по Специализираната двучленна комплексна съдебна пожаро-техническа, фрактодиагностично-материалографическа експертиза /л.3218,т.10 от делото/, в състава на която участва и в.л.М.. Последният в с.з. не поддържа на 100% този извод. Няма спор, че епицентъра на взрива е в посочения дом, но няма категорични данни, че конкретния източник е печката. За разлика от другите сгради с частични разрушения, процесната къща е била срината до основи, като се е образувал кратер. Разрушенията са били по-изразени с приближаването именно до сградата на епицентъра.

Проверяваният съд е възприел за времеви график за настъпилите събития приетия от Пожаротехническата експертиза от ДП. Настоящият състав намира, че от съставомерно значение е обстоятелството, че взривът е настъпил около 3 минути и 28секунди след дерайлирането, а не точния астрономически час на всяко от събитията.

Обсъжданите експертизи се подкрепят от показанията на свидетелите, които непосредствено са възприели шума от взрива и пожара. Същите са обсъдени подробно от проверявания съд в мотивите на съдебния си акт от л.4023/гръб/ до л.4026/гръб/, поради което настоящия състав не следва да ги преповтаря.

Във връзка с повторно изясняване на въпроса за причината за възникналия пожар /по искане на защитата на подсъдимите/, съдът е допуснал нова експертиза, като е определил специалист в областта на електротехниката-високо напрежение.

3. Съдебно техническа експертиза в областта на електротехниката-високо напрежение, мрежи за високо напрежение и подстанции в инфраструктурата/л.3427-3440,т.10 от делото/.

Експертните изводи на вещото лице са следните:

-при замасяването /заземяване/ на контактната мрежа и последвалото подаване на напрежение от дежурния оператор в тягова подстанция Хитрино, по контактната мрежа е протекъл електрически ток, наричан ток на земно съединение, който задейства защитата и прави невъзможно трайното включване на прекъсвача;

-контактната мрежа в района на местопроизшествието е замасена /заземена/ в зоната на стрелковата гърловина на стрелка № 5 и гаровия прелез. Вещото лице приема, че вагон № 6 след 114 м. се удря в стълб с конзола на контактната мрежа, който пада върху коловозите, заедно с носените от него елементи от контактната мрежа и предизвиква заземяване, което е фиксирано на охранителните камери на 05:33:22 часа. От следващи удари и въздействия върху коловозите падат и железорешетъчните ферми /твърди напречници/, като едната от тях- върху четирите коловоза. Заедно с тях, на земята падат и всички носени от тях елементи на контактната мрежа /контактни проводници, изолатори, конзоли, фиксатори,

заземителни проводници и др./. Някои от елементите /контактни проводници, носещи въжета и др./ падат и върху дерайлиралите цистерни. Предвид на това, вещото лице прави извода, че е невъзможно да се посочат точните места на замасяване, а следва да се говори за зона в която контактния проводник се намира в досег със заземени елементи и земя;

-след прекъсване на захранването на контактната мрежа, вследствие на замасяване, в нея не протича статично електричество, което да води до искрене. След прекъсване на захранването на контактната мрежа, вследствие на замасяване, не би следвало и няма да протича статично електричество, което да води до искрене;

-първоначалното замасяване и последващото подаване на напрежение са довели до получаване на искрене и електрическа дъга с голяма мощност и много висока температура;

-възможна е появата на искра, или дъга от скъсан проводник от електрическата контактна мрежа, когато към единия му край е подадено напрежение, а другия край допира към точка с по-нисък потенциал и затварящ електрическата верига. Това са случаите, в които проводникът е под напрежение, в него протича електрически ток и в този момент настъпва скъсването или в случая, когато към единия край на проводника е подадено напрежение, а другия край се допира към проводящ елемент с по-нисък потенциал и затварящ електрическата верига. И в двата случая ще възникне искрене и електрическа дъга.

В съдебно заседание/л.35,т.11 от делото/ вещото лице разяснява, че при повторното подаване на напрежение от дежурния оператор, по контактната мрежа е протекъл електрически ток "ток на земно съединение", който бил много по-голям от този, при движение на локомотива. Това е било засечено от т.н. "релейна защита",която е изключила захранването, с помощта на "автоматичен прекъсвач за високо напрежение". Вещото лице пояснява, че повторното включване от дежурния оператор е било нормативно предвидено и същия е действал съгласно инструкциите за действия при аварийна ситуация. Според вещото лице, замасяването/заземяването/ е станало в района на стрелката/снимка 7 от експертизата/. Не изключва възможността в момента на включване на прекъсвача на много места да са възникнали електрически дъги. Вещото лице счита, че ако в зоната на замасяване са възникнали електрически дъги и тази зона на замасяване съвпадне със зона с експлозивна смес, температурата от ел.дъги е годна да ги възпламени. Според вещото лице, че ако при повторното включване, когато е възможно да се образува електрическа дъга, концентрацията на пропилен е било достигнала в съответните възпламеними граници и съвпадат времената, тогава за него е възможно да настъпи експлозия, вследствие на отдаване на напрежение, протичане на ток на земно съединение и възникналите дъги. Дори ако е имало взрив преди подаването на напрежение и е съществувало възпламеняване на газовъздушния облак, тези волтови дъги биха имали допълнително въздействие.

Тук е мястото да се анализира кое часово време следва да се възприеме от съда като меродавно, тъй като различните експертизи боравят с различни източници за точния час-на влаковите диспечери, на ТП Хитрино и енергодиспечерите, като и системния часовник на

записващото устройство от охранителните камери на магазина на св.М. С. М.. Провереният съд е възприел за меродавно отразеното часово време от последното, тъй като предишните се различават помежду си. Поради наличието на противоречиви източници, този въпрос няма как да бъде разрешен еднозначно. Настоящия състав намира, че от значение за делото е хронологичната последователност на събитията, а не точното време, разчетено по секунди. По делото е безспорно установена следната хронология.

- 1.Аварията възниква с дерайлирането на шеста цистерна;
- 2.Възниква късо съединение в електроконтактната мрежа, в резултат на пречупване на стълба и падане и скъсване на контактната мрежа;
- 3.След минута се подава напрежение от оператора в ТП Хитрино В.Н.;
- 4.Дерайлират 12 броя вагони-цистерни с втечен под налягане пропилен. В резултат на разхерметизирането на цистерна №10 се образува газо-въздушен облак;
- 5.Последва възпламеняване на горивната смес, взрив и пожар.

Газовъздушния облак се е възпламенил приблизително около 3 минути и 28 секунди след началото на аварията.

В подкрепа на този извод са показанията на св.Н., който сочи за гърмежи, които настъпват минута-две след прекъсване на ел.напрежение. В тази посока са и показанията на пострадалите от взрива свидетели /подробно анализирани от съда/. С.ят подсъдим Р. П. в обясненията си, дадени на ДП и приобщени по делото сочи, че от слизането му от локомотива веднага след спирането на влака до взрива са изминали 3,4-5 минути.

Съобразявайки изложеното, настоящия състав намира за правилен извода на решаващия съд, че ако в зоната на замасяване са възникнали електрически дъги, същото не е съвпаднало със зоната на експлозивна смес, поради което същите не са станали причина за взрива и пожара. Първоинстанционният съд е използвал часовото устройство на охранителните камери на магазина на св.М. М., за да илюстрира времево този процес. Макар настоящия състав да не възприе за меродавно отчетеното от тези камери часово време, последователността на събитията може да се установи именно от същите. Според обясненията на в.л. И.М. в съдебно заседание, волтовите дъги е възможно да са възникнали в два момента. Първият- при падане на контактната мрежа, отговарящо според охранителните камери на 05:33:32ч., няколко секунди след дерайлирането на 6-та цистерна и втори път- около минута след това, когато оператора в Хитрино В.Н. е подал напрежение на повод Плиска. Видно от посочените камери, тяхното видимо разклащане, отговаря на взривовите и е в часовия период 5:36:51-52 и около 5:36:58, т.е. почти две минути и половина от последната волтова дъга. Правилно съдът е съобразил и експертните изводи на пожаро-техническите експертизи, според които, в зоната на падналата контактна мрежа, концентрацията на

пропилена е била значително над горната граница на концентрация, т.н. "богата смес", а горимите газове се възпламеняват между долна и горна граница. Следва да се има предвид, че при контакт на източник на запалване с горимата газо-въздушна среда, възпламеняването става почти мигновено. В този смисъл са и изводите на допълнителната пожаро-техническа експертиза. Експертите заявяват, че възникналите електрически съединения, следствие от разрушаване на опорните стълбове на електрическата мрежа, не са предизвикали възпламеняване на газа, тъй като 10-та цистерна все още не е била разхерметизирана и късите съединения са възникнали на места, където не е имало горивна среда от газ и въздух.

4. В хода на съдебното следствие пред първата инстанция е назначена и изслушана Специализирана двучленна комплексна съдебна пожаро-техническа, фрактодиагностично-материалографическа експертиза, изготвена от вещите лица: ст.н.с.др инж.И.И. и ст.мас.инж.М.М.. /л.3237-3295, т.10 от делото/.

На 03.10.2019г. вещите лица са извършили експертен оглед на процесната печка, с протоколен опис като веществено доказателство №24. Изходното състояние на ВД№24 е началото на огледа, преди експертните въздействия, както и установените факти по време на огледа са фотофиксирани /ФД албум, раздел „Б“, лист №17 - лист №24/ в изготвения ф. албум - приложение към КСПТЕ. При този оглед са били отделени и с протоколен опис приети редица обекти за лабораторно изследване, в базата на Технически университет — Варна.

При огледа, експертно е констатирано техническото състояние на цилиндричните шарнирни връзки /„панти“/ на вратата на горивната камера и външната /емайлирана/ лява врата на печката и фактическа липса на редица обекти от експлоатационното оборудване на процесната печка. Експертно са констатирани редица деформационно - разрушителни повреди /ДРП/ на различни обекти от процесната печка, които са фиксирани и отразени в раздел „Б“ на изготвения фотоалбум. Резултатите от измерванията, ДРП и констатациите по отношение техническо състояние на цилиндрични шарнирни връзки, са описани в т. 6. А.4 - 1. от резултативната част на КСПТЕ, ведно с паралелно онагледяване във фотоалбума /лист №17 - лист №24/.

По отношение на въпроса, има ли промени по конструкцията на печката и ако има какви са те, резултатите от изследването сочат, че са налице изменения /промени/ от тип деформационни и деформационно-разрушителни повреди на различни части /обекти/ от процесната печка. Тези повреди, касаят горивната камера, двете части на вратата на фурната, тръбния „П“ образен профил, емайлираните външни части, както и опорни метални елементи в долната част на печката. Фактологично множеството от повреди, подробно е обективизирано в изготвения фотодокументален албум /лист №10 - лист №56/. Установени са и някои факти /ФДА, раздел „Б“, лист №15, №16/, по отношение димоходни тръби и фрактурна част от нагревна плоча /„туч“/.

По въпроса за причините за настъпилите промените по конструкцията, вещите лица дават заключение, че относно горивната камера, момента и причините за I-ва група деформационно-разрушителни повреди, се установяват три броя метални обекти от вътрешната облицовка „тухли“, с видимо разпознаваеми разрушителни повреди в различна степен. Описаните резултати от фрактоморфологическото, дефектоскопското, трасологическото, и нивелното изследване преди и след експертното доразрушаване на два от тези метални (Fe - C сплав) обекти „тухли“, е научно-техническа основа за следната фрактодиагноза:

1. Моментите на възникване на тези разрушения са преди момента на възникване на процесния взрив;
2. Тези разрушения не са следствие еднократно динамично-взривно натоварване на метала в камерата на процесната печка;
3. Разрушенията са темпорални с експлоатационна генеза, като причините са свързани с топлинни натоварвания преди датата на възникване на взрива;
4. За една относително минимална част от фрактурната дължина на обект № 3 /установен с 2 бр. отломки/, е възможно доразрушаване при изваждането или транспорта на печката ВД №24. Техническото състояние на цилиндричните шарнирни връзки „панти“ на вратата на горивната камера, не е в подкрепа на предположението за динамично-взриво натоварване в обема на горивната камера.

Относно вратата на фурната, момента и причините за II-ра група деформационно-разрушителни повреди, в съответствие с фактологическия материал фиксиращ печката в различните моменти, експертите разпознават наличие на деформиране, в режим подобие на "раздуване", с център на кривината на дъгата към вътрешността на фурната, както и с образуване на външен просвет с размер около 2см в максимума. Демонтирането на вратата на фурната, заедно със стъклото и нейното обстойно изследване в лабораторни условия, според експертите доказва наличие на редица деформационно-разрушителни повреди, подробно описани и фотодокументирани в албумното приложение. При това изследване морфологически се доказва, че огнищата на разрушаване при ДРП №3, №4, №5, №7, №8 в този максимум /в ляво и в дясно/ са разположени в зоната на външните краеве ръбове. При същото изследване е установено, че в огнищата на ДРП №1, №2 е налице остатъчна /пластична/ деформация на метала в посока навътре, в режим на такава и в кръгlostта на двата отвора. Микроскопско изследване на установените два вертикални дефекта в стъклото на фурната, доказва, че не се касае за локални разрушения (микрорукнатини) през стената/дебелината/ на стъклото. Морфологическите белези на тези дефекти в стъклото, доказват повреди на материала от външната страна с вертикална ориентация и частично присъствие по дължина на височинния размер. За ДРП №3, №5 /ФДА - лист № 36/ липсва деформационно съответствие между двете части на вратата, като са налице и обективни данни за повърхностни механични разрушения на черното покритие /ФДА - лист №34,35/.

Нивелните проверки на монтажното място на процесното стъкло и самото стъкло /ФДА - лист №38/ доказват равнинност на контактните повърхности, от двете страни на стъклото.

Относно външните емайлирани части /лява врата, горен капак, опорни метални елементи, корпус в ляво и дясно/ и никелирания „П” образен тръбен профил около метални рамки за „тучовете”, момента и причините за III-та група деформационно-разрушителните повреди. Остатъчните /пластични/ деформации видими /ФДА-лист №19/ в долната /опорна/ част на процесната печка носят белези допускащи наличие на вертикално силово натоварване, като същите не са в посока „раздуване ” в основата от вътре навън. Установените повреди /ФДА - лист №20/ в горните краеве ръбове от лявата и дясната страна на печката, носят морфобелезите на външно силово натоварване и нямат отношение към първично взривно натоварване, възникнало в обема на печката. ДРП на връзките на никелирания „П” - образен тръбен профил около металните рамки за „тучовете”, са със смесена фрактогенеза на моментите, като с категоричност може да се твърди за наличие и на субективни разрушителни въздействия в момент след изваждането на печката върху отломките на взривно разрушената къща. Видимите повреди по горния капак /преден край около средата/ на печката са с аналогична механогенеза на вече описаните ДРП по краевите ръбове от дясната и лявата страна на процесната печка. Изходното разположение /ФДА— лист №10, №11/ на металния пръстен от оборудването на нагревните плочи „тучове”, в зависимост от ъгъла на изгледа на процесната печка, създава условия за зрителни възприятия относно определена деформация.

Относно металните вертикални стени /лява и дясна/ от вътрешното пространство на фурната и тяхната неравнинност /ФДА - лист №23, Фиг.Б.2.6./, КСТЕ е положила усилия за снабдяване с веществен сравнителен образец, но такъв не е бил установен за извършване на експертен оглед и съответни измервания. Виртуално установеният фактологичен сравнителен образец /ФДА - лист №56/ не позволявал установяване на точните изходни конструктивни особености на вътрешното пространство във фурната. В методичен аспект, за прецизен отговор било необходимо да се изследва сравнителен образец касаещ точния модел и вариант на готварска печка марка “Simtas”. При огледа на 03.10.2019г. експертите са установили стикерна информация за модел “LUKS DOKUM TIGLALI KUZINE”, турско производство с неизвестна година на производство. Експертите посочват, че категорична експертна интерпретация на този факт може да бъде дадена, след фактически веществен оглед на съответен сравнителен образец и са се въздържали от отговор по този въпрос.

Относно възможността констатираните увреждания по ВД -печка, да се дължат на затрупване със строителни материали - тухли, желяза, дограми и пр., или на последващото и изваждане, експертите посочват, че предвид масата /теглото/ на процесната печка, гласните доказателства от /СЗ - 15.11.2018г./ по делото и резултатите от изследването, следва заключението, че множество от анализирания външни ДРП са получени при извършване на техническите операции по изваждането и транспортирането /товарене, разтоварване/ на печката до склада за съхранение на ВД в ОСЛО – Шумен. Експертите акцентират, че за тях

не е известно точното фактическо състояние на процесната печка преди началото на субективните въздействия върху печката по нейното изваждане и транспортиране /обективното поствзривно положение на печката спрямо експлоатационното такова; положението на печката спрямо стенния отвор за димоходните тръби; наличното към момента на взрива конструктивно предвидено оборудване на нагревните; дистанцията спрямо фактологически доказаните метални димоходни тръби в отломките; брой метални димоходни тръби, ориентация, коминни тела, брой на димоходи в един комин, както и редица др. особености в строително-технически аспект/.

Относно факта, че стъклото е останало здраво, въпреки различните въздействия върху него, експертите заключават, че изследването на стъклото доказва, че по същество в него са налице два вертикални дефекта от външната страна. Микроскопското изследване на тези дефекти доказва, че същите са без отношение към разрушение на материала по дълбочина /пукнатини/. Тези два дефекта не са следствие на взривно натоварване в обема на процесната печка.

След обстоен анализ, вещите лица заявяват, че не могат на 100% да дадат категоричен отговор, че печката е източника на запалването на горивната смес, тъй като според тях, установените при изследването деформационно- разрушителни повреди по същата, са следствие на топлинни натоварвания, при нейната експлоатация във времето назад, или са възникнали /външни/ при изваждането и` с въжета от отломките, като същите не са в резултат на еднократно динамично-взривно натоварване и са възникнали преди момента на процесния взрив. **Предвид изложеното, изводите на съда, че искрата, запалила газо-въздушния облак не е тръгнала от горивната камера на печката ВД №24 е правилен и се възприема от настоящия съдебен състав.**

По отношение на причините и начина на пробива на вагон-цистерна №33877915652-4 са изслушани следните експертизи:

1.Комплексна технико- криминалистическа експертиза, изготвена от вещите лица:инж.Д.Ц. и др С.В. / л.96-125,т.18 от ДП/. Съгласно изводите на същата:

- 1.определеният химически състав показва съответствие със зададения по сертификат;
- 2.микроструктурата на материала е херито перлитна, със стандартни неметални включения;
- 3.от фрактурографски наблюдения се установява, че поради настъпилото горене, окисен слой и сажди са покрили и скрили повърхността на зоната, претърпяла разрушаване, като така прикриват микроструктурата на разрушаването. Отделни участъци са с пластично разрушение, като се наблюдават и следи от задириания;
- 4.при направеното изследване на представеното метално парче- част от вагон цистерна се установява, че пробивът е настъпил след деформация, вследствие на удар с елемент от инфраструктурата- жп релса. Натоварването в точката на удара е било с голяма стойност и е

превишило якостта на материала. При удара, корпуса на цистерната в долната и` част се е деформирал и пробил с направление отпред-назад по посока на движение на композицията, косо-отляво надясно. Дерайлирането е свързано с динамика на вагоните един спрямо друг и деформиращия елемент, при своето движение заедно с вътрешното налягане, въздействащо на част от разрушената зона на цистерната я отваря навън. По този начин, в резултат на удара, се получава наблюдаваното разкъсване.

Според вещите лица може да се твърди, че материала е притежавал добра пластичност, за което говорят и пластично изтеглените срещуположни краища на разкъсването. Направения извод кореспондира напълно с изготвената на ДП Допълнителна трасологична експертиза.

2.Допълнителна трасологична експертиза, изготвена от НИК-МВР София / л.213-234,т.18 от ДП/, изследвала деформираното метално парче, с разкъсване /пробойна/, иззето при огледа на цистерната. Изводите на експертите са, че деформациите и разкъсванията на метала на вагон-цистерната, не са получени от съприкосновение с теглична кука, или буфер на цистерна, а от съприкосновението с релса от железния път.

Посочените две експертизи се подкрепят от изводите на пожаро-техническата експертиза относно механизма на пробива, протокола за оглед на местопроизшествието от 16.12.2016г. и приложения фотоалбум.

По отношение на техническото състояние на пробитата вагон-цистелна е изслушана назначената в съдебно заседание Комплексна съдебно-техническа експертиза в областта на безопасността при превозване на товари, изготвена от вещите лица В.С. и С.А./л.3309-3332,т.10 от делото/.

Изводите на експертите са, че пробитата вагон - цистерна идентификационен №338779156524 /съхранявана като веществено доказателство по делото/ не отговаря на изискванията на международния правилник за опасни товари/RID/, тъй като върху цистелната няма маркировка, указваща датата, на която е извършено изпитване, няма щемпел на експерта, провел изпитването и е измерена дебелина от 12,23 на цилиндричната част от корпуса, която е по-малка от минимално необходимата дебелина от 12,6мм. Въпреки установените пропуски, за пробитата вагон-цистерна е издаден сертификат №BUN/IDD/2014/101-560 он 01.11.2013г. със заключение, че "резултатите са в съответствие с изискванията на RID и цистерната е одобрена за превоз на опасни товари". В с.з. пред проверявания съд вещите лица са пояснили, че процесния вагон „има всички документи, заверени по всички правила“ и че цистелната е минала технически преглед.

Вещите лица са извършили измервания на остатъчните дебелини на дъната на цистерната и са анализирали, че отговарят на изискванията, като 6 от измерените 12 стойности на дъната имат дебелина на стената по-голяма от използвания материал при изработване на цистерната през 1971г., а 11 от 12 от измерените стойности на цилиндричната част на резервоара, имат дебелина на стената по-голяма от изработването и`. Това според

експертите се дължи на обстоятелството, че от вътрешната част на дъната има отлагания от превозваните товари по време на експлоатацията. От изложеното вещите лица правят извод, че неправилно е бил издаден сетрификат на годност. Вещите лица дават становище, че за гара Хитрино в технологията на работа и приложените към нея инструкции няма план за движение, приемане и изпращане на влокове превозващи опасни товари по RID, за специализация на коловозите и план за действие на експлоатационния персонал за предприемане на спешни действия в случай на произшествие. Според вещите лица влак, превозващ опасен товар, не следва да се приема в населено място, а да се търси обходен маршрут. Ако се приеме по изключение, влакът би следвало да премине по най-бързия начин-по директния коловоз транзит, без да бъде спиран в отклонение.

Съобразявайки изложеното, изводите на проверявания съд, че пробитата вагон-цистерна не отговаря на изисванията на РИД от техническа страна към 10.12.2016г. и същата е следвало да бъде спряна от преввоз на опасни товари са правилни. Настоящият състав намира, че тези пропуски обаче не рефлектират върху причинно-следствената връзка. Експертният извод следва да се съпостави с останалите експертизи, изследващи именно механизма и причината за пробива на цистерната.

Видно от пожаро-техническата експертиза /л.17, том 18 от ДП/, дебелината на стената на цистерната е била в границите на 7,8-9,00мм, които стойности са по-високи от допустимата минимална дебелина от 6мм/RID 6.8.2.1.18/. Пробивът е настъпил след деформация, следствие на удар с елемент от подвижния състав или елемент на инфраструктурата. Натоварването в точката на удара е било с голяма стойност, което е превишило якостта на материала. При удара корпуса на цистерна №10 се е деформирал и пробил. Деформиращият елемент при своето движение, заедно с вътрешното налягане въздейства на част от разрушената зона на цистерната, като я отваря навън. Така в резултат на удара се получава разкъсването.

В посоченият смисъл заключение дава и назначената комплексна технико-криминалистическа експертиза, изследвала веществено доказателство-деформирано парче от пробитата цистерна /вж заключение на л.96, т.18 от ДП/. Съгласно последното, определеният химически състав на изследвания обект показва съответствие със задания по сертификат. Микроструктурата на материала е херито перлитна със стандартни неметални включение /силикати и сулфати/. Механизма на пробива е описан по същия начин като в предходната експертиза. Следствие на удар с елемент на инфраструктурата-жп релса е настъпил пробив на цистерната. Натоварването в точката на удара е било с голяма стойност, което е превишило якостта на материала. Дерайлирането е свързано с динамиката на вагоните един спрямо друг е деформиращия елемент при своето движение, заедно с вътрешното налягане въздействащо на част от разрушената зона на цистерната я отваря навътре. Така, в резултат на удара се получава разкъсването. Според вещите лица, материала е притежавал добра пластичност, за което говорят и пластично изтеглените срещуположни краища на разкъсването.

Посочените експертни заключения подкрепят правния извод, че несъответствието на цистерната с нормативно предвидените стойности не е нарушило причинно-следствената връзка. Настъпилият пробив се дължи не на материала, а на голямата стойност на удара с жп релса, което заедно с вътрешното налягане е превишило якостта на материала.

КСТЕ на в.л. С. и А. не е кредитирана от първонистанционния съд в частта, досежно описаното движение на влака и механизъм на произшествието/т.1 от експертизата/, което се оспорва от защитата на подсъдимите. Действително, експертизата започва своето изложение с кратко описание на движението на влака и механизъм на произшествието, в което вещите лица са запиС., че „*Първата талига на шести вагон се движи по трети коловоз, а втората талига се движи по четвърти коловоз*“. Според настоящия състав тази констатация правилно не е била ценена от проверявания съд по следните съображения.

На първо място такава задача не е поставяна на вещите лица. На следващо място посочения механизъм не е изследван от същите и не е даден научно обоснован отговор. В с.з. вещите лица също не са пояснили своите констатации. По отношение цитираните от тях /т.3 проверени документи и книга/ Окончателния доклад от проведеното разследване, изготвен от Специализирано звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт в Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщения и Доклад на Институт фюр Бантехник-Германия, Берлин, в съдебно заседание вещите лица са пояснили, че коректно са ги отразили като вариант, но не са имали такава задача. „*Ние нямаме такава задача. Ние имаме нормативна база и измерване на цистерната. Какво представлява цистерната, къде е регистрирана и съответно нормативна база*“/вж пояснения на в.л. на 3602, том11 от делото/.

Ето защо, съдът намира, че правилно описаното в т.1 на Експертизата движение на влака и механизма на произшествието не са били кредитирани от съда. Подобни констатации не са направени от нито една от експертизите, не съществуват и в приложените писмени доказателства по делото. Изложението по т.1 от Експертизата има само информативен характер, като вещите лица не са работили експертно по този въпрос. В този смисъл, възражението на защитата на подсъдимите, че съдът незаконосъобразно е игнорирал посочените констатации е неоснователно.

Съдът е приел изготвените на ДП съдебно-медицински експертизи на пострадалите лица, приобщени към делото на осн. чл.373, т.1 от НПК.

В с.з. е назначена допълнителна съдебно-медицинска експертиза само по отношение на травматичните увреждания на пострадалия И.Ю./л.1567-1568, т.5 от делото/. Експертите поддържат предходното си заключение след личен преглед на лицето и приложените допълнително медицински документи.

Извършеното експертно изследване на записите от охранителните видеокамери на охранителната система на магазина на св.М. М. установява хронологията на събитията.

По въпроса за правната стойност на доброволно предадения диск от охранителната камера. Същият представлява веществен носител на информация, с оглед съдържащия се в него запис, но не представлява веществено доказателствено средство, тъй като не възпроизвежда интересуващите процеса факти по веществен път. Нееднократно ВКС в свои решения е указвал, че случайно създадените фото, видео записи, създадени чрез поставени на обществени места камери е допустимо да бъдат ползвани в наказателния процес, с оглед способността им да съдействат за разкриване на обективната истина. Същото се предпоставя от проверка на тяхната автентичност, вкл. по експертен път /вж Решение №390/2009г. п к.д. №393/2009г. на ВКС, второ н.о./. В случая, чрез назначената експертиза е установена липса на манипулации върху записаната на диска информация/вж л.4065 от делото/.

От записите могат да бъдат направени следните изводи досежно хронологията на събитията:

- 1.в 05:33:13 навлизане на влака и преминаване на двата локомотива и първите пет вагона, от колелата на шестия се виждат искри;
- 2.в периода 05:33:21-05:33:22-изгасва за кратко тока в района;
- 3.в 05:33:40 се появява газо-въздушен облак;
- 4.в периода 05:33:41-05:33:57 облака достига до височината на камерата и закрива целия екран в 05:34:04;
- 5.в 05:36:00 облакът слиза под нивото на камерата и постепенно височината му спада;
- 6.след 05:36:30 газо-въздушния облак е разреден и се движи ниско над земята;
- 7.след 05:36:44 просветва, а в 05:36:47 се появяват пламъци;
- 8.в периода 05:36:50-05:36:52 и около 05:36:58 има разклащане на камерата;
- 9.горене на навлезлия газ.

От изложеното е видно, че появата и движението на газо-въздушния облак, установен на записите, отговаря на изводите на пожаро-техническата експертиза за физико-химичните свойства на пропилена. Първоначално същия е бил в сгъстен вид и се е движил на височина, покриваща колите, като впоследствие се е разредил и паднал ниско над земята, достигайки своите граници на взриваемост.

Искра се вижда от втората талига на шести вагон, което съответства на заключението на вещите лица от комплексната железопътна експертиза за стъргане на метал в метал.

В периода, когато евентуално са могли да се образуват волтовите дъги 05:33:21- 05:33:22, газта се е движила в силно сгъстен вид високо над земята /над колите и достигащ камерата/, т.е. **във вид, в който възпламеняване не е възможно.**

Разклащането на камерата съвпада с изводите за взрива в двете зони.

От запис се установява, че от дерайлиране на шести вагон до взрива да изминали около 3 минути и 28 секунди, което кореспондира със заключението на комплексната пожаротехническа експертиза, показанията на пострадалите и обясненията на подс.П..

По отношение анализа на показанията на разпитаните свидетели и тези, чиито показания са приобщени към делото на осн.чл.373,т.1 от НПК, настоящия състав се солидализира с мотивната част на присъдата на първоинстанционния съд, като изложи съображения досежно показанията на св.св.Д.Б., П., М.М., Д.Т. и Ст.И.. Свидетелските показания на св.З.Ж. и св.Х.А. не следва да се кредитират в частта, в която изразяват експертно мнение по отношение на състоянието на стрелка №5/незаклучена/ и причините за местопроизшествието, тъй като не участват в производството като вещи лица. На следващо място, техните показания са предмет и на експертно изследване по делото, което научно ги опровергава.

По отношение показанията на стрелочника –св. И.Ю., настоящия състав взе отношение по-горе в мотивите си. Правилно проверявания съд не е взел предвид показанията на св.Р. Б., тъй като същия е участвал като технически помощник, но на изготвените от него албуми се е вписал като "експерт".

От показанията на всички останали свидетели се установяват по един непротиворечив начин отделни фрагменти от въприетата фактическа обстановка. Поради тяхното обстойно отразяване от първоинстанционния съд в мотивите си, настоящия състав не намира за необходимо тяхното преповтаряне, тъй като в по-голямата си част същите са непротивречиви /с изключение на посочените/.

ОТ ПРАВНА СТРАНА:

Правилен е извода на проверявания съд,че с поведението си подсъдимия Д. А. М. на 10.12.2016г., в района на гара Хитрино, обл. Шумен, при управление на подвижен железопътен състав - товарен влак № 90570, съставен от два локомотива № 86003 /първи/ и № 87025 /втори/ и 26 бр. вагон-цистерни, пътуващ по жп линия №9 по направление Бургас - Русе, като машинист локомотивен - първо лице на локомотив № 86003, нарушил правилата за движение, установени съгл. чл.115 от Закона за железопътния транспорт в Наредба №58 от 02.08.2006 г. за правилата за техническа експлоатация, движение на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт, а именно:

- чл. 19, ал.1, т.4 вр. чл.288 – „Работниците и служителите от железопътната система, чиято дейност е свързана с безопасността на превозите, по време на работа са длъжни точно да изпълняват заповедите и указанията на сигналите и указателите, като сигналът е категорична заповед, изразена чрез определени форма, положение, цвят, светлина, звук или движение, която се изпълнява незабавно, точно и безусловно;

- чл. 317 т.3- *Предупредителният светофор по скоростната сигнализация е правоъгълна табела със заоблени краища и с два фара, която с една мигаща жълта светлина указва, че входният светофор е отворен и е разрешено движението с определената за влака скорост, но с готовност скоростта да се намали при входния светофор до 40 km/h*

- чл. 324, ал.4, т.5 вр. ал. 1 - *„Входният светофор по скоростната сигнализация е с четири фара, разположени отвесно един под друг с жълта, зелена, червена, втора жълта светлина и под тях още един отделен - пети фар, за поканителния сигнал, подаващ денонощно тринадесет сигнала, като с две жълти светлини се означава "Вход, разрешен със скорост до 40 km/h при входния светофор и готовност за спиране! Изходният светофор е затворен!" и в нарушение на правила от „Инструкция за работа на локомотивния машинист“ издадена на 04.02.2015г., утвърдена от управителя на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД - Русе, съгласувана с Генералния директор на ДП „Национална компания железопътна инфраструктура“, а именно:*

- **т.15, б.“а“** - *Локомотивният машинист освен спазването на посочените в т.2 основни нормативни документи е длъжен да осигури безаварийно обслужване на влаковете по график, при строго спазване на предписаните скорости на движение“;*

- **т.17 б.“д“** - *Локомотивният машинист е длъжен да изпълнява безусловно указанията на сигналите, указателите на открит път и в гарите*

- **т.17 б.“е“** - *Локомотивният машинист е длъжен да изисква от машиниста – второ лице да обявява, а машинистът, след като лично се убеди да потвърждава положенията на стрелките, чистотата на коловозите в гарите, показанията на входните, изходните, проходните, заградителните, предпрелезните, прелезните светофори, сигналите за намаление на скоростта, сигналите изискващи подаване на сигнал с локомотивната свирка...“, като при наредено влизане в гара Хитрино на трети отклонителен коловоз, не изпълнил незабавно, точно и безусловно указанията на сигнала на предупредителния светофор, който с една мигаща жълта светлина указвал, че входния светофор е отворен и е разрешено движението с определена за влака скорост, с готовност скоростта да се намали при входния светофор до 40 км/ч, след което не изпълнил указанията на сигнала и на входния светофор, който с две жълти светлини указвал „Вход, разрешен със скорост 40 км/ч при входния светофор и готовност за спиране! Изходният светофор е затворен!“, като управлявал влака със скорост 78 км/ч и не намалил скоростта до 40 км/ч, в резултат на което е последвало дерайлиране на влака и повреждане на вагон-цистерни от състава на композицията, изтичане на превозван газ пропилен и последвал взрив, и по непредпазливост причинил:*

- **смърт на седем лица:** А. Р. Р. с ЕГН, б.ж. на с.Хитрино; на Ф.А. С. с ЕГН, б.ж. на с.Хитрино; на Т.Ю.А. с ЕГН, б.ж. на с.Хитрино; на А.А. М., ЕГН, б.ж. на с.Хитрино; на Ш. С.м И. с ЕГН, б.ж. на с.Хитрино; на Д.Т. Ю. с ЕГН, б.ж. на

с.Хитрино; и на Б. Ю. А. с ЕГН, б.ж. на с. Тимарево

- тежки телесни повреди на четири лица:

1. на Н. Е. Х. с ЕГН ***** - **тежка телесна повреда** изразяваща се в: открита рана на клепача и околоочната област с разкъсна рана с пролабиране и загуба на вътреочни тъкани, довели до постоянна слепота с двете очи; термично изгаряне по лицето в съвкупност с всички травматични увреждания, довели до постоянно общо разстройство на здравето, опасно за живота; термична и механична травма на лицето, представляваща обезобразяване на лицето, което причинило завинаги разстройство на сетивните органи, на зрението и слуха;
2. на Р. А. Р. с ЕГН ***** - **тежка телесна повреда** изразяваща се в: разкъсно – контузни увреждания и попадане на чужди тела в двете очи, довели до постоянна слепота на двете очи; рани, шок, мозъчна контузия, изгаряния, които са довели до постоянно общо разстройство на здравето, опасно за живота;
3. на Г. Г. М. с ЕГН ***** - **тежка телесна повреда** изразяваща се във: взривна травма (комбинацията от всички травматични и термични увреждания по тялото и във вътрешни органи), включително контузионен бял дроб с развил се респираторен дисстрес синдром при възрастни, наложили провеждане на изкуствена белодробна вентилация, довела до постоянно общо разстройство на здравето, опасно за живота;
4. на Ц. Г. А. с ЕГН ***** - **тежка телесна повреда** изразяваща се в: рани от пламъково изгаряне по лицето, шията, предмишниците, ръцете, седалището, бедрата и подбедриците на обща площ 30 % от телесната повърхност, в съвкупност с налични множество напрегнати и спукани мехури по лицето и нагар около ноздрите и устата, участващи по дясна ръка и предмишниците с фиксиран сив епидермис, под който дермата е сивкавобелезникава без капилярна реакция, довели до постоянно общо разстройство на здравето, опасно за живота.

- и средни телесни повреди на десет лица:

1. на Р. С. И. с ЕГН ***** - **средна телесна повреда** изразяваща се в: счупване на левия максиларен синус, довело до счупване на челюст; наранявания, които проникват в черепната кухина - кръвоизливи в сфеноидалния, левия максиларен синус и етмоидалните клетки, в резултат на което е създадена комуникация между околната среда и мозъка на пострадалия, при което е нахлул въздух в субдуралното пространство фронтално и в интрахемисферната бразда; луксация на лявата акромиоклавикуларна става /раменна/, довела до трайно затруднение в движението на левия горен крайник за период повече от един месец.
2. на Р. Х. Х. с ЕГН ***** - **средна телесна повреда** изразяваща се в: травматичен шок, довел до разстройство на здравето, временно опасно за живота; нараняване, което прониква в черепната кухина, кръвоизлив от етмоидалните клетки, максиларните синуси и носните ходове, в резултат на което се е създала връзка между околната

среда и етмоидалните клетки.

3. на Г. Б. М. с ЕГН ***** - **средна телесна повреда** изразяваща се в: счупването на 3-то, 4-то и 5-то ребра в ляво, довело до трайно затруднение в движенията на снагата за период повече от един месец; гръдна травма с излив на въздух в лявата плеврална кухина /субтотален пневмоторакс/, наложил поставяне на торакален дренаж и усложнен с посттравматична пневмония на белия дроб в ляво, довела до разстройство на здравето, временно опасно за живота.
4. на И. Х. Ю. с ЕГН ***** - **средна телесна повреда** изразяваща се в: термично изгаряне на главата и ръцете II АБ степен 7% с установена инфекция със Стафилококус епидермидис, довело до разстройство на здравето, временно опасно за живота.
5. на Е. И. А. с ЕГН ***** - **средна телесна повреда** изразяваща се в: термично изгаряне по лицето, предмишниците, ръцете и стъпалата II АБ степен 11%, довело до разстройство на здравето, временно опасно за живота.
6. на Х. А. Х. с ЕГН ***** - **средна телесна повреда** изразяваща се във: фисура на десния вътрешен глезен, довела до трайно затруднение в движението на десния долен крайник за срок по-голям от един месец.
7. на Х. Р. С. с ЕГН ***** - **средна телесна повреда** изразяваща се във: вдишване на токсични газове, токсична симптоматика, засягаща дихателната система, възпаление и оток на белите дробове, в резултат на което настъпили клинични промени в дишането и лабораторни данни за възпалителен процес /повишени стойности на левкоцитите и С-реактивния протеин/, както и лабораторни данни за прояви на ацидоза, довели до разстройство на здравето, временно опасно за живота.
8. на Н. Ц. С. с ЕГН ***** - **средна телесна повреда** изразяваща се в: открити фрактури на дисталните фаланги на първи и втори пръсти на лявото ходило, отчупване на фрагмент от кубовидната кост на същото ходило, довели до трайно затруднение в движението на левия долен крайник за срок по-голям от един месец.
9. на Ю. Т. Ю. с ЕГН ***** - **средна телесна повреда** изразяваща се във: вдишване на пушечни газове и тяхно токсично въздействие, довела до разстройство на здравето, временно опасно за живота.
10. на М. Е. Х. с ЕГН ***** - **средна телесна повреда** изразяваща се в термично изгаряне на лицето, шията, ръцете, бедрата и подбедриците III степен 25% с развила се инфекция, довело до разстройство на здравето, временно опасно за живота, като от деянието са причинени **смърт на повече от едно лице – на 7 /седем/ лица и съставомерни телесни повреди на повече от едно лице – на 14 /четиринадесет/ лица**, като **случаят е особено тежък-престъпление по чл.343 ал.4 вр. ал.3 б.,б” предл. 2-ро вр. ал.1 б.“б” и б.“в” вр. чл.342 ал.1 пр.1 от НК**. Правилно съдът е оправдал подсъдимия по първоначално повдигнатото обвинение срещу него, във връзка с възведената формулировка на нарушенията, включени в бланкетната норма на обвинението и за нанесени средни телесни повреди на лицата с установени и тежки телесни повреди Н. Е. Х., Р. А. Р. и Г. Г. М..

Правилно съда е съобразил, че бланкетната норма на чл.288 от Наредба №58 не следва да се разглежда не самостоятелно, а във връзка с указаното правило за спазване на заповедите и сигналите, визирано в чл.19,т.4 от Наредбата.

По отношение на лицата, на които са причинени няколко средни телесни повреди, или средна и тежка телесна повреда, правилно съда е съобразил задължителните указания на Постановление №3/79г. на Пленума на ВС. Съгласно същите, когато с извършване на едно деяние деецът причини на едно лице еднакви по характер телесни увреждания, се касае до причиняването на една телесна повреда, а когато се причинят две или повече различни по вид телесни увреждания, е налице едно престъпление, което следва да се квалифицира с оглед най-тежкия резултат. Същите правилно са съобразени от съда единствено при индивидуализацията на наказанията.

От субективна страна подсъдимия е извършил деянието при условията на непредпазливост, в нейната форма небрежност, като не е целял и предвиждал настъпането на общественоопасния резултат, но е могъл и е бил длъжен да го предвиди.

Подс.М. е правоспособен "локомотивен машинист", като същия е имал дългогодишен опит в това му качество. Същият е бил запознат с длъжностната си характеристика и спрямо него е бил проведен задължителния инструктаж по безопасност. Подсъдимият е имал обективната възможност да възприеме визуално сигнала на предупредителния светофор и въпреки това не е предприел действия да намали скоростта на управляваната от него товарна композиция. Същото бездействие подсъдимия е проявил и при преминаване през входния светофор, задължаващ го да намали скоростта до 40км/ч. Подсъдимият е имал обективната възможност да изпълни задължителните указания на светлинните табла, при т.н. екстрено задържане. Въпреки това, същият не е предприел никакви действия за намаляване на скоростта. Едва 18м преди входа на гарата, подс.М. е задействал автоматичната влакова спирачка. От поведението на подсъдимия, като опитен професионалист следва извода, че същия не е възприел задължителните светлинните сигнали, след като е имал обективната възможност за това, поради което не е и спазил дадените от тях задължителни указания. Подсъдимият е могъл да предвиди обществено опасните последици, имайки предвид опасния товар, който превозва, навлизане в населено място и движението си с почти двойно по-висока от разрешената скорост.

Правилен е извода на проверявания съд, че подс. Р. С. П. е виновен в това, че на 10.12.2016г., в района на гара Хитрино, обл. Шумен, при управление на подвижен железопътен състав - товарен влак № 90570, съставен от два локомотива № 86003 /първи/ и № 87025 /втори/ и 26 бр. вагон-цистерни, пътуващ по жп линия №9 по направление Бургас - Русе, като машинист локомотивен - второ лице на локомотив № 86003, нарушил правилата за движение, установени съгл. чл.115 от Закона за железопътния транспорт в Наредба № 58 от 02.08.2006 г. за правилата за техническа експлоатация, движение на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт, а именно:

- **чл. 19, ал.1, т.4 вр. чл.288** – *Работниците и служителите от железопътната система, чиято дейност е свързана с безопасността на превозите, по време на работа са длъжни точно да изпълняват заповедите и указанията на сигналите и указателите, като сигналът е категорична заповед, изразена чрез определени форма, положение, цвят, светлина, звук или движение, която се изпълнява незабавно, точно и безусловно;*

- **чл.317,т.3.** *Предупредителният светофор по скоростната сигнализация е правоъгълна табела със заоблени краища и с два фара, която с една мигаща жълта светлина указва, че входният светофор е отворен и е разрешено движението с определената за влака скорост, но с готовност скоростта да се намали при входния светофор до 40 km/h ...;*

- **чл.324, ал.4, т.5 вр. ал. 1** - *„Входният светофор по скоростната сигнализация е с четири фара, разположени отвесно един под друг с жълта, зелена, червена, втора жълта светлина и под тях още един отделен - пети фар, за поканителния сигнал, подаващ денонощно тринадесет сигнала, като с две жълти светлини се означава "Вход, разрешен със скорост до 40 km/h при входния светофор и готовност за спиране! Изходният светофор е затворен!..."и в нарушение на правила от „Инструкция за работа на локомотивния машинист“ издадена на 04.02.2015г., утвърдена от управителя на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД - Русе, съгласувана с Генералния директор на ДП „Национална компания железопътна инфраструктура“, а именно:*

- **т.33, б. „в“** - *„Локомотивният машинист - второ лице е длъжен да изпълнява всички задължения на локомотивният машинист съгласно т.17 букви от „а“ до „е“ “включително /т.17 “Локомотивният машинист е длъжен: - б. “д“ да изпълнява безусловно указанията на сигналите, указателите на открит път и в гарите“/ и пръв да обявява положенията на стрелките, чистотата на коловозите в гарите и показанията на сигналите, съгласно т.17 по буква“е“;като машинистът локомотивен второ лице не обявил и не изпълнил незабавно, точно и безусловно указанията на сигнала на предупредителния светофор, който с една мигаща жълта светлина указвал, че входния светофор е отворен и е разрешено движението с определена за влака скорост, с готовност скоростта да се намали при входния светофор до 40 км/ч, след което не обявил и не изпълнил указанията на сигнала и на входния светофор, който с две жълти светлини указвал „Вход, разрешен със скорост 40 км/ч при входния светофор и готовност за спиране! Изходният светофор е затворен!“, в резултат на което последвало дерайлиране и повреждане на вагони-цистерни от състава на композицията, изтичане на превозвания газ пропилен и последвал взрив и по непредпазливост причинил:*

- **смърт на седем лица:** на А. Р. Р. с ЕГН, б.ж. на с.Хитрино; на Ф.А. С. с ЕГН, б.ж. на с.Хитрино; на Т.Ю.А. с ЕГН, б.ж. на с.Хитрино; на А.А. М., ЕГН, б.ж. на с.Хитрино; на Ш. С.м И. с ЕГН, б.ж. на с.Хитрино; на Д.Т. Ю. с ЕГН, б.ж. на с.Хитрино; и на Б. Ю. А. с ЕГН, б.ж. на с. Тимарево.

- тежки телесни повреди на четири лица:

1. на Н. Е. Х. с ЕГН ***** - **тежка телесна повреда** изразяваща се в: открита рана на клепача и околоочната област с разкъсана рана с пролабиране и загуба на вътреочни тъкани, довели до постоянна слепота с двете очи; термично изгаряне по лицето в съвкупност с всички травматични увреждания, довели до постоянно общо разстройство на здравето, опасно за живота; термична и механична травма на лицето, представляваща обезобразяване на лицето, което причинило завинаги разстройство на сетивните органи, на зрението и слуха;
2. на Р. А. Р. с ЕГН ***** - **тежка телесна повреда** изразяваща се в: разкъсно – контузни увреждания и попадане на чужди тела в двете очи, довели до постоянна слепота на двете очи; рани, шок, мозъчна контузия, изгаряния, които са довели до постоянно общо разстройство на здравето, опасно за живота;
3. на Г. Г. М. с ЕГН ***** - **тежка телесна повреда** изразяваща се във: взривна травма (комбинацията от всички травматични и термични увреждания по тялото и във вътрешни органи), включително контузионен бял дроб с развил се респираторен дисстрес синдром при възрастни, наложили провеждане на изкуствена белодробна вентилация, довела до постоянно общо разстройство на здравето, опасно за живота;
4. на Ц. Г. А. с ЕГН ***** - **тежка телесна повреда** изразяваща се в: рани от пламъково изгаряне по лицето, шията, предмишниците, ръцете, седалището, бедрата и подбедриците на обща площ 30 % от телесната повърхност, в съвкупност с налични множество напрегнати и спукани мехури по лицето и нагар около ноздрите и устата, участващи по дясна ръка и предмишниците с фиксиран сив епидермис, под който дермата е сивкавобелезникава без капилярна реакция, довели до постоянно общо разстройство на здравето, опасно за живота.

- и средни телесни повреди на десет лица:

1. на Р. С. И. с ЕГН ***** - **средна телесна повреда** изразяваща се в: счупване на левия максиларен синус, довело до счупване на челюст; наранявания, които проникват в черепната кухина - кръвоизливи в сфеноидалния, левия максиларен синус и етмоидалните клетки, в резултат на което е създадена комуникация между околната среда и мозъка на пострадалия, при което е нахлул въздух в субдуралното пространство фронтално и в интрахемисферната бразда; луксация на лявата акромиоклавикуларна става /раменна/, довела до трайно затруднение в движението на левия горен крайник за период повече от един месец.
2. на Р. Х. Х. с ЕГН ***** - **средна телесна повреда** изразяваща се в: травматичен шок, довел до разстройство на здравето, временно опасно за живота; нараняване, което прониква в черепната кухина, кръвоизлив от етмоидалните клетки, максиларните синуси и носните ходове, в резултат на което се е създала връзка между околната среда и етмоидалните клетки.
3. на Г. Б. М. с ЕГН ***** - **средна телесна повреда** изразяваща се в: счупването на

3-то, 4-то и 5-то ребра в ляво, довело до трайно затруднение в движенията на снагата за период повече от един месец; гръдна травма с излив на въздух в лявата плеврална кухина /субтотален пневмоторакс/, наложил поставяне на торакален дрен и усложнен с посттравматична пневмония на белия дроб в ляво, довела до разстройство на здравето, временно опасно за живота.

4. на И. Х. Ю. с ЕГН ***** - **средна телесна повреда**изразяваща се в: термично изгаряне на главата и ръцете II АБ степен 7% с установена инфекция със Стафилококус епидермидис, довело до разстройство на здравето, временно опасно за живота.
5. на Е. И. А. с ЕГН ***** - **средна телесна повреда**изразяваща се в: термично изгаряне по лицето, предмишниците, ръцете и стъпалата II АБ степен 11%, довело до разстройство на здравето, временно опасно за живота.
6. на Х. А. Х. с ЕГН ***** - **средна телесна повреда**изразяваща се във: фисура на десния вътрешен глезен, довела до трайно затруднение в движението на десния долен крайник за срок по-голям от един месец.
7. на Х. Р. С. с ЕГН ***** - **средна телесна повреда**изразяваща се във: вдишване на токсични газове, токсична симптоматика, засягаща дихателната система, възпаление и оток на белите дробове, в резултат на което настъпили клинични промени в дишането и лабораторни данни за възпалителен процес /повишени стойности на левкоцитите и С-реактивния протеин/, както и лабораторни данни за прояви на ацидоза, довели до разстройство на здравето, временно опасно за живота.
8. на Н. Ц. С. с ЕГН ***** - **средна телесна повреда**изразяваща се в: открити фрактури на дисталните фаланги на първи и втори пръсти на лявото ходило, отчупване на фрагмент от кубовидната кост на същото ходило, довели до трайно затруднение в движението на левия долен крайник за срок по-голям от един месец.
9. на Ю. Т. Ю. с ЕГН ***** - **средна телесна повреда**изразяваща се във: вдишване на пушечни газове и тяхно токсично въздействие, довела до разстройство на здравето, временно опасно за живота.
10. на М. Е. Х. с ЕГН ***** - **средна телесна повреда**изразяваща се в термично изгаряне на лицето, шията, ръцете, бедрата и подбедриците III степен 25% с развила се инфекция, довело до разстройство на здравето, временно опасно за живота,

като от деянието са причинени **смърт на повече от едно лице** – на 7 /седем/ лица и съставомерни **телесни повреди на повече от едно лице** – на 14 /четиринадесет/ лица, като деянието е извършено при условията на независимо съпричиняване с подс.Д. А. М. и **случаят е особено тежък-престъпление по чл.343 ал.4 вр. ал.3 б.,б” предл. 2-ро вр. ал.1 б.“б” и б.“в” вр. чл.342 ал.1 пр.1 от НК.**

Проверявания съд е оправдал подсъдимия във връзка с възведената формулировка на нарушенията, включени в бланкетната норма на обвинението, както и във връзка с нарушенията по т.35 от „Инструкция за работа на локомотивния машинист“ издадена на 04.02.2015г., утвърдена от управителя на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД - Русе, съгласувана

с Генералния директор на ДП „Национална компания железопътна инфраструктура“ ,както и за нанесени средни телесни повреди на лицата с установени тежки телесни повреди Н. Е. Х., Р. А. Р. и Г. Г. М..

Правилно съда е прецизирал бланкетната норма на чл.288 от Наредба №58, като е посочил, че същата следва да се разглежда не самостоятелно, а във вр. с указаното правило за спазване на заповедите и сигналите, визирано в чл.19,т.4 от Наредбата.

По отношение липсата на нарушение на правилото на т.35 от Инструкцията, първоинстанционния съд е приел, че липсват обективни данни подс.М. като локомотивен машинист да е загубил способност да управлява влака /настъпването на инцидентна ситуация/, поради което е бил оправдан от проверявания съд по това му обвинение. Поради липса на протест и жалба на частните обвинители в тази насока, настоящия състав няма правомощия за коригиране на присъдата. Тук е обаче мястото да се отрази, че въззивния съд не споделя този правен извод. Настоящият състав намира, че от данните по делото може да се направи обоснован извод, че локомотивния машинист първо лице е загубил способност да управлява локомотива и влака, т.е. била е налице т.нар.инцидентна ситуация по смисъла на чл.35 от Инструкцията. По делото е безспорно установено, че влакът е преминал през двата светофора предупредителен и входен съответно със скорост 80 и 78км/ч. За коригиране на скоростта до изискуемата от 40км/ч е следвало да бъдат предприети конкретни действия най-късно, при преминаването на влака през входния светофор и 84метра след него. До този момент, съгласно експертното мнение, локомотивния машинист- първо лице е трябвало да задейства спирачната система в екстрен режим, за да намали скоростта на влака до 40км/ч и да предотврати дерайлирането му. По делото липсват обективни данни за изпълнение на посоченото задължение. Подс.М. е бездействал от преминаването на влака през предупредителния светофор, който е указвал разрешено влизане с готовност за влизане през входния светофор със скорост 40км/ч до преминаване през втория входен светофор със скорост от 78км/ч, при разрешена 40 км/ч. и не е предприел НИКАКВИ ДЕЙСТВИЯ по намаляване скоростта. Това обстоятелство е било възприето от втория машинист-подс.П., видно от неговите обяснения. Именно бездействието на М. е породило необходимостта от предприемане действия по спиране на влака от втория машинист. Не е необходимо да е налице физическа невъзможност на първия машинист, както е приел първоинстанционния съд-загуба на съзнание, заспиване, падане и др. за да настъпи критична ситуация. Последната е била налице предвид изложените по-горе обстоятелства- управлението на влак, натоварен с опасни за здравето горива, преминаване през предупредителния и входния светофор със скорост, ДВОЙНО НАДВИШАВАЩА РАЗРЕШЕНАТА, без да са предприети действия по нейното коригиране, видимото разклащане, т.е. неустойчивост на железопътния състав,установено от подс.П. и обстоятелството, че влакът е бил насочен за спиране в отклонение.

Безспорно подс.П. е субект на престъпление по чл.343 във вр. с чл.342 от НК. Съгласно Постановление №1/1983г. на Пленума на ВС,в управлението на посочените превозни

средства в т.ч. и подвижен железопътен състав, участват и лица "които макар и непосредствено да не манипулират с приборите на управление, са оправомощени да дават задължителни указания по движението. Те също са субекти на престъпленията по транспорта, когато нарушават правилата за движение и причинят предвидените в закона последици".

Съгласно чл.33 от Инструкцията за работа на локомотивния машинист, локомотивния машинист-второ лице е длъжен да изпълнява всички задължения на локомотивния машинист съгласно чл.17,б.а от "а" до "е" включително, като **ПРЪВ ДА ОБЯВЯВА** положението на стрелките, чистотата на коловозите и показанията на сигналите съгласно чл.17,б."е". Подс.П. е следвало ПРЪВ ДА ОБЯВИ високо и ясно сигналите и указанията така, че същите да бъдат чути и възприети от първия машинист. Това е следвало да бъде сторено най-късно, при преминаването на влака през входния светофор и 84м. след него, до който момент, съгласно експертното мнение, локомотивния машинист- първо лице е трябвало да задейства спирачната система в екстрен режим, за да намали скоростта на влака до 40км/ч и да предотврати дерайлирането му. Поради липсата на други обективни данни за изпълнение на посоченото задължение /двата подсъдими са се намирали С. в локомотива и липсва запис на техните разговори/, за неизпълнението му съдим на първо място от поведението на локомотивния машинист-първо лице. Последният е бездействал от преминаването на влака през предупредителния светофор, който е указвал разрешено влизане с готовност за влизане през входния светофор със скорост 40км/ч до преминаване през втория входен светофор със скорост от 78км/ч, при разрешена 40 км/ч. **Обстоятелството, че подс. М. не е предприел никакви действия по намаляване скоростта на влака сочи, че същия НЕ Е ВЪЗПРИЕЛ светлинните сигнали, респ. за същите НЕ Е БИЛ ПРЕДУПРЕДЕН ОТ ПОДС. П..** Понятието не е бил предупреден включва както фактическото необявяване на сигналите, така и обявяване по начин, по който да не бъде възприето от първия машинист. В този смисъл са и показанията на св.Н. К., а именно, че основното задължение на втория машинист е да следи непрекъснато сигналите, да ги съобщава на първия машинист, който от своя страна следва да отговори, т.е. "непрекъсната комуникация-да се говори е основно задължение на машинистите".

Неизпълнението на това му задължение се установява и от обясненията на подс.П., дадени на ДП и надлежно приобщени по делото. Същият заявява, че след като е възприел сигналите, гласно ги е обявил, но не помни дали първия машинист ги е повторил. Обстоятелството, че първия машинист не е реагирал /не е предприел действия по спиране на влака/ нито при преминаване през предупредителния, нито през входния светофор води до извода, че същия не е бил предупреден, или не ги е възприел, който факт е залегнал и в обвинителния акт. Няма друго логично обяснение за поведението на подс.М., освен липсата на съобщение от подс.П. за указанията на светлинните сигнали и личното им невъзприемане от подс.М.. И двамата подсъдими са с дългогодишен стаж. Подс.М. е бил наясно с техническите възможности на управлението от него подвижен железопътен състав да

намали скоростта и момента, в който следва да предприеме стъпки в тази посока. Безспорно установено е обстоятелството, че ЗА ПЪРВИ ПЪТ същия е предприел някакви действия, като е задействал автоматичната влакова спирачка и че това се е случило едва 18 метра след входния светофор, когато се е нарушила устойчивостта на влака. Т.е. същия е бездействал при преминаването и през двата светофора, даващи задължителни указания за намаляване на скоростта.

От субективна страна подс.П. е действал при условията на небрежност. Същият е съзнавал, че участва в управлението на влакова композиция, превозваща опасни товари под високо налягане, че същата навлиза в населено място с висока скорост, която не е променена въпреки задължителните предписания на двата светофора, поради което е бил длъжен и е могъл да предвиди настъпване на обществено опасните последици.

По отношение скоростта на влака. Действително, вторият машинист не е имала визуален достъп до уредите, отчитащи скоростта. В същото време, видно от неговите показания, влакът рязко се залюлял и загубил устойчивост. За това обстоятелство свидетелства и машинистът от втория локомотив-св.Владимир П.. Последният не е знаел по кой коловоз ще минат през гарата, но „за части от секундата“ видял да угасва жълта светлина на светофор и това го навело на мисълта, че ще са в отклонение. Свидетелят знаел и че двата локомотива са различни и било възможно скоростта на водещия локомотив, който бил с по-големи габарити, всъщност да е по-малка, например 60 км/ч. Не подал никакъв сигнал на колегите си, че скоростта е висока, защото не бил убеден, че видял правилно сигнала и заради скоростта преценил, че сигурно е за главен коловоз. Знаел, че скоростта, с която трябва да влязат, ако е за прав коловоз е 60км/ч, а за отклонителен коловоз 40км/ч. В следващия момент започнал да се притеснява, защото било тъмно и не могъл да определи къде точно се намират. За момент му се сторило, че има задействане на спирачка, което го навело на мисълта, че всичко ще е нормално и в следващия момент навлезли в стрелките. Усетил силно залюляване наляво, надясно при навлизането в стрелките и след това придърпване от скока на локомотивите напред, което било типично за скъсване на влака, когато изведнъж оставал без товар. Още докато усетил страничното лъкатушене, успял да *„натисне бутона и да свали пантографа, за да не става оплитане в мрежата“*.

Сведения в тази насока дава и св. Н. Гюров, който работел като локомотивен машинист. Видно от неговите показания, от мястото на втория машинист не се вижда скоростомера, но от преминаване край стационарни обекти-стълбове, дървета, втория машинист може да определи скоростта. Последната може да се определи и по шума, който издават колелетата при преминаване през наставите.

Правилно съда е приел, че деянието е извършено от двамата подсъдими, при условията на независимо съпричиняване. За да квалифицира деянието на всеки един от подсъдимите като независимо съпричиняване на произшествието и произлезлите от това съставомерни последици, съдът законосъобразно е взел предвид безспорно установените по делото

фактически данни за допуснатите нарушения на двамата. Вината на единия подсъдим, не изключва по необходимост вината на другия. Общият престъпен резултат е един и е в резултат на виновните действия на двамата подсъдими в своята съвкупност. Действително за подс.М. като машинист-първо лице съществува задължението сам да следи и изпълнява всички знаци и сигнали. По делото е установено, че същия сам не ги е възприел. В резултат на неизпълнение на задълженията на подс.П., като машинист-второ лице да обяви сигналите по начин, по който да бъде възприето от подс.М., последният не е реагирал с намаление на скоростта, довело до престъпния резултат. Ето защо е верен извода на съда, че ако подс.П. беше изпълнил своите задължения, подс.М. би реагирал с намаление на скоростта, респ. произшествие не би настъпило. Степента на съпричиняване на всеки един от двамата подсъдими следва да бъде отчетена и същата има отношение към наказателната им отговорност.

По въпроса за причинната връзка. Този въпрос е правен, поради което независимо, че вещите лица по всички експертизи са дали положителен отговор, такава връзка следва да бъде обоснована и от съдебния състав.

Съгласно теорията, причинна връзка между дадено деяние и определен престъпен резултат съществува, щом като деянието е такава обективна предпоставка, без която съобразно с характера на развиващия се процес престъпния резултат не би настъпил. Или деянието е едно от необходимите условия за настъпването на резултата. Такава връзка съществува, щом като деянието е елемент на казуалния комплекс, който предизвиква резултата/вж учебник на Иван Н., кн.2, л.30/. Обществено опасното деяние е необходимо условие, без което този резултат по такъв начин не би настъпил.

По делото по безспорен начин беше установено, че именно управлението на влака със скорост от 78 км/ч, при разрешена 40 км/ч е довело до обществено опасния резултат. Вследствие това нарушение на правилата за движение, колелата на втората талига на 6-на вагон-цистерна /а в последствие и останалите от 7 до 17 вагони/ са изпаднали от релсовия път и са дерайлирали, от това е последвало пречупване на електрически стълб, довело до скъсване на контактната мрежа и възникване на късо съединение в електроконтактната мрежа. Дерайлирали са 12 броя вагони-цистерни с втечен под налягане пропилен. При своето хаотично движение през разрушената инфраструктура, 10-та вагон-цистерна е срещнала препятствие- релса от железния път, при съприкосновението с която са настъпили деформации, довели до разкъсването на метала, пробив, пълното разхерметизиране и изтичане на втечнения пропилен. От изпарения се пропилен са възникнали две зони на загазоване. При достигната концентрация от 2,4 обемни проценти, пропилено-въздушната смес срещнала неустановена по дело искра и е настъпило възпламеняване, масови пожари и разрушения. Последните от своя страна са довели до смъртта на 7 лица, тежки телесни повреди на 4 лица и средни-на 10 лица.

Правилно проверявания съд е приел, че железния път е бил в лошо състояние и

единствено преминаване със скорост от 40км/ч се явява безопасно; че съобразно техническите си характеристики цистерна №10 не е следвао да бъде допускана да се движи по железния път, че влак, превозващ опасни товари не следва да се приема за спиране в населено място; че двамата подсъдими не са били уведомени за промяна в разписанието на влака-престой на гара Хитрино. Тези обстоятелства са били установни по един непротиворечив начин по делото. Нито едно от тях обаче, не е прекъснало причинно-следствената връзка между деянието на подсъдимите и крайния обществено опасен резултат. Това е така, защото до последния не би се стигнало, ако подсъдимите бяха изпълнили своите задължения и бяха преминали с разрешената скорост от 40км/ч. Именно управлението на влака със скорост почти двойно надвишаваща разрешената е в пряка причинна връзка със загубата на устойчивост на железния път, настъпилото дерайлиране на вагон-цистерните, пробивът на цистерна №10 и нейното разхерметизиране, разпространение на газо-въздушния облак, със съдържание на пропилен до достигане на границата му на взриваемост, неговата среща с източника на запалване, последвалите взривове и палежи и в крайна сметка до смъртта и причинение телесни повреди на много лица. *"Това усложнено и своеобразно казуално развитие е израз на всеобщата връзка и взаимна зависимост между явленията. Тези въздействия с нищо не засягат причинната връзка между всеки от тях и последвалия общественоопасен резултат. В такива случаи причинната връзка между деянието и резултата съществува и не се прекъсва"/пак там/.*

По изложените съображения настоящия състав намира, че може да се направи категоричен извод за наличие на причинно следствена връзка между действията на подсъдимите и настъпилия противоправен резултат.

По отношение на квалификацията особено тежък случай.

Настоящият състав намира, че приетата от проверявания съд квалификация е законосъобразна. Деянието е преценено в съответствие със законовите изисквания на чл.93,ал.1,т.8 от НК и изложените критерии в ППВС№1/1077г. и ППВС№1/1983г. Законодателят в легалното определение на "особено тежък случай" синтезирано е указал характеристиките му, респ. насоките, в които следва да се търсят съществените му различия с основните и обикновените квалифицирани състави. Първият фактор от съществено значение са вредните последици. Същите следва да имат тежест, която надхвърля типичните за основните и квалифицирани състави за съответното престъпление. В конкретния случай, този критерий е изпълнен безусловно. От деянието са причинени смъртта на седем лица и съставомерни телесни повреди на четиринадесет лица: на четири-тежки телесни повреди, а на десет-средни. Наред с този резултат са причинени и двадесет и една несъставомерни леки телесни повреди. Причинени са и несъставомерни имуществени вреди- разрушена е инфраструктурата, електрозахранването, водоподаването, разрушени са множество сгради- частни и обществени, повредени са вагон-цистерните и носения от тях товар. Посочените последици далеч надхвърлят минимално изискуемото за съставомерност на деянието по чл.343,ал.4 от НК. Действително, подсъдимите са неосъждани и няма данни за

санкционирането им по административен ред. Въпреки това, настоящият състав намира, че и втората изискуема предпоставка е налице. И двамата подсъдими са водачи на подвижен железопътен състав с дългогодишен стаж. Същите са превозвали опасни товари и са навлезли в района на населено място със скорост /78км/ч/, почти двойно надхвърляща разрешената от 40 км/ч/. Въпреки задължителните указания на светлинните табели, същите не са предприели никакви действия по намаляване на скоростта. По този начин с поведението са създали реална опасност от настъпване на тежките последици. Същите са проявили пълно пренебрежение към превозвания от тях товар и конкретната пътна обстановка-навлизането в населено място с висока скорост, разкривайки изключително укоримо поведение. В този смисъл високата обществената опасност на същите е изводима от характеристиките на изпълнение на деянието.

Правилно съдът е съобразил, че не са налице предпоставките на чл.343а от НК. За да е налице привилегированя състав на престъплението е необходимо деецът да е извършил действия, насочени към оказване на помощ на пострадалия от пътно-транспортното произшествие, като тази помощ трябва да е била необходима, т. е. да е оказана на жив човек и да е насочена обективно към спасяване на живота и запазване на здравето на пострадалия. Когато пострадалите са повече от едно лице е достатъчно деецът да е оказал помощ поне на някои от тях. Фактите по обвинението не сочат категорично на оказана помощ от подсъдимия Р.П. на пострадалата М.Х.. Последната е била отдалечена от горящата къща от св.В.П., с помощта на човек от селото. Подсъдимият П., връщайки се в локомотива, видял пострадалата на перона и я отвел до ръководителя на движението св.Е.Ш.. Същото не може да бъде квалифицирано като оказана помощ. По отношение на другия подсъдим- М. липсват данни за подобно поведение.

По наказанието.

Настоящият състав намира, че принципно правилно съдът е съобразил всички относими към процеса на индивидуализацията на наказанията признаци. Като смекчаващи обстоятелства, правилно съдът е отчетел чистото съдебно минало на двамата подсъдими, добрите характеристични данни, изградени трудови навици, а за подс.П. правилно е отчетена и възрастта. Настоящият състав изразява несъгласие с приетите като смекчаващи обстоятелства лошо състояние на железния път и съоръжения, цистерна, неотговаряща на изискванията на RID и незнанието на двамата подсъдими за промяна в разписанието на движението на влака/движение в отклонение и спиране н гара Хитрино/. Смедчаващи се тази обстоятелства, които обуславят по-малка обществена опасност на деянието и дееца и по-малка укоримост на неговото престъпно поведение, поради които смекчават и наказателната отговорност. Изложените от съда обстоятелства не влияят нито върху причинения престъпен резултат, нито върху несъставомерните вредни последици. Същите не рефлектират върху обществената опасност на деянието.

По отношение на обстоятелството, че подсъдимите не са били уведомени за промяна в

движението на влака, респ.неговото спиране на гара Хитрино, поради което „са имали основателно очакване да преминат по прав главен коловоз през гара Хитрино без ограничение на скоростта до 40км/ч.“по твърдение на защитата на подс.М. съдът намира следното.

Основните задължения на машиниста е да се съобразява и да изпълнява пътната сигнализация. Именно от същата, той разбира за промяна в плана за движение. В конкретния случай НЕ Е ОТ ЗНАЧЕНИЕ обстоятелството, че не било съобщено на подсъдимите за промяна в разписанието на влака, а за неизпълнение от страна на същите на водещото им задължение да съблюдават подаваната светлинна сигнализация и положението на стрелките.

Като отегчаващи обстоятелства правилно са съобразени броят на причинените телесни повреди /съставомени и несъставомерни/, на починалите лица, причинените несъставомерни значителни имуществени вреди, създадената опасност за останалите жители на с.Хитрино и почти двойно по-високата скорост от разрешената за преминаване.

Съдът изразява несъгласие с извода на съда, че броят на нарушените разпоредби, запълващи бланкетната норма не следва да се отчита като отегчаващо отговорността обстоятелство. В конкретния случай обаче следва да се вземе предвид, че същите описват последователността от необходимите действия на двамата машинисти и указания за светлинните сигнали. Ето защо, същите не се следва да се вземат предвид при определяне на наказанието. По отношение на отчетеното от проверявания съд добросъвестното процесуално поведение на двамата подсъдими в хода на досъдебното и съдебно производство, настоящия състав намира, че същото не следва да се отчита като смекчаващо отговорността обстоятелство, доколкото е дължимо поведение и всяка негативна промяна би рефлектирала върху мярката за неотклонение.

По отношение на високата степен на обществена опасност на деянието съображения бяха изложени по-горе.

Настоящият състав намира, че при определяне степента на обществена опасност на подсъдимите, съдът е допуснал нарушение. Определяйки същата като ниска, стъпвайки на чистото им съдебно минало, добрите характеристични данни, трудовото досие и липсата на други нарушения на правилата за движение, съдът е изпаднал в противоречие с приетия преди това правен извод за определяне на деянието като "особено тежък случай". За последното е необходимо кумулативно изискване за висока обществена опасност не само на деянието,но и на дееца.

Настоящата инстанция намира, че степента на обществена опасност на двамата подсъдими следва да се определи като висока. Същата се определя от характеристиките на изпълнение на престъпната дейност. Преценката за обществената опасност на дееца е изводима не само от неговата минала дейност, но преди всичко от проявите му при конкретното престъпно

деяние /вж Р 606-10-II и [Р 248 -12-III](#)/. Подсъдимите са управлявали подвижен железопътен състав, като са превозвали опасен товар. Това поставя пред тях по-високи изисквания за безупречно спазване на правилата за движение. Ето защо, безотговорното им поведение е особено укоримо и същото е спомогнало за осъществяване на деянието. Подсъдимите са навлезли в границите на населено място с.Хитрино със скорост, надхвърляща почти двойно разрешената за съответния пътен участък. Настоящият състав отчита и престъпната упоритост на подсъдимите, пренебрегвайки два светлинни знака, указващи на разрешената скорост, преминавайки предупредителния и входния светофор със скорост, двойно превишаваща разрешената, предприемайки стъпки за намаляване и` едва след полученото силно хоризонтално разклащане на първия локомотив- на 18м преди началото на стрелка №1. Отчетените начин и условията, при които е извършено деянието, както и проявената упоритост води до извод за тяхната висока обществена опасност /в този смисъл е и Решение №748 от 14.11.1979г. по н.д.№663/73г. на второ н.о.о/. Приетите от проверявания съд смекчаващи обстоятелства като чисто съдебно минало, добри характеристични данни и трудова ангажираност не могат да се противопоставят и наделят над изложените отрицателни за личността обстоятелства.

В останалата им част, съображенията на проверявания съд се възприемат изцяло от настоящата инстанция.

Правилно съдът е отчетел и по-високия принос на подс.М. за настъпваето на обществено-опасния резултат, отчитайки нарушените от същия правила на поведение. Като първи машинист, подс.М. е имал задължението и единствен възможността да приведе скоростта на движението на влака в съответствие с предписанията на светлинните сигнали. По делото беше установено по безспорен начин, че подс.П. не е имал задължение /освен при обективна невъзможност на първия машинист да управлява/ и възможност да стори това, поради липса на достъп до уредите.

Съобразявайки изложеното, настоящият състав намира, че наказанията на двамата подсъдими са определени законосъобразно. Правилно е определен и срокът за лишаването от права. Същият съответства на тежестта на допуснатите от подсъдимите тежки нарушения на правилата за движение, причинения вредоносен резултат по отношение на човешното здраве и живот и причинените сериозни щети на домовете на жителите на с.Хитрино, обществените сгради, инфраструктурата и железопътните съоръжения. В този си размер, лишаването от правоуправление отговаря и на изискването на [чл. 49, ал. 2 от НК](#).

Определените наказания в достатъчна степен може да съдействат за ефективно постигане на целите по [чл. 36 НК](#), като способстват както за поправянето и превъзпитанието на дейците, така и за предупредително възпиращото въздействие върху тях и останалите членове на обществото.

По направените възражения от защитата на подсъдимите.

1. Защитата възразява досежно процесуалната стойност на изготвяне на вещественото доказателство-диск, след снемане на информацията от т.н. „черна кутия“, отразено в огледен протокол от 10.12.2016г./л.2, том2 от ДП/.

Видно от огледния протокол, следователя, в присъствието на поемни лица, оперативни работници, окръжния прокурор и представители на „Булмаркет Рейл карго“ЕООД и „РЖИ-ГО“ УДВГД са пристъпили към снемане на информация от „черната кутия“ на локомотив №86003-4, намиращ се на първо място във влаковата композиция. Действително, действията по пренасяне на тази информация върху електронен носител е извършено от инж.П. Д.-електроник в „Булмаркет Рейл Карго“ЕООД, който не е назначен за технически помощник. В този смисъл, разследващия орган е допуснал процесуално нарушение. Настоящият състав счита, че същото не е съществено, доколкото всяка една стъпка от снемане на информацията и самата информация е отразена подробно в протокола за оглед, изготвения видеозапис и снимков материал. Този процес се е извършвал в присъствието на следовател и поемни лица, по правилата на НПК. На флаш памет е извършен запис на файл с име 8603496В.ВАО от водещия локомотив, от където информацията е копирана на хартиен носител. Използвания лаптоп е обозначен като ВД№1, а флаш паметта, като ВД№2. Двете веществени доказателства са предадени от инж.П. Д. на разследващия следовател, който ги е запечатал в пликове, подписани от него и поемните лица. Именно ВД№1 и №5 са били предмет на експертно изследване. Същите са били предоставени на вещото лице Н. за разшифроване записите на параметрите, при движението на двата локомотива и анализ на скоростта на движение на влака в зоната преди и след възникване на дерайлирането. Ето защо настоящия състав споделя извода на проверявания съд, че снетата информация от „черните кутии“ на двата локомотива, съдържаща информация не само за скоростта, но и за включеното устройство за бдителност не е негодно доказателство, респ. изготвените въз основа на тази информация експертизи за скоростта и за устройството за бдителност са стъпили на данни, събрани в съответствие с правилата на НПК.

2. По отношение на Окончателен доклад от техническо разследване на жп произшествие/л.2, т.40 от ДП/ защитата взема становище, че същият не е изготвен от независим разследващ орган, в нарушение по чл.21, параграфи 1 и 2 от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20.04.2004г.

Целта на посочената директива е да гарантира развитието и усъвършенстването на безопасността на железопътния транспорт в Общността, както и подобряния достъп до пазара на железопътни услуги Чл.21 от същата предвижда, че : "Всяка държава-членка гарантира, че разследванията на злополуки и инциденти, посочени в член 19, се провеждат от постоянен орган, който се състои от най-малко един следовател, квалифициран да изпълнява функцията на главен разследващ в случай на произшествие или инцидент. Този орган е независим в своята организация, законова структура и вземане на решения от всякакви оператори на инфраструктури, железопътни предприятия, от органите, налагащи такси, разпределящи инфраструктурен капацитет и организациите, уведомявани за взетите

мерки, както и от всяка страна, чиито интереси биха могли да са в противоречие с функциите, възложени на разследващия орган. Освен това, той е независим и от органа по безопасността, както и от всякакъв регулатор на железопътни мрежи и 2. Разследващият орган изпълнява своите функции независимо от организациите, посочени в параграф 1, и получава необходимите ресурси за това. Неговите разследвания придобиват статут, който им дава необходимите гаранции за независимост".

През 2006г. е създадено специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт (СЗРПИЖТ) във връзка с изискванията на Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29.04.2004г., относно безопасността на железопътния транспорт в Общността.

С Постановление № 250 от 25 ноември 2005г. на Министерски съвет на Република България в структурата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията е създадено СЗРПИЖТ.

Именно във връзка с исковата молба на Европейската комисия пред съда на ЕС, че страната ни не е изпълнила задълженията си спрямо безопасността на железопътния транспорт, с Постановление № 6 от 22 януари 2020г. е създаден Национален борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт, като бордът е независим специализиран държавен орган към Министерския съвет, самостоятелно юридическо лице по чл. 60, ал. 1 от Закона за администрацията със седалище в гр. София. Приет е и Правилник за дейността, структурата и организацията на Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт.

По делото е представен окончателен доклад, изготвен от Специализираното звено за разследване към МТИТС, който към този момент е бил компетентния орган.

Действително органът, изготвил окончателния доклад, не може да се приеме за независим, доколкото същия е към министерство на транспорта, като министъра участва и в органите на управление на Национална компания "Железопътна инфраструктура" /съгласно Закона за железопътния транспорт /. Правилен е извода на проверявания съд, че по делото не е допуснато процесуално нарушение, доколкото цитирания доклад не стои в основата на достигнатите правни изводи. По делото е проведено независимо разследване по правилата на НПК, както на досъдебното производство, така и в съдебната фаза. Изготвени са експертизи от независими експерти, изводите на които са възприети от съда и стоят в основата на неговото решение по делото. Следва да се отчете и избирателния подход на защитниците на подсъдимите по делото, които от една страна оспорват доклада, а от друга се позовават на отделни негови фактически констатации и изводи. В същото време, показателно е заключението на всички независими експерти, участващи при изготвянето му. Нито един от тях не застъпва становище, че втората талига на шести вагон и следващите тръгва по четвърти коловоз. В.л. Димитър Терзийски сочи, че „След дерайлиране на втората талига на шести вагон поради това, че е прекъсната цялостта на външна отклонителна

междинна релса, последователно дерайлират още единадесет вагон-цистерни, като последния дерайлирал 17 вагон дерайлира с първата си талига, а втората недерайлирала се установява в езиковата част на стрелката в зоната на деветте метра от върховете на езиците в нормално положение по отклонителния език, което потвърждава становището, че десния отклонителен език е добре уплътнен към дясната раменна релса. Непосредствено до него спира нормално и първата талига на 18 вагон след върха на езиците, също на отклонителния коловоз/вж становище на л.43, том40 от ДП/. Гл.ас.д-р инж.В.Н. застъпва становището, че поради усукване на междинната релса „колелата на преминаващите вагони започват да се движат по шийката, вместо по главата на релсата. Поради натиска на следващите вагони, втората талига на 6 вагон се повдига във въздуха, след което била увлечена от тях е те започват да дерайлират....Вагон 6 продължава известно време да се движи с предната си част на състава, но поради факта, че задната му талига е дерайлирала и се намира във въздуха, след разединяването пада върху железния път и тъй като е увлечена надясно, това предизвиква дерайлиране на целия вагон...накрая вагон 6 се откъсва от предната част и се обръща върху дясната си надлъжна страна успоредно на четвърти коловоз“/вж становище на л.101, том40 от ДП/. Становище по отношение на подвижния железопътен състав „вагони“ взема маг.инж.К.С. и доц.д-р инж.Д.А.. Същите са изследвал вагон №33877915652-4, като са достигнали до изводи, че същият е в съответствие с изискванията на RID и не е причина за дерайлирането. Експертът инж.Г.М. дава становище по отношение състоянието на осигурителната техника на гара Хитрино. Същият счита, че „техниката е работила нормално в деня на изцидента, съгласно изискванията на Наредба №58; дежурния ръководител движение е дал ясна и точна заповед на постовия стрелочник на пост.№2 за подготвяне на маршрута на влака за приемането му на гара Хитрино на трето приемно-отправен коловоз, посредством разпоредителния апарат, съгласно приципа на действие на РУКЗ; стрелки №1 и №5 са подготвени правилно от постовия стрелочник, като ръчните стрелкови заключалки тип „Колбен-Данек“ са заключили езиците за преминаване на трети коловоз, ключовете са поставени правилно в изпълнителния апарат в пост.№2, коловозната ръчка е завъртяна правилно към приемното здание, като при така подготвения маршрут последва отварянето на входния сигнал за приемане на влака в гарата“/вж становище на л.114, том40 от ДП/.

Всички външни експерти дават заключение, че единствената причина за местопроизшествието е високата скорост, с която двата локомотива са преминали през входната стрелка на гара Хитрино, поради неспазване на светлинната сигнализация на двата светофора.

3. Неоснователни са възраженията на защитата, че огледите не са извършени непосредствено след местопроизшествието, като последното не е било запазено.

Видно от материалите по делото, ДП е образувано в денят на местопроизшествието и първия оглед е проведен на същия ден-10.12.2016г./вж протокол за оглед на л.2, том2 от ДП/. Извършен е оглед на двата локомотива и е свалена информация от скоростомерните им устройства. В същия ден е извършен и оглед на релейната уредба за ключова зависимост в

канцеларията на дежурен ръководител движение на жп гара Хитрино и съставен протокол за това процесуално следствено действие /вж протокол на л.20, том 2 от ДП/. Следващите огледи са продължили на 12.12.2016г., вкл. по отношение състоянието на стрелка №1 и №5 /вж протокол за оглед и снимков материал на л.39, том 2 от ДП/. На 13.10.16г. са започнали огледи на подвижния железопътен състав- вагоните на влака и изготвен снимков материал. Поредността на огледите се е налагала заради опасния товар и с оглед предотвратяване на изтичане на опасни вещества. По отношение на тези обстоятелства показания дава св.Н. Н.- директор на ГД „ПБЗН“София, който въвел в действие Националния план на Главна дирекция „ПБЗН“ София и лично е посетил местопроизшествието още на 10.12.16г. Свидетелят бил определен и за член на сформирания Национален щаб. Около 14,00 часа на 10.12.16г. последния взел решение с оглед безопасността на жителите на с.Хитрино за провеждане на пълна евакуация, респ. набелязани и конкретните задачи: обезопасяване на прощадката, ограничаване на периметъра и организация за отстраняване на опасните вещества-пропилен и пропан-бутан /вж показания на свидетеля на л.751, т.3 от делото/. Свидетелят дава показания, че служители на фирмата „Булмаркет“ са взели дейно участие по дейностите, свързани с отстраняването на вагоните и с негова заповед бил създаден оперативен щаб, който имал за задача да работи по отстраняване на последиците, в който се включил и св.Д.Б.-зам.управител на фирмата. Това обяснява и присъствието на множество служители на фирмата-превозвач, дали показания по делото за своите непосредствени възприятия. От показанията на св.Б.М.-главен ревизор по безопасността на НК“ЖИ“ се установява, че на 10.12.16г. е било извършено единствено действие от тяхна страна, а именно сваляне на талигите на дерайлиралите вагони, за да могат цистерните да бъдат качени на камиони и извозени. На 15.12.16г., под ръководството на Кризисния щаб бил доставен възстановителен кран, за да бъдат премахнати падналите конструкции на контактната мрежа с цел извозване на вагоните. Провереният съд е положил максимални усилия за правилното изясняване на делото, като е уважил всички доказателствени искания на защитата на подсъдимите и частните обвинители._

4. По отношение възражението на защитата за безмотивно дискредитиране на свидетелски показания за състоянието на стрелка №5 и железния път.

Съдът намира това възражение за напълно несъстоятелно. Изключително подробно и аналитично проверявания съд е изложил мотиви кои свидетелски показания и в коя тяхна част не кредитира, като се е аргументирал и защо. Видно от свидетелските показания, голяма част от тях са на служители на фирмата превозвач-Бурмаркет“. Въпреки че последната също е заинтересована от изхода по делото, само` по себе си това обстоятелство не е дало основания на съда да ги дискредитира. Те са съпоставени с останалите свидетелски показания, писмени доказателства и са проверени експертно. Правилно съда не е кредитирал свидетелските показания в частта досежно направен извод за незаключена стрелка №5, тъй като този извод е правен и следва да бъде направен след експертна проверка. В тази им част, свидетелските показания съставят субективни мнения, съждения и оценки, което не

отговаря на критериите по чл.117 от НПК. Не така стои въпроса с показанията на свидетелите за непосредствените им възприятия по отношение състоянието на стрелка №5, в частност на отделните нейни елементи. Тези показания са възприети от съда и съпоставени с останалите доказателства по делото. Нещо повече. Фактическите констатации на свидетелите, вкл. на привлечените независими експерти З.Ж. и Х.А., са били поставени на вниманието на експертите по делото, които са им дали подробен и научно обоснован отговор. Не се възприема възражението на защитата, че по този начин съдът е противороставил показанията на тези свидетели с експертните заключения, като е дал предимство на последните. Това фактологически е вярно, но не е произволно и следва от самата същност на експертните заключения, а именно по пътя на специалните познания да съдействат за изясняване на обстоятелствата по делото, в това число и за проверка на събраните доказателства. Ползваните от съда експертизи не са подменяли, а са проверявали доказателства.

В този смисъл възражението на защитата, че отказът на съда да кредитира показанията на свидетелите, притежаващи специални знания по отношение на факти, които същите непосредствено са възприели противоречи на принципа на чл.14,ал.2 от НПК е несъстоятелен.

5. По отношение процесуалната издържаност и доказателствена сила на протокола за оглед на стрелка №1 и №5 и изготвените фотоалбуми.

Както е установила и предходната инстанция, процесният протокол от 12.12.2016г., който е доказателство за извършените следствени действия, страда от непълноти. Като такива следва да се посочат липса на описание на „лястовицата“ на стрелка №5. В протокола единствено е отразено, че *„лястовичето заключване е заснето в положението, в което се намери“*/вж протокол на л.41, том2 от ДП/. Към протокола има изготвен фотоалбум.

Съгласно чл.125 от НПК, изготвения фотоалбум представлява веществено доказателствено средство, посредством което са фиксирани и закрепени веществени доказателства, намерени на местопроизшествието във връзка с предмета на доказване. Същите са изготвени от специалист-технически помощник, което е предвидено в случаите, когато са необходими специални знания и подготовка-чл.126 от НПК. От правилата на криминалистиката и наказателния процес е известно, че резултатите от огледа се отразяват словесно в протокола и са онагледени и закрепени чрез фотоснимки и скици. Изготвянето на снимките и скицата са средства за закрепване и фиксация на обектите на огледа и техните признаци. Тези криминалистически способности постигат по-голяма обективност, пълнота и визуализация на произшествието. По скиците и снимките могат да бъдат правени сравнения и изводи във всеки следващ етап от наказателното производство.Целта на същите е да се *„онагледят документираното в протокола за съответното процесуално следствено действие, да се даде повече яснота за него, да се закрепят повече и максимално точна, изчерпателна и обективна информация и по този начин да се осигури възможност за преодоляване на*

неточности, пропуски и непълноти при документално словестното отражение на констатациите в съставения протокол.Ето защо, когато се се окаже, че снимковия материал, съпътстващ протокола за съответното процесуално-следствено действие, носи нова информация, това не компрометира възможността за ползване на протокола, напротив, показва нагледно смисъла и значението на фиксирането на следи, обекти, действия и др. свързани с престъпението,при извършване на съответните процесуални-следствени действия, чрез изготвяне на фотоснимки, , видеозаписи и др.“ /вж Решение №207/18.01.2019 по н.д.№940/2018г. на трето н.о. на ВКС/. Огледа е един от способите за доказване и разпоредбата на чл.156 от НПК визира правилата за неговото провеждане. В конкретния случай посочените правила са спазени-огледа е извършен от следовател, в присъствието на поемни лица, извършен е на 12.10.2016г., т.е. на втория ден след местопроизшествието. След като огледа е извършен по надлежния ред, събраните с него доказателства следва да се ценят наравно с останалите. Въпреки установените пропуски в протокола, това не го лишава от качеството му на писмено доказателствено средство. В хода на съдебното следствие, проведено пред първоинстанционния, съдът е извършил проверка на отразените констатации, чрез всички способности на НПК- разпит на свидетели, експертизи по отношение на следите, отразени в снимковия материал, тяхната годност за изследване и изводите, които следват от тях. Няма спор, че фотоснимките са от местопроизшествието и документират именно участъка от железния път, където е настъпило произшествието. В този смисъл възражението на защитата за доказателствената стойност на протокола за оглед и снимковия материал е несъстоятелно.

Чл.7 от НПК определя на съдебното производство централно място в наказателния процес. Именно в производството пред съда, основните принципи на процеса намират своето най-пълно разгръщане - при условията на публичност, състезателност, непосредственост и устност, при спазване на принципа за равенство на правата на всички страни в процеса, съдът следва да събере ангажираните от тях доказателства, чрез съответните допустими от закона доказателствени средства и въз основа на обективно, всестранно и пълно изследване на всички относими към предмета на доказване обстоятелства и на закона да приеме решение, с което да достигне до разкриване на обективната истина за конкретния случай.

В конкретния случай проверявания съд е изпълнил своите задължения, като е установил по безспорен начин релевантните за делото обстоятелства.

6.Неоснователно е и твърдението, че съда е заместил „неясното“ съдържание на фотографиите с предположения и интерпретации на свидетели и вещи лица, като по този начин е опорочил цялостния процес на възприемане на веществените доказателствени средства и е изградил изводите си на предположения.

Действително съдът е предявил снимковия материал както на свидетели, така и на вещи лица. Първите са изразили своите субективни виждания и съждения, а вторите са дали експетно мнение. В заключение, съдът е възприел тези фактически констатации, които са

безспорни и отговарят на целия събран доказателствен материал. Не е вярно твърдението на защитата, че съдът „не е разбрал какво вижда“ на снимките и по този начин е подменил своето възприятие, с това на различни участници в процеса. Следва да се има предвид специфичния характер на конкретното наказателно производство, при което отговора на основните въпроси от предмета на доказване по чл.102 от НПК зависи до голяма степен от експертни заключения. Съдът е извършил обстоен анализ на същите, кореспонденцията между тях и цялата доказателствена съвкупност. Ползваният от експертите снимков материал е аргументиран от вещите лица и научно обоснован. Недопустимо е съдът да „замести“ експертите по въпроси, които са извън неговата компетентност. Именно това е предназначението на експертизата: по научно изследователски път, който е основан на специфични познания на експерти в определена област от техниката и науката да се изяснят обстоятелствата по делото, включително да бъдат проверени доказателства. Възприятията на свидетелите, за което защитата твърди, че са игнорирани, са възприети изцяло от съда, в т.ч. видимото неприлепване на езика на стрелка №5 и същите са намерили своята проверка в изготвените СТЕ, които са дали научно обоснован отговор. В този смисъл правилно съдът е възприел само дадените от свидетелите фактически констатации, но не и направените от тях „експертни“ оценки.

7. По отношение направените възражения на защитата за правната стойност на констативния протокол от 13.12.2016г./л.77, т.16 от ДП/.

На първо място, цитирания протокол е изготвен в изпълнение на законовите изисквания. Съгласно чл.71, ал.2 и чл.81, ал.1, т.9 от Наредба №59 от 5 декември 2006г. за управление на безопасността в железопътния транспорт, е била създадена комисия в състав – представители на железопътната инфраструктура (ДП „НКЖИ“) и превозвач („Булмаркет-ДМ“ ООД София) и съставен Констативен протокол за състоянието на железния път на гара Хитрино на 13.12.2016г.

Цитирания протокол е изготвен с участието на инж.В.Т.-ръководител на ПЖПС Шумен, М.М.-експерт "Булмаркет-ДМ"ООД София, Н. П.-началник на гара Хитрино и Ю.К.-контрольор ЖПС район Шумен. Видно от свидетелските показания на посочените лица, нито един от тях не оспорва констатациите по изготвения протокол, който е подписан по-късно само от св.М..

Св.В.В. е участвал в съставянето на протокол за състоянието на железния път в зоната на произшествието, с представител на „Булмаркет“ на 13.12.2016г. в изпълнение на нормативните им задължения. За стрелка 1 и 5 констатирали състоянието на елементите от железния път към момента на съставянето му като ос, ниво и разширение. ОпиС. и разрушени елементи от горното строене – траверси, фенер, обръщателен апарат. Към датата на съставяне на протокола, по стрелка 1 имало минимално изместване по ос, стрелка 5 била отместена с около метър и 30 от оста си по посока Общината. Свидетелят е възприел, че стрелковата заключалка „Колбен Данек“ била на мястото си с вдигнат палец и че

„лястовичето заключване покривало, въпреки че стрелката била изместена силно в страни“. За този участък от гара Хитрино, когато са правили констатации по време на инспекции по безопасност, свидетеля сочи, че били отстранявани своевременно и нямало проблеми със стрелките. Основните им задачи били текущо поддържане по ос и ниво. Нямало нищо притеснително по стрелка № 5 и не бил уведомяван за технически неизправности по осигурителна техника, сигнализация преди катастрофата експлоатирали стрелките съобразно нормативната уредба – Наредба № 58 и Инструкция за текущо поддържане на железния път и стрелки. В съдебно заседание на св. В.В. Т. е предявено заверено копие от констативен протокол от 13.12.2016г. за състоянието на железния път/ том 16, на лист 77-80 от досъдебно производство/, във връзка с което същият заявява, че вижда негов подпис на л.80 под №1, но че това е екземпляра който все още не е бил подписан от свид. М.М... Последният е подписал протокола по-късно, тъй като първо е била изготвена чернова, всеки от участниците си записал данните и след подписването е изпратен на М., който също го подписал. Св.В.Т. уточнява, че двете полуезикови уредби и цялата езикова част на стрелката са същите, които са били преди самото произшествие, не са сменени, защото са били годни и в момента са в експлоатация, т.е. езиковата част не е била сменена, тъй като „били в норми“/вж показания, намиращи се на л. 771-774 в т.3 на съдебното дело, както и в съдебно заседание на 29.05.2018г., намиращи се на л.1267-1272 в т.4 от съдебното дело и при допълнителният му разпит при изнесено съдебно заседание на 05.11.2018г. на жп-гара Хитрино, намиращи се на л.1741– 1756 в т.5 от делото/.

Свидетелят М.М. е участвал при извършения оглед на процесните две стрелки. За целта било извършено измерване на параметрите на железния път по ниво и междурелсие; измерили 1-ва стрелка и едно 10 метрово парче след стрелката до началото на стрелка № 5, защото от началото на стрелка № 5 пътя бил разрушен и замерванията нямало да са действителни. По време на съставяне на Констативния протокол присъствали и св.В.Т. и св.Ю.К.. Замерванията си записвали и той, и присъстващият св. Д., и след около месец му изпратили този протокол в Русе, за да го разпише. Той сверил със записките си по ниво и по междурелсие, които сам направил и въпреки, че били добавени други параметри от железния път– флеш, както и други хора като участници– началника на гарата, „който не бил присъствал“, той подписал този протокол като представител на „Булмаркет“, защото „това което било констатирано като ниво и междурелсие, които били основните параметри било така и нямало разминаване“. В съдебно заседание на св.М.М. е предявен Констативен протокол от 13.12.2016г., приложен на листи 1065-1068 от том 3 от съдебното дело, по отношение на който свидетеля сочи, че в протокола не е вписан св.Д., но той също бил там, под № 1 е записан св.В.Т., а под № 2- подписа бил неговия /вж показания на свидетеля на л. 1370-1378 в т. 4 на съдебното дело, както и от показанията му дадени в хода на досъдебното производство на 09.03.2017 г., приложени на л.171-174 в т.10 от ДП,надлежно приобщени по делото/.

Свидетелят Ю.К.-контрольор железен път и съоръжения/л.774,т.3 от делото/ също е участвал при съставянето на Констативен протокол, като представител на НКЖИ на

13.10.2016г./л.77,т.16 от ДП/. Според него, РСЗ"Колбен Данек е била заключена, което означава, че „лястовичето заключване е задействано и езика не е отворен“. Същият непосредствено е възприел, че езика се е върнал към раменната релса на стрелка №5, защото видял езика преди вдигането и по време вдигането на вагона, който бил върху стрелката. Стрелката била изместена минимум метър и от изместването се получило огъване, защото частта била еластична. От заключалката до върха на езика имало около метър и този връх се е бил отворил "около 7-8мм максимум". След като вдигнали вагона, свидетеля е възприел, че „тя се е освободила и прибрала, като е останал 2-3мм отвор, което било нормално“. Теглителната щанга била на своето място, където е трябвало да бъде, при заключена стрелка за трети коловоз. Свидетелят е възприел, че топуза е в нормално положение за съответния коловоз и лястовицата е на мястото си в заключено положение, влязла в леглото на съответния жлеб/вж показания/. Свидетелят не помни да е имало разногласия при съставянето на този протокол.

Съобразявайки изложеното, настоящия състав намира, че съставения констативен протокол не се оспорва от нито един от участниците в огледа, както и по отношение на отразените в него фактически констатации. Тъй като липсват данни по отношението състоянието на стрелка №5 в огледния протокол на местопроизшествието от 10.12.2016г., правилно данните от констативния протокол са ползвани при изготвянето на експертните заключения и достигнатите правни изводи от съда. В този смисъл, възраженията на защитата на подсъдимите се явява неоснователна.

8.Основното възражение на защитата на подсъдимите се отнася до състоянието на стрелка №5 и движението на втората талига на вагон-цистерна №6. Защитата твърди, че стрелка №5 не е била заключена, а втората талига на шести вагон е тръгнало по четвърти коловоз.

Нееднократно при обсъждане на приетите експертизи и достигнатите правни изводи, както в мотивите на проверявания съд, така и в настоящите, бяха обсъдени съображенията на съда защо не приемат същите за основателни.

На първо място, по делото няма обективни данни, че стрелка №5 не е била заключена.

Видно от огледния протокол от 10.12.2016г., маршрута бил нареден в отклонение за трети коловоз. В потвърждение на същото са и показателите на двата светофора. Те са давали зелена светлина за преминаване, което се потвърждава и от обясненията на подс.Р.П. Състоянието на стрелка №5 след произшествието /неприлепване на езика към рамото/ се обяснява именно с преминалите товари от двата локомотива и първите пет вагона. След освобождаване на релсовия път от тежестта на същите, езика на стрелката е прилепнал плътно към рамото на релсата. В подкрепа на този извод е и обстоятелството, че в протокола за оглед на местопроизшествието от 13.12.2016г. последата дерайлирала цистерна, обозначена от следователя като XII е описана по следния начин: "Крайната талига на цистерната се намира на С.я коловоз, върху релсите на езика на стрелка №5" /вж протокол за оглед на л.61, том2 от ДП/. Изложното е видно и от приложения към протокола снимков

материал-сн.от 46 до 53. От изложеното се установява, че последната дерайлирала цистерна /№17/ се е намирала върху трети коловоз /релсите на езика на стрелка №5/, т.е. шеста и останалите дерайлирали цистерни до 17-та не са тръгнали по четвърти коловоз, както твърди защитата.

В подкрепа на достигнатия извод са и изложените аргументи от вещите лица по Съдебно техническите експертизи. Същите изразяват становище, че *"това не може да се получи от движение на 6-ти вагон едновременно по трети и четвърти коловоз, поради малките по стойност странични сили в релсите, предизвикани от ребордите на колелата при търкаляне на колоосите"*. Вещите лица сочат, че ако това събитие се е състояло, то изнесената задна част на вагона на разстояние 2,52м./ измерено от оста на пътя/ не би достигнала опорния стълб, предизвиквайки неговото огъване. Изложеното е илюстрирано на снимка DJI 0123 от експертизата на л.2192,т.7 от делото. При анализа на снимковия материал от огледа на 13.12.2016г., вещите лица са посочили, че от снимки №46 до 58 /т.2,л.85 от ДП/ е видно разположението на непреобърнатите вагон-цистерни от влака с техните талиги и колооси, разположени върху шийката на усуканата и обърната дясна междинна релса в междинната част по отклонителния трети приемно-отправен коловоз. Местоположението на последната втора талига с недерайлилари две колооси на вагон №845379192196 /последен от състава на влак №90570/ се намира в отклонителния елемент на стрелка №5 /езикова част/ водещ към трети приемно отправен коловоз. От горното вещите лица правят заключение, че преминаването на дерайлиралата част от влака се е извършвала по отклонителен коловоз на стрелка №5, водеща към трети коловоз. Същото се подкрепя и от протокола за оглед на местопроизшествието от 13.12.2016г./т.2,л.61 от ДП/ от който е видно, че крайната талига на последната цистерна означена като XII се намира на С.я коловоз върху релсите на езика на стрелка №5.

По отношение на видимото отваряне на езика на стрелката към раменната релса, вещите лица заявяват, че същото е вследствие на моментното натоварване от положението на вагоните. Вещите лица са категорични, че това неприлепване, видимо над 4мм е получено в резултат от разруканата езикова част на стрелка №5, основно надясно по нейната дължина, като дъговия еластичен езиков профил е прилепнал в по-голямата си част само по допирателната на огъната права раменна /дясна/ релса. Вещите лица разясняват, че при разположен вертикален товар /последните недерайлирали вагон-цистерни/, върху езиковата част в отклонение за трети коловоз, в края на дъговия езиков профил се създава напрежение в напречна посока, което отлепва началото на езика от дясната права раменна релса. След снемането на товара от езиковата част, дъговия езиков профил възстановява първоначалното си положение. Вещите лица разясняват, че ако е имало такова неприлепване на дъговия език към права раменна релса от стрелка №5, преди навлизането на влак №90570/за което се твърди от защитниците на подсъдимите, поради незаключена стрелка/в посока срещу острието на езика, в този случай би се предизвикало удар на реборда на колелото във върха на езика, като го счупи, или да влезе между езиковата и раменната релса, което без съмнение би довело до дерайлиране още в езиковата част на стрелка №5, като същата би била

разрушена, т.е. щяло е да има движение на бандажната част на колоосите по двете раменни релси, каквито обективни данни по делото няма. "Ако действително състава беше преминал разделяйки стрелката, т.е. да мине на ляво и на дясно, тогава по езиковата част няминуемо щеше да има разрушение"/вж обяснения на в.л.С. на л.2311 гръб, том 7 от делото/.

Изложеното се потвърждава и от свидетелските показания на Ю.К.-контрольор железен път и съоръжения/л.774, т.3 от делото/. Същият е участвал при съставянето на Констативен протокол като представител на НКЖИ на 13.10.2016г./л.77, т.16 от ДП/. Видно от костатациите по протокола, „езиковата част на стрелка №5 не е разрушена, а само изместена по ос и е заключена с РСЗ „Колбен-Данек“ за трети коловоз“. Последното според свидетеля означава, че лястовичето заключване е задействано и езика не е отворен. Същият непосредствено е възприел, че езика се е върнал към раменната релса на стрелка №5, защото видял езика преди вдигането и по време вдигането на вагона, който бил върху стрелката. Стрелката била изместена минимум метър и от изместването се получило огъване, защото частта била еластична. От заключалката до върха на езика имало около метър и този връх се е бил отворил "около 7-8мм максимум". След като вдигнали вагона, свидетеля е възприел, че тя се е освободила и прибрала, като е останал 2-3мм отвор, което било нормално. Теглителната щанга била на своето място, където е трябвало да бъде, при заключена стрелка за трети коловоз. Свидетелят е възприел, че топуза е в нормално положение за съответния коловоз и лястовицата е на мястото си в заключено положение, влязла в леглото на съответния жлеб/вж показания/. Свидетелят не помни да е имало разногласия при съставянето на този протокол. Следва да се отчете и обстоятелството, че стрела №5 е била бракувана като ДМА №82 на 10.12.2016г. Видно от показанията на св.В.Т. и от поясненията на в.л. по специализираната експертиза: К. и Й.а, езика на стрелка №5 е същия, както преди пришествието. Езика на стрелка №5 не е бил увреден, като на езиковата част стои същата обгорена табелка от произшествието. Ето защо не може да се приеме, че стрелка №5 е била незаклучена, тъй като в този случай езиковата ѝ част също щеше да бъде увредена.

Констатации в този смисъл е направил и вещото лице в.л. инж.К.П.К., изготвил в хода на ДП- Съдебно техническа експертиза по част "Железен път"/л.6-65, т.16 от ДП/. Същият е пояснил, че при посещение си на местопроизшествието на 23.12.2016г., вагоните са били свалени от железния път и езика е бил долепен към раменната релса, т.е. същия се е върнал в първоначалното си положение, долепен към дясна раменна релса. От значение е обстоятелството, че в началото на езика се вижда неговото нормално напречно сечение и не се виждат следи от удари на реборда или бандажа. Според вещото лице „ако същите са били навлезли между езика и раменната релса, би следвало да дерайлира и първа колоос, което да остави следи“, за което няма обективни данни.

Следва да се отбележи и обстоятелството, че субективното възприятие на свидетелите, направили извод за „незаклучена“ стрелка №5 е придобито в първите дни след

местопроизшествието 10-12.12.2016г., когато вагоните са се намирали все още върху железопътната линия. Липсват други констатации за състоянието на езика на стрелка №5 след тяхното вдигане, освен посочения св.Т. и вещите лица, изготвили заключение по този въпрос. Именно в този период /12.12.2016г./ е бил изготвен и снимковия материал от разследващия орган, отразяващ състоянието на стрелка №5.

Тези разяснения се явяват и отговор на твърденията на защитата за незаключена стрелка №5, обосновани със свидетелските показания досежно неприлепването на езика. Това е в потвърждение на изводите на проверявания и настоящия съд да не кредитира тези показания в частта, в която свидетелите правят извод за незаключена стрелка №5, което противоречи на експертните изводи и наличните обективни факти.

9. По отношение възржението за неустановена безопасна скорост на движение.

Многократно защитниците на подсъдимите са правили такова възражение, вкл. и пред настоящата инстанция. Според тях същото води до пълна необоснованост на достигнатите правни изводи. Това налага настоящия съсав да направи някои теоретични пояснения.

Още с ТР №28 от 28.11.1984г. по н.д. №10/84г, т.4 е изяснено, че съотношението между основното правило за съобразената скорост/ чл.20, ал.2 от ЗДвП/ и нормите, определящи пределно допусимата скорост, представлява съотношение на общ състав към частен случай. Различието по двете разпоредби се отнася до конкретната величина на избраната от водача скорост. Надвишаването на нормативно фиксирания предел на скоростта е възведено в специален състав именно заради особеното значение на скоростта, като фактор за безопасността на движението. Няма пречка, задълженията по чл.20, ал.2 от ЗДвП да не бъдат отнесени към водачите, които се движат с неразрешена по смисъла на чл.21, ал.1 от НК скорост. Това е задължително, когато не е налице причинно-следствена връзка между превишената скорост на движение и настъпилите обществено опасни последици. Ако нарушението на задължението по чл.21, ал.1 от ЗДвП не се намира в причинно-следствена връзка с настъпилия резултат, но заедно с това е доказано, че те не биха настъпили при движение със съобразена скорост, отговорността на водача е за нарушаване на правилата на съобразената скорост/вж Р533-01-І ВКС/. Или обобщено, безопасната скорост на движение представлява несъобразена такава. За последната говорим единствено, когато водачът се е движил с разрешената за съответния участък скорост, или не е налице причинно-следствена връзка между превишената скорост на движение и настъпилите обществено опасни последици.

Посочените правила регламентират безопасността на движение по пътищата. Нормативните актове, регламентиращи безопасността на движение по железопътната инфраструктура са Закон за железопътния транспорт и Наредба №58 от 2006г. за правилата на техническа експлоатация, движението на влаковете и сигнализицията в железопътния транспорт. Съобразно уредените в тях правила, водачите на подвижния железопътен състав са длъжни

да следят и изпълняват светлинните сигнали, като нормативно е уредена единствено максимално допустима скорост за определение участъци и възможността същата да бъде ограничавана при определени предпоставки. В случая няма основания да се прилагат разпоредбите на ЗДвП, поради законова празнота. Или обобщено, за подсъдимите са били задължителни светлинните сигнали, определящи съответната скорост за движение-разрешена или ограничена.

В конкретния случай разрешената за преминаване през входния светофор скорост е била 40км/ч. По безспорен начин е установено по делото, че влакът е преминал с 78км/ч. Експертните заключения са категорични, че именно установената величината на скоростта, с която се е движил подвижния железопътен състав, е в пряка причинно-следствена връзка с настъпилото местопроизшествие. Ако влакът се е движил с разрешената скорост от 40км/ч, инцидента не би настъпил. Ето защо, в случая не може да се говори за несъобразена, или безопасна скорост на движение.

10. По повод възражението на защитата на подсъдимите за неправомерно поведение на дежурния оператор на тягова подстанция Хитрино при повторното подаване на напрежение.

Според в.л. проф.д-р инж.И.М., изготвил съдебно техническата експертиза в областта на електротехниката-високо напрежение-л.3427, том.10 от делото "*Пробните включвания, след изключване на релейната защита са записани в нормативните документи и целят да се направи проверка, доколко причината за изключването е с временен характер, или е трайна. Има много случаи, в които причината за изключването по време на пробните включвания вече не съществува и по този начин се съкращава значително времето на прекъсване на захранването*" /вж експертизата/.

Според вещото лице причината за прекъсване на тока е дерайлирането на вагона, "*който удря електрическия стълб и цялата контактна мрежа пада на земята. Тогава протича голям ток, който защитата бързодействаща в рамките на хилядни от секундата установява този ток и го изключва за да предотврати по нататъшни повреди в системата. Това повторно включване, което прави дежурния оператор е предвидено в нормативните документи и той действа съгласно инструкциите. Обучаван е за това нещо, какво се прави ако стане авария, а в случая става дума за аварийна ситуация*" /вж обяснения на в.л.с.з. на л.3609, том11 от делото/. В същата насока са и показанията на свид. В.Н. и свид.Д.Б.. По изложените съображения, настоящия състав намира за неоснователни възраженията на защитата за неправомерни действия на дежурния оператор.

11. Защитата на подс.Р.П. възражава, че същия е осъден по непредявено обвинение.

Няма спор, че обвинението е единство от факти и право. Запълненото със съдържание правило за поведение по чл.342 от НК трябва да бъде установено по несъмнен начин. Същото касае и фактическите обстоятелства, обосноваващи наличието на нарушение на правилата за движение. Видно от обвинителния акт, по отношение на правото, същия

съдържа всички необходими предпоставки-посочени са нарушените правни норми, чрез наименование на съответния акт на специалното законодателство и цифровото и словестно изражение на конкретната разпореда.

По отношение на фактите. Действително в обвинителния акт няма изрично упоменати факти, досежно изпълнение на правилото за поведение, задължаващо втория машинист пръв да обявява сигналите, съгласно т.17,б.“е“ от Инструкция на локомотивния машинист. Настоящият състав намира, че изпълнението на горното се установява от изложените в ОА фактически обстоятелства. В потвърждение на този извод е посоченото в ОА обстоятелство, че въпреки определената максимално разрешена скорост на движение на влаковете в съответния железопътен участък, скоростта, с която се е движел влакът безконтролно е нараствала. Първият машинист-подс.М. „останал безучастен и пасивен към увеличаващата се скорост на движение на влака, не реагираше, като не предприел действия за контрол върху управлението на влака в изпълнение на светлинната сигнализация“. Едва на 18 метра преди началото на стрелка №1, след получено силно хоризонтално разклащане на първия локомотив, подс.М. задействал „степенно задъране“ и скоростта на влака започнала да намалява, което обаче не е било достатъчно за безопасно навлизане в кривите на отклонителния коловоз, със скорост до 40км/ч. ОА съдържа факти, че подс.М. **„не е възприел сигналите на предупредителния и входния светофор“**, а неговото внимание е „било ангажирано“ едва след като управлението от него локомотив е преминал през стрелка №1 пред входа на гара Хитрино. Скоростта е била намалена до степен, която била достатъчна за преминаването му през втори прав коловоз транзитно, но не и през отклонителния коловоз. **По категоричен начин е отразено, че подс.М. не е възприел сигналите на предупредителния и входния светофор.** Обвинителния акт визира изрично задължението на подс.П. да се намеси в управлението на влака, като тази намеса е била задължителна „от момента на преминаване на влака край предупредителния светофор и би била ефективна до минаване на влака покрай входния светофор“.

Настоящият състав намира, че така изложени, фактическите обстоятелства покриват задължението на подс.П. по т.33,б.“в“ от „Инструкция за работата на локомотивния машинист“, а именно да изпълнява всички задължения на локомотивния машинист съгласно т.17,б. от „а“ до „е“ включително и ПРЪВ ЗА ОБЯВЯВА положението на стрелките, чистотата на коловозите и ПОКАЗАНИЯТА НА СИГНАЛИТЕ съгласно чл.17,б.“е“. Обстоятелството, че двамата подсъдени не са били запознати с промяна в разписаното за престой на влака в гара Хитрино, движението на влака с посочената висока скорост и липсата на действия за нейното намаляване, а точно обратното, бездействие, довело до нейно безконтролно увеличаване, реакцията по намаляването ѝ едва след разклащане на локомотива свидетелстват за ЛИПСАТА НА ВЪЗПРИЕМАНЕ НА СИГНАЛИТЕ ОТ СТРАНА НА ПЪРВИЯ МАШИНИСТ, респективно за НЕИЗПЪЛНЕНИЕ НА ЗАДЪЛЖЕНИЕТО НА ВТОРИЯ ДА ОБЯВИ СИГНАЛИТЕ ЯСНО И ПО НАЧИН ОБЯВЯВАНЕТО ДА БЪДЕ ВЪЗПРИЕТО ОТ ПЪРВИЯ МАШИНИСТ, че влакът е насочен за преминаване в трети отклонителен коловоз, със задължение за намаляване на скоростта до

40км/ч. Подс.М., като първи машинист е имал достатъчно професионален опит за да прецени, кога и по какъв начин да предприеме действия за намаляване на скоростта до 40км/ч при влизане през входния светофор. Именно неговото бездействие сочи на липсата на възприемане от негова страна на показанията на стрелките и светленните сигнали за намаление на скоростта, респ. до неизпълнение задълженията на подс.П. да ги обяви по начин, по който да бъдат възприети от подс.М..

Съобразявайки изложеното, въззивния съд намира, че проверявания съд е изпълнил задължението си да извърши цялостна оценка на събраната доказателствена съвкупност, като волята му е изразена по убедителен начин, позволяващ проследяване на процеса по формиране на вътрешното му убеждение. Възраженията на защитата са получили обоснован отговор, доразвит и от въззивната инстанция. Тяхната интерпретацията на събраните доказателства правилно не е била възприета от съда, който при установяване на фактите следва да се ръководи единствено от законоустановените изисквания. Настоящата инстанция не установи допуснати съществени процесуални нарушения както в хода на съдебното производство, така и на досъдебното, които са от категорията на съществените и за които съдът е длъжен да следи служебно.

Водим от горното, съдът намира, че проверяваната присъда е правилна и законосъобразна и следва да бъде потвърдена изцяло, поради което и на осн. чл.338 от НПК, съдът

РЕШИ:

ПОТВЪРЖДАВА ИЗЦЯЛО Присъда №2 от 22.01.2020г. постановена по НОХД №349/2017год. по описа на Шуменски окръжен съд.

РЕШЕНИЕТО подлежи на обжалване в петнадесет дневен срок от съобщаване на страните за неговото изготвяне, пред Върховния касационен съд.

Председател:	
Членове:	
1.	
2.	