



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА

ул. "Дякон Игнатий" № 9, София 1000
тел.: (+359 2) 940 9771
факс: (+359 2) 988 5094

mail@mt.government.bg
www.mt.government.bg

ДИРЕКЦИЯ „ЗВЕНО ЗА РАЗСЛЕДВАНЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ ВЪВ
ВЪЗДУШНИЯ, ВОДНИЯ И ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ”
(ЗРПВВЖТ)

ОКОНЧАТЕЛЕН ДОКЛАД

от

техническо разследване на железопътно произшествие, настъпило на 04.10.2010 г. около 07:55 часа в междугарието Драгоман – Драгоил, на км 47+796, челен удар между трудово-служебен влак № 10352 по направление Драгоман – Димитровград ЖС и международен бърз влак № 293 по направление Белград – София.



ноември 2010 г.

ОДОБРЯВАМ:

ДО

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

ОКОНЧАТЕЛЕН ДОКЛАД

Относно: *Техническо разследване на железопътно произшествие, настъпило около 07:55 часа на 04.10.2010 г. в междугарнето Драгоман - Драгоил на км 47+796, челен удар между трудово-служебен влак № 10352 по направление Драгоман – Димитровград ЖС и международен бърз влак № 293 по направление Белград - София.*

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ЦВЕТКОВ,

С Ваша Заповед № РД-08-526 / 05.10.2010 година е назначена комисия за техническо разследване на железопътно произшествие със задача да проучи и установи причините, при които е възникнало произшествието, и да изготви доклад с препоръки за безопасност от проведеното разследване.

Комисията за разследване проведе очна ставка с всички лица, имащи отношение към произшествието, и анализира доклада на Оперативната група и изисканите допълнителни документи към него за изясняване на фактите и обстоятелствата, при които е възникнало произшествието.

1. Установени факти и обстоятелства при разследването.

По време на дежурство на 03/04.10.2010 г. в гара Драгоман на смяна е дежурен ръководител движение-първо лице. В 06:35 ч. той приема на 2-ри приемно-отправен коловоз в гара Драгоман от гара Алдомировци дизелов локомотив № 06 - 60 като влак № 11920 по заявка на „Оперативно управление на превозите” (ОУП) – София с планиран маршрут София – Станянци, който трябва да изчака в гара Драгоман пристигането на нова смяна „техник, механик-ревизор вагони” (ТМРВ). По разпореждане на дежурния ръководител движение се предприема извършване на маневра страна Драгоил от първи на четвърти коловоз за композиране на „трудова-служебен влак” (ТСВ) № 10352 с електрически локомотив № 45-152 с един пътнически вагон В4 № 505220176067. Маневрата се извършва от маневрена бригада на „Предприятие за товарни превози” (ПТП) – София. След гарирание на композицията на ТСВ № 10352 на четвърти коловоз се предприема прегарирание и на дизелов локомотив № 06 – 60 от втори на четвърти коловоз пред ТСВ № 10352, които се установява на 10 – 15 метра пред влака страна Драгоил.

В 07:19 ч. в гара Драгоман пристига пътнически влак № 10204 на втори коловоз. С него пристигат новата смяна на ел. локомотив № 45-152, техник, механик-ревизор вагони и

новата смяна ръководител движение в гара Драгоман.

В 07:21 ч. в гара Драгоман дежурният ръководител движение в – първо лице – стара смяна предава дежурството в дневник за документиране на влаковото движение Обр. ДП-3 на дежурния ръководител движение – първо лице – нова смяна, отразява в дневника, че на четвърти коловоз е композиран ТСВ № 10352, но не отразява, че пред него се намира дизелов локомотив № 06 – 60 страна гара Драгоил. Техник, механик-ревизор вагони след пристигане в гара Драгоман се качва в локомотив № 06 – 60, свързва се по мобилния телефон с дежурния ръководител движение в гарата и го уведомява, че са готови за заминаване за гара Станянци.

В 07:23 ч. машинистът на дизеловия локомотив го придвижва към предния дистанционен указател (без разрешение и нареждане от дежурния ръководител движение) с цел видимост на изходния светофор.

В 07:32 ч. влаковият диспечер от ОУП – София разпорежда на дежурния ръководител движение в гара Драгоман, дизеловият локомотив № 06 – 60 да се прикачи на края на влак № 44151, който следва да замине за гара Пловдив, което не се изпълнява от дежурния ръководител движение.

След като осигурява с гара Драгоил движението на ТСВ № 10352 чрез „полуавтоматичната блокировка“ (ПАБ), в 07:40 ч. дежурният ръководител движение предприема действия с „осигурителната техника“ (ОТ) за изпращане на ТСВ № 10352 от четвърти приемно-отправен коловоз за гара Драгоил и отваря изходния светофор, без да знае, че пред него се намира дизеловият локомотив № 06 – 60. Машинистът на дизелов локомотив № 06 – 60, виждайки отворения изходен сигнал, без да получи заповед за заминаване, дадена лично от дежурния ръководител движение със заповедния диск, заминава за гара Драгоил в 07:40 ч. В същото време дежурният ръководител движение – I лице - в 07:41 ч. връчва превозните документи на локомотивния машинист, натурен лист и ВП-11, прави сверка на часовниците на локомотива и се разписва в пътния лист на локомотивната бригада. Около 07:43 ч. дежурният ръководител движение-второ лице след прибиране в апаратната от района на гарата установява, че ОТ звъни, полуавтоматичната блокировка е задействана и изходният сигнал е затворен за ТСВ № 10352 и уведомява първото лице. Дежурният ръководител движение - първо лице - се прибира в апаратната и установява, че на четвърти коловоз изходният сигнал е затворен и уведомява по телефона дежурните механици по ОТ в гарата за състоянието на полуавтоматичната блокировка. След това – първо лице - се връща при машинистите на ТСВ № 10352 и започва да ги уговаря да заминат при затворен изходен сигнал и подреден маршрут, като е считал, че междугарието е свободно, но без да е преминал на телефонен способ за осигуряване на движението на влака и без да е връчил писмена заповед за движение при специални условия Обр. II-A. Машинистите на ТСВ № 10352 след направеното предложение се съгласяват да заминат при затворен изходен сигнал без писмена заповед за движение при специални условия Обр. II-A. Дежурният ръководител движение – първо лице - се връща в канцеларията и проследява напускането на влака по индикацията на ОТ и дава заминаване на ТСВ № 10352 на гара Драгоил в 07:45 ч., без да е разбрал, че междугарието вече е било заето от заминалия преди това дизелов локомотив.

Устни доклади за окончателното заминаване на дизелов локомотив № 06-60 и на влак № 10352 от пост № 2 – първо лице - не е получил поради по-късно явяване на работа на постовия стрелочник - нова смяна и освобождаването на старата смяна постови стрелочник от дежурния ръководител движение-първо лице, стара смяна.

Според обясненията на локомотивната бригада на ел. локомотив № 45-152 на ТСВ № 10352 заминаването от гара Драгоман е станало по дадена „заповед за заминаване“ със заповедния диск от дежурния ръководител движение – първо лице - при затворен изходен сигнал.

Дежурният ръководител движение в гара Драгоил, предприема действия по приемане на ТСВ № 10352 и отваря входния сигнал за втори коловоз, без да знае,

че пред него се движи дизелов локомотив № 06 – 60, който влиза в гара Драгоил на втори коловоз. Приема влака по показание на осигурителната техника в гарата, без да е получила доклад от постовия стрелочник за целостта на ТСВ № 10352 от Драгоман и без да е посрещнала влака лично на коловоза. След освобождаване на изолираното звено на втори коловоз от дизелов локомотив № 06-60 се разключва входния маршрут и същата нормализира полуавтоматичната блокировка в 07:51 ч. чрез бутон „пътно пристигане” (ПП), без да се е уверила по безспорен начин за целостта на влака / возилото, влязло в гарата и заетостта на междугарието.

Движението на международен бърз влак № 293 се осигурява с гара Драгоман чрез полуавтоматичната блокировка. Дежурният ръководител движение в гара Драгоил нарежда посредством гаровата осигурителна техника транзитно преминаване на международен бърз влак № 293 по първи приемно–отправен коловоз в направление към гара Драгоман. Влак № 293 заминава в междугарието Драгоил – Драгоман срещу ТСВ № 10352. При размяна на телефонограма с гара Драгоман за даване заминаване на влак № 293, дежурния ръководител пита гара Драгоман „какви смени си пуснал, като при мен пристигна дизел”. След този разговор дежурният ръководител движение първо лице в гара Драгоман веднага се обажда по служебния мобилен телефон на локомотивния машинист на ТСВ № 10352 за бързо спиране на влака и в 07:52 ч. на влаковия диспечер за изключване на напрежението в „контактната мрежа” (КМ), (вместо той самия веднага да изключи напрежението) в междугарието.

Влаковият диспечер разпорежда на енергодиспечера, който е бил при него, за изключване на напрежението.

В 07:55 ч. енергодиспечерът докладва на влаковия диспечер за изключено напрежение в КМ по доклад от дежурен в подстанция Алдомировци.

Видно от разшифровката на скоростомерната лента на ел. локомотив № 45-152 двата влака се срещат и удрят челно около 7:55 ч. на км 47+796. При удара не се е получило дерайлиране на подвижен железопътен състав. В резултат от произшествието са нанесени големи материални щети и са пострадали пътници от двата влака и локомотивната бригада на влак № 293.

2. Длъжностни лица, имащи отношение към случая.

2.1 Локомотивни бригади:

2.1.1. „локомотивен машинист” ел. локомотив № 45-156 - служител в локомотивно депо София - към „БДЖ” ЕАД - 27 години трудов стаж;

2.1.2. „помощник-локомотивен машинист” ел. локомотив № 45-156 - служител в локомотивно депо София към „БДЖ” ЕАД - 4 годни и 3 месеца трудов стаж;

2.1.3 „локомотивен машинист” ел. локомотив № 45-152 - служител в локомотивно депо София - към „БДЖ” ЕАД - 3 години и 2 месеца трудов стаж;

2.1.4. „помощник-локомотивен машинист” ел. локомотив № 45-152 - служител в локомотивно депо София към „БДЖ” ЕАД - 20 годни трудов стаж;

2.1.5. „локомотивен машинист” дизелов локомотив № 06-60 - служител в локомотивно депо София - към „БДЖ” ЕАД - 27 години и 9 месеца трудов стаж;

2.1.6. „помощник-локомотивен машинист” дизелов локомотив № 06-60 - служител в локомотивно депо София към „БДЖ” ЕАД - 26 годни трудов стаж;

2.2 Превозна бригада на влак № 293:

2.2.1. „началник влак” на влак № 293 - служител в РЦПП-София към „БДЖ-Пътнически превози” ЕООД - 17 години и 5 месеца трудов стаж;

2.2.2. „влаков кондуктор” на влак № 293 - служител в РЦПП-София към „БДЖ Пътнически превози” ЕООД - 5 години трудов стаж;

2.2.3. „кондуктор спални вагони” на влак № 293 - служител в РЦПП-София към „БДЖ-Пътнически превози” ЕООД - 15 години трудов стаж;

2.3 Гарови служители:

2.3.1 „влаков диспечер” - служител УДВГД- София, към ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура” - 30 години трудов стаж;

2.3.2. „ръководител движение” първо лице стара смяна гара Драгоман - служител в УДВГД-София към ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура” - 3 години и 4 месеца трудов стаж;

2.3.3. „ръководител движение” първо лице нова смяна гара Драгоман - служител в УДВГД-София към ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура” - 8 години и 5 месеца трудов стаж;

2.3.4. „ръководител движение” второ лице нова смяна гара Драгоман - служител в УДВГД-София към ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура” - 38 години и 3 месеца трудов стаж;

2.3.5. „ръководител движение” стара смяна гара Драгоил - служител в УДВГД-София към ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура” - 5 години и 6 месеца трудов стаж;

2.3.6. „стрелочник-прелезопазач” стара смяна гара Драгоман - служител в УДВГД-София към ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура” - 2 години и 3 месеца трудов стаж.

2.3.7. „стрелочник-прелезопазач” нова смяна гара Драгоман - служител в УДВГД-София към ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура” - 10 години и 2 месеца трудов стаж.

2.3.8. „стрелочник-прелезопазач” стара смяна гара Драгоил - служител в УДВГД-София към ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура” - 8 години и 10 месеца трудов стаж.

3. Физическо състояние на длъжностните лица, имащи отношение към произшествието.

На всички длъжностни лица, имащи отношение към произшествието, е била осигурена необходимата продължителност на почивка преди постъпване на работа съгласно изискванията на Кодекса на труда и Наредба № 50 от 28.12.2001 г. за работното време на ръководния и изпълнителския персонал, зает с осигуряване на превозите на пътници и товари в железопътния транспорт на министъра на транспорта (обн., ДВ, бр. 4 от 2002 г., изм., ДВ, бр. 46 от 2004 г., изм. и доп., ДВ, бр. 99 от 2006 г.).

На всички длъжностни лица, имащи отношение към произшествието, е проведен предпътен (предсменен) инструктаж и същите са декларирали, че са бодри, отпочинали и не са употребили алкохол и други упойващи вещества. Преди започване на работа на локомотивните бригади е извършена проба за употреба на алкохол. Както и след произшествието е извършена проба за употреба на алкохол на същите и те са „0” ‰.

Въпросните длъжностни лица са с валидно удостоверение за психологическо изследване, чийто срок не е изтекъл.

4. Документи за правоспособност и заемане на длъжност.

Всички длъжностни лица, имащи отношение към произшествието, притежават необходимите документи за правоспособност, професионална квалификация за съответната длъжност и свидетелство за нейното заемане.

5. Действия на длъжностните лица преди и по време на произшествието.

Длъжностните лица, имащи отношение към произшествието (с изключение на локомотивния машинист и помощник-локомотивния машинист на локомотив № 45-156, обслужващ влак № 293), преди и по време на произшествието са действали в пълно противоречие с нормативната уредба, регламентираща безопасността на движението на влаковете. Действията на тези

длъжностни лица са подробно описани в т. 11 Анализ на причините, довели до железопътното произшествие от доклада.

6. Обстоятелства, предшестващи произшествието, по отношение на железен път, осигурителна техника, контактна мрежа, подвижен състав и други.

В момента на железопътното произшествие времето е било облачно и дъждовно, с добра видимост.

Железният път е бил изправен и няма отношение към допуснатото железопътно произшествие.

Осигурителната техника в двете прилежащи гари Драгоман и Драгоил и в междугарието е била изправна и няма отношение към допуснатото железопътно произшествие.

Контактната мрежа е била изправна и няма отношение към допуснатото железопътно произшествие.

Локомотив № 45-156, обслужващ влак № 293, и локомотив № 45-152, обслужващ ТСВ № 10352, са били технически изправни, с технически изправна ходова част, спирачна система, светлинни и звукови сигнални средства, в съответствие с техническите норми и изисквания.

Съобщителната техника и мобилните връзки са били технически изправни.

Профилът на железния път на мястото на произшествието е 22 ‰ в надолнище към гара Драгоил и няма отношение към допуснатото железопътно произшествие.

Дежурният ръководител движение в гара Драгоман по служебния мобилен телефон се е обадил на локомотивния машинист на ТСВ № 10352 и му е съобщил да спре влака. Локомотивният машинист е привел автоматичната влакова спирачка в режим „бързо спиране“ в 7:54 ч. и влакът е спрял на км 47+796 на 50 метра пред предупредителния светофор на гара Драгоил.

Влак № 293 е преминал транзит през гара Драгоил в 07:51 ч.

7. Спазване на процедурите и технологиите на работа в системата на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ (ДП „НК ЖИ“) преди и по време на инцидента.

Процедурите и технологиите на работа в Поделение „Управление на движението на влаковете и гаровата дейност“ (УДВГД) – София в структурата на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ преди и по време на произшествието, видно от доклада на оперативната група и приложенията към него, допълнително изисканите материали и проведената очна ставка с лицата, имащи отношение към произшествието, от разследващата комисия, не са спазени. Дежурните ръководители движение и постовите стрелочници в гара Драгоман и гара Драгоил не са изпълнили основни постановки на процедурите и технологиите, регламентиращи приемането и изпращането на влаковете в гарите.

8. Спазване на процедурите и технологиите за обслужване на подвижния състав в системата на превозвача преди и по време на произшествието.

Локомотивният машинист на локомотив № 06-60 е заминал от гара Драгоман за гара Драгоил само по разрешаващо показание на изходния светофор, без да е получил сигнал „Заповед за заминаване“, даден със заповедния диск от дежурния ръководител движение.

ТСВ № 10352 е бил осигурен с необходимата спирачна маса и е бил снабден с необходимите влакови документи. При движението влакът не е превишавал максимално допустимата скорост 65 км/час за това междугарие. Локомотивната бригада е била снабдена със служебен мобилен телефон. Влакът е заминал от гара Драгоман с устна договорка между дежурния ръководител движение първо лице и локомотивния машинист на електрически локомотив № 45-152 по сигнал „Заповед за заминаване“, даден със заповедния диск от дежурния ръководител движение първо лице, при червена светлина на изходния светофор на четвърти приемно-отправен коловоз, страна Драгоил, която е сигнал, означаващ „Спри! Изход

забранен! Забранено е преминаването на светофора!”, без дежурният ръководител движение да е връчил на локомотивния машинист писмена заповед за реда за движение при специални условия (Приложение № 15А към чл. 264, ал. 1 от Наредба № 58 за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт на министъра на транспорта).

Влак № 293 е бил осигурен с необходимата спирачна маса и е бил снабден с необходимите влакови документи. При движението си влакът не е превишавал максимално допустимата скорост 65 км/час за това междугарие. Локомотивната и превозната бригади са били снабдени със служебни мобилни телефони. Влакът е преминал транзит през гара Драгоил в 7:51 ч. Видно от разшифровката на скоростомерната лента часовникът на ел. локомотив № 45-156, обслужващ влака, е бил с 5 минути назад.

9. Състояние на железопътната инфраструктура и подвижния състав преди, по време и след произшествието.

Констатирано е, че железопътната инфраструктура преди, по време и след произшествието е била изправна.

Преди произшествието електрическите локомотиви и вагоните в съставите на влак № 293 и ТСВ № 10352 са били изправни.

10. Последствия от произшествието.

10.1. Загинали – няма;

10.2. Ранени с леки травми -30 човека;

- служебен персонал, пътуващ за работа -14 човека и 1 - сръбски гражданин - кондуктор на спален вагон от влак № 293;

- пътници - 15 човека, в т.ч. 4 сръбски граждани;

10.3. Материални щети:

- след произшествието са нанесени материални щети на двата електрически локомотива и на пътническите вагони, чиито размер се оценява от независим оценител, (след получаване на оценката от независимия оценител същата ще Ви бъде предоставена с доклад);

- железопътна инфраструктура – няма;

- контактна мрежа – няма;

- други повреди – няма.

10.3. Прекъсване на движението:

- между гарите Драгоман – Драгоил от 07:57 до 14:05 часа на 04.10.2010 г.;

10.4. Причинено закъснение на влакове:

- закъснели влакове - няма

- отменени - 1 влак.

11. Анализ на причините, довели до железопътното произшествие.

От предоставените материали е видно, че по време на приемането и предаването на дежурството между старата и новата смяна дежурни ръководители движение – първи лица в гара Драгоман (регистрирано в дневник обр.ДП-3) не е отразено действителното положение на заетостта на коловозите и наличните влакове и локомотиви в гарата. Тази неточно записана информация, липсата на видимост от приемното здание на гара Драгоман до изходния светофор на четвърти коловоз – страна Драгоил (поради наличие на голяма лява крива) и отсъствието на стрелочника в поста са предпоставки, които създават условията за по-нататъшното развитие на нещата. В предавателния документ между двамата дежурни ръководители движение е било отразено, че на четвърти коловоз е бил композиран ТСВ № 10352, но не е било отразено, че на същия коловоз пред него се намира дизелов локомотив № 06 – 60 страна гара Драгоил. Точно в момента, когато е ставало предаването и приемането на дежурството между двамата дежурни ръководители движение, машинистът на дизеловия локомотив № 06-60, без да е изчакал разрешение и разпореждане от дежурния ръководител движение-първо лице, е придвижил дизеловия локомотив към предния дистанционен указател

с цел видимост на изходния светофор, като вероятно е очаквал, че локомотив № 06-60 (назначен да се движи като влак № 11920) ще заmine преди ТСВ № 10352. Дизеловият локомотив се е придвижил и е спрял пред дистанционния указател пред изходния светофор на четвърти коловоз, без да го подминава, но локомотивът вече не се е виждал от приемното здание на гара Драгоман. Съдейки по по-нататъшните действия на дежурния ръководител движение-първо лице в гара Драгоман, който вече е бил приел срещу подпис дежурството, става ясно, че той най-вероятно не е знаел за наличието и местоположението на дизеловия локомотив. Само така би могло да се обясни защо той не изпълнява разпореждането, получено от влаковия диспечер в първите минути след като е поел дежурството, да прегарира дизеловия локомотив на пети коловоз и да го даде помощен на края на влак № 44152. Следователно, въпреки че първо лице – стара смяна не е предал на първо лице – нова смяна информация за дизеловия локомотив № 06-60, от влаковия диспечер, първо лице – нова смяна е разбрал, че този локомотив е в гарата, но той не се е поинтересувал къде точно се намира.

По-нататъшните действия на дежурния ръководител движение-първо лице в гара Драгоман се свеждат до осигуряване движението на ТСВ № 10352, който вече е бил композиран на четвърти отправен коловоз в гара Драгоман. Дежурният ръководител движение-първо лице, след като се убедил, че междугарието към съседната гара Драгоил е свободно е поискал устно и е получил по електрически път блокировъчен сигнал „дадено съгласие” (ДС) за приемане на влака посредством полуавтоматичната блокировка и е предприел действия с осигурителната техника на гара Драгоман „електромеханична централизация” (ЕМЦ) за подготовка на маршрута и изпращане на ТСВ № 10352. Дежурният ръководител движение първо лице не е могъл да разбере по индикацията на коловозно-сигналното табло на ЕМЦ, че на същия коловоз пред влака се е намирал и дизеловият локомотив, тъй като червената индикация на коловозно-сигналното табло е показвала заетият предучастък, който в случая е коловозът, на който са се намирали трудово-служебният влак и дизеловият локомотив. Дежурният ръководител движение – първо лице - е подготвил маршрута посредством индивидуално обръщане на стрелките чрез стрелковите ръчки, при което полуавтоматичната блокировка все още не е била задействана и се е намирала в „нормално състояние”, което се индицира на апаратурата на полуавтоматичната блокировка със зелена постоянна светлина. След това е предприел отваряне на изходния светофор от четвърти отправен коловоз за влак № 10352 посредством завъртане и поставяне на коловозно-сигналната ръчка на положение „изход” на 90 градуса за гара Драгоил. След отварянето на изходния сигнал, апаратурата на полуавтоматичната блокировка е преминала от „нормално състояние” в „предварително блокирано състояние”, което на апаратурата при дежурния ръководител движение се индицира с червена мигаща светлина. Машинистът и помощник-машинистът на дизеловия локомотив № 06 – 60 са възприели разрешаващото показание на изходния светофор като заповед за заминаване, без да са получили заповед за заминаване, дадена лично от дежурния ръководител движение чрез заповедния диск. Те вероятно са били сигурни, че даденото разрешително показание на изходния светофор е за тях. Само така би могло да бъде обяснено защо са напуснали гарата без разрешение, дадено лично от дежурния ръководител движение чрез заповедния диск. Дизеловият локомотив е преминал покрай изходния светофор, при което същият автоматично се е затворил и на повторителя на коловозно-сигналното табло при дежурния ръководител движение светлините са се сменили от зелена в червена, а състоянието на полуавтоматичната блокировка е преминало от състояние „предварително блокирано” в „блокирано”, което се индицира с червена постоянна светлина и показва, че при изправна полуавтоматичната блокировка разрешителното показание на изходния светофор е консумирано от преминалото возило (влак) и междугарието вече се счита за заето. В гара Драгоил индикацията на ЕМЦ също се е променила от „дадено съгласие” в „получено заминаване”. Точно когато дизеловият локомотив е напуснал изходната гърловина на гара Драгоман, дежурният ръководител движение – първо лице, без да знае за това, е отишъл да изпрати ТСВ № 10352 в същото направление, като преди това е трябвало да му връчи влаковите документи, да направи сверка на часовниците и да се разпише в пътния лист на локомотива. В момента, в който дежурният

ръководител движение – първо лице - е връчвал влаковите документи, той е получил информация от дежурния ръководител движение-второ лице, че изходният сигнал е отпаднал за ТСВ № 10352 и полуавтоматичната блокировка е задействана. Дежурният ръководител движение – първо лице, без да изпраща влака, се е върнал в апаратната и сам се е убедил в достоверността на получената информация, като вероятно е счел, че затварянето на изходния сигнал и задействането на полуавтоматичната блокировка се дължат на повреда в осигурителната техника, без да е знаел, че промяната в състоянието на осигурителната техника на гарата и междугарието се дължат не на повреда, а са били редовно задействани от заминалия от гарата дизелов локомотив. Тъй като ОТ в гара Драгоман е с коловозна заетост, по индикациите на коловозно-сигналното табло на ЕМЦ в този момент се е виждало, че предучастъкът, т.е. четвърти коловоз, на който се е намирал ТСВ № 10352, е бил зает. Само така може да се обясни защо той веднага е уведомил по телефона дежурните механици по ОТ за повреда. Тези негови действия потвърждават версията на комисията, че той не е имал информация, че на същия коловоз, непосредствено пред изходния светофор на четвърти отправен коловоз на гара Драгоман, страна Драгоил, се е намирал дизелов локомотив № 06-60. В същото време в стрелковия пост не е имало дежурен постови стрелочник и дежурният ръководител движение – първо лице - не е могъл да получи устен доклад от постовия стрелочник за влака (локомотива), който е напуснал гарата. Дежурният ръководител движение – първо лице - най-вероятно се е опитал да направи опит за повторно отваряне на изходния светофор, но дори и да се е опитал, полуавтоматичната блокировка не допуска отваряне на изходен светофор при заето междугарие. Това е неоспоримо доказателство, че полуавтоматичната блокировка е била изправна в този момент. След като вече е бил убеден, че се касае за повреда на осигурителната техника, той е отишъл при локомотивната бригада на ТСВ № 10352 и започнал да ги убеждава да заминат при затворен изходен светофор, при подготвен за тях маршрут и на свободно междугарие, без да е преминал на телефонен способ и без да им връчи заповед за движение при специални условия Обр. II-A. Тези негови действия са в пълно противоречие с Наредба № 58 за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт на министъра на транспорта и „Правила за движение на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт” (ПДВМР), утвърдени от Генералния директор на НК „ЖИ”, където е регламентирано какви са задълженията на дежурния ръководител движение по осигуряване движението на влака при повреда на ОТ и прекъсване действието на полуавтоматичната блокировка. Локомотивната бригада на ТСВ № 10352 необяснимо защо, след направеното предложение, се съгласява да замине при затворен изходен сигнал и без връчена писмена заповед Обр. II-A. Вероятно обстоятелството, че този влак винаги е заминавал от този коловоз и по обичайното време и без особености, обяснява донякъде защо локомотивният машинист и помощник-локомотивният машинист са взели решение да изпълнят молбата на дежурния ръководител движение – първо лице - и да заминат при затворен изходен сигнал, без да изискат от него да им връчи заповед обр. II-A. След като ТСВ № 10352 заминава от гара Драгоман само по заповед, дадена със заповедния диск от дежурния ръководител – първо лице, същият се е прибрал в канцеларията, проследил е напускането на влака по индикацията на ОТ и е дал заминаването на влака на гара Драгоил, като в този момент той все още не е знаел, че междугарието вече е било заето от заминалия преди това дизелов локомотив. В стрелковия пост по времето на заминаване на ТСВ № 10352 също е нямало стрелочник, който да докладва устно на дежурния ръководител движение – първо лице.

Дежурният ръководител движение в гара Драгоил, след като е записал телефонограмата за заминаването на ТСВ № 10352 от гара Драгоман, е предприел действия по подготовка на маршрута за приемането му и отваря входния сигнал за втори коловоз, без да знае, че пред ТСВ № 10352 се е движил дизелов локомотив № 06 – 60. До този момент дежурният ръководител движение е нямало как да знае, че вместо ТСВ № 10352 в гарата е щял да влезе дизеловият локомотив. Той е изчакал влизаният според него ТСВ № 10352 да разключи входния маршрут (това става след освобождаване на вътрешното изолирано звено на втори коловоз), което е разбрал по светлинната индикация на ЕМЦ и

веднага след това е нормализирал полуавтоматичната блокировка чрез бутона „пътно пристигане” (ПП), без да посрещне влизания влак и без да разпреди и да получи устен доклад от дежурния постови стрелочник от страна Драгоман за целостта на ТСВ № 10352. Тези негови действия са в противоречие с установените разпоредби в ПДВМР, където е регламентирано, че е забранено извършването на манипулацията за пътно пристигане, ако дежурният ръководител движение не се е убедил по безпорен начин, че влакът е пристигнал в гарата цял, междугарието е свободно и няма други пречки за безопасно движение на следващите возила. Ако дежурният ръководител движение лично или по доклад от постовия стрелочник се беше убедил, че в гара Драгоил на втори коловоз в това време е влизал дизеловият локомотив № 06-60 вместо очаквания ТСВ № 10352, от създадените до тук предпоставки за железопътно произшествие най-вероятно нямаше да се стигне до реализирането му. Следващите действия на дежурния ръководител движение се свеждат до подготовката на маршрут за транзитно преминаване на международния бърз влак № 293 по първи приемно-отправен коловоз в направление към гара Драгоман. Тук не става ясно как е искал и е получил съгласие за осигуряване на движението му със съседната гара Драгоман – условно (с получаване на „накрещно съгласие” НС) или след като е нормализирал полуавтоматичната блокировка чрез бутона „ПП”. След като е подготвил транзитен маршрут за влак № 293, същият е излязъл да го транзитира и едва след като последният вагон на влака е минал покрай него той е видял, че в гарата на втори коловоз вече се е бил установил дизелов локомотив № 06-60. След това се е свързал с дежурния ръководител движение в гара Драгоман за даване заминаването на влак № 293, като междуременно е съобщил, че вместо ТСВ № 10352 в гарата е пристигнал дизелов локомотив. След това обаждане гаровите служители и от двете гари вече са разбрали за грешката, която са допуснали, и осъзнавайки, че на едно междугарие се движат два влака един срещу друг, дежурният ръководител движение в гара Драгоман веднага избира по служебния мобилен телефон локомотивния машинист на ТСВ № 10352 и му съобщава да спре влака и е поискал чрез влаковия диспечер изключване на напрежението в контактната мрежа, което впоследствие е било изключено. Тези негови действия са били напълно адекватни, предвид създадената обстановка и в съответствие с утвърдените ПДВМР, но в крайна сметка не са могли да предотвратят удара между двата влака. В същото време дежурният ръководител движение в гара Драгоил не е предприел никакви действия за сигнализиране към машинистите и спиране на вече напускащия гарата международен влак. Комисията счита, че не са изчерпани всички възможни начини за принудително спиране на двата влака съгласно ПДВМР, където са регламентираны действията, които може да бъдат предприети при аварийни ситуации. Двата влака, движейки се един срещу друг в междугарието, са се срещнали и ударили малко преди предупредителния светофор на гара Драгоил, в резултат на което е реализирано железопътно произшествие. При челният удар на двата влака (единият от които вече е бил спрял), кинетичната енергия на движещия се влак се е превърнала в разрушителна сила, вследствие на което има нанесени големи материални щети и са били ранени много хора.

В заключение на направения анализ може да се направи извода, че категорично не се касае за технически отказ, решаващ е бил човешкият фактор. Статистиката показва, че преди петдесет години деветдесет процента от тежките железопътни произшествия са се дължали на технически откази и повреди, а в наши дни всеки девет от десет произшествия са предизвикани от човешки грешки. При автоматизацията голяма част от операторските дейности се възлагат на техниката, но техниката все още не е добре подготвена за извънредни ситуации, а именно тогава се случват най-тежките железопътни произшествия. Често липсва и опитен персонал, който да се намеси бързо и адекватно и да предложи решения, с които да бъде предотвратено дадено произшествие.

12. Причина за произшествието.

Нарушени са основни постановки на нормативната уредба, регламентиращи безопасното приемане и изпращане на влаковете в гарите, от изпълнителския персонал на

ДП „НК ЖИ” в гарите Драгоман и Драгоил и изпълнителския персонал на „БДЖ” ЕАД в Локомотивно депо - София.

1. Дежурният ръководител движение-първо лице, стара смяна, в гара Драгоман е нарушил от ПДВМР, чл. 97, ал. 2 и чл. 264, ал. 1;
2. Дежурният ръководител движение-първо лице, нова смяна, в гара Драгоман е нарушил от Наредба № 58, чл. 132, ал. 1, чл. 264, ал. 1, т. 2 и от ПДВМР, чл. 397, т. 4 и чл. 9, чл. 149, ал. 2, чл. 264, ал. 1, чл. 344, ал. 2 и чл. 359, ал. 1;
3. Дежурният ръководител движение в гара Драгоил е нарушил от Наредба 58, чл. 274, ал. 1 и чл. 397, т. 5 и от ПДВМР, чл. 9, чл. 145, ал. 2, чл. 346, ал. 1 и чл. 387, ал. 4;
4. Помощник-локомотивният машинист на локомотив № 45-152 е нарушил от Наредба № 58, чл. 263, ал. 2, чл. 275, ал. 3, чл. 286, чл. 288, чл. 291, т. 2 и от ПДВМР, чл. 332, т. 1 и чл. 344, ал. 2 и чл. 384, ал. 3;
5. Локомотивният машинист на локомотив № 45-152 е нарушил от Наредба № 58, чл. 263, ал. 2, чл. 275, ал. 3, чл. 286, чл. 288, чл. 291, т. 2 и чл. 332, т. 1 и от ПДВМР, чл. 344, ал. 2 и чл. 384, ал. 3;
6. Локомотивният машинист на локомотив № 06 – 60 е нарушил от Наредба № 58, чл. 263, т. 1 и т. 2, чл. 275, т. 4, чл. 86, чл. 288 и чл. 397, т. 4, буква „г” и от ПДВМР, чл. 344, ал. 2 и чл. 384, ал. 4;
7. Стрелочник-прелезопазачът, стара смяна, в гара Драгоман е нарушил от ПДВМР, чл. 97, ал. 2 и ал. 4;
8. Стрелочник–прелезопазачът, нова смяна, в гара Драгоман е нарушил от ПДВМР, чл. 97, ал. 2 и ал. 4.

13. Препоръки и предложения за мероприятия, предотвратяващи други произшествия от подобен характер.

1. В хода на разследване на железопътното произшествие са въведени незабавни препоръки за безопасност до Изпълнителния директор на ИА „ЖА”, Генералния директор на ДП „НК ЖИ” и Изпълнителния директор на „БДЖ” ЕАД, както следва:

- ИА „ЖА” да разпорежи извънредна проверка за спазването на нормативната уредба, регламентираща процедурите за безопасност в железопътния транспорт, в процеса на приемане и предаване на дежурството от ръководители на движение и локомотивните бригади и документалното отразяване на наличните факти и обстоятелства;

- ИА „ЖА” да разпорежи изготвяне и въвеждане на аварийни експлоатационни карти, описващи последователността на действие на ръководителите на движение и локомотивните машинисти при възникване на непосредствена заплаха за железопътно произшествие;

- ИА „ЖА” да разпорежи провеждането на обучаващ семинар с ръководителите на движение и локомотивните бригади за действие при възникване на заплаха за железопътно произшествие. Присъствието на служителите да бъде отразено в протокол;

- ИА „ЖА” да разпорежи извършването на проверка на реда за използване на служебни телефони и радиостанции и разпорежи използването им да става само за служебни разговори;

- ИА „ЖА” да разпорежи създаването за района на гарите и междугарието на схема, показваща липсата на покритие и невъзможността за радио и GSM връзка между ръководителя на движение и локомотивния машинист.

С писмо № 10-22-1094 / 01.11.2010 г. на изпълнителният директор на ИА „ЖА” е уведомен директора на дирекция „ЗРПВВЖТ” в МТИТС за изпълнение на въведени незабавни мерки за безопасност и сроковете им за изпълнение.

2. Генералният директор на ДП „НК ЖИ” и Изпълнителният директор на „БДЖ” ЕАД съгласно действащите „Системи за управление на безопасността” (СУБ) да извършат периодични внезапни проверки на експлоатационния персонал във времето на предаване и приемане на дежурствата по работни места.

3. Генералният директор на ДП „НК ЖИ” да предприеме необходимите мерки за промяна на План II-24 за приемането и изпращането на трудово-служебен влак в гара

Драгоман от коловоз с повторителен светофор на изходния светофор и съоръжен с перон за качване и слизане на персонала, пътуващ ежедневно от и до гара Димитровград ЖС.

В срок до 10.12.2010 г. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ писмено да уведоми дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт“ в Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията за предприетите мерки за недопускане на произшествия и инциденти от подобен характер.

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