



MINISTERUL TRANSPORTURILOR
AUTORITATEA FERROVIARA ROMANA

ORGANISMUL DE INVESTIGARE FERROVIAR ROMAN



RAPORT DE INVESTIGARE

privind incidentul feroviar produs la data de 16.10.2013 pe raza de activitate a Sucursalei „Centrul Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații” CF Craiova, în stația CF Slatina, în circulația trenului de călători nr.9476.



Ediția finală
20 decembrie 2013

CUPRINS

	Pag.
A. PREAMBUL.....	3
<i>A.1. Introducere.....</i>	<i>3</i>
<i>A.2. Procesul investigației.....</i>	<i>3</i>
B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE.....	3
C. RAPORTUL DE INVESTIGARE.....	4
<i>C.1. Descrierea incidentului.....</i>	<i>4</i>
<i>C.2. Circumstanțele incidentului.....</i>	<i>5</i>
<i>C.2.1. Părțile implicate.....</i>	<i>5</i>
<i>C.2.2. Compunerea și echipamentele trenului.....</i>	<i>5</i>
<i>C.2.3.Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului</i>	<i>5</i>
<i>C.2.4. Mijloace de comunicare.....</i>	<i>5</i>
<i>C2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar</i>	<i>6</i>
<i>C.3. Urmările incidentului.....</i>	<i>6</i>
<i>C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți.....</i>	<i>6</i>
<i>C.3.2. Pagube materiale.....</i>	<i>6</i>
<i>C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar.....</i>	<i>6</i>
<i>C.3.4.Consecințele incidentului asupra mediului.....</i>	<i>6</i>
<i>C.4. Circumstanțe externe.....</i>	<i>6</i>
<i>C.5. Desfășurarea investigației.....</i>	<i>6</i>
<i>C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat.....</i>	<i>6</i>
<i>C.5.2. Sistemul de management al siguranței.....</i>	<i>8</i>
<i>C.5.3. Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigare.....</i>	<i>9</i>
<i>C.5.4. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și a materialului rulant...</i>	<i>9</i>
<i>C.5.4.1. Date constatate cu privire la instalații.....</i>	<i>9</i>
<i>C.5.4.2. Date constatate cu privire la linie.....</i>	<i>9</i>
<i>C.6. Analiză și concluzii.....</i>	<i>9</i>
D. CAUZELE INCIDENTULUI.....	10
<i>D.1. Cauze directe.....</i>	<i>10</i>
<i>D.2. Cauze subiacente</i>	<i>10</i>
<i>D.3. Cauze primare</i>	<i>10</i>
E. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ	10

A. PREAMBUL

A.1. Introducere

Organismul de Investigare Feroviar Român, denumit în continuare OIFR, desfășoară acțiuni de investigare în conformitate cu prevederile *Legii nr.55/2006*, privind siguranța feroviară, denumită în continuare *Legea privind siguranța feroviară*, precum și a *Regulamentului de investigare a incidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România*, aprobat prin HG nr.117/2010, denumit în continuare *Regulament de investigare*.

Obiectivul acțiunii de investigare a OIFR are ca scop îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea incidentelor sau accidentelor feroviare.

Investigația este realizată independent de orice anchetă judiciară și nu se ocupă în nici un caz cu stabilirea vinovăției sau a răspunderii.

A.2. Procesul investigației

În temeiul art.19, alin.2 din *Legea privind siguranța feroviară*, coroborat cu art.48 din *Regulamentul de investigare*, OIFR, în cazul producerii anumitor accidente sau incidente feroviare, are obligația, de a deschide acțiuni de investigare și să constituie comisii de investigare pentru strângerea și analizarea informațiilor cu caracter tehnic, stabilirea condițiilor de producere, inclusiv determinarea cauzelor și dacă este cazul emiterea unor recomandări de siguranță în scopul prevenirii unor accidente similare și pentru îmbunătățirea siguranței feroviare.

Având în vedere nota informativă a Revizoratului general de siguranța circulației din cadrul CNCF „CFR” SA din data de 17.10.2013 precum și fișa de avizare a Revizoratului regional de siguranța circulației din cadrul Sucursalei Centru Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Craiova, denumit în continuare CREÎR CF Craiova, privind incidentul feroviar produs la data de 16.10.2013 în jurul orei 19:47, pe raza de activitate a CREÎR CF Craiova în circulația trenului de călători nr.9476 (aparținând operatorului de transport feroviar SC SNTFC „CFR CĂLĂTORI” SA), în stația CF Slatina prin plecarea din stație fără a avea dreptul de a ocupa linia curentă și fără al doilea agent al trenului (șeful de tren), și luând în considerare faptul că evenimentul feroviar se încadrează ca incident în conformitate cu prevederile art.8, Grupa A, pct.1.6 din *Regulamentul de investigare*, OIFR a decis deschiderea unei acțiuni de investigare.

În conformitate cu prevederile art.48, alin.(2) din *Regulamentul de investigare*, prin Nota nr.4110/ I 499 /2013 din data de 21.10.2013 Investigatorului Șef, a desemnat ca investigator principal al comisiei de investigare dl. Florin Cristian STOICA, investigator în cadrul OIFR.

După consultarea prealabilă a părților implicate, conform prevederilor din *Regulamentul de investigare*, prin actul nr.4113/ 854 /2013, investigatorul principal a numit comisia de investigare formată din următorii membrii:

- Ninel CERCEL	șef serviciu SC – SNTFC - Sucursala Craiova	membru;
- Virgil ENE	revizor regional – SNTFC - Sucursala Craiova	membru;
- Ion GHIOLD	revizor regional - CREÎR CF Craiova	membru.

B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

La data de 16.10.2013, în jurul orelor 19:47, pe raza de activitate a CREÎR CF Craiova, secția de circulație Slatina – Pitești (secție aparținând CNCF „CFR” S.A. linie simplă neelectrificată), în stația CF Slatina, trenul de călători nr.9476 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC “CFR CĂLĂTORI” S.A.) a plecat din stație, fără a avea dreptul de ocupare a liniei curențe și fără șef de tren.

Trenul de călători nr.9476 aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC “CFR CĂLĂTORI” S.A., a circulat în relația Slatina - Pitești, având în compunere 1 automotor nr.77-0976-9, 2 osii, tonaj brut 30 tone, frânat automat 19/34 tone, frânat de mână 3/24 tone, lungime 14 m.

Nu s-au înregistrat victime omenești sau răniți.

Nu au fost întârzieri de trenuri de călători

Cauza directă, factori care au contribuit

Punerea trenului în mișcare din stația CF Slatina de către mecanic, fără primirea semnalului „Pornirea trenului” transmis de către IDM, pentru a avea dreptul de a ocupa linia curentă și fără respectarea prevederilor din reglementările specifice.

Nu au fost identificate cauze subiacente.

Nu au fost identificate cauze primare.

Grad de severitate

Conform clasificării incidentelor prevăzută la art.8 din *Regulamentul de investigare*, având în vedere activitatea în care s-a produs, fapta se clasifică, ca incident feroviar conform art.8, Grupa A, pct.1.6.

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

C. RAPORTUL DE INVESTIGARE

C.1. Descrierea incidentului

La data de 16.10.2013, trenul de călători nr.9476, aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC “CFR CĂLĂTORI” S.A., a circulat în relația Piatra Olt - Pitești, a avut în componere 2 automotoare seria 900, 4 osii, tonaj brut 60 tone, frânat automat 38/48 tone, frânat de mână 6/48 tone, lungime 30 m.

Trenul de călători nr.9476 în stația CF Slatina descompune formând trenul nr.9476 care își continuă mersul la stația CF Pitești și trenul nr. 9410-1, care se întoarce la stația CF Piatra Olt.

La intrarea peste macazuri la stația CF Slatina trenul de călători nr.9476 era format din automotoarele AM 77-0976-2 și AM 77 -0917-3. La automotorul AM 77-0976-2 i s-a oprit motorul și a venit împins de celălalt automotor din spate, după ce mecanicii au luat legătura între ei prin stația RER.

După oprirea la peron, automotorul AM 917 a fost distanțat față de celălalt automotor, după care partida de tren de la trenul 9410-1, s-a prezentat la impiegatul de mișcare pentru verificare cu fiola alcooltest, primul fiind șeful de tren, după venirea lui la motor plecând și mecanicul.

Trenul de călători nr.9476 avea plecare regulată la ora 19:42. După verificarea partidei trenului de călători nr.9410-1, IDM expeditor a luat carnetul cu ordine de circulație, completat de IDM dispozitor și s-a prezentat la trenul de călători nr.9476, unde a înmănat Ordinul de circulație mecanicului acestui tren, semnalul de ieșire fiind pe liber.

Mecanicul a comunicat că nu poate pleca deoarece nu are suficient aer în conducta generală și îi mai trebuie puțin timp.

IDM expeditor a așteptat aproximativ 1 minut și apoi s-a deplasat la trenul de călători nr.9410-1 care a fost expedit la ora 19:47, după citirea de bandă. În registrul de mișcare și în foaia de parcurs a trenului ora de plecare este trecută 19:45(avizul de plecare este 19:⁴⁵/₄₆).

După expedierea trenului de călători nr.9410-1, conform declarațiilor, IDM expeditor s-a deplasat la biroul de mișcare împreună cu șeful de tren de la trenul de călători nr.9476, pentru ștampilarea foii de parcurs și a arătării vagoanelor.

Pe foaia de parcurs titulară, apare ștampila stației CF Slatina, fără a fi certificată prin semnătură de IDM expeditor.

Pe arătarea vagoanelor este aplicată ștampila stației CF Slatina, dar certificarea prin semnătură este făcută de șeful de tren al trenului de călători nr.9476.

La ieșirea din biroul de mișcare a IDM expeditor împreună cu șeful de tren, în timp ce se deplasau spre linia 4 pentru expedierea trenului de călători nr.9476, șeful de tren a constatat că trenul plecase de la linia 4.

Trenul de călători nr.9476 pleacă din Stația CF Slatina la ora 19:47:54, la 35 de secunde după

expedierea trenului de călători nr.9410-1, conform datelor din citirea benzii de vitezometru la automotorul AM 976.

Întrucât de la SELC Piatra Olt mecanicul titular al trenului de călători nr.9476, a fost îndrumat cu 2 foi de parcurs, după plecarea din stația CF Slatina, acesta a deschis a doua foaie cu care a circulat până la stația CF Pitești.

Trenul a circulat până la stația CF Pitești, fără șef de tren, cu toate că după plecarea din Hm Fâlfani la ora 21:05:28' și după parcurgerea unei distanțe de 204 m la viteza de 20 km apare frânarea de urgență cu influență de 1000 Hz, trenul oprind la ora 21:06:31 reluându-și circulația la ora 21:08:02 cu instalația INDUSI + DSV izolați.

Plecarea trenului din celelalte puncte de oprire efectuându-se cu transmiterea semnalului „Pornirea trenului” de către IDM, fără semnalul „Gata de plecare” dat de șeful de tren.

În urma producerii acestui incident, circulația nu a fost închisă.

Nu s-au înregistrat victime omenești sau răniți.

În urma avizării producerii acestui incident feroviar, la fața locului nu s-au putut deplasa specialiști ai OIFR, reprezentanți ai operatorului de transport feroviar de călători și reprezentanți ai gestionarului de infrastructură feroviară publică, deoarece avizarea s-a făcut în data de 17.10.2013.

Potrivit clasificării accidentelor prevăzută la art.8 din *Regulamentul de investigare*, plecat din stație, fără a avea dreptul de ocupare a liniei curente se clasifică ca **incident feroviar** conform **art.8, Grupa A, pct.1.6**

C.2. Circumstanțele incidentului

C.2.1. Părțile implicate

Locul producerii este situat pe raza de activitate a CREÎR CF Craiova, secția de circulație Slatina – Pitești, infrastructură publică, linie simplă neelectrificată.

Automotorul nr.77-0976-2 ce formează trenul de călători nr.9476, aparține operatorului de transport feroviar de călători SNTFC “CFR CĂLĂTORI” S.A..

C. 2.2. Compunerea și echipamentele trenului

Trenul de călători nr.9476, aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC “CFR CĂLĂTORI” S.A., a circulat în relația Piatra Olt - Pitești, și a fost format din AM 77-0976-2.

C.2.3. Echipamente feroviare

C.2.3.1 Linii

Descrierea traseului căii

În stația CF Slatina, în zona înregistrării incidentului, configurația traseului în plan al căii ferate este în aliniament.

C.2.3.2 Instalații

Stația CF Slatina este înzestrată cu instalații CED, pe distanța Slatina – Costești, circulația trenurilor se efectuează pe bază de bloc de linie automat banalizat iar pe distanța Costești—Pitești pe bază de înțelegere telefonică (cale liberă).

C.2.4 Mijloace de comunicare

Comunicarea între mecanicul de locomotivă și impiegatul de mișcare a fost asigurată prin stații radio – emisie - recepție, aflate în stare bună de funcționare.

În stația CF Slatina mecanicul de locomotivă și IDM dispozitor nu au comunicat prin stația RER nici la sosirea trenului de călători nr.9476 în stație (nu s-au auzit) și nici la plecarea trenurilor de călători nr.9410-1 și nr.9476 din stație. De asemenea IDM dispozitor nu a auzit comunicarea între cei doi mecanici referitor la defectarea primului automotor.

C.2.5 Declanșarea planului de urgență feroviar

Imediat după producerea incidentului feroviar, declanșarea planului de intervenție pentru înlăturarea pagubelor și restabilirea circulației trenurilor s-a realizat prin circuitul informațiilor precizat în *Regulamentul de investigare*. Nu s-au prezentat reprezentanți ai gestionarului infrastructurii publice, operatorului de transport de călători și ai Autorității Feroviare Române – AFER, deoarece incidentul a fost avizat în data de 17.10.2013 ora 10:00, la mai mult de 12 ore de la producerea lui.

C.3. Urmările incidentului

C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți

În urma producerii acestui incident nu s-au înregistrat pierderi de vieți omenești sau răniți.

C.3.2. Pagube materiale

Nu s-au înregistrat pagube materiale.

C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar

În urma producerii acestui incident nu au fost consecințe în traficul feroviar.

C.3.4. Consecințele incidentului asupra mediului

În urma producerii acestui accident nu au fost urmări asupra mediului.

C.4. Circumstanțe externe

La data de 16.10.2013, în jurul orei 19:42, vizibilitatea în zona producerii incidentului a fost bună, cer noros, cu temperatura de + 10°C.

Vizibilitatea indicațiilor semnalelor luminoase a fost conform cu prevederile reglementărilor specifice în vigoare.

C.5. Desfășurarea investigației

C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat

*Din declarația și relațiile scrise ale **impiegatului de mișcare dispozitor** (salariat al Sucursalei CREÎR CF Craiova – stația CF Slatina) de serviciu la stația CF Slatina, la data de **16.10.2013**, se pot reține următoarele:*

- a primit trenul de călători nr.9476 la ora 19:35, tren care se fracționa în stația CF Slatina;
- a pus pe liber semnalul de ieșire pentru trenul de călători nr.9476;
- în jurul orei 19:42 având semnalul de ieșire pe liber a constatat că trenul de călători nr.9476 nu pleacă;
- a ieșit afară pe peron în fața biroului de mișcare și a întrebat pe IDM expeditor de ce nu pleacă trenul și a rămas pe peron;
- IDM exterior a răspuns că nu poate pleca trenul pentru că are motorul oprit;
- după punerea în mișcare a trenului de călători nr.9410-1 a intrat în biroul de mișcare să transmită avizul de plecare a acestuia stației CF Milcov;
- după transmiterea avizului de plecare la trenul de călători nr.9410-1, IDM expeditor și șeful de tren de la trenul de călători CF 9476 au venit în biroul de mișcare;
- i-a întrebat de ce au venit și au răspuns că au venit să pună ștampilele pe foaia de parcurs, pentru că s-a schimbat compunerea trenului;
- după ieșirea acestora din biroul de mișcare, în jurul orei 19:47 a observat că pe lumnoschemă s-a ocupat secțiunea 27/43 din spatele semnalului Y 4;
- a transmis avizul de plecare pentru trenul de călători nr.9476 Hm Recea;
- după transmiterea avizului de plecare a trenului de călători nr.9476, în biroul de mișcare a intrat IDM expeditor care a comunicat că trenul de călători nr.9476 a plecat fără a avea semnalul „pornirea

trenului” dată de IDM și fără șef de tren;

- a încercat să ia legătura prin stația RER cu mecanicul trenului trenul de călători nr.9476 dar acesta nu i-a răspuns la apelurile efectuate;
- după un timp mai lung, a sosit și șeful de tren care a comunicat că a fugit după tren având impresia că trenul a redus viteza.

Din declarația și relațiile scrise ale **impiegatului de mișcare expeditor** (salariat al Sucursalei CREÎR CF Craiova – stația CF Slatina) de serviciu la stația CF Slatina, la data de **16.10.2013**, se pot reține următoarele:

- a asistat la defilarea trenului de călători nr.9476;
- a verificat partida trenului de călători nr.9410-1;
- a ieșit cu carnetul de ordine de circulație și a înmănat ordin de circulație mecanicului de la trenul de călători nr.9476;
- a așteptat un timp de aproximativ 1 minut lângă automotorul AM 77-0976-2, după care s-a deplasat la celălalt automotor pentru expediere;
- s-a întâlnit cu șeful de tren de la trenul de călători nr.9476 între cele două automotoare și în urma discuțiilor purtate au stabilit ca după expedierea trenului de călători nr.9410-1, să se deplaseze la biroul de mișcare pentru a ștampila foaia de parcurs și arătarea vagoanelor trenului;
- după expedierea trenului de călători nr.9410-1 a plecat la biroul de mișcare și a intrat împreună cu șeful de tren în biroul de mișcare pentru ștampilarea foi de parcurs;
- la ieșire din biroul de mișcare, împreună cu șeful de tren, în timp ce se deplasau spre trenul de călători nr.9476 pentru expediere, șeful de tren i-a comunicat că trenul a plecat și a constatat că trenul se afla în acel moment în zona semnalului de ieșire;
- s-a întors în birou și a comunicat IDM dispozitor că trenul a plecat și șeful de tren fuge după el ca să îl prindă.

Din declarația și relațiile scrise ale **mecanicului de locomotivă** (salariat al SNTFC „CFR Călători” S.A.) de serviciu pe AM 77-0917-43, care a format trenul de călători nr.9410-1, la data de **16.10.2013**, se pot reține următoarele:

- după gararea trenului de călători nr.9476 în stația CF Slatina a făcut distanță între cele două automotoare în vederea formării trenului de călători nr.9410-1;
- după ce a făcut distanță față de celălalt automotor și a fost semnalizat corespunzător, șeful de tren de la trenul nr.9410-1 a plecat la biroul de mișcare pentru a fi verificat cu aparatul etilotest;
- după sosirea șefului de tren a plecat la biroul de mișcare pentru a fi verificat cu aparatul etilotest;
- după sosirea de la biroul de mișcare și sosirea IDM expeditor lângă ușa automotorului șeful de tren a dat semnalul „gata de plecare”, IDM expeditor a dat semnalul „pornirea trenului” și după ce a data semnalul „atenție” a pus în mișcare trenul de călători nr.9410-1 în direcția Piatra Olt;
- în momentul expedierii trenului de călători nr.9410-1 nu a observat dacă pe peronul liniei 4 se afla șeful de tren de la trenul de călători nr.9476.

Din declarația și relațiile scrise ale **șefului de tren** (salariat al SNTFC „CFR Călători” S.A.) de la trenul de călători nr.9410-1, la data de **16.10.2013**, se pot reține următoarele:

- după gararea trenului de călători nr.9476 în stația CF Slatina a dezlegat cele două automotoare în vederea formării trenului de călători nr.9410-1;
- după semnalizarea corespunzătoare a trenului de călători nr.9410-1 a plecat la biroul de mișcare pentru a fi verificat cu aparatul etilotest și a ștampila foaia de parcurs și arătarea vagoanelor trenului de călători nr.9410-1;
- până la expedierea trenului de călători nr.9410-1 nu a mai discutat cu șeful de tren al trenului de călători nr.9476 și nici nu a observat dacă acesta era pe peron în momentul expedierii trenului de călători nr.9410-1;
- după sosirea IDM expeditor la ușa din față a automotorului pentru expedierea trenului de călători nr.9410-1 a data semnalul „gata de plecare” de la ușa din spate a automotorului;
- după punerea în mișcare a trenului de călători nr.9410-1 la observat pe IDM expeditor pe peronul liniei 4.

Din declarația și relațiile scrise ale **mecanicului de locomotivă** (salariat al SNTFC „CFR Călători”

S.A.) de serviciu pe AM 77-0976-2, care a format trenul de călători nr.9476, la data de **16.10.2013**, se pot reține următoarele:

- a condus trenul de călători nr.9476 pe distanța Piatra Olt – Pitești;
 - la intrarea în stația CF Slatina s-a oprit necomandat motorul de la AM 976 și în urma discuției prin stația RER, a fost împins până la garare pe linia 4 de către AM 917;
 - după gararea trenului pe linia 4 mecanicul trenului de călători nr.9410-1 a făcut distanța între cele două automotoare;
 - a reparat automotorul AM 976 în jurul orei 19:43;
 - după repararea automotorului, de către șeful de tren de la trenul de călători nr.9476 s-a efectuat proba frânei;
 - în jurul orei 19:45 a primit de la IDM expeditor ordinul de circulație și i-a spus că mai are nevoie de puțin timp pentru expediere;
 - IDM expeditor a plecat să expedieze trenul de călători nr.9410-1;
 - după expedierea trenului de călători nr.9410-1 din dreptul AM 917 (pe la jumătatea acestuia) IDM expeditor i-a dat semnalul „Pornirea trenului”;
 - a dat semnalul „atenție” și în aproximativ 20- 30 de secunde a pus în mișcare trenul de călători nr.9476 în direcția Recea;
 - nu a verificat dacă este în posesia foii de parcurs la expediere, crezând că este la șeful de tren și că urmează să o primească pe parcurs;
 - nu a urmărit darea semnalului „gata de plecare” de către șeful de tren;
 - nu s-a asigurat că șeful de tren este în tren în momentul plecării din stația CF Slatina;
 - nu a știut că șeful de tren nu este în tren până la H.C.V. Pârvu, de unde a continuat mersul până la stația CF Pitești la presiunea călătorilor;
 - nu l-a auzit pe IDM dispozitor din stația CF Slatina la stația R.E.R..
- Din declarația și relațiile scrise ale **șefului de tren** (salariat al SNTFC, „CFR Călători” S.A.) de la trenul de călători nr.9476, la data de **16.10.2013**, se pot reține următoarele:
- după gararea trenului de călători nr.9476 în stația CF Slatina a asistat la dezlegarea cele două de către șeful de tren al trenului de călători nr.9410-1;
 - după dezlegare a semnalizat corespunzător trenul de călători nr.9476 și a ajutat un meseriaș de la Depou să repare automotorul;
 - a luat foaia de parcurs din carnetul de bord al mecanicului pentru ștampilare, fără ca să îl avize de acest lucru;
 - după repararea automotorului, când a ieșit dintre automotoare s-a întâlnit cu IDM expeditor care mergea spre trenul de călători nr.9410-1 și l-a întrebat dacă are la el ștampila stației;
 - acesta i-a răspuns că nu are la el ștampila și șeful de tren i-a comunicat că pleacă la biroul de mișcare pentru a pune ștampila pe foaia de parcurs;
 - a plecat singur la biroul de mișcare unde a intrat singur și a ștampilat foaia de parcurs și arătarea vagoanelor trenului de călători nr.9476;
 - a ieșit din biroul de mișcare și s-a întâlnit pe peronul liniei 4 cu IDM expeditor care venea încet spre biroul de mișcare;
 - l-a întrebat pe acesta unde este trenul de călători nr.9476 iar IDM expeditor i-a răspuns că nu i-a dat el plecarea și a plecat grăbit spre biroul de mișcare;
 - el a fugit după trenul de călători nr.9476 până a trecut de pasarelă și a încercat să ia legătura cu mecanicul acestuia prin telefonul mobil;
 - a reușit să vorbească cu mecanicul trenului când acesta a sosit în stația CF Recea;
 - s-a întors la biroul de mișcare și a plecat la stația Pitești cu trenul de călători nr.9008.

C.5.2. Sistemul de management al siguranței

La momentul producerii incidentului feroviar, SNTFC “CFR CĂLĂTORI” S.A. în calitate de operator de transport feroviar de călători avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile Directivei 2004/49/CE privind siguranța pe căile ferate comunitare, a Legii nr.55/2006 privind siguranța feroviară și a Ordinul ministrului transporturilor nr.535/2007 privind acordarea certificatului de siguranță în vederea efectuării serviciilor de transport

feroviar pe căile ferate din România, modificat și completat prin Ordinul ministerului transportului și infrastructurii nr.884 din 03.11.2011.

C.5.3. Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigare

La investigarea incidentului feroviar s-au luat în considerare următoarele:

norme și reglementări

Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare - nr. 005;

Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar – nr.201/2007;

Regulamentul de investigare a accidentelor și incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și rețeaua de transport cu metroul din România – 2010.

surse și referințe

- chestionarea salariaților implicați în producerea incidentului feroviar;
- acte, documente - copii conform cu originalul;

C.5.4. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și a materialului rulant

C.5.4.1. Date constatate cu privire la instalații

Stația CF Slatina este înzestrată cu instalații CED.

C.5.4.2. Date constatate cu privire la linii

Incidentul s-a produs pe o zonă în care viteza maximă de circulație conform livret tren călători Craiova este de 70 km/h.

C.6. Analiză și Concluzii

Din analiza constatărilor efectuate la locul producerii incidentului, a mărturiilor salariaților implicați, se poate concluziona că incidentul feroviar s-a produs în următoarele condiții:

– șeful de tren a ridicat foaia de parcurs a automotorului, din Carnetul de bord al acestuia, contravenind prevederile Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare – 005, Partea I, Capitolul III, Secțiunea a 2 – a, art.39. - 1;

– IDM expeditor nu a completat foaia de parcurs a automotorului contravenind prevederile Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare – 005, Anexa 2, art.9 și art.10 – (1),(2);

– IDM dispozitor nu a avizat prima stație din parcursul de expediere a trenului de călători nr.9476, respectiv stația CF Recea și nici operatorul de pe firul RC 7 Craiova;

– mecanicul de locomotivă nu a verificat dacă este în posesia foii de parcurs, la plecare din stația CF Slatina – contravenind prevederilor Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201, art.9 al.1 lit.g;

– mecanicul de locomotivă nu a verificat dacă agenții autorizați(șeful de tren) sunt la locul de muncă înainte de punerea în mișcare a trenului în stația CF Slatina – contravenind prevederile Instrucțiunilor pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201, art.12 al.2;

– mecanicul de locomotivă nu a avizat și nu a întocmit raport de eveniment prin care să aducă la cunoștința conducerii Depoului Pitești despre faptul că trenul 9476 a plecat din stația Slatina fără șef de tren contravenind prevederile Regulamentul de investigare a accidentelor și incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și rețeaua de transport cu metroul din România – 2010, Capitolul IV, Secțiunea I, art. 22 – (1),(2);

– plecarea trenului din celelalte puncte de oprire cu IDM, pe distanța Recea – Pitești, s-a făcut cu semnalul „Pornirea trenului” transmisă de IDM, fără semnalul „Gata de plecare” dat de șeful de tren, contravenind prevederile Regulamentului de semnalizare – 004, Capitolul IV, art. 117 – (12), (13).

D. Cauzele producerii incidentului

D.1 Cauza directă

Punerea trenului în mișcare din stația CF Slatina de către mecanic, fără primirea semnalului „Pornirea trenului” transmis de către IDM, pentru a avea dreptul de a ocupa linia curentă și fără respectarea prevederilor din reglementările specifice.

D.2. Cauze subiacente

Nu au fost identificate cauze subiacente ale producerii acestui accident.

D.3. Cauze primare

Nu au fost identificate cauze primare ale producerii acestui accident.

E. Recomandări de siguranță

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

Prezentul Raport de Investigare se va transmite SNTFC “CFR CĂLĂTORI” SA, CNCF „CFR” SA și Autorității de Siguranță Feroviară Română.

Membrii comisiei de investigare:

- Florin Cristian STOICA - investigator principal _____
- Ninel CERCEL - membru _____
- Virgil ENE - membru _____
- Ion GHIOLD - membru _____