



MINISTERUL TRANSPORTURILOR
AGENȚIA DE INVESTIGARE FERROVIARĂ ROMÂNĂ - AGIFER



AGENȚIA DE INVESTIGARE FERROVIARĂ ROMÂNĂ - AGIFER -

RAPORT ANUAL 2015



INTRODUCERE

Agenția de Investigare Feroviară AGIFER (denumită în continuare AGIFER) a luat ființă la data de 04 septembrie 2015 prin reorganizarea Organismului de Investigare Feroviar Român, îndeplinind toate atribuțiile acestuia, cuprinse în actele normative în vigoare la data reorganizării, respectiv:

- a) investigarea accidentelor feroviare grave;
- b) investigarea incidentelor produse în circulația trenurilor coordonate de un investigator principal desemnat din cadrul AGIFER;
- c) investigarea acelor accidente și incidente care în condiții ușor diferite ar fi putut duce la accidente grave, inclusiv defecțiunile tehnice ale subsistemelor structurale sau ale constituenților de interoperabilitate componente ale sistemului feroviar de mare viteză și convențional european;
- d) alte atribuții specifice domeniului său de activitate, date în competența sa prin acte normative.

Obiectivul AGIFER este îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea accidentelor, amplasarea investigațiilor și procedura de urmat fiind determinate de aceasta în funcție de învățămintele care se așteaptă a fi trase din aceste acțiuni.

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

Acest raport anual este realizat în conformitate cu prevederile art.23(3) din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului transpusă în legislația română. Prin Legea nr.55/2006 privind siguranța feroviară.

În cuprinsul acestui raport sunt prezentate

- scurt istoric privind organizarea OIFR/AGIFER
- rolul și scopul AGIFER
- date generale privind AGIFER;
- procesul investigării;
- investigații realizate în anul 2015;
- situația recomandărilor de siguranță în anul 2015.

CUPRINS

1	PREZENTARE	
1.1.	Scurt istoric privind organizarea organismului de investigare feroviar român OIFR/AGIFER	
1.2.	Rolul si scopul	4
1.3.	Date generale privind AGIFER	5
1.4.	Organizarea	6
1.5.	Grafic organizațional	7
2	PROCESUL INVESTIGĂRII	7
2.1	Cazurile care au fost investigate	8
2.2	Instituțiile implicate în investigare (în mod curent sau excepțional)	11
2.3	Procesul de investigare	12
3	INVESTIGAȚII	13
3.1	Privire de ansamblu a investigațiilor, finalizate în anul 2015 comparativ cu anul 2014, identificarea principalelor tendințe	13
3.2.	Investigații finalizate și începute în anul 2015	13
3.3.	Studii de cercetare (sau studii de siguranță) comandate și finalizate în anul 2015	25
3.4	Prezentarea sumară a investigațiilor finalizate în anul 2015	26
3.5	Accidente și incidente care au fost investigate în timpul ultimilor 5 ani.	59
4	RECOMANDĂRI	60
4.1	Scurtă revedere și prezentare a recomandărilor emise în anul 2015	60

1.1 Scurt istoric privind organizarea OIFR/AGIFER

Odată cu elaborarea și emiterea de către Parlamentului României a Legii nr.55/2006 privind siguranța feroviară, și prin intrarea în vigoare a HG 1560/2006 a luat ființă Organismul de Investigare Feroviar Român –OIFR.

De la înființare până în luna mai 2010, OIFR s-a ocupat cu investigarea accidentelor feroviare grave și a accidentelor și incidentelor care în condiții ușor diferite pot conduce la accidente feroviare grave.

Prin adoptarea HG nr.117/2010 a fost stabilită în detaliu procedura de investigare a accidentelor și incidentelor și OIFR a primit în plus față de sarcinile stabilite inițial prin Legea nr.55/2006 și investigarea tuturor accideentelor feroviare și a incidentelor produse în circulația trenurilor.

OIFR a funcționat ca organism independent în cadrul autorității Feroviare Române AFER până în anul 2015. În cursul anului 2015, având în vedere avizul motivat al Comisiei Europene (denumită în continuare CE) prin care s-a stabilit că România nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în legătură cu punerea în aplicare a prevederilor art.21 alin.(1) din Directiva 2004/49/CE, referitoare la asigurarea independenței funcționale a OIFR, Guvernul României a adoptat ordonanța de urgență nr.33 din 30 iunie 2015 (aprobată cu modificări prin Legea nr.42/2016) și HG 716/2015 prin care s-au făcut o serie de modificări ale legislației naționale de profil în legătură cu organizarea și funcționarea Organismului de Investigare Feroviar:

- A fost înființată Agenția de Investigare Feroviara Romana AGIFER (denumita in contibuare AGIFER), organ de specialitate în subordinea Ministerului Transporturilor, instituție publică cu personalitate juridică, finanțată integral din venituri proprii, rezultata prin divizarea parțială Autoritatea Feroviară Română – AFER;
- AGIFER a preluat din cadrul AFER activitatea, structura de personal și patrimoniul aferente Organismului de Investigare Feroviar Român;
- Prin Hotărârea Guvernului nr.716/2015 a fost aprobat Regulamentul de organizare și funcționare al AGIFER.

1.2 Rolul și scopul

Rolul Agenției de Investigare Feroviară Română-AGIFER

Rolul AGIFER este de a desfășura acțiuni de investigare a accidentelor/incidentelor și de a face analize și studii asupra cauzelor și circumstanțelor care au condus la producerea acestora. De asemenea AGIEFR poate desfășura și alte sarcini stabilite prin Hotărâre a Guvernului României în legătură cu investigarea altor evenimente decât accidentele și incidentele feroviare.

În conformitate cu prevederile Directivei de Siguranță, a Legii nr.55/2006 privind siguranța feroviară și a Hotărârii Guvernului nr.117/02.03.2010 prin care a fost aprobat Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România (denumit în continuare *Regulament de investigare*), în luarea deciziei privind deschiderea unei acțiuni de investigare, AGIFER, ține seama de:

- gravitatea accidentului sau incidentului;
- dacă face parte dintr-o serie de accidente sau incidente relevante pentru întreg sistemul;
- impactul său asupra siguranței feroviare la nivel comunitar;
- cereri ale administratorilor de infrastructură, operatorilor de transport feroviar, Autorității de Siguranță Feroviară Română sau ale statelor membre ale Uniunii Europene.

AGIFER nu investighează:

- incidentele feroviare care nu sunt relevante pentru sistemul de transport feroviar;

- loviri ale vehiculelor rutiere la trecerile la nivel de către trenuri în circulație care nu sunt urmare a neînchiderii barierei sau nefuncționării instalației de semnalizare;
- loviri ale persoanelor de către vehicule feroviare aflate în mișcare;
- cazurile de suicid;

Pentru oricare din aceste cazuri se poate declanșa acțiunea de investigare ținând seama de cele precizate la paragraful anterior.

Scopul urmărit de AGIFER

Prin acțiunile de investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare AGIFER urmărește îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea producerii unor accidente sau incidente în condiții similare celor investigate.

Acțiunile de investigare, atunci când este necesar, au ca rezultat final recomandări de siguranță, care reprezintă o propunere a AGIFER pentru îmbunătățirea siguranței feroviare.

1.3 Date generale privind AGIFER

Personal angajat la finalul anului 2015

În cadrul AGIFER, la finalul anului 2015, și-au desfășurat activitatea un număr total de 41 salariați, din care:

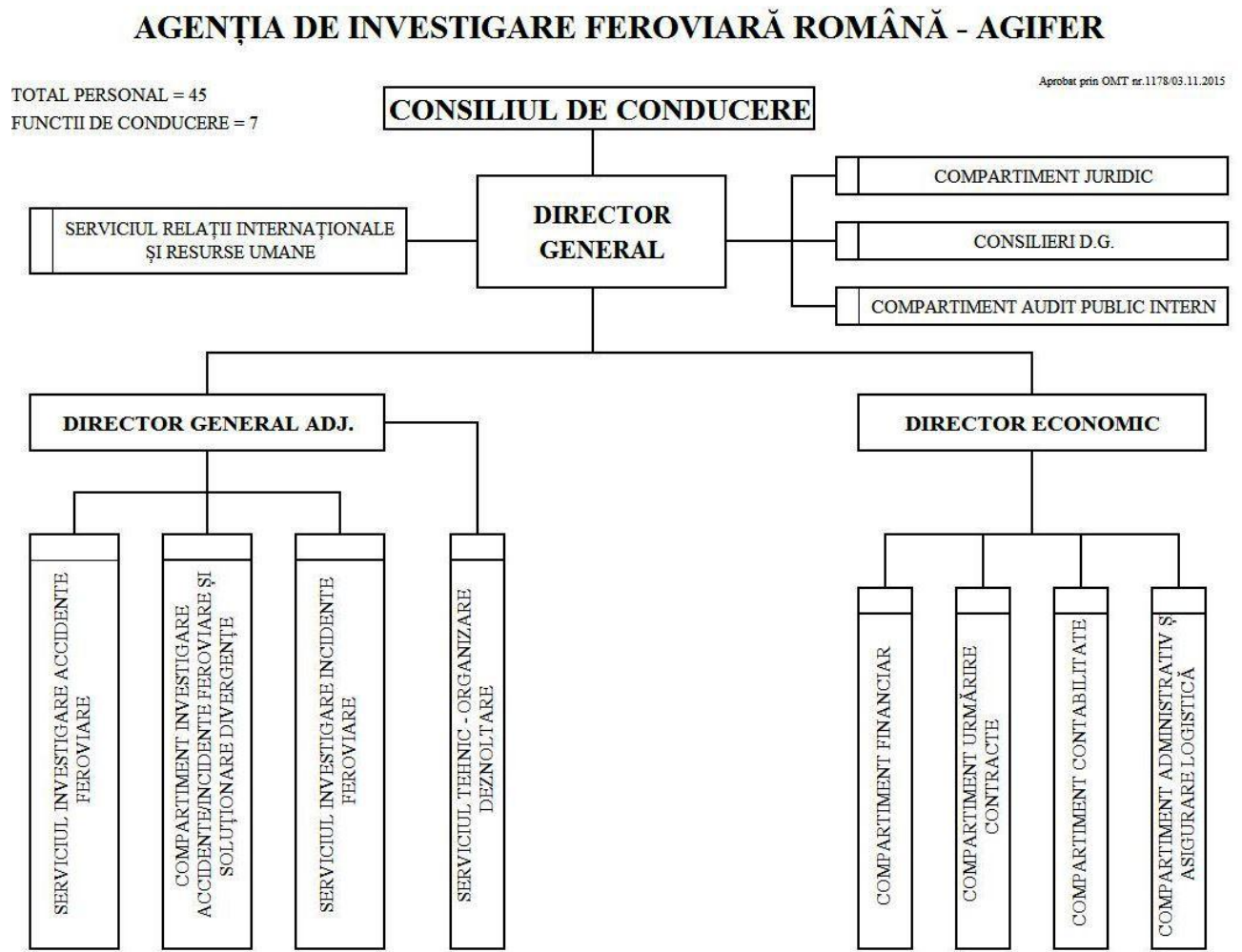
- 1 director general;
- 1 director general adj.;
- 1 director economic;
- 4 șefi serviciu;
- 1 consilier director general;
- 20 investigatori;
- 2 psihologi;
- 1 consilier juridic;
- 1 auditor;
- 5 experți;
- 1 tehnician;
- 1 referent;
- 2 economiști.

Bugetul alocat

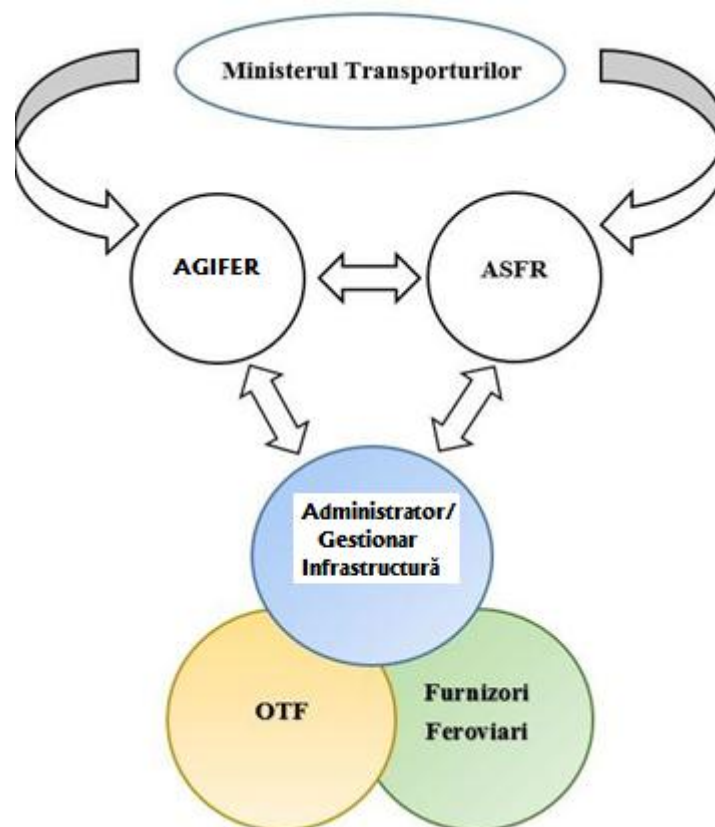
În anul 2015, pentru desfășurarea activității, AGIFER a avut alocat un buget de 2.706.626 lei, echivalent 601.472 euro (considerând un curs de referință 1 €= 4,5 lei).

1.4 Organizarea

În cursul anului 2015, prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr.1178/03.11.2015 a fost aprobată structura organizatorică a Agenției de Investigare Feroviară Română – AGIFER, aceasta fiind prezentată mai jos:



1.5 Grafic organizațional



2 Procesul investigării

Investigația este un proces desfășurat în scopul prevenirii accidentelor și incidentelor, care include strângerea și analizarea informațiilor, stabilirea condițiilor, inclusiv determinarea cauzelor și, dacă este cazul, emiterea unor recomandări de siguranță.

Investigația are statutul juridic de act administrativ, permițând investigatorilor principali să își îndeplinească sarcinile în modul cel mai eficient și în timpul cel mai scurt cu putință. Investigația este realizată independent de orice anchetă judiciară. Investigația nu se ocupă în nici un caz cu stabilirea vinovăției sau a răspunderii.

Rezultatul acțiunii de investigare a unui accident sau incident, constituie obiectul raportului de investigare întocmit în funcție de gravitatea accidentului sau incidentului.

Raportul descrie obiectivele investigației și cuprinde, dacă este cazul, recomandări de siguranță.

Premergător întocmirii raportului de investigare (a raportului de investigare final) se întocmește un proiect de raport, care în conformitate cu prevederile art.22(3) din Legea nr.55/2006 se înaintează administratorului de infrastructură, operatorilor de transport feroviar implicați, Autorității de Siguranță Feroviară Română, victimelor și rudelor acestora, proprietarilor bunurilor deteriorate, producătorilor, serviciilor de urgență implicate reprezentanților personalului și utilizatorilor pentru a-i informa cu privire la investigație și mersul acesteia, respectiv, pentru a le acorda posibilitatea să-și prezinte opiniile, punctele de vedere referitoare la investigație, să facă comentarii cu privire la informațiile din proiectul de raport.

Dacă punctele de vedere și comentariile făcute în proiectul de raport sunt relevante pentru investigare, acestea vor fi luate în considerare la elaborarea raportului final.

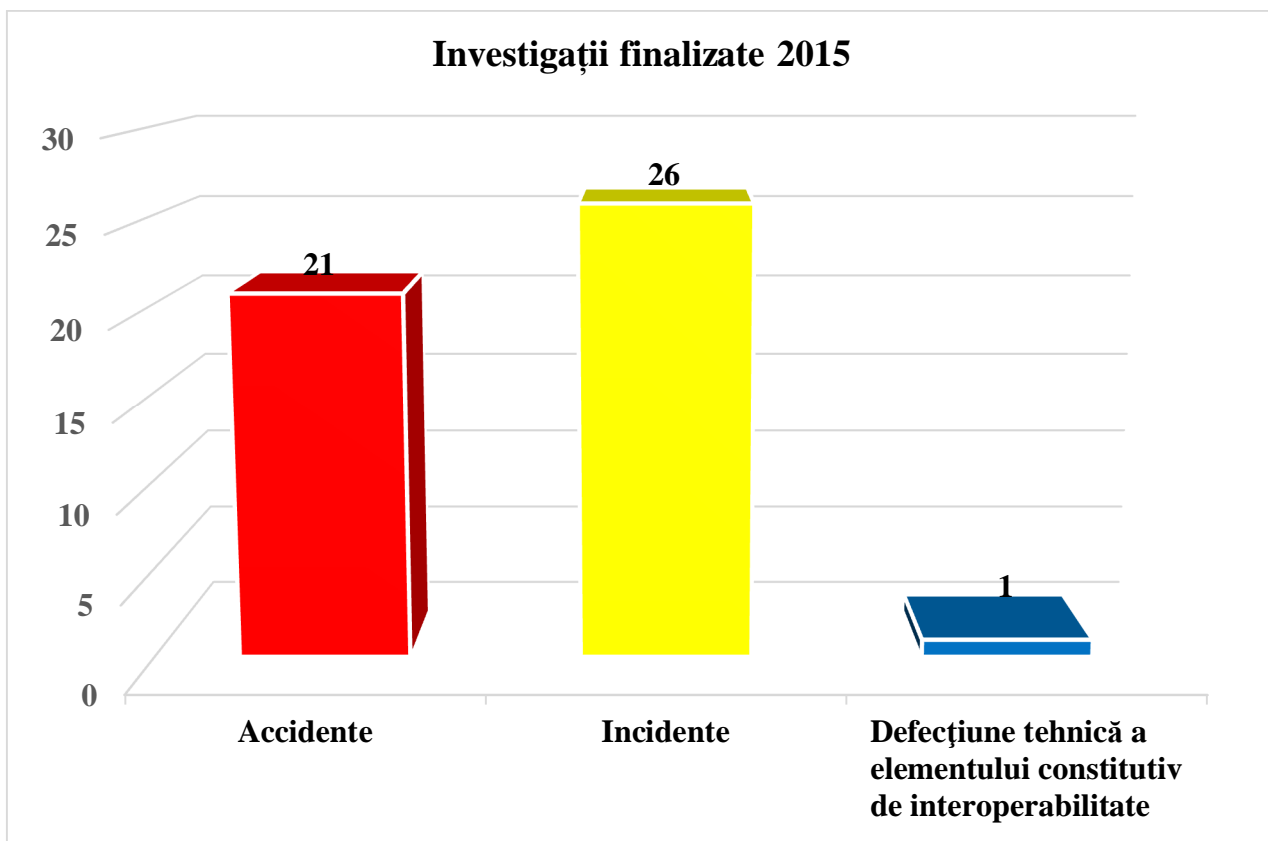
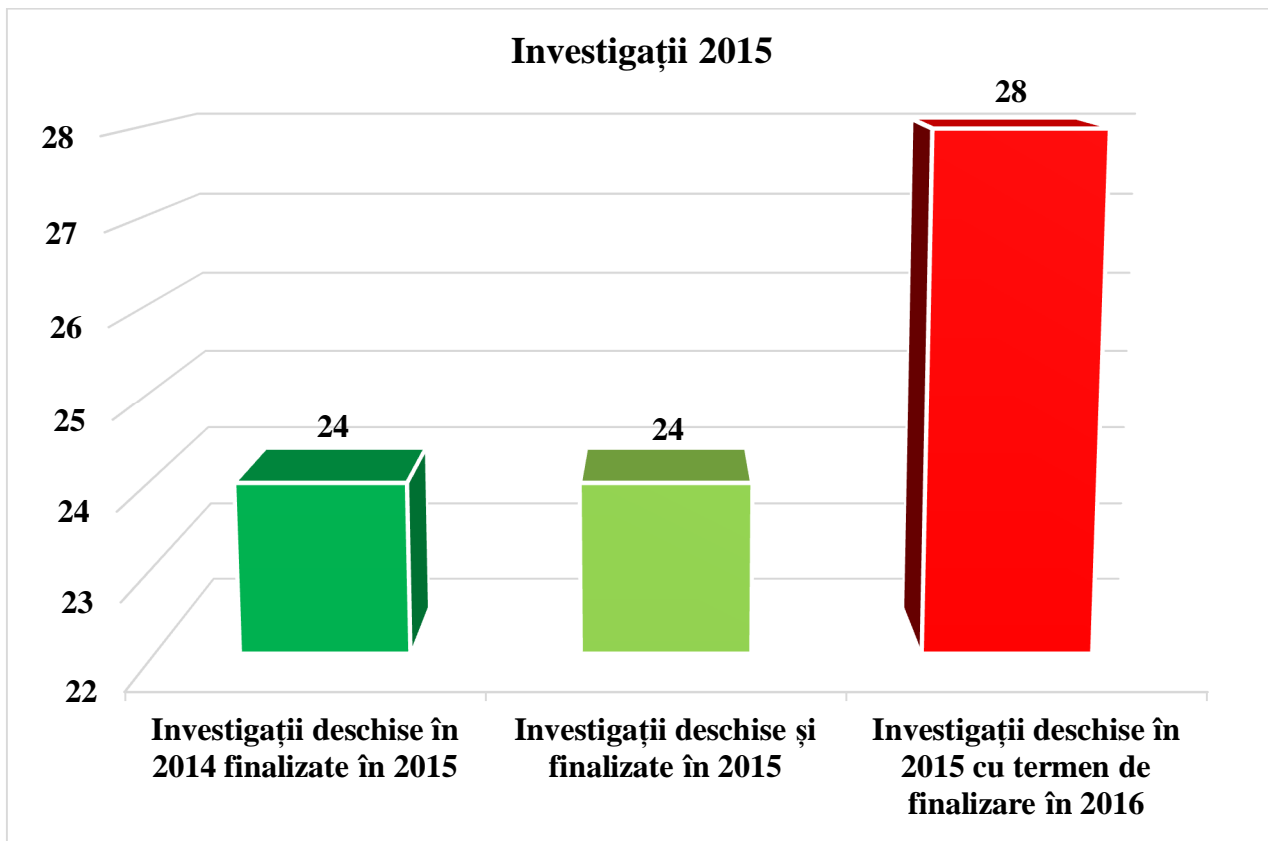
După finalizare raportul de investigare este înaintat conducerii Agenției de Investigare Feroviară Română – AGIFER pentru avizare și publicare pe site-ul acesteia.

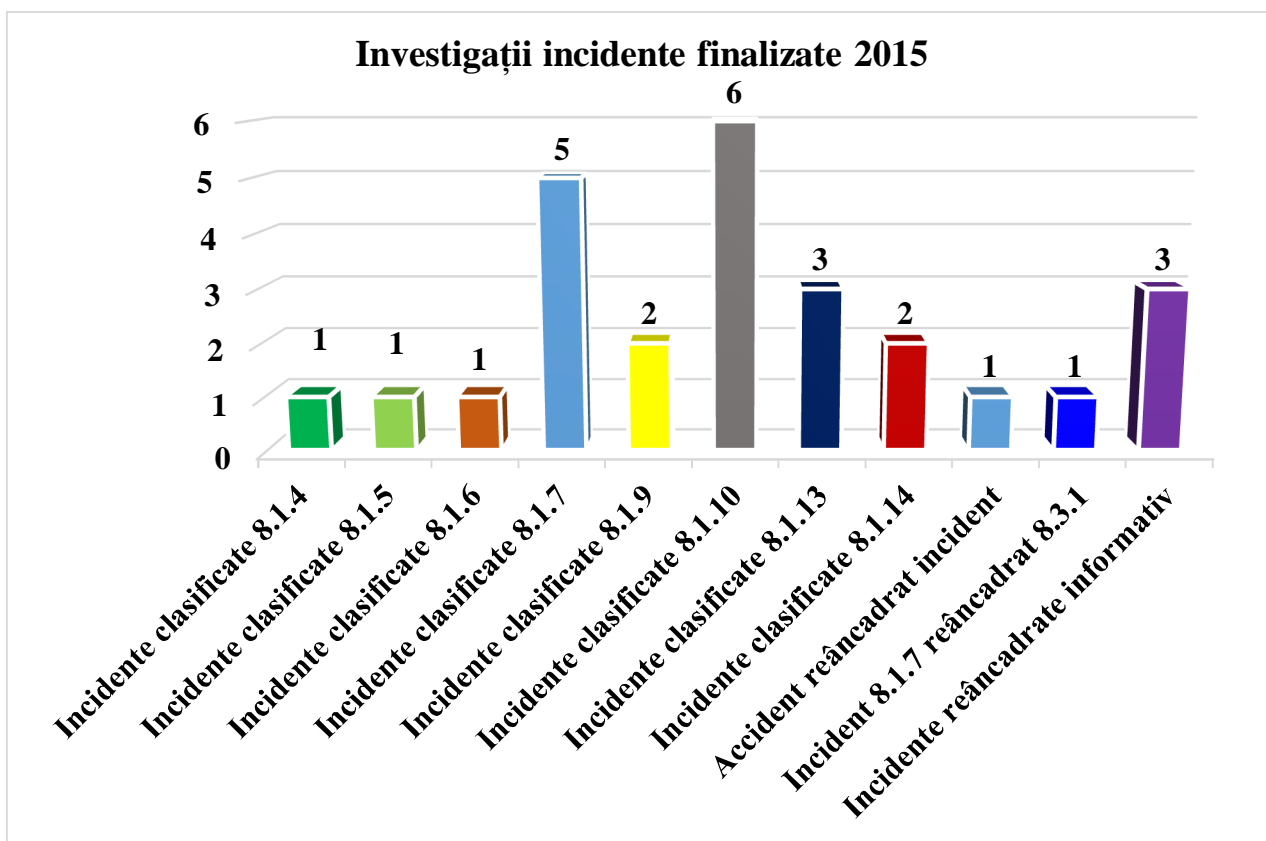
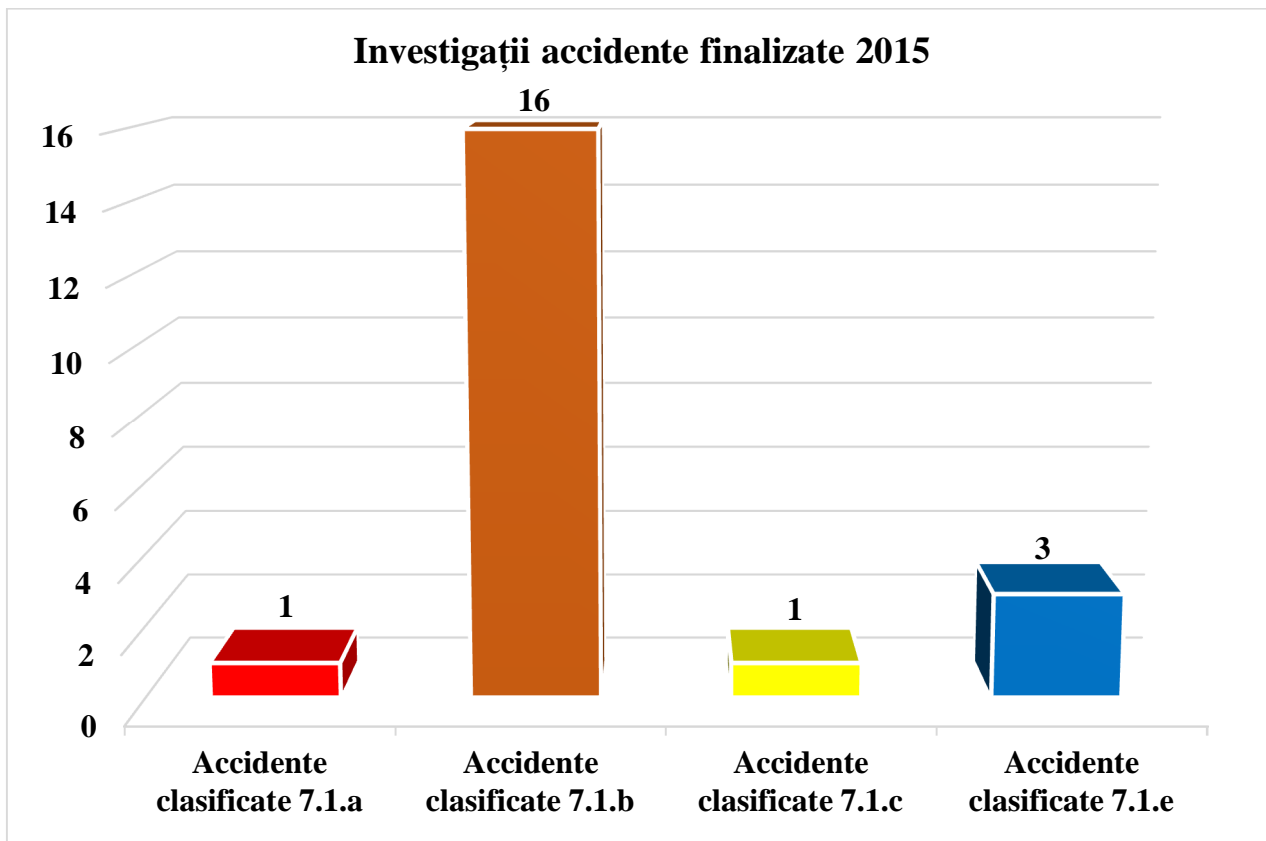
2.1 Cazurile care au fost investigate

În cursul anului 2015 personalul AGIFER (OIFR) a investigat un număr de **76** accidente/incidente, în conformitate cu prevederile *Legii nr.55/2006 privind siguranța feroviară și a Regulamentului de investigare a accidentelor 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 117/2010* – denumit în continuare *Regulament de investigare*. Din cele 76 acțiuni de investigare, un număr de 24 erau deschise din 2014, iar celelalte 52 au fost deschise în cursul anului 2015.

De asemenea, în anul 2015, au fost finalizate și închise **48** de acțiuni de investigații, respectiv:

- **1 accident feroviar grav;**
- **20 accidente feroviare;**
- **26 incidente feroviare, din care:**
 - 25 cazuri încadrate conform prevederilor art.8.1 grupa A din *Regulamentul de investigare*, pentru care Organismul de Investigare Feroviar Român a asigurat investigatorul principal, din care:
 - 1 incident care, în urma activității de investigare, a fost reîncadrat conform prevederilor art.8 grupa C, pct.3.1 din *Regulamentul de investigare*;
 - 3 incidente care, în baza constatărilor preliminare, au fost reîncadrate conform prevederilor art.10 din *Regulamentul de investigare*.
 - 1 caz încadrat inițial ca accident care, în urma investigației realizate, a fost reîncadrat conform prevederilor art.8 grupa A, pct.1.7 din *Regulamentul de investigare*;
- **1 defecțiune tehnică a elementului constitutiv de interoperabilitate.**





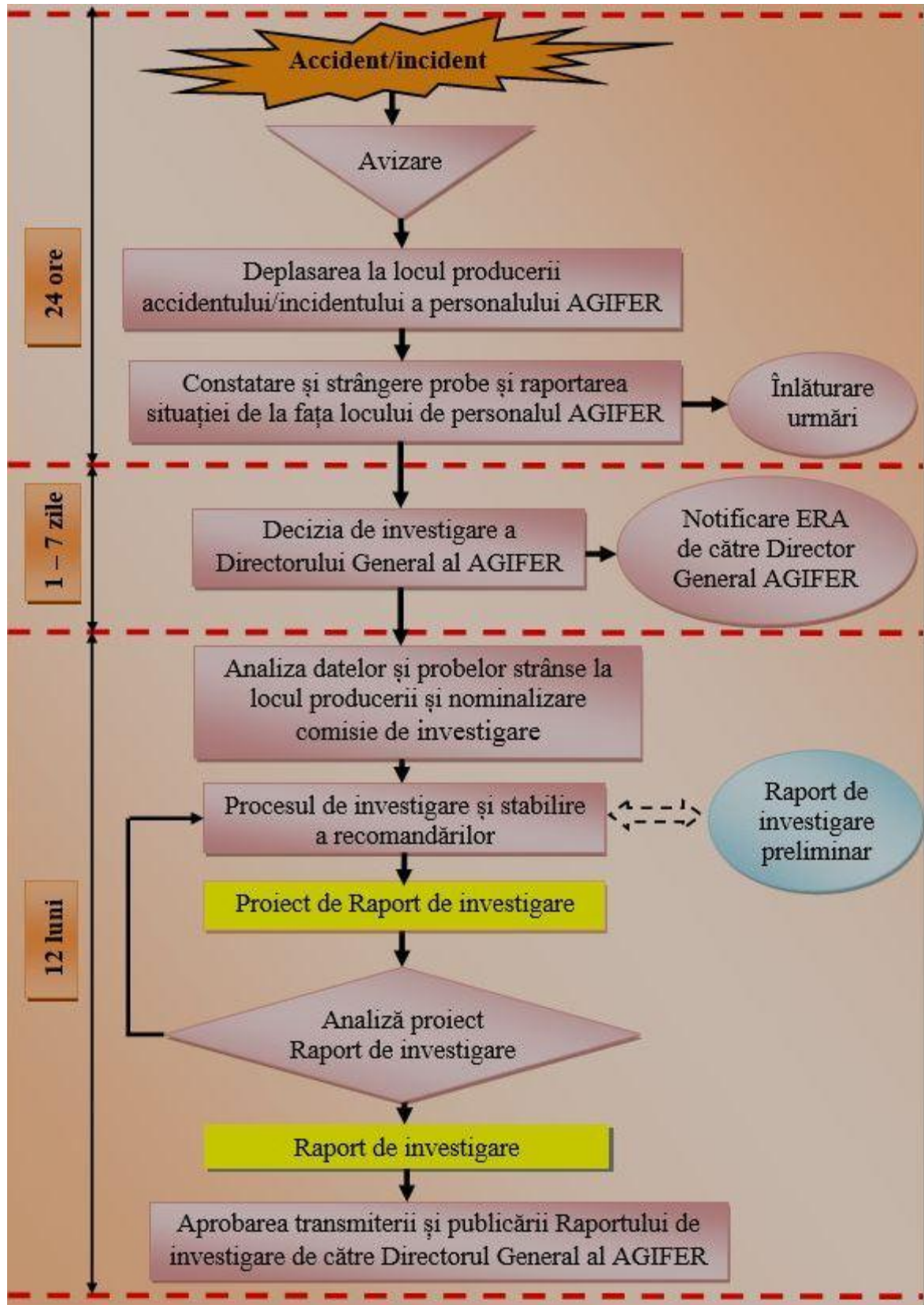
2.2 Instituțiile implicate în investigare (în mod curent sau excepțional)

De la înființare și până în prezent, pe parcursul desfășurării acțiunilor de investigare Agenția de Investigare Feroviară Română – AGIFER (OIFR) a cooperat cu autoritățile responsabile cu ancheta judiciară, precum și cu alte autorități cu atribuții de intervenție la locul accidentului/incidentului.

În conformitate cu prevederile art.20 alin.4 din Legea nr.55/2006 privind siguranța feroviară, în realizarea investigațiilor Agenția de Investigare Feroviară Română – AGIFER (OIFR) poate apela în caz de nevoie la specialiști din domenii conexe. În cursul anului 2015 în cazul accidentului feroviar produs la data de 05.06.2015 ora 02:30, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Strehaia - Caransebeș (linie simplă electrificată), în stația CFR Orșova, în circulația trenului de marfă nr.21153 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), prin deraierea a 4 vagoane din compunere (de la urma trenului: al 4-lea de un boghiu, al 5-lea răsturnat, al 6-lea și al 7-lea de toate osiile și înclinate la 45°), a fost cooptat în comisia de investigare un reprezentant al Facultății de Construcții Timișoara.

În cazul în acțiunii de investigare desfășurată ca urmare a accidentului feroviar produs la data de 05.06.2015, ora 02:30, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Strehaia - Caransebeș (linie simplă electrificată), în stația CFR Orșova, în circulația trenului de marfă nr.21153 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), prin deraierea a 4 vagoane din compunere (din care un vagon răsturnat), a fost necesară apelarea la specialiști din domenii conexe. În acest sens a fost cooptat în comisia de investigare un cadru universitar de la Facultatea de Construcții Timișoara.

2.3 Procesul de investigare.



3 INVESTIGAȚII

3.1 Privire de ansamblu a investigațiilor finalizate în anul 2015 comparativ cu anul 2014, identificare principalelor tendințe.

Tipul accidentelor investigate în anul 2015 ⁽¹⁾	Numărul accidentelor	Numărul victimelor		Pagube (lei)	Pagube (€)	Tendință comparativ cu anul 2014 a numărului accidentelor
		Morți	Răniți grav			
Coliziuni între trenuri	1	-	1	7.092.497,00	1.608.348,90 €	0 (0%)
Deraieri de trenuri	16	-	-	1206872,79	270987,01 €	0 (0%)
Loviri ale vehiculelor rutiere la treceri la nivel	1	2	-	1.346.986,69	303.293,41 €	0 (0%)
Incendii la materialul rulant	3	1	-	404787,67	91447,97 €	+2 (-66,6%)
Total pagube (aproximativ)	21	3	1	10051144,15	2274077,29 €	+2 (-9,5%)

⁽¹⁾ a fost luat în considerare anul finalizării investigației;

3.2. Investigații finalizate și începute în anul 2015

În anul 2015 Agenția de Investigare Feroviară Română /OIFR a finalizat și închis **48** de acțiuni de investigații (din care 24 au fost investigații deschise în anul 2014) și a inițiat procedura de investigare pentru un număr de 28 cazuri pentru care acțiunile de investigare deschise în anul 2015 urmează a fi finalizate în anul 2016. În perioada analizată pentru 3 cazuri activitatea de investigare a fost închisă ca urmare a reîncadrării făcute în baza constatărilor preliminare.

În tabelul de mai jos prezentăm investigațiile și temeiul legal în care au fost efectuate acestea ținând seama de cerințele Directivei europene privind siguranța feroviară și legislația națională.

Investigații finalizate în anul 2015

Nr. crt.	Data producerii	Descriere	Baza legală a investigației ⁽¹⁾	Data finalizării
1	14.03.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Constanța, între stațiile CF Constanța Mărfuri și Palas , secție neinteroperabilă gestionată de S.C. Grup Feroviar S.A., la km 0+950, în circulația trenului de lucru nr.88396, format din drezina DCL 007 aparținând Secției L2 Medgidia, s-a produs deraierea drezinei de prima osie în sensul de mers.	i	20.01.2015
2	07.05.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Timișoara, în stația CF Timișoara Nord , în circulația trenului călători regio nr.9612, compus din AM 979, aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC "CFR Călători" S.A., s-a produs deraierea automotorului, de roata din dreapta a primei osii în sensul de mers.	i	16.02.2015

3	02.08.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Galați, stația CF Cotești , în circulația trenului de marfă nr.60842-1 (aparținând SC TRANSFEROVIAR GRUP SA) a fost depășit semnalul de intrare X în poziție pe oprire urmată de tamponarea violentă a unui grup de utilaje grele de cale, aparținând SIMC Buzău, ce erau garate, asigurate contra fugirii și semnalizate instrucțional pe linia III directă.	i	31.03.2015
4	04.08.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Brașov, secția de circulație Brașov – Vânători (linie dublă electrificată), în stația CF Augustin , în circulația trenului de marfă nr.50427-2 (aparținând SC Unicom Tranzit SA) s-a produs deraierea primei osii de la locomotiva împingătoare EA 531, după trecerea peste schimbătorul de cale nr.1.	i	31.03.2015
5	22.08.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Brașov, între stațiile CF Izvoru Mureșului și Voșlobeni , km.138+200, în circulația trenului de marfă nr.51713-2, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR MARFĂ” SA, s-a produs deraierea locomotivei împingătoare EA 572, de osia nr.6.	i	09.03.2015
6	28.08.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Brașov, între stațiile CF Izvoru Mureșului și Voșlobeni , la km.138+843, în circulația trenului de marfă nr.41755-2, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR MARFĂ” SA, s-a produs deraierea vagonului al 16-lea din compunere, vagon încărcat cu motorină.	i	07.05.2015
7	05.09.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, pe linia neinteroperabilă Băbeni – Alunu (având ca gestionar de infrastructură pe SC RC-CF TRANS SRL Brașov), între stațiile CF Băbeni și Popești , la km 15+025, în circulația trenului de marfă nr.23688 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR MARFĂ” SA) compus din 25 vagoane încărcate cu cărbune, s-a produs deraierea a 6 vagoane din compunere, din care unul răsturnat.	i	24.06.2015
8	07.09.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Constanța, la trecerea peste macazul nr.17 în stația CF Constanța Mărfuri , în circulația trenului de marfă nr.89617, aparținând operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA, s-a produs deraierea primelor două vagoane din compunere, de câte un boghiu.	i	31.03.2015
9	19.09.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Iași, în stația CF Valea Seacă , la trecerea la	i	24.08.2015

		nivel km 292+055 prevăzută cu instalații automate de semnalizare rutieră fără semibariere – tip SAT, s-a produs lovirea unui autotren de către trenul de călători nr.1753 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), care a avut drept consecințe: decesul conducătorului autotrenului a mecanicului de locomotivă și deraierea de ambele boghiuri a primului vagon din compunerea trenului.		
10	19.10.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, la km.265+967, între stațiile CF Mureni și Beia , în circulația trenul de marfă nr.80068, (aparținând SC SNTFM „CFR Marfă” SA) s-a produs depășirea semnalului prevestitor YF aferent Hm Beia care era stins.	i	14.01.2015
11	30.10.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Cluj, în stația CF Telechiu , s-a produs depășirea semnalului de intrare Y (stins) și semnalul de ieșire Y1 (stins), de către trenul de călători nr.367-2, (aparținând SC SNTFC „CFR Călători” SA).	i	05.01.2015
12	30.10.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, km 400+410, între stațiile CF Topleț și Băile Herculane , în circulația trenului de călători nr.1691 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA) s-a produs deraierea primelor trei vagoane din compunere.	i	25.08.2015
13	04.11.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Petroșani – Simeria (linie dublă electrificată), pe firul I de circulație, km 60+430, între stațiile CF Merișor și Crivadia , s-a produs deraierea de primul boghiu în sensul de mers al celui de-al patrulea vagon de la urma trenului de marfă nr.23815 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA).	i	09.10.2015
14	10.11.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, în stația CF Gilort , s-a produs depășirea semnalului de ieșire Y1 a cărui indicație permisă (verde) s-a schimbat în scurt în indicație nepermisivă (roșu) ce ordona oprirea, de către locomotiva izolată EA 476 (aparținând SNTFM „CFR Marfă” SA) urmată de continuarea mersului fără ca mecanicului de locomotivă să-i fie înmănat ordin de circulație în acest sens.	i	08.01.2015
15	19.11.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Simeria – Șibot (linie dublă electrificată), între stațiile CF Simeria Triaj și Turdaș , la expedierea trenului de marfă nr.50480 (aparținând operatorului de	i	23.06.2015

		transport feroviar SC UNICOM TRANZIT SA), s-a produs deraierea de toate osiile a primului vagon din tren în sensul de mers, la trecerea peste schimbătorul de cale nr.7, după depășirea semnalului YTj aflat în poziție pe oprire.		
16	23.11.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Galați, în stația CF Cătușa aparținând de SC Arcelor Mittal Stell, linia 1CL (cale largă), zona schimbătorului de cale nr.6CL, la sosirea trenului 76058 CL (aparținând operatorului de transport feroviar SC UNICOM TRANZIT SA), remorcat cu locomotiva DAL 1112 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a produs deraierea celui de-al treilea vagon (CSI încărcat), de la urma trenului în sensul de mers, de un boghiu.	i	24.03.2015
17	30.11.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Galați, între stațiile CF Filești și stația de cale ferată uzinală – CFU Cătușa (cale largă), la km.2+700, în circulația trenului de marfă nr.76052 (aparținând SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a produs deraierea a 3 vagoane CSI încărcate din compunere.	i	22.06.2015
18	03.12.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, în stația CF Filiași , s-a produs lovirea capacelor dispozitivelor DAM aferente aparatele de cale nr.7, nr.11 și nr.15 de către un amortizor provenit de la material rulant aflat în mișcare.	i	30.06.2015
19	07.12.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Iași, secția de circulație Adjud – Bacău (linie dublă electrificată), între stațiile CF Orbeni și Faraoani , fir II, la Km. 279+200, s-a declanșat un incendiu în cabina locomotivei DHB 2001, aflată în compunerea trenului de marfă nr.80450 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA), remorcat cu locomotiva EA 428.	i	20.11.2015
20	11.12.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Galați, între stația CF Filești și stația de cale ferată uzinală – CFU Cătușa (cale largă), la km.2+500, în circulația trenului de marfă nr.76054 (aparținând SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a produs deraierea a 5 vagoane CSI, încărcate, din compunere.	i	15.09.2015
21	17.12.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Timișoara, secția de circulație Simeria – Hunedoara (secție neinteroperabilă) gestionată de către SC RC-CF TRANS SRL Brașov (linie simplă electrificată), în stația CF Pestiș , s-a produs deraierea de ambele boghiuri a patru	i	07.12.2015

		vagoane din compunerea trenului de marfă nr.29920 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Cargo Trans Vagon SA).		
22	18.12.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Timișoara, în stația CF Lugoj , s-a produs lovirea și ruperea instalației autostop de la semnalul de parcurs YPL 1 de către instalația autostop de pe automotorul AM 952 care circula ca tren de călători Regio nr.9615 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA).	i	27.01.2015
23	18.12.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Cluj, în stația CF Dej Triaj , s-a produs deraierea primului boghiu de toate osiile în sensul de mers a locomotivei EA 386 aflată în remorcarea trenului de marfă nr.50448 (aparținând operatorului de transport feroviar SC UNICOM TRANZIT SA).	i	25.06.2015
24	23.12.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF București, la ieșirea din stația CF Ploiești Sud , în circulația trenului de marfă nr.80386, aparținând operatorului de transport feroviar GRUP FERVIAR ROMÂN SA, s-a produs deraierea de toate osiile a 3 vagoane din compunere.	i	25.11.2015
25	10.01.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, secția de circulație Târgu Jiu – Livezeni (linie simplă electrificată), în stația CF Meri , s-a produs depășirea semnalului de ieșire X2 care ordona „oprirea” și talonarea schimbătorului de cale nr.2, de către trenul de marfă nr.60881 remorcat cu locomotiva EA 789 (aparținând operatorului de transport feroviar TRANSFERVIAR GRUP SA).	i	19.02.2015
26	20.01.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Brașov, secția de circulație Teiuș – Vințu de Jos (linie dublă electrificată), între stațiile CF Alba Iulia și Vințu de Jos , pe firul I, la km. 424+500, în circulația trenului de călători nr.2026 (aparținând SNTFC „CFR Călători” SA), s-a produs lovirea unui utilaj aparținând societății Impresa PIZZAROTTI, care efectua lucrări de reabilitare pe firul II de circulație.	i	30.06.2015
27	21.01.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF București, secția de circulație Videle – Giurgiu (linie simplă neelectrificată), în stația CF Chiriacu , după expedierea trenului de călători nr.460 (aparținând SNTFC „CFR Călători” SA), pe bază de cale liberă, mecanicul de locomotivă a constatat faptul că schimbătorul de cale nr.1 se află în poziție necorespunzătoare și a luat măsuri de oprire a trenului înaintea schimbătorului.	i	10.02.2015

28	24.01.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Cluj, secția de circulație Oradea – Cluj Napoca (linie simplă neelectrificată), în stația CF Șuncuiuș , în circulația trenului de marfă nr.32152 (aparținând SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a produs un incendiu la locomotiva DA 1086, aflată în remorcarea trenului.	i	12.08.2015
29	14.02.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, secția de circulație neinteroperabilă Băbeni-Alunu (linie simplă neelectrificată, administrată de SC RC-CF TRANS SRL Brașov), între stațiile CF Copăceni și Popești Vâlcea , la km. 25+000, în circulația trenului de marfă nr.23686 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a produs deraierea de a doilea boghiu în sensul de mers a primului vagon din compunerea trenului.	i	05.08.2015
30	17.02.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, secția de circulație Băbeni - Piatra Olt, în stația CF Drăgășani , în circulația trenului de călători Regio nr.2455, s-a produs ruperea fusului de osie aparținând osiei nr.1 (partea stângă în sensul de mers) a automotorului AM 917, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA.	i	23.11.2015
31	27.02.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, între stațiile CF Strehaia și Butoiești , km 304+00, în circulația trenului de călători nr.9502 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), s-a produs lovirea unei eclise metalice de la o joantă de către locomotiva de remorcare EA 329.	i	20.03.2015
32	16.03.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, în stația CF Craiova , în circulația trenului de marfă nr.80604 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA), s-a produs lovirea de către locomotiva de remorcare DA 151 a pichetului de alimentare și ruperea cablului de alimentare a secțiunii izolate 55/69.	i	28.05.2015
33	06.04.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, s-a produs lovirea capacului mecanismului DAM de la aparatul de cale nr.14 din stația CF Cernele și a capacului mecanismului DAM de la aparatul de cale nr.3 din stația CF Turburea de către subansambluri aflate la partea inferioară a locomotiva EA 059, aflată în remorcarea trenului de călători Regio nr.2022 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA).	i	12.05.2015

34	02.04.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Iași, în stația CF Cristești Jijia , în circulația trenului de călători nr.1063 (aparținând Operatorului de Transport Feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), s-a produs depășirea semnalului de ieșire Y5 fără respectarea prevederilor din reglementările specifice.	i	06.07.2015
35	14.04.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, în stația CF Buzău , la defilarea trenului de marfă nr.74501 (aparținând SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a observat o ușă deschisă pe partea dreaptă, în sensul de mers, la vagonul nr.315354733091 (penultimul vagon din compunerea trenului), care prezenta urme noi de lovire.	i	Încetat investigația 29.04.2015
36	15.05.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, între stațiile CF București Vest și Chiajna , firul I, km.68+100, s-a produs un incendiu la locomotiva LDH 623 aflată în remorcarea trenului de marfă nr.96014, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA.	i	25.08.2015
37	31.05.2015	Pe raza de activitate a SC TMB „METROREX” SA București , s-a produs îndrumarea eronată de către impiegatul de mișcare din stația Nicolae Grigorescu, a trenului nr.407 (Bombardier), la stația Anghel Saligny în loc de stația Republica	i	22.06.2015
38	02.06.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Ploiești - Brașov (linie dublă electrificată), în stația CF Buda , prin lovirea unor elemente ale instalației CED de către o piesă metalică de la materialul rulant din compunerea trenului de marfă nr.80586 (aparținând operatorului de transport feroviar SC GRUP FERVIAR ROMÂN SA).	i	Încetat investigația 08.06.2015
39	02.06.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Craiova - Filiași (linie dublă electrificată), la km.282+232, între stațiile CF Filiași și Răcari , s-a produs lovirea unor elemente ale instalației CED de către o piesă metalică de la vagonul atașat la UAM, care a circulat ca tren de marfă nr.98378-1, aparținând gestionarului de infrastructură CNCF „CFR” SA.	i	24.06.2015
40	13.03.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, între stațiile CF Palas și Capul Midia , în circulația trenului de marfă nr.89965 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Tehnotrans Feroviar SRL), s-a produs depășirea vitezei maxime admise de linie.	i	07.07.2015
41	13.03.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, între stațiile CF Năvodari și	i	07.07.2015

		Constanța Mărfuri , în circulația trenului de marfă nr.89886 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Tehnotrans Feroviar SRL), s-a produs depășirea vitezei maxime admise de linie,		
42	29.06.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Blaj – Copșa Mică (linie simplă electrificată), între stația CF Valea Lungă și halta de mișcare Micăsasa , la km. 358+035, s-a produs lovirea de către trenul de călători regio nr.3514 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA) a unei balize avertizoare din plastic care aparținea firmei ARCADA COMPANY SA.	i	Încetat investigația 08.10.2015
43	10.07.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, în stația CF Palas a fost executat eronat parcursul de intrare a trenului de călători R 8202 (aparținând SNTFC „CFR Călători” SA).	i	30.07.2015
44	07.08.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, secția de circulație Iași-Barboși (linie simplă neelectrificată), s-a produs lovirea a 15 inductori de cale pe distanța Scânteia-Berheci și a 11 inductori de cale pe distanța Liești-Barboși , de către o piesă aparținând locomotivei DA 1324 care a remorcat trenul de călători IR nr.1962/1961-1, aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA	i	12.10.2015
45	08.09.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, în stația CF Coșlariu , s-a produs depășirea semnalul de parcurs XP4B având indicația roșu - „Oprește fără a depăși semnalul!”, de către trenul de călători nr.2412-1 (aparținând SNTFC „CFR Călători” SA)	i	28.09.2015
46	02.03.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, în stația CF Buftea , a fost executat eronat parcursul de intrare în stație a trenului de călători nr.5003 (aparținând SNTFC „CFR Călători” SA).	i	26.10.2015
47	03.10.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, în stația CF Saligny Est , s-a produs punerea în mișcare, de către mecanic, a trenului de marfă nr.50412-1 (aparținând SC UNICOM TRANZIT SA) în direcție opusă sensului de mers.	i	21.10.1015
48	12.10.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, între stațiile CF Chiajna și Grădinari , pe firul II de circulație, la km.10+900, s-a produs lovirea de către trenul de călători nr.1691, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA,	i	02.11.2015

	a brațul macaralei de pe vagonetul drezinei 018, aparținând secției L1 București, aflat în gabaritul de libera trecere.		
--	---	--	--

(1) **Baza legală a investigației:** i= În conformitate cu Directiva de Siguranță, ii= În temeiul juridic național (care acoperă posibilele domenii excluse prin art.2, paragraful 2 al Directivei de Siguranță), iii= Opțional – alte criterii (Norme naționale/reglementări la care Directiva de Siguranță nu face referire).

Investigații începute în anul 2015 ce urmează a fi finalizate în anul 2016

Nr. crt.	Data producerii	Descriere	Baza legală a investigației ⁽¹⁾	Data finalizării
1	07.02.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Sânnicolau Mare - Ronăț Triaj (linie simplă neelectrificată), gestionată de către RC-CF Trans SRL Brașov, între stațiile CF Satu Nou și Biled , la km 33+800, în circulația trenului de marfă nr.89388, (aparținând operatorului de transport feroviar GRUP FERVIAR ROMÂN SA), s-a produs deraierea a 5 vagoane din compunerea trenului.	i	11.01.2016
2	14.04.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, în stația CF Agigea Nord , la gararea la linia nr.5, a trenului de marfă nr.82571 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a produs deraierea de primul boghiu, în sensul de mers, a celui de-al patrulea vagon din compunere.	i	15.02.2016
3	27.04.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, în stația CF Tulcea Mărfuri , în circulația trenului de marfă nr.21716 (aparținând SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a produs un incendiu la locomotiva DA 1383, aflată în remorcarea trenului.	i	12.01.2016
4	28.04.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Iași, în stația CF Săbăoani , unde IDM de serviciu nu deținea autorizație pentru manipularea instalației SCB.	i	22.03.2016
5	07.05.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Ploiești Vest - Brașov (linie dublă electrificată), între stația CF Predeal și Timișu de Sus , pe firul II de circulație, la km.150+965, în circulația trenului de marfă nr.30686 (aparținând operatorului de transport feroviar DB Schenker România), s-a produs deraierea de primul boghiu în sensul de mers a celui de-al 5-lea vagon din compunerea trenului.	i	21.03.2016
6	16.05.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, pe secția de circulație Copșa Mică - Sibiu (linie simplă neelectrificată), între stațiile CF Loamneș și Ocna Sibiului , km.405+960, în circulația trenului de călători nr.2568 (compus din automotorul ADH 1412, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA),	i	08.03.2016

		prin deraierea de ambele osii ale primului boghiu în sensul de mers.		
7	22.05.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, în stația CF Caracal , linia nr.1, în circulația trenului nr.31652, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA, s-a produs deraierea de ambele boghiuri a celui de-al 18-lea vagon din compunere.	i	06.05.2016
8	26.05.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Brașov – Sighișoara (linie dublă electrificată), în stația CF Vânători , km.288+300, în circulația trenului de marfă nr.50428 (aparținând operatorului de transport feroviar SC UNICOM TRANZIT SA), prin deraierea a 7 vagoane, aflate în compunerea, trenului din care unu răsturnat.	i	23.05.2016
9	27.05.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, secția de circulație Focșani - Mărășești (linie dublă electrificată), între stațiile CF Mărășești și Putna Seacă , pe firul I de circulație, la km 112+000, s-a produs ajungerea din urmă și lovirea ultimului vagon din compunerea trenului de marfă nr.41786 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA) care staționa în fața semnalului de intrare YF al haltei de mișcare Putna Seacă, de către trenul nr. 58394 (drezină pantograf DP 052 aparținând districtului LC Mărășești), având ca urmare rănirea a 4 salariați CFR aflați în cabina drezinei.	i	20.05.2016
10	05.06.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Strehăia - Caransebeș (linie simplă electrificată), la intrarea în stația CF Orșova , în circulația trenului de marfă nr.21153 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a produs deraierea a 4 vagoane din compunere din care un vagon răsturnat.	i	06.06.2016
11	02.07.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Roșiori Nord – Videle (linie dublă electrificată), în stația CF Roșiori Nord , pe aparatul de cale nr.15, s-a produs deraierea de primele 5 osii a locomotivei ED043, aflată în remorcarea trenului.	i	30.06.2016
12	05.07.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Blaj – Teiuș (linie dublă electrificată), între stațiile CF Coșlariu Gr.P.Mureș și Crăciunel , la km.389+000, în circulația trenului de marfă nr.40617-2, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă DB Schenker Rail România SRL, s-a produs deraierea de prima osie a celui de-al 7-lea vagon din compunerea trenului.	i	04.07.2016

13	06.07.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, în stația de cale ferată uzinală – CFU Cătușa , în circulația trenului de marfă nr.59464, aparținând operatorului de transport feroviar SC UNICOM TRANZIT SA, s-a produs deraierea a două vagoane din compunerea.	i	30.06.2016
14	20.07.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Costești – Roșiori Nord (linie simplă neelectrificată), între stațiile CF Balaci și Roșiori Nord , în circulația trenului de marfă nr.60812 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Transferoviar Grup SA), s-a produs deraierea a trei vagoane încărcate cu autoturisme.	i	investigație în derulare
15	11.08.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Simeria - Livezeni (linie dublă electrificată), între stațiile CF Bănița și Merișor , la km.65+670, pe firul II, în circulația trenului de marfă nr.80438, aparținând operatorului de transport feroviar SC GRUP FERVIAR ROMÂN SA, s-a produs un incendiu la locomotiva EA 085 aflată în remorcarea trenului.	i	investigație în derulare
16	22.08.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Ucea – Victoria (secție neinteroperabilă gestionată de către SC VIROMET SA – linie simplă neelectrificată), la km.8+100, s-a produs unui incendiu la locomotiva DA 1524 aflată în remorcarea trenului de marfă nr.89497, aparținând operatorului de transport feroviar SC GRUP FERVIAR ROMÂN SA.	i	13.06.2016
17	06.09.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Timișoara, secția de circulație Strehaia - Caransebeș (linie simplă electrificată), între stațiile CF Vălișoara și Valea Timișului , la km. 446+250, în circulația trenului de marfă nr.80368-1 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA), s-a produs deraierea a 6 vagoane încărcate cu motorină (din care 2 vagoane răsturnate).	i	01.07.2016
18	11.09.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF București, secția de circulație Dâmbu - Armășești, în stația CF Dâmbu , la ieșirea din stație spre firul I Ghighiu, în circulația trenului de marfă nr.31550 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), remorcat cu locomotiva EA 038, s-a produs deraierea de ambele boghiuri a celui de-al 5-lea vagon din compunerea trenului.	i	investigație în derulare
19	14.10.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Cluj, secția de circulație Războieni - Apahida (linie dublă electrificată), în stația CF Valea Florilor , cap X, pe firul I, în circulația trenului de	i	investigație în derulare

		marfă nr.80413 (aparținând operatorului de transport feroviar SC GRUP FERVIAR ROMÂN SA), s-a produs deraierea a 6 vagoane încărcate cu motorină (din care trei vagoane răsturnate).		
20	15.10.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Iliia - Radna, în stația CF Ilteu , în circulația trenului de călători nr.2343 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), s-a produs deraierea de prima osie în sensul de mers a locomotivei de remorcare a trenului EA 263.	i	investigație în derulare
21	03.11.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, între stațiile CF Arad și Aradu Nou , în circulația trenului de călători nr.14316-2 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Regiotrans SRL Brașov), s-a produs depășirea semnalului de intrare Y _{FA} al stației CFR Aradu Nou în poziție pe oprire.	i	12.04.2016
22	04.11.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, în stația CF Fetești , în circulația trenului de marfă nr.31762-1 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a constatat îndrumarea, de la stația de compunere, cu procentul de masă frânată neasigurat.	i	11.07.2016
23	04.11.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, în stația CF Fetești , în circulația a trenului de marfă nr.31764-1 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a constatat îndrumarea, de la stația de compunere, cu procentul de masă frânată neasigurat.	i	11.07.2016
24	19.11.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Brașov – Vânători (linie dublă electrificată), între stația CF Rupea și Racoș , pe firul II de circulație, la km. 238+850, în circulația trenului de marfă nr.41758-1 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a produs deraierea a 7 vagoane încărcate cu motorină (din care 3 vagoane răsturnate), aflate în compunerea trenului de la al 12-lea la al 18-lea.	i	investigație în derulare
25	17.11.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, în stația CF Fetești , în circulația a trenului de marfă nr. 31734-1 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a constatat îndrumarea, de la stația de compunere, cu procentul de masă frânată neasigurat.	i	investigație în derulare
26	29.11.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, în stația CF Filiași , la km.285+500, în circulația trenului de marfă nr.93754 (aparținând	i	07.04.2016

		operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a produs lovirea capacelor dispozitivelor DAM, aferente aparatelor de cale nr.4 respectiv nr.18, și a dalelor de beton de la pasajele pietonale de trecere pe linia III stație, de către piese provenite de la material rulant aflat în mișcare		
27	21.12.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Cluj, în stația CF TUNEL , în circulația trenului de lucru nr.38230, format din utilajul PLASSER DGS 62N, s-a produs depășirea semnalului Y pe indicația de „roșu” urmată de talonarea macazului nr.6 (conjugat cu macazul nr.4)	i	07.04.2016
28	27.12.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, în capul Y al stației CF Arad , la manevra de introducere a locomotivei DA 1097 pentru remorcarea trenului de călători regio nr.3115 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA) la linia 7P (ocupată), s-a produs tamponarea violentă a garniturii trenului de călători regio nr.3115 aflată în staționare. Urmare a acestei situații, a fost avariat primul vagon și au fost răniți un număr de 7 pasageri din care 4 au fost transportați la spital.	i	investigație în derulare

(1) **Baza legală a investigației:** i= În conformitate cu Directiva de Siguranță, ii= În temeiul juridic național (care acoperă posibilele domenii excluse prin art. 2, paragraful 2 al Directivei de Siguranță), iii= Opțional – alte criterii (Norme naționale/reglementări la care Directiva de Siguranță nu face referire).

3.3. Studii de cercetare (sau studii de siguranță) finalizate sau comandate în anul 2015

Studii comandate în 2015 și finalizate în 2015

Data comenzii	Denumirea Studiului (tipul încadrării, localizarea)	Baza legală a investigației ⁽¹⁾	Date complementare
05.06.2015	Raport de încercări mecanice, analize chimice și examinări metalografice pentru osia motoare, seria 46, șarja S 77918/91, marca de oțel 34MoCN15X, ruptă de la osia nr.1 a automotorului AM 917, implicat în incidentul feroviar din data de 17.02.2015, în stația CF Drăgășani.	ii	25.08.2015
18.06.2015	Raport de încercări mecanice, analize chimice și metalografice pentru foaia principală ruptă a unui arc de suspensie cu 8 foi, mărimea 2, categoria 2 (trapezoidal), cu săgeată negativă, pentru vagoane pe 4 osii cu boghiuri H, de la vagonul nr.84537850017-5, aflat în compunerea trenului de marfă 80386, implicat în accidentul feroviar din data de 23.12.2015, în stația CF Ploiești Sud.	ii	30.09.2015

(1) **Baza legală a investigației:** i= În conformitate cu Directiva de Siguranță, ii= În temeiul juridic național (care acoperă posibilele domenii excluse prin art. 2, paragraful 2 al Directivei de Siguranță), iii= Opțional – alte criterii (Norme naționale/reglementări la care Directiva de Siguranță nu face referire).

Studii comandate în anul 2015 rămase în lucru

Data comenzii	Denumirea Studiului (tipul încadrării, localizarea)	Baza legală a investigației ⁽¹⁾	Date complementare
-	-	-	-

(1) **Baza legală a investigației:** i= În conformitate cu Directiva de Siguranță, ii= În temeiul juridic național (care acoperă posibilele domenii excluse prin art. 2, paragraful 2 al Directivei de Siguranță), iii= Opțional – alte criterii (Norme naționale/reglementări la care Directiva de Siguranță nu face referire).

3.4. Prezentarea sumară a investigațiilor finalizate și închise în anul 2015

În cursul anului 2015 au fost finalizate și închise un număr de 48 de acțiuni de investigare dintre care 24 au fost deschise în anul 2014, restul de 28 fiind deschise în cursul anului 2015.

În continuare este prezentată o situație sintetică privind cele 48 de rapoarte de investigare finalizate și închise în cursul anului 2015.

3.4.1. Accidentul feroviar produs la data de 14.03.2014, ora 12:50, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Constanța, între stațiile CF Constanța Mărfuri și Palas, secție neinteroperabilă gestionată de SC Grup Feroviar SA, la km 0+950, în circulația trenului de lucru nr.88396, format din drezina DCL 007 aparținând Secției L2 Medgidia, prin deraierea drezinei de prima osie în sensul de mers.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 20.01.2015.

Cauza directă au constituit-o defectele de nivel transversal, de nivel longitudinal și de direcție, care în condițiile cumulării lor, au fost supuse forțelor transmise de drezină și având în vedere caracteristicile tehnice ale aparatului de rulare (ampatament și sarcina pe osie), au generat o stare critică privind capacitatea de ghidare, atât a căii cât și a osiei conducătoare a drezinei. Acestea au condus la escaladarea șinei firului exterior al curbei și deraierea de o osie a drezinei.

Factorii care au contribuit:

-utilizarea de material rulant motor neînmatriculat.

Cauze subiacente:

a) *Drezina DCL 135L – 007*

-neasigurarea condițiilor tehnice(Instrucția nr. 340, cap. 8 art.79);

-nerespectarea ciclului de revizii și reparații (NF 67-007:2012).

b) *Proceduri*

- utilizarea de personal neautorizat pentru efectuarea reviziei căii (Ordinul nr. 2262/2005).

Cauze primare:

Cadrul actual de reglementare nu prevede :

-lucrările minim necesare care trebuiesc efectuate cu ocazia reviziilor și reparațiilor conform ciclului stipulat în NF 67-007:2012;

-mărima jocurilor suspensiei primare și secundare și a diferențelor între diametrele roților osiilor motoare și alergătoare maxim admise ;
 -operații și verificări care trebuiesc efectuate înainte de îndrumarea drezinelor în circulație;
 modul de efectuare a controlului privind accesul pe infrastructură a utilajelor aparținând CNCF „CFR” SA.

Recomandări de siguranță:

- 1.Elaborarea unui normativ feroviar pentru drezinele de cale referitor la :
 -tipuri de revizii și reparații planificate;
 -norme de timp pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate;
 -lucrări minime executate în cadrul reviziilor și reparațiilor planificate.
- 2.Revizuirea specificației tehnice pentru revizia drezinei DC 135 L prin corelarea cu NF 67-007:2012.

- 3.4.2. Accidentul feroviar produs la data de 07.05.2014, în jurul orei 07:20, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Timișoara, în stația CF Timișoara Nord, km 1+775, linia nr.124, în circulația trenului de călători Regio nr.9612, compus din AM 979 (aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA), prin deraierea automotorului de roata din dreapta, prima osie în sensul de mers. Raportul de investigare a fost finalizat la data de 16.02.2015.

Cauza directă a constituit-o ruperea axei osiei motoare a automotorului AM 979 (prima osie în sensul de mers), urmată de căderea roții din partea dreaptă între firele căii. Ruperea osiei s-a produs la oboseală în condiții de suprasolicitare (sub eforturi compuse de încovoierie rotativă și tracțiune-compresiune) la racordarea dintre secțiunea de diametru 150 mm și secțiunea tronsonului cu caneluri. Amorsele de rupere au provenit din concentratori de tensiune plasați pe circumferința osiei în zona de racordare.

Factorii care au contribuit:

- diferențe de 20 mm între diametrele cercurilor de rulare ale roților osiilor motoare ale celor două automotoare, care au indus tensiuni interne suplimentare în axa acestei osii în condițiile exploatarei în cuplu a celor două automotoare (AM 979 și AM 990);
- utilizarea de personal cu experiență redusă (operator CUS) la efectuarea controlului ultrasonic la osiile motoare de automotor.

Cauze subiacente:

Menținerea în exploatare a osiei motoare de la AM 979, fără a avea certitudinea că aceasta corespunde din punct de vedere al controlului ultrasonic (CUS). Astfel, la data de 08.01.2014, în Depoul Timișoara, la osia în cauză s-a efectuat un CUS incomplet (fără ca acesta să includă și verificarea zonei în care s-a produs ruperea - zona atacului de osie) și fără ca acesta să respecte reglementările specifice („Instrucțiunile pentru controlul ultrasonic al osiilor de automotor” – elaborate de către ICPTT în anul 1975).

Neasigurarea condițiilor necesare de operare și autoinstruire pentru operatorul CUS, condiții prevăzute la cap. 1.4 – Probleme de personal, din „Instrucțiunile pentru controlul ultrasonic al osiilor de automotor” – elaborate de către ICPTT în anul 1975.

Cauze primare:

Inexistența unui cadru de reglementare actualizat și armonizat referitor la efectuarea controlului ultrasonic la osiile automotoarelor seria 900, prin care să fie stabilite în mod clar:

- reviziile /reparațiile planificate în cadrul cărora se execută controlul ultrasonic;
- intervalul de timp/kilometrii la care se efectuează controlul ultrasonic;
- unitatea și personalul care efectuează controlul ultrasonic.

Inexistența unor reglementări prin care să fie stabilite condițiile tehnice de exploatare, referitoare la diferența maximă admisă între diametrele cercurilor de rulare ale roților osiilor motoare de la automotoarele pe două osii seria 900, echipate cu motor Volvo

Penta și cutie de viteză automată Allison, în cazul utilizării acestora cuplate, în comandă multiplă

Măsuri care au fost luate:

Ca urmare a ruperii osiei motoare seria 25147, șarja 20991/1992 de la automotorul AM 979, din data de 07.05.2014, SNTFC "CFR Călători" SA prin Direcția Depouri, Serviciul IRLA a întocmit și transmis adresa nr. M12/4/07.05.2014 prin care a solicitat depourilor din subordine identificarea în exploatare a osiilor care provin din șarja 20991/1992.

În urma verificărilor au fost identificate 2 osii montate:

- seria 25128 șarja 20991/1992 - montată sub automotorul AM 936 - Depoul Pitești;
- seria 25157 șarja 20991/1992 - montată sub automotorul AM 952 - Depoul Timișoara.

Prin adresa nr.M12/2/529/08.05.2014 conducerea SNTFC"CFR Călători" SA a dispus retragerea acestor automotoare din circulație și efectuarea controlului ultrasonic la osiile în cauză, iar în condițiile în care acestea corespund acestui control, să fie menținute în exploatare cu efectuarea unui control ultrasonic lunar, timp de un an.

Având în vedere posibilitățile de efectuare a controlului ultrasonic la osiile montate a automotoarelor seria 900, Depoul Timișoara a decis, ca măsură de siguranță suplimentară, retragerea din exploatare a osiei motoare de la automotorului AM 952.

Recomandări de siguranță:

Recomandările sunt direcționate pentru soluționarea următoarelor aspecte:

1.Revizuirea cadrului de reglementare referitor la efectuarea controlului ultrasonic la osiile automotoarelor seria 900, astfel încât să fie stabilite în mod clar:

- reviziile /reparațiile planificate când se execută controlul ultrasonic;
- intervalul de timp/kilometrii la care se efectuează controlul ultrasonic;
- unitatea și personalul care efectuează controlul ultrasonic.

Cadrul de reglementare astfel revizuit va fi pus în concordanță cu prevederile:

-Ordinului MT nr. 1359/2012 pentru modificarea și completarea Normativului feroviar „Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate” aprobate prin Ordinul MT nr. 315/2011;

-Instrucțiunilor pentru controlul ultrasonic al osiilor de automotor – elaborate de către ICPTT în anul 1975;

- Instrucției pentru repararea osiilor montate de la vehiculele feroviare nr. 931/1986.

2.Stabilirea condițiilor tehnice de exploatare, referitoare la diferența maximă admisă între diametrele cercurilor de rulare ale roților osiilor motoare de la automotoarele pe două osii seria 900, echipate cu motor Volvo Penta și cutie de viteză automată Allison, în cazul utilizării acestora cuplate, în comandă multiplă.

3.Constituirea și implementarea unei baze de date care să permită identificarea trasabilității osiilor de la vehiculele feroviare motoare.

4.Elaborarea unor reglementări referitoare la modul de efectuare a controlului ultrasonic la osiile de la automotoarele seria 79 tip LVT.

3.4.3. Accidentul feroviar produs la data de 02.08.2014, în jurul orei 05:20, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, în circulația trenului de marfă nr.60842-1, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SC Transferoviar Grup SA, în stația CF Cotești, prin depășirea semnalului de intrare X care ordona oprirea urmată de tamponarea violentă a utilajelor feroviare care se aflau garate la linia nr.III directă, de către locomotiva de remorcare a trenului.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 31.03.2015.

Cauza directă a constituit-o nerespectarea indicației semnalului de intrare X al H.m. Cotești, care ordona „Oprește fără a depăși semnalul!”, conducând la tamponarea utilajelor feroviare staționate pe linia nr.III directă din H.m. Cotești coroborat cu inexistența unor bariere organizaționale care să împiedice producerea unei coliziuni.

Factori care au contribuit:

- depășirea serviciului continuu maxim admis pe locomotivă de către personalul de tracțiune care a condus și deservit locomotiva EA 389;
- conducerea locomotivei EA 389 cu instalația de control automat al vitezei trenului izolată în mod nejustificat;
- lipsa de atenție în urmărirea de către personalul de tracțiune a indicației semnalului de intrare X al stației Cotești, care ordona „Oprește fără a depăși semnalul!” pe fondul stării de oboseală a mecanicului de locomotivă și a mecanicului ajutor, care se aflau în serviciu de aproximativ 32 ore.

Cauze subiacente:

- nerespectarea duratei serviciului continuu maxim admis pe locomotivă contrar prevederilor Ordinului 256/29.03.2014 și ale instrucțiunilor de lucru IL-7.5.1-01 ediția a 4-a.
- nerespectarea prevederilor Anexei 2 din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2006 referitor la cazurile când se admite scoaterea din funcție a instalației de control automat al vitezei trenului instalată pe locomotivă;
- nerespectarea prevederilor art.127-(1) lit.a din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2006 referitoare la urmărirea cu atenție, în timpul remorcării trenului a indicației semnalelor.

Cauze primare:

- neaplicarea de către SC Transferoviar Grup SA a tuturor măsurilor pentru ținerea sub control a pericolelor pe care le-a identificat în cadrul sistemului de management al siguranței;
- neaplicarea de către CNCF „CFR” SA a prevederilor procedurii operaționale „Evaluarea cu alte organizații a riscurilor de interfață introduse de modificări” cod PO SMS 0-4.14, parte a propriului sistem de management al siguranței. Astfel nu au fost identificate și evaluate riscurile de interfață introduse de modificarea activității în halta de mișcare Cotești în condițiile executării lucrărilor de reparație periodică cu mașini grele de cale și ciuruirea integrală a prisme de piatră spartă (RPMG+Ci) aprobate.

Recomandări de siguranță:

În urma analizării activităților care au fost desfășurate de către operatorul de transport feroviar de marfă implicat în producerea accidentului grav, a rezultat că nu a existat o preocupare privind urmărirea aplicării măsurilor pentru ținerea sub control a riscurilor asociate operațiunilor feroviare (în cazurile în care s-a circulat cu instalația INDUSI izolată și în cazul depășirii serviciului continuu maxim admis pe locomotivă), precum și pentru identificarea și ținerea sub control a riscurilor de interfață cu administratorul de infrastructură.

De asemenea, în urma analizării activităților care au fost desfășurate de către administratorul de infrastructură feroviară, a rezultat că nu au fost identificate și evaluate riscurile de interfață introduse de modificarea activității în halta de mișcare Cotești în condițiile executării lucrărilor de reparație periodică cu mașini grele de cale și ciuruirea integrală a prisme de piatră spartă (RPMG+Ci) aprobate.

Având în vedere aceste aspecte, comisia de investigare emite următoarele recomandări, pe care le adresează Autorității de Siguranță Feroviară Română, operatorului de transport feroviar de marfă SC Transferoviar Grup SA și CNCF „CFR” SA pentru identificarea măsurilor care trebuie luate sau planificate drept consecință:

1.Efectuarea unei acțiuni de audit la operatorul de transport feroviar de marfă SC Transferoviar Grup SA pentru evaluarea resurselor necesare monitorizării și aplicării măsurilor de ținere sub control a riscurilor asociate proceselor feroviare care să aibă ca obiective:

eficiența măsurilor care au fost dispuse de conducerea operatorului de transport feroviar de marfă pentru eliminarea cazurilor de depășire a duratei de lucru reglementată, înregistrate atât înainte, cât și după producerea accidentului feroviar grav;

-modul în care se face verificarea stării de funcționare a instalației de siguranță și vigilență și a celei de control automat al vitezei trenului și a măsurilor dispuse pentru ținerea sub control a cazurilor de izolare nejustificată a acestor instalații.

2.Analizarea de către SC Transferoviar Grup SA a oportunității introducerii în procedura de proces cod PP-6.2 „Asigurare resurse Umane” a unui criteriu nou referitor la cazierul profesional, în cadrul acțiunii de angajare, în scopul asigurării unei structuri de personal adecvată cerințelor de profesionalism și responsabilitate cerute de activitatea de siguranța circulației.

3.Identificarea și evaluarea de către CNCF „CFR,, SA a riscurilor de interfață introduse de modificarea activității de circulație și manevră în condițiile executării lucrărilor de reparație a infrastructurii feroviare, care impun introducerea restricțiilor de viteză sau închiderea circulației feroviare.

- 3.4.4. Accidentul feroviar produs la data de 04.08.2014 la ora 19:27, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov, secția de circulație Brașov -Vânători (linie dublă electrificată) în stația CF Augustin, în circulația trenului de marfă nr.50427-2, aparținând operatorului de transport feroviar SC Unicom Tranzit SA, prin deraierea primei osii de la locomotiva împingătoare LE 40-0531-9 la trecerea peste schimbătorul de cale nr.1.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 31.03.2015.

Cauza directă a constituit-o **escaladarea** șinei de legătură exterioare a curbei schimbătorului de cale nr.1, de către roata nr.1 stânga de la osia conducătoare a boghiului din față al locomotivei LE 40-0531-9 , ca urmare a reducerii capacității de ghidare a osiei conducătoare, fiind depășită astfel limita de stabilitate la deraiere.

Reducerea capacității de ghidare a osiei conducătoare a fost generată cumulativ de următorii **factori**:

-depășirea toleranțelor admise față de ecartamentul prescris la aparatele de cale (prevăzute la art.19.2 din Instrucția nr.314/1989), fapt care a condus la apariția unor unghiuri de atac defavorabile ale osiei în cale;

-descărcarea de sarcină a roții nr.1, provocată de repartizarea defavorabilă a sarcinii în etajele de suspensie ale locomotivei LE 40-0531-9, amplificată în regim dinamic.

Cauze subiacente: nu au fost identificate.

Cauze primare nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

- 3.4.5. Accidentul feroviar produs la data de 22.08.2014 la ora 00:05, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov, secția de circulație Siculeni - Deda (linie simplă electrificată) între stațiile CF Voșlăbeni și Izvoru Mureșului, prin deraierea de prima osie în sensul de mers a locomotivei împingătoare EA 40-0572-4 aflată în remorcarea trenului de marfă nr.51713-2 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 09.03.2015.

Cauza directă a constituit-o **escaladarea** firului exterior a curbei de către de către roata din dreapta a osiei nr.6 (prima în sensul de mers al trenului) de la locomotiva EA 40-0572-4 (locomotiva împingătoare) ca urmare a măririi raportului dintre forța conducătoare și sarcina ce acționau pe roata atacantă (roata din partea dreaptă a osiei nr.6), depășindu-se astfel limita de stabilitate la deraiere.

Creșterea raportului dintre forța conducătoare și sarcina ce acționau pe roata atacantă a fost generată de descărcarea puternică de sarcină a roții din dreapta a osiei nr.6 (prima în

sensul de mers al trenului) în urma torsionării căii peste valoarea admisă pentru viteza de maxim 30 km/h.

Factori care au contribuit: nu au fost identificați.

Cauze subiacente:

Cauzele subiacente ale producerii acestui accident sunt următoarele:

-executarea necorespunzătoare a lucrărilor de buraj intermediar din data de 21.08.2014, pe zona cuprinsă între km 138+000 și km 138+325, fără a fi efectuate și operațiile de îndopare a traverselor pe întreaga lungime a acestora, așa cum era prevăzut în „Dosarul de organizare” a lucrărilor de reparație periodică cu ciuruire integrală (RPc) dintre haltele de mișcare Voșlăbeni și Izvoru Mureșului;

-nerespectarea prevederilor pct.10 din fișa „Măsuri de siguranța circulației”, parte integrantă a dosarului de organizare a lucrării care stabilea ca zilnic, după orele de program, precum și în zilele nelucrătoare, să se asigure prezența pe șantier a unei echipe de intervenție care să verifice periodic linia și să intervină atunci când era necesar pentru menținerea liniei în toleranțele admise.

Cauze primare nu au fost identificate.

Măsuri care au fost luate:

În urma producerii celor două cazuri de deraieri (cazul investigat în cadrul acestui raport precum și cel produs la data de 28.08.2014 pe aceeași zonă) conducerea Diviziei Linii din cadrul Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov a emis dispoziția nr.210/2/16/01.09.2014, prin care a dispus mai multe măsuri suplimentare de siguranță pentru coordonarea și supravegherea lucrărilor de reparație periodică cu ciuruire integrală, în special referitoare la măsurătorile ce trebuie efectuate la linie.

Recomandări de siguranță:

Așa cum s-a menționat la cap.C.5.2. Sistemul de management al siguranței, documentul comun prin care s-a stabilit modul comun de acțiune în cazul producerii de accidente feroviare „Managementul unitar al forțelor participante la intervenția în cazul accidentelor pe calea ferată”, parte a sistemului propriu de management al siguranței al administrator al infrastructurii feroviare publice, nu este pus de acord cu Regulamentul de transport pe Căile Ferate din România, aprobat prin OG nr.7/2005 și Legea nr.115/2006 și cu Regulamentul de Investigare, aprobat prin HG nr.117/2010.

Având în vedere acest fapt, comisia de investigare consideră necesară implementarea următoarei recomandări de siguranță:

CNCF „CFR” SA, în calitate de administrator al infrastructurii feroviare publice, împreună cu celelalte părți care acționează în cadrul producerii de accidente sau incidente feroviare (operatori de transport, instituții publice sau servicii publice de urgență) va modifica și actualiza documentul comun „Managementul unitar al forțelor participante la intervenția în cazul accidentelor pe calea ferată”, parte a sistemului propriu de management al siguranței, astfel încât:

-să fie menționat faptul că, avizarea accidentelor/incidentelor feroviare se face în conformitate cu prevederile din Regulamentul de Investigare, aprobat prin HG nr.117/2010;

-să fie prevăzute obligațiile administratorului infrastructurii feroviare publice de a asigura „un serviciu de transport pentru călători și bagaje cu alte vehicule, pe cheltuiala lor (ei), până la destinație sau până la primul punct de legătură pentru continuarea călătoriei cu trenul”, așa cum este stabilit prin art.10, alin.(8) din Regulamentul de transport pe Căile Ferate din România aprobat prin Ordonanța Guvernului României nr.7/20.01.2005 și Legea nr.115/27.04.2006;

-să fie prevăzute obligațiile conducătorilor operatorilor economici de luare a măsurilor de înlăturare a urmărilor și de redeschidere a circulației, așa cum sunt ele stabilite în Regulamentul de Investigare, aprobat prin HG 117/2010.

3.4.6. Accidentul feroviar produs la data de 28.08.2014 la ora 07:35, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov, secția de circulație Siculeni - Deda (linie

simplă electrificată) între stațiile CF Voșlăbeni și Izvoru Mureșului, prin deraierea de primul boghiu în sensul de mers al vagonului nr.31537957322-5 aflat în componerea trenului de marfă nr.41755-2 (aparținând operatorului de transport SNTFM „CFR Marfă” SA București).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 07.05.2015.

Cauză directă a constituit-o creșterea forței orizontale de ghidare pe roata atacantă(roata din partea stângă sens mers) a osiei conducătoare a primului boghiu al vagonului nr.31537957322-5, al 16-lea din componerea trenului de marfă nr.41755-2, la km. 138+843 între Hm Voșlăbeni și Hm Izvoru Mureșului, peste limita de stabilitate la deraiere.

Factorii care au contribuit:

-torsionarea căii peste valoarea admisă pentru viteza de maxim 30 km/h, fapt ce a produs descărcarea de sarcină a roții din stânga a osiei conducătoare a boghiului deraiat al vagonului și care a generat la rândul ei, creșterea raportului dintre forța conducătoare și sarcina ce acționau pe roata atacantă;

-depășirea toleranțelor admise la diferențele între săgețile vecine fapt ce a condus la apariția unor unghiuri de atac defavorabile ale osiei conducătoare în cale;

-existența unei umidități în exces pe platforma căii, datorită ploilor torențiale din perioada anterioară producerii accidentului feroviar (21-27.08.2014), care a afectat calitatea lucrărilor de ciuruire mecanizată și buraj.

Cauze subiacente:

Nerespectarea prevederilor pct.10 din fișa „Măsuri de siguranța circulației”(parte integrantă a dosarului de organizare a lucrării), reglementare care stabilea asigurarea zilnică, după orele de program, precum și în zilele nelucrătoare, a prezenței pe șantier a unei echipe de intervenție până la ora 18.00 care să verifice periodic linia și să intervină atunci când era necesar pentru menținerea liniei în toleranțele admise.

Cauze primare:

Instrucțiunile din «Dosarul de organizare al lucrărilor de RPC» nu conțin măsuri pentru lucrări de ciuruire și buraj mecanizat pentru zona cu prisma de piatră spartă noroioasă, foarte colmatată și pe timp cu umiditate în exces.

Măsuri care au fost luate:

Având în vedere faptul că pe aceeași zonă, cuprinsă între Hm Voșlăbeni și Hm Izvoru Mureșului s-au produs două accidente feroviare la date apropiate (22.08.2014 și 28.08.2014), conducerea Diviziei Linii din cadrul Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov a emis o dispoziție, prin care a dispus mai multe măsuri suplimentare de siguranță pentru coordonarea și supravegherea echipei de intervenție, efectuarea măsurătorilor la linie și remediile necesare în cazul depășirii toleranțelor admise.

Recomandări de siguranță:

Anterior producerii accidentului, între Hm Voșlăbeni și Hm Izvoru Mureșului au fost efectuate lucrări de reparație periodică cu ciuruire integrală (cu mașini grele de cale) într-o perioadă cu precipitații însemnate cantitativ și într-o zonă de linie cu prisma de balast noroioasă și cu umiditate în exces, având drept consecință torsionarea căii peste valoarea admisă pentru viteza de maxim 30 km/h și deraierea de un boghiu a unui vagon de marfă. În instrucțiunile speciale întocmite de administratorul de infrastructură feroviară nu sunt prevăzute măsuri preventive pentru efectuarea lucrărilor în aceste condiții atmosferice și de teren.

Având în vedere concluziile comisiei de investigare a acestui accident feroviar, Organismul de Investigare Feroviar Român recomandă Autorității de Siguranță Feroviară Română să solicite includerea în instrucțiunile speciale de lucru elaborate de către administratorul/gestionarul infrastructurii feroviare, în conformitate cu prevederile *Instrucției de norme și toleranțe pentru construcții și întreținerea căii-linii cu ecartament normal nr.314/1989* a măsurilor preventive necesare ținerii sub control a riscurilor

asociate acestui tip de lucrare, corespunzătoare condițiilor atmosferice și de teren caracteristice fiecărei situații de lucru.

3.4.7. Accidentul feroviar produs la data de 05.09.2014, ora 23:20, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, pe linia neinteroperabilă Băbeni - Alunu, între stațiile CF Băbeni și Popești, în circulația trenului de marfă nr.23688, prin deraierea a șase vagoane, din care unul răsturnat.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 24.06.2015.

Cauză directă a constituit-o starea tehnică necorespunzătoare a suprastructurii căii, care a condus la părăsirea suprafeței de rulare a ciupercii șinei de către roata din partea stângă (roata nr.2) a osiei atacante de la vagonul nr.81536654772-8, primul din compunerea trenului de marfă nr.23688.

Factori care au contribuit:

Depășirea limitei de încărcare și a sarcinii maxime admise pe osie (20 tone) a vagonului nr.81536654772-8.

Cauze subiacente:

1.Mentenanța necorespunzătoare a suprastructurii căii în zona producerii deraierii, fapt confirmat de menținerea în exploatare a traverselor de lemn ale căror defecte impuneau înlocuirea acestora.

2.Încărcarea vagoanelor din compunerea trenului de marfă nr.23688, fără a fi respectate prevederile punctelor 3.1 și 3.2 din Anexa II RIV, referitoare la sarcina maximă pe osie și limitele de încărcare.

Cauze primare:

Comisia de investigare a identificat drept cauze primare ale acestui accident feroviar deficiențele manifestate în elaborarea sistemului de management al siguranței, deficiențe ce sunt consemnate la cap. C.5.2. Sistemul de management al siguranței din prezentul raport de investigare, respectiv:

1.Neincluderea prevederilor art.9, Fișa 4 din Instrucția nr.305/1997, referitoare la măsurarea trimestrială a ecartamentului și nivelului transversal al liniilor districtului, cu tiparul de măsurat calea, dacă acestea nu au fost măsurate cu vagonul sau căruciorul de măsurat calea, în „Diagrama Flux a procesului de diagnoză a căii și recensăminte de lucrări” din procedura cod PP-63 „Mentenanță infrastructură feroviară”.

2.Neincluderea Instrucției de norme și toleranțe pentru construcții și întreținerea căii - linii cu ecartament normal nr.314/1989 între codurile de bună practică, care se aplică pentru riscul asociat pericolului identificat și denumit „defectarea suprastructurii căii”.

3.Neidentificarea în Evidența Pericolelor, întocmită conform procedurii cod PP-83-01 „Controlul tuturor riscurilor asociate cu activitatea de gestionare infrastructură feroviară”, a pericolului care a determinat producerea accidentului, respectiv supralărgirea căii (depășirea valorii maxime admise a ecartamentului căii).

Recomandări de siguranță:

La data de 05.09.2014, pe linia neinteroperabilă Băbeni - Alunu, având ca gestionar de infrastructură feroviară pe RC-CF TRANS SRL Brașov, între stația CFR Băbeni și halta de mișcare Popești Vâlcea, în zona km 15+025 s-a produs deraierea a șase vagoane (din care unul s-a răsturnat) din compunerea trenului de marfă nr.23688 aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR MARFĂ” SA.

Întrucât, din verificările și măsurările efectuate asupra stării liniei au rezultat neconformități privind desfășurarea lucrărilor de mentenanță a liniei, comisia de investigare a verificat dacă sistemul de management al siguranței al gestionarului de infrastructură feroviară (RC-CF TRANS SRL Brașov) dispune de proceduri pentru a garanta că:

-mentenanța liniei;

- identificarea riscurilor asociate operațiunilor feroviare (inclusiv cele care rezultă direct din -activitățile profesionale, organizarea muncii sau volumul de lucru) și elaborarea și instituirea măsurilor de control al riscurilor;
 - monitorizarea eficacității măsurilor de control al riscurilor;
- sunt efectuate în conformitate cu cerințele relevante.

În urma verificării documentelor puse la dispoziție de către gestionarul de infrastructură feroviară, comisia de investigare a constatat o serie de deficiențe manifestate în elaborarea și aplicarea sistemului de management al siguranței, deficiențe ce sunt consemnate la cap. C.5.2. Sistemul de management al siguranței.

Având în vedere acest fapt, comisia de investigare consideră necesară implementarea următoarei recomandări de siguranță:

- RC-CF TRANS SRL Brașov, în calitate de gestionar de infrastructură feroviară va revizui procedurile din cadrul sistemului de management al siguranței, astfel încât, prin aplicarea acestora, să garanteze că activitățile legate de mentenanța liniilor, identificarea riscurilor asociate operațiunilor feroviare, elaborarea și instituirea măsurilor de control al riscurilor, precum și monitorizarea eficacității măsurilor de control al riscurilor sunt efectuate în conformitate cu cerințele relevante.

- 3.4.8. Accidentul feroviar produs la data de 07.09.2014, în jurul orei 04:05, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Constanța, la intrarea în stația CF Constanța Mărfuri cap X, la linia 6, a trenului de marfă nr.89617 aparținând SC GFR SA, prin deraierea peste macazul nr.17, a primelor două vagoane din compunerea trenului în sensul de.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 31.03.2015.

Cauza directă În opinia comisiei de investigare, cauza probabilă a producerii acestui accident feroviar au fost determinate de reacțiile de compresie apărute în corpul trenului între primul și al doilea vagon de la locomotivă, ca urmare suprapunerii efectului de defrânare a trenului peste cel de frânare la gararea trenului de marfă nr.89617 în stația CF Constanța Mărfuri.

Aceste reacții (reculuri) din corpul trenului au determinat:

- comprimarea puternică a tampoanelor de pe partea dreaptă a sensului de mers, dintre primul și al doilea vagon din tren și destinderea completă a tampoanelor de pe partea stângă;
- reducerea capacității de ghidare a roților 1 și 3, partea stângă sens mers, de la al doilea boghiu al primului vagon de la locomotivă și rularea acestora pe ciuperca șinei între acul drept și contraac;
- escaladarea acului curb de către roțile 2 și 4, urmată de înscrierea acestui boghiu pe parcursul liniei 5;
- deraierea boghiului cu osiile 1-2 și 3-4 de la vagonul nr.33539335448-5 urmată de antrenarea în deraiere a boghiului cu osiile 5-6 și 7-8 de la vagonul următor nr.33539335061-6.

Factori care au contribuit:

- acționarea frânei directe a locomotivei de remorcă a trenului de marfă nr.89617 peste efectul de slăbire a frânei automate a trenului;
- uzura garniturilor din poliamidă la crapodinele celor două boghiuri deraiate (montate pe boghiuri în urmă cu cca 5 ani, de la data efectuării ultimului RP), fapt care a condus la rigidizarea acestora datorită lipsei lubrifierii.

Cauze subiacente:

- nerespectarea art.74 pct.3 din Regulamentul de remorcă și frânare nr.006/2005(utilizarea simultană a frânei directe și frânei automate);
- executarea de frânări și slăbiri la intervale scurte de timp, care au produs forțe de compresie, contrar prevederilor Art. 72 pct. 9 din Regulamentul de remorcă și frânare nr.006/2005.

Cauze primare nu au fost identificate cauze primare.

Măsuri care au fost luate:

Conducerea SC GFR SA, în urma producerii acestui accident, a dispus următoarele măsuri:

-activitatea SC GFR SA a fost reorganizată prin preluarea reviziilor tehnice la trenuri de la SC GRAMPET SERVICE SA ;

-a fost interzisă deplasarea personalului care trebuie să asigure defilarea trenului pe locomotiva care asigură remorcarea trenului ;

-reprelucrarea sub semnătură a personalului la școala personalului, a sistemelor de frânare admise în circulația trenurilor ;

-instruirea practică cu privire la sistemele de frânare admise în circulația trenurilor și modulului de folosire a frânei directe a locomotivei.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.9. Accidentul feroviar produs la data de 19.09.2014 la ora 15:45, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Iași, secția Adjud - Bacău (linie dublă electrificată), în stația CF Valea Seacă, capăt Y, la trecerea de nivel cu calea ferată, situată la km 292+070, prevăzută cu instalație automată de semnalizare rutieră fără semibariere tip SAT, prin lovirea unui vehicul rutier de către trenul de călători IR nr.1753.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 24.08.2015.

Cauza directă: a producerii acestui accident a constitui-o nerespectarea de către conducătorul vehiculului rutier a semnificației semnalelor acustice și optice emise de instalația SAT de la trecerea la nivel cu calea ferată.

Factori care au contribuit: nu au fost identificați.

Cauze subiacente: Nu au fost identificate.

Măsuri care au fost luate:

Ulterior producerii accidentului, pe partea dreaptă a liniei III directe din stația CFR Valea Seacă, la 300 m distanță de trecerea la nivel de la km 292+070 a fost montat stâlp indicator semnal de fluier.

Prin derularea acțiunii de investigare a acestui accident feroviar grav, în urma analizei informațiilor și probelor strânse de către comisia de investigare, în vederea îmbunătățirii siguranței feroviare la trecerile la nivel, conducerea OIFR a înaintat un set de măsuri Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” SA pentru implementare, măsuri care în fapt se constituie ca suport pentru recomandările de siguranță emise. O parte din aceste măsuri au fost implementate

Recomandări de siguranță:

Având în vedere concluziile din raportul de investigare al acestui accident feroviar, membrii comisiei de investigare solicită Autorității de Siguranță Feroviară Română ca administratorul / gestionarii de infrastructură feroviară să aplice următoarea recomandare de siguranță:

Realizarea unui proiect pilot, în cooperare cu Inspectoratul General al Poliției Române, de monitorizare a unui număr semnificativ de treceri la nivel cu calea ferată (minim una pe fiecare Sucursală Regională de Cale Ferată, unde au avut loc accidente feroviare repetate) ale cărui rezultate să fie utilizate la identificarea unor măsuri suplimentare de ținere sub control a riscurilor asociate trecerilor la nivel cu calea ferată, care să fie transpuse în standardele și normele naționale.

- 3.4.10. Incidentului feroviar produs la data de 19.10.2014, ora 11:26, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, la km.265+967, între stațiile CF Mureni și Beia, prin depășirea semnalului prevestitor YF aferent Hm Beia care era stins, de către trenul de marfă nr.80068, (aparținând SC SNTFM „CFR Marfă” SA).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 14.01.2015.

Cauza directă a constituit-o luarea cu întârziere a măsurilor de frânare în vederea opririi trenului în fața semnalului Pr.YF care nu afișa nicio indicație fiind stins, și care ordona oprirea conform prevederilor Art.93(1) din Regulamentul de semnalizare nr.004/2006.

Factori care au contribuit:

-afișarea către mecanic a unei unități luminoase de culoare „verde” la semnalul Bl.12 care conform descrițiilor de funcționare reprezenta și prevestitorul semnalului Pr.YF și care conform Regulamentului de semnalizare nr.004/2006 a dat mecanicului indicația „LIBER cu viteza stabilită. Semnalul următor este pe liber cu viteza stabilită-cel puțin primele două sectoare de bloc din față sunt libere”;

-lipsa asigurării distanței de percepere a vizibilității indicației de “galben-clipitor” a semnalului Pr.YF ca urmare a nefuncționării semnalului repetitor al acestuia coroborat cu lipsa afișării indicației semnalului Pr.YF în concordanță cu parcursul efectuat;

-nefuncționarea timp îndelungat a semnalului RPr.YF.

Cauze subiacente:

-nerespectarea de către personalul de locomotivă a prevederilor Art.127 (1), lit. a) din Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar Nr.201 – „În remorcarea trenului, în timpul parcursului personalul de locomotivă trebuie să urmărească cu atenție indicația semnalelor fixe și mobile și a indicatoarelor amplasate în conformitate cu reglementările specifice în vigoare”.

-nerespectarea de către personalul de locomotivă a prevederilor Art.89 (1) din Regulamentul de semnalizare Nr.004 – „Dacă un semnal luminos de trecere al blocului de linie automat indică o unitate luminoasă de culoare roșie, o indicație dubioasă sau este stins, mecanicul trebuie să oprească *trenul în fața semnalului, fără să îl depășească*”.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Măsurile care au fost luate:

În timpul desfășurării acțiunii de investigare s-au redat în funcțiune indicațiile semnalului RPr.YF Beia urmare a remedierii cablului defect de la acesta.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

- 3.4.11.Incidentul feroviar produs la data de 30.10.2014, ora 12:46, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Cluj, în stația CF Telechiu, prin depășirea semnalului de intrare Y (stins) și semnalul de ieșire Y1 (stins), de către trenul de călători nr.367-2, (aparținând SC SNTFC „CFR Călători” SA).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 05.01.2015.

Cauza directă a constituit-o nerespectarea indicației semnalului luminos de intrare Y al HM Telechiu, care era „stins” și ordona „oprirea”.

Factori care au contribuit

Lipsa de atenție a mecanicului de locomotivă, la citirea ordinului de circulație.

Cauze subiacente:

Încălcarea prevederilor art.59, alin.(4) din Regulamentul Tehnic de Exploatare Feroviară Nr.002/2001: „Este interzisă depășirea unui semnal care ordonă oprirea ...”;

Cauze primare nu au fost identificate cauze primare.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.12.Accidentul produs la data de 30.10.2014, în jurul orei 17:10, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala de Căi Ferate Timișoara, între halta de mișcare Topleț și stația CFR Băile Herculane (linie simplă electrificată) la km 400+190 prin deraierea primelor trei vagoane ale trenului de călători InterRegio nr.1691(aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători”SA).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 25.08.2015.

Cauza directă a constituit-o lovirea feței active a ciupercii șinei firului exterior al curbei de către un utilaj greu cu una din părțile sale constructive, în momentul traversării trecerii

la nivel de la km 400+190 dintre H.m. Topleț și stația CFR Băile Herculane, fapt care a condus la torsionarea în plan vertical a șinei, cedarea elementelor de fixare a tălpii șinei de plăcile metalice și ieșirea tălpii șinei din rebordurile plăcilor metalice. Ca urmare, ecartamentul căii nu mai putea fi menținut în toleranțe, depășirea valorii maxime sub acțiunea forțelor dinamice induse căii de materialul rulant în mișcare determinând căderea în interiorul căii a roților primului vagon, care a antrenat în deraiere primul boghiu al celui de al doilea și al treilea vagon.

Factori care au contribuit: nu au fost identificați.

Cauze subiacente: nu au fost identificate.

Cauze primare:

Inexistența în cadrul de reglementare, respectiv în Instrucția pentru executarea lucrărilor de reparație radicală a liniei de cale ferată nr.302/1986 și în prescripțiile tehnice din Dosarul de organizare a lucrărilor de RPc nr.3243/2014, a precizărilor clare referitoare la modul de realizare a continuității drumului pe zona căii ferate, după fiecare buraj tehnologic din cadrul lucrărilor RPc executat pe zona trecerilor la nivel.

Recomandări de siguranță:

Acțiunea de investigare a scos în evidență faptul că, în cadrul de reglementare, care descrie lucrările de reparație radicală a liniei, respectiv în Instrucția pentru executarea lucrărilor de reparație radicală a liniei de cale ferată nr.302/1986, nu sunt precizări referitoare la modul în care trebuie refăcută zona carosabilă la trecerile la nivel, după fiecare tip de buraj și ripaj mecanizat al liniei executat de la începerea lucrărilor până la finalizarea lucrărilor de buraj III și ripaj III, când aceasta trebuie să fie realizată conform standardelor.

Lipsa acestor precizări poate genera interpretări diferite ale executanților lucrărilor privind modul în care se execută continuitatea zonei carosabile a drumului în pasaje până la finalizarea lucrărilor de reparație radicală a liniei.

Având în vedere cele prezentate comisia de investigare consideră necesar a adresa Autorității de Siguranță Feroviară Română recomandarea ca împreună cu administratorul de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA să dispună măsurile necesare pentru:

1.Revizuirea Instrucției pentru executarea lucrărilor de reparație radicală a liniei de cale ferată nr.302/1986 și completarea acesteia cu precizări care să clarifice:

-dacă pentru trecerile la nivel pe care au fost executate lucrări de buraj și ripaj mecanizat al căii, refacerea zonei carosabile a drumului se face prin soluții tehnice provizorii, după fiecare buraj și ripaj a liniei până la burajul III și ripajul III, urmând ca soluția definitivă să fie executată după realizarea burajului III și a ripajului III;

-dacă refacerea conform standardelor a zonei carosabile a drumului (soluția definitivă) trebuie realizată în aceeași zi cu burajul III și ripajul III după executarea acestora, sau la o zi după executare acestor buraje și ripaje tehnologice.

2.Includerea acestor precizări în documentațiile tehnice care se întocmesc pentru executarea lucrărilor de reparație radicală a liniilor de cale ferată.

3.4.13.Accidentul feroviar produs la data de 04.11.2014, în jurul orei 20:28, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala de Căi Ferate Timișoara, secția de circulație Simeria – Petroșani (linie dublă electrificată), între stațiile Merișor – Crivadia pe firul I de circulație, la km 60+448, prin deraierea primului boghiu în sensul de mers al celui de al 29-lea vagon de la locomotivă.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 09.10.2015.

Cauza directă a constituit-o căderea între firele căii a roții din partea stângă (roata nr.7) a osiei conducătoare de la vagonul nr.81536655216-5, al 29-lea din compunerea trenului de marfă nr.23815. Acest lucru s-a produs în condițiile în care starea tehnică a suprastructurii căii era necorespunzătoare, coroborat cu faptul că osia conducătoare a acestui vagon avea distanța între fețele interioare ale bandajelor roților sub limita impusă de reglementările specifice în vigoare.

Factori care au contribuit: nu au fost identificați.

Cauze subiacente:

-mentenanța necorespunzătoare a suprastructurii căii în zona producerii deraierii, fapt confirmat de menținerea în exploatare a traverselor de lemn ale căror defecte impuneau înlocuirea acestora;

-mentenanța necorespunzătoare a vagonului de marfă nr. 81536655216-5, manifestată prin neidentificarea cu ocazia efectuării reviziei tehnice intermediare RTI (RR/RIF) a defectului existent la osia corespunzătoare roților 7-8 și anume, distanța între fețele interioare ale bandajelor roților sub limita impusă de Regulamentul de Exploatare Tehnică Feroviară nr.002/2001.

Cauze primare:

-neaplicarea prevederilor Instrucției de întreținere a liniilor ferate nr. 300/1982, document asociat al procedurii operaționale cod PO SMS 0-4.07 „Respectarea specificațiilor tehnice, standardelor și cerințelor relevante pe întreg ciclul de viață a liniilor în procesul de întreținere”, parte a sistemului de management al siguranței al CNCF “CFR” SA, fapt confirmat de subdimensionarea personalului districtului L6 Bănița;

-lipsa din normativul feroviar cod NF 67-006:2011 a unei prevederi care, în cazul reviziei tehnice intermediare a vagoanelor de marfă, să oblige la dezlegarea osiilor și ridicarea vagonului și în cazul vagoanelor dotate cu osii cu roți disc și bandaje, fapt ce a făcut mai dificilă măsurarea dimensiunilor acestor tipuri de osii și a condus la erori de măsurare.

Recomandări de siguranță:

Așa cum s-a menționat la cap.C.5.2. Sistemul de management al siguranței, comisia de investigare consideră că nerespectarea prevederilor Instrucției de întreținere a liniilor ferate nr.300/1982, document asociat al procedurii operaționale cod PO SMS 0-4.07 „Respectarea specificațiilor tehnice, standardelor și cerințelor relevante pe întreg ciclul de viață a liniilor în procesul de întreținere”, parte a sistemului de management al siguranței al CNCF “CFR” SA, a condus la o mentenanță necorespunzătoare a suprastructurii căii în zona producerii deraierii.

De asemenea, așa cum s-a menționat în același capitol comisia de investigare consideră că, lipsa din normativul feroviar cod NF 67-006:2011 a unei prevederi care, în cazul reviziei tehnice intermediare a vagoanelor de marfă, să oblige la dezlegarea osiilor și ridicarea vagonului și în cazul vagoanelor dotate cu osii cu roți disc și bandaje, face mai dificilă măsurarea dimensiunilor acestor tipuri de osii și poate conduce la erori de măsurare.

În contextul celor prezentate, pentru îmbunătățirea siguranței feroviare, comisia de investigare consideră necesară adresarea către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română a următoarelor recomandări de siguranță în vederea dispunerii măsurilor necesare pentru:

1.Reanalizarea dimensionării numărului de personal din cadrul districtului L6 Bănița, prin raportarea acesteia la prevederile Instrucției de întreținere a liniilor ferate nr. 300/1982.

2.Reanalizarea dotării tehnice existente atât la nivelul Secției de întreținere linii L9 Simeria, cât și la nivelul Sucursalei de Căi Ferate Timișoara.

3.Reanalizarea cadrului de reglementare aplicabil în cazul reviziilor tehnice intermediare efectuate la vagoanele de marfă și introducerea unor prevederi referitoare la obligativitatea executării lucrărilor de dezlegare și ridicare a vagoanelor, inclusiv pentru vagoanele dotate cu osii cu roți disc și bandaje.

3.4.14.Incidentul feroviar produs la data de 10.11.2014, ora 11.00, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, în stația CF Gilort, prin depășirea semnalului de ieșire Y1 a cărui indicație permisă (verde) s-a schimbat în scurt în indicație nepermisivă (roșu) ce ordona oprirea, de către locomotiva izolată EA 476 (aparținând SNTFM „CFR Marfă” SA) și continuarea mersului fără ca mecanicul de locomotivă să-i fie înmânat ordin de circulație în acest sens.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 08.01.2015.

Cauza directă a constituit-o Plecarea trenului de marfă nr.27274, locomotivă izolată, de pe secțiunea izolată 1 S. I. a H.m. Gilort fără ordin de circulație.

Factori care au contribuit: nu au fost identificați.

Cauze subiacente:

Nerespectarea prevederilor art. 97, alin. (1), lit. d, din Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.15.Incidentului feroviar produs la data de 19.11.2014, ora 03:50, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Simeria – Șibot (linie dublă electrificată), între stația CF Simeria Triaș și Turdaș, la expedierea trenului de marfă nr.50480 (aparținând operatorului de transport feroviar UNICOM TRANZIT SA), prin deraierea de toate osiile a primului vagon din tren în sensul de mers, la trecerea peste schimbătorul de cale nr.7, după depășirea semnalului YTj aflat în poziție pe oprire.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 23.06.2015.

Cauza directă a constituit-o Ignorarea de către personalul de locomotivă a indicației semnalului luminos YT al ramificației DELTA cu indicația „OPREȘTE fără a depăși semnalul !” (o unitate luminoasă de culoare roșie spre tren), prin neînșușirea corectă a ordinului de circulație înmănat mecanicului de locomotivă la îndrumare din stația Simeria Triaș.

Factori care au contribuit:

-semnalul luminos de ramificație YT nu a fost pus pe liber.

Cauze subiacente:

-Nerespectarea art.23(2) coroborat cu art.21 din Regulamentul de semnalizare nr.004/2006 aprobat prin Ordinul MTCT nr.1482/2006 privind „indicația semnalului luminos de ramificație”.

-Nerespectarea obligațiilor personalului de locomotivă în parcurs prevăzute în Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201 aprobate prin Ordinul MTCT nr.2229/2006:

art.127(2) - luarea măsurilor impuse de observațiile efectuate în timpul parcursului, în conformitate cu reglementările specifice în vigoare

-Necomunicarea reciprocă a informațiilor prin radiotelefon, cu privire la circulația trenului, între IDM dispozitor stația Simeria și mecanicul de locomotivă, în conformitate cu art.189 din Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005/2005 aprobat prin Ordinul MTCT nr.1816/2005 și a art.136(1)–(3) din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201 aprobate prin Ordinul MTCT nr.2229/2006..

Cauze primare: nu au fost identificate cauze subiacente.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.16.Accidentul feroviar produs la data de 23.11.2014, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, în stația Cătușa (proprietate a SC ARCELORMITTAL SA Galați), în circulația trenului de marfă nr.76058 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR MARFĂ” S.A.), la intrarea la linia 1L(cale largă), prin deraierea de primul boghiu în sensul de mers, de la vagonul nr.63933162, al 14-lea din compunerea trenului, în zona schimbătorului de cale nr.R4.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 24.03.2015.

Cauza directă a constituit-o căderea roții din partea stângă a primei osii a primului boghiu în sensul de mers al vagonului între firele căii, la deplasarea pe o zona a căii ce

avea valori ale ecartamentului căii peste limita maximă admisă în exploatare, urmată de escaladarea buzei roții din partea dreaptă pe suprafața de rulare a șinei corespunzătoare firului exterior al curbei și căderea acesteia în exteriorul căii.

Factorii care au contribuit:

-menținerea în cale a traverselor care nu asigurau prinderea șinelor și păstrarea ecartamentului în limitele admise;

Cauze subiacente:

-nerespectarea prevederilor art.45 al *Instrucției nr.315/1950 – Norme și toleranțe mai importante pentru linii, ramificații și poduri pentru linia cu ecartament URSS din rețeaua căilor ferate române* ce reglementează faptul că, la ramificații, traversele să fie în stare bună și perfect burate.

-nerespectarea prevederilor art.28 din HG nr.2299 privind aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor OG 60/2004, referitoare la periodicitatea verificărilor pe LFI, în sensul că verificarea LFI stația CF Cătușa se efectua anual și nu lunar.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Măsuri care au fost luate:

Ca urmare a constatării faptului că verificarea LFI din stația Cătușa se efectua anual și nu lunar, imediat după producerea accidentului feroviar s-au luat măsurile necesare pentru respectarea prevederilor art.28 din HG nr.2299 privind aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor OG 60/2004, referitoare la periodicitatea verificării LFI.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

- 3.4.17.Accidentul feroviar produs la data de 30.11.2014, ora 21:45, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Galați, între stația CF Filești și stația de cale ferată uzinală – CFU Cătușa (cale largă), la km.2+700, în circulația trenului de marfă nr.76052 (aparținând SNTFM „CFR Marfă” SA), prin deraierea a 3 vagoane CSI încărcate, al 3-lea și al 4-lea de la locomotivă de ambele boghiuri și a vagonului situat al 5-lea de la locomotivă de primul boghiu în sensul de mers.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 22.06.2015.

Cauza directă a constituit-o depășirea limitei maxime admise în exploatare a ecartamentului căii, fapt ce a determinat căderea între firele căii a roții din dreapta în sensul de mers a osiei conducătoare a primului boghiu al celui de-al treilea vagon din compunerea trenului de marfă nr.76052, urmată de escaladarea buzei roții corespunzătoare din partea stângă pe suprafața de rulare a șinei firului exterior al curbei și căderea acesteia în exteriorul căii.

Factorii care au contribuit: nu au fost identificați.

Cauze subiacente:

Nerespectarea prevederilor art.16 din cadrul *Instrucției nr.315/1950 – Norme și toleranțe mai importante pentru linii, ramificații și poduri pentru linia cu ecartament URSS din rețeaua căilor ferate române*.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

- 3.4.18.Accidentul feroviar produs la data de 03.12.2014, ora 10:50, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, în stația CF Filiași, prin lovirea capacelor dispozitivelor DAM aferente aparatele de cale nr.7, nr.11 și nr.15 de către un amortizor provenit de la material rulant aflat în mișcare.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 30.06.2015.

Cauza directă a constituit-o căderea între firele căii a unui regulator automat de timonerie provenind de la instalația de frână a unei locomotive electrice care nu a fost identificată.

Factori care au contribuit: nu au fost identificați.

Cauze subiacente: nu au fost identificate cauze subiacente.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.19. Accidentul feroviar produs la data de 07.12.2014, ora 23:30, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Iași, secția de circulație Adjud – Bacău (linie dublă electrificată), între stațiile CF Orbeni și Faraoani, fir II, la Km. 279+200, prin declanșarea unui incendiu în cabina locomotivei DHB 2001, aflată în compunerea trenului de marfă nr.80450 (aparținând operatorului de transport feroviar S.C. Grup Feroviar Român S.A.), remorcat cu locomotiva EA 428.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 20.11.2015.

Cauza directă a constituit-o poziția „activă” a mufei de regim a locomotivei DHF 2001, aflată în compunerea trenului în stare inactivă (în loc de poziția „neutră”), care a condus la supraîncălzirea peste limita de inflamabilitate a uleiului din convertizorul de pornire al transmisiei hidraulice, spargerea carcasei convertizorului, pulverizarea uleiului aprins în interiorul cabinei de conducere și arderea echipamentelor din interiorul cabinei locomotivei.

Factorii care au contribuit:

Pregătirea necorespunzătoare a locomotivei DHF 2001 pentru a fi remorcată în stare inactivă, în corpul trenului de marfă nr.80450, de către personalul cu atribuții în acest sens.

Cauze subiacente:

Nerespectarea prevederilor art.36 secțiunea a 5-a (condiții pentru introducerea unor vehicule feroviare în corpul trenurilor de călători și marfă), cap. V (frânarea trenurilor) din Regulamentul de Remorcare și Frânare nr.006/2005, după cum urmează:

-alin.(4) referitor la modul de supraveghere a locomotivei remorcate;

-alin.(7) referitor la modul de aranjare și transport în compunerea trenurilor de marfă, a locomotivelor diesel cu transmisie hidraulică, fără biele de acționare, locomotive care nu sunt în acțiune și anume „numai cu mufa de regim blocată în poziție neutră”.

Cauze primare:

-Absența unor prevederi privind modul de manipulare a mufei de regim în conținutul Instrucției de Exploatare a locomotivei diesel hidraulice de 580 CP, remotorizată cu motor Diesel Cummins QSX15 în forma de Power Pack, elaborată de operatorul de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA, în proprietatea căruia se află locomotiva;

-Absența procedurii de implementare a cerințelor menționate în Regulamentul (UE) nr.1158/2010 referitoare la identificarea riscurilor asociate operațiunilor feroviare, inclusiv cele care rezultă direct din activitățile profesionale, organizarea muncii sau volumul de lucru și activitățile altor organizații și/sau persoane.

Măsuri care au fost luate:

Ulterior producerii accidentului, operatorul de transport feroviar SC GRUP FEROVIIAR ROMÂN SA, ca măsura imediată internă, a dispus prelucrarea întregului personal de locomotivă sub semnătură, a operațiunilor de pregătire necesare la punerea în circulație, în stare inactivă, a locomotivelor de tip DHF (modernizate), DHB sau DHA, acțiunea desfășurându-se în cursul lunii februarie 2015.

Recomandări de siguranță:

Având în vedere aspectele prezentate la punctul C.6.3. Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului, comisia de investigare emite următoarele recomandări, pe care le adresează Autorității de Siguranță Feroviară Română, în vederea implementării:

1.Elaborarea de prevederi privind modul de manipulare a mufei de regim, în conținutul Instrucției de Exploatare a locomotivei diesel hidraulice 580 CP remotorizată cu motor Diesel Cummins QSX15, în forma de Power Pack;

2.Elaborarea unei proceduri de implementare a cerințelor menționate în Regulamentul (UE) nr.1158/2010 referitoare la identificarea riscurilor asociate operațiunilor feroviare, inclusiv cele care rezultă direct din activitățile profesionale, organizarea muncii sau volumul de lucru și activitățile altor organizații și/sau persoane.

3.4.20.Accidentul feroviar produs la data de 11.12.2014, ora 03:20, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Galați, între stația CF Filești și stația de cale ferată uzinală – CFU Cătușa (cale largă), la km.2+500, în circulația trenului de marfă nr.76054 (aparținând SNTFM „CFR Marfă” SA), prin deraierea a 5 vagoane CSI încărcate, al 3-lea de ultima osie, al 4-lea de primul boghiu, al 6-lea de ultima osie, al 7-lea de prima osie și al 8-lea de prima osie (în sensul de mers al trenului).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 15.09.2015.

Cauza directă a constituit-o depășirea valorii maxime admise în exploatare a ecartamentului căii, fapt ce a determinat căderea între firele căii a roții din dreapta în sensul de mers a osiei conducătoare a primului boghiu al celui de-al 4-lea vagon din compunerea trenului de marfă nr.76054, urmată de antrenarea în deraiere a celei de-a doua osii a acestui boghiu și deraierea celorlalte patru vagoane (situate al 3-lea, al 6-lea, al 7-lea și al 8-lea) din compunerea acestui tren de marfă.

Factorii care au contribuit: nu au fost identificați.

Cauze subiacente:

Nerespectarea prevederilor art.16 din cadrul Instrucției nr.315/1950 – Norme și toleranțe mai importante pentru linii, ramificații și poduri pentru linia cu ecartament URSS din rețeaua căilor ferate române.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Măsuri care au fost luate:

Având în vedere faptul că pe această zonă, între halta de mișcare Filești (Racordare CSG) și stația CF Cătușa s-au produs două accidente feroviare la date apropiate (30.11.2014 și 11.12.2014), conducerea Secției L1 Galați din cadrul Sucursalei Regionala de Căi Ferate Galați a luat măsurile necesare și au fost programate și efectuate lucrări de decolmatăre a liniei, rectificăre ecartament, înlocuire traverse lemn necorespunzătoare, înlocuirea și completarea materialului mărunț lipsă și defect, între km 2+000 - 3+000.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.21.Accidentul feroviar produs la data de 17.12.2014, ora 19:50, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Timișoara, secția de circulație Simeria – Hunedoara (secție neinteroperabilă) gestionată de către SC RC-CF TRANS SRL Brașov (linie simplă electrificată), în stația CF Pestiș, prin deraierea de ambele boghiuri a vagoanelor nr.33876735053-5 și nr.33876735060-0 (al 14-lea și al 15-lea de la locomotivă) respectiv de o osie (prima în sensul de mers) a vagoanelor nr.85535310038-8 și nr.33535489330-7 (al 16-lea și al 17-lea de la locomotivă), aflate în compunerea trenului de marfă nr.29920 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Cargo Trans Vagon SA).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 07.12.2015.

Cauza directă a constituit-o starea tehnică necorespunzătoare a traverselor de lemn care nu permitea strângerea tirfoanelor și fixarea plăcilor metalice. Acest fapt a favorizat deplasarea plăcilor metalice în lungul traverselor și implicit creșterea valorii ecartamentului căii peste toleranțele admise determinând căderea între firele căii a roții din partea dreaptă a osiei conducătoare a celui de al 14-lea vagon după locomotivă, urmată de escaladarea suprafeței de rulare a ciupercii șinei de pe firul exterior al curbei de către roata din partea stângă a aceleiași osii și căderea acesteia în exteriorul căii.

Factori care au contribuit:

- mentenanța necorespunzătoare a suprastructurii liniei nr.2 din stația Pestiș,;
- utilizarea de personal care nu era autorizat pentru activitatea de revizie a căii;

-utilizarea materialului rulant a cărei sarcină pe osie depășea valoarea sarcinii limitei admise prin planul tehnic de exploatare al stației.

Cauze subiacente:

-nerespectarea prevederilor art.25 alin.(2) din Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii - linii cu ecartament normal nr.314/1989, referitor la defectele care impun înlocuirea traverselor de lemn;

-nerespectarea prevederilor art.125 alin.(1) și (3) din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201, aprobată prin Ordinul MTCT nr.2229/2006, referitor la respectarea vitezei maxime de circulație;

-nerespectarea Anexa II RIV, Volumul II, pct.1.6.4. „Metode de încărcare – Țagle de oțel”, care impunea utilizarea de vagoane cu podea de lemn, cu țagile de oțel așezate în straturi uniform repartizate pe lățimea vagonului, cu intercalări din lemn de exență moale.

Cauze primare:

-neaplicarea prevederilor Instrucției privind fixarea termenelor și a ordinea în care trebuie efectuate reviziile căii nr.305/1997, Instrucției de întreținere a liniilor ferate nr. 300/1982 și Instrucției de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii - Linii cu ecartament normal nr.314/1989 documente asociate la Procedura de Proces, cod PP - 63, „Mentenanța infrastructurii feroviare” parte a sistemului de management al siguranței al S.C. RC – CF Trans S.R.L. Brașov, referitor la:

- dimensionarea necorespunzătoare a volumului de lucrări necesare întreținerii liniei;
- mentenanța necorespunzătoare a infrastructurii feroviare.

-folosirea în activitatea de revizie tehnică a căii a personalului neautorizat pentru această activitate, contrar prevederilor Ordinului MTI nr.815/2010 din 12 octombrie 2010 pentru aprobarea Normelor privind implementarea și dezvoltarea sistemului de menținere a competențelor profesionale pentru personalul cu responsabilități în siguranța circulației și pentru alte categorii de personal care desfășoară activități specifice în operațiunile de transport pe căile ferate din România, document asociat al Procedurii de proces, cod PP - 622, „Competență, instruire, autorizare”, parte a sistemului de management al siguranței al S.C. RC – CF Trans S.R.L. Brașov;

-permiterea accesului pe liniile din stație CFR Pestiș a materialului rulant cu sarcina pe osie mai mare decât cea admisă prin Planul tehnic de exploatare al stației, ducând la încălcarea Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare – nr.005/2005, document asociat la Procedura Operațională, cod PO -75-02, „Acces pe infrastructura feroviară”, parte a sistemului de management al siguranței al S.C. RC – CF Trans S.R.L. Brașov.

Măsuri care au fost luate:

Linia 214, Simeria – Pestiș, a fost repredată administratorului de infrastructură feroviară CNCF „CFR” SA în baza procesului verbal de predare primire, încheiat sub nr.1/3/373/03.07.2015 din partea CNCF „CFR” SA – Sucursala Regionala de Căi Ferate Timișoara, respectiv nr.2543/2015 din partea S.C. RC-CF Trans S.R.L. Brașov.

Recomandări de siguranță:

Așa cum este menționat la cap. C.5.2. *Sistemul de management al siguranței*, comisia de investigare consideră că nerespectarea documentelor asociate Procedurilor elaborate, parte a sistemului de management al siguranței al S.C. RC - CF Trans S.R.L. Brașov, identificate ca și cauze primare în producerea accidentului, a condus la o mentenanță și exploatare necorespunzătoare a infrastructurii căii în zona producerii deraierii.

În contextul celor prezentate, pentru îmbunătățirea siguranței feroviare, comisia de investigare consideră necesară emiterea unei recomandări de siguranță către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română în sensul că aceasta trebuie să se asigure, că administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară respectă întru totul prevederile din codurile de bună practică, ce sunt parte a documentelor sistemului de management al siguranței, referitoare la mentenanța infrastructurii feroviare.

3.4.22. Incidentul feroviar produs la data 18.12.2014, ora 13:05, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Timișoara, în stația CF Lugoj, prin lovirea și ruperea instalației autostop de la semnalul de parcurs YPL 1 de către instalația autostop de pe automotorul AM 952 care circula ca tren de călători Regio nr.9615 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA).
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 27.01.2015.

Cauza directă a constituit-o depășirea gabaritului de material rulant de către inductorul de la postul I de conducere al automotorului AM 952, urmată de lovirea inductorului de cale aferent semnalului luminos YPL1.

Factori care au contribuit:

-uzuri ale ansamblului de prindere – susținere al inductorului de la instalația autostop a automotorului AM 952;

-fixarea suportului de susținere al inductorului de la automotorul AM 952 fără elementul distanțier dintre cutia de osie și suportul de susținere al inductorului..

Cauze subiacente: nu au fost identificate.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Măsurile care au fost luate:

Automotorul AM 952 a fost retras din circulație, urmând a fi programat la reparații generale.

A fost verificat întregul parc de automotoare seria 900 al depoului Timișoara, astfel ca toate automotoarele care au acest sistem de prindere a inductoarelor, să aibe montat elementul distanțier dintre suport și cutia de osie.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.23. Accidentul feroviar produs la data de 18.12.2014, ora 22:00, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Cluj în stația CF Dej Triaj, prin deraierea primului boghiu de toate osiile în sensul de mers a locomotivei EA 386 aflată în remorcarea trenului de marfă nr.50448 (aparținând operatorului de transport feroviar SC UNICOM TRANZIT SA).
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 25.06.2015.

Cauza directă a constituit-o pragul lateral format în dreptul rostului de la joanta izolantă cu eclise de lignofoliu, care a condus la escaladarea șinei de legătură din partea stângă de pe direcția „abatere”, de către buza bandajului roții din partea stângă a osiei conducătoare de la primul boghiu în sensul de mers a locomotivei de remorcare EA 386 a trenului de marfă nr.50448, la circulația acestuia peste schimbătorul de cale nr.15A din stația CF Dej Triaj.

Factori care au contribuit:

-ruperea ecliselor de lignofoliu de la joanta izolantă din partea stângă de pe direcția „abatere” care a favorizat formarea unui prag lateral între capetele șinelor în dreptul rostului joantei izolante.

Cauze subiacente:

Neasigurarea unei mentenanțe corespunzătoare a joantei izolante de pe direcția „abatere” a schimbătorului de cale nr.15A.

Cauze primare: nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.24. Accidentul feroviar produs la data de 23.12.2014, ora 02:03, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, la ieșirea din stația CF Ploiești Sud, în circulația trenului de marfă nr.80386, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă GRUP FERVIAR ROMÂN SA, compus din 44 vagoane goale și remorcat cu locomotiva EB 187, prin deraierea de toate osiile a 3 vagoane cisternă goale).
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 25.11.2015.

Cauza directă a constituit-o escaladarea acului curb al schimbătorului de cale nr.57, în zona călcâiului acului, de către roata atacantă nr.2 a vagonului nr.84537850017-5 ca urmare a creșterii raportului dintre forța conducătoare și sarcina ce acționau pe această roată, depășindu-se astfel limita de stabilitate la deraiere. Creșterea a fost generată de acțiunea combinată a următorilor **factori**:

descărcarea de sarcină a roții nr.2, provocată de ruperea arcului de suspensie în foi aferent fusului de osie nr.3, în condițiile unei fisuri vechi existentă în zona de racordare a foii principale a arcului cu ochiul acesteia, care s-a amplificat în regim dinamic.

aparitia unui unghi de atac defavorabil al osiei în cale datorită depășirii toleranțelor admise în exploatare la ecartamentul prescris pentru aparatele de cale.

Deraierea roții atacante nr.2 a vagonului nr.84537850017-5 s-a produs prin cumularea celor doi factori, respectiv ruperea foii principale a arcului și valoarea ecartamentului căii, niciunul dintre aceștia neputând determina singur deraierea.

Cauze subiacente: nu au fost identificate

Cauze primare:

Lipsa unor reglementări referitoare la efectuarea de verificări, între reviziile planificate, în scopul identificării unor defecte ascunse (care nu pot fi observate în cadrul reviziilor tehnice la trenuri) la suspensia care echipează vagoanele cu boghiuri tip H

Măsuri care au fost luate:

Pe durata desfășurării investigației, pentru a reduce riscurile apariției de accidente cu cauze similare, operatorului de transport feroviar SC GRUP FERROVIAR ROMÂN SA a luat o serie de măsuri referitoare la verificarea vizuală și dimensională a arcurilor de suspensie în cadrul operațiilor de revizie tehnică a trenurilor sau cu ocazia introducerii vagoanelor în stația de spălare sau pe liniile de reparații.

Recomandări de siguranță:

În cazul accidentului produs în circulația trenului de marfă nr.80386 s-a constatat că ruperea foii principale a arcului de suspensie, corespunzător cutiei de osiei nr.2, a vagonului nr.84537850017-5 s-a produs la oboseală, pe fondul unui tratament termic necorespunzător, în condițiile existenței pe fețele foii principale a arcului de suspensie a concentratorilor de tensiune proveniți din rugozitatea grosolană a suprafeței, precum și din cavitățile de coroziune ce au avansat în material și au condus, în timp, la apariția unor rețele de fisuri de oboseală.

Rețelele de fisuri de oboseală ar fi putut fi identificate în condițiile în care, cadrul de reglementare ar fi prevăzut ca efectuarea verificării arcurilor pentru suspensiile boghiurilor tip H în zonele greu accesibile ale acestora, să se efectueze la intervale de timp astfel determinate, încât apariția fisurilor în aceste zone să fie identificată din timp astfel încât ruperea arcurilor să fie împiedicată.

Având în vedere cele menționate, comisia de investigare consideră necesară emiterea unei recomandări de siguranță către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR în sensul ca aceasta să se asigure că Sistemul de Management al Siguranței al operatorilor de transport feroviar de marfă conține suficiente măsuri pentru ținerea sub control a riscurilor manifestate prin defectarea componentelor suspensiilor vagoanelor cu boghiuri tip H..

3.4.25.Incidentul feroviar produs la data 10.01.2015, ora 23:37, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, secția de circulație Târgu Jiu – Livezeni (linie simplă electrificată), în stația CF Meri, prin depășirea semnalului de ieșire X2 care ordona „oprirea” și talonarea schimbătorului de cale nr.2, de către trenul de marfă nr.60881 remorcat cu locomotiva EA 789 (aparținând operatorului de transport feroviar TRANSFEROVIAR GRUP SA).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 19.02.2015.

Cauza directă a constituit-o Neluarea măsurilor de oprire a trenului de marfă nr.60881 înaintea semnalului de ieșire „X2”, care indica „OPREȘTE fără a depăși semnalul !”.

Factori care au contribuit: nu au fost identificați.

Cauze subiacente:

Nerespectarea prevederilor din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art. 127, alin.(1), lit. a, referitor la obligativitatea urmării cu atenție în timpul parcurșului de către personalul de locomotivă a indicației semnalelor fixe și mobile și a indicatoarelor amplasate în conformitate cu reglementările specifice în vigoare.

Cauze primare: nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță:

Deși operatorul de transport feroviar de marfă SC Transferoviar Grup SA a implementat sistemul de management al siguranței acceptat de Autoritatea de Siguranță Feroviară, în cadrul căruia a identificat factorii de risc, a evaluat riscurile asociate și a stabilit măsurile pentru ținerea sub control a acestora, comisia de investigare a constatat creșterea numărului incidentelor produse în activitatea de transport a operatorului feroviar generate de depășiri ale semnalelor care ordonă oprirea, motiv pentru care a considerat necesară emiterea următoarei recomandări de siguranță:

-reevaluarea măsurilor propuse pentru ținerea sub control a factorului de risc „Depășirea semnalelor și a indicatoarelor care ordonă oprirea”.

3.4.26.Incidentul feroviar produs la data 20.01.2015, ora 09:50, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Brașov, secția de circulație Teiuș – Vințu de Jos (linie dublă electrificată) între stațiile CF Alba Iulia și Vințu de Jos, pe firul I de circulație, la km. 424+500, în circulația trenului de călători nr.2026 (aparținând SNTFC „CFR Călători” SA), prin surprinderea în gabaritul de liberă trecere și lovirea ușoară a unui utilaj aparținând societății Impresa PIZZAROTTI, care efectua lucrări de reabilitare pe firul II de circulație.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 30.06.2015.

Cauza directă a constituit-o pătrunderea în gabaritul de „liberă trecere”, a unui utilaj (excavator cu șenile) care efectua lucrări specifice în zona căii ferate.

Factori care au contribuit:

-lipsa rechizitelor de semnalizare din dotarea agentului de semnalizare.

Cauze subiacente:

-nerespectarea prevederilor din „Procedura de proces - Planul de management al traficului” aparținând Impresa Pizzarotti SA referitoare la dotarea agenților de semnalizare și la urmărirea de către aceștia prin stația RTF, a comunicărilor între mecanicii de locomotivă și personalul din stațiile de cale ferată privind circulația trenurilor.

Cauze primare:

-lipsa unor reglementări referitoare la modul de transmitere a semnalelor între agentul de semnalizare și personalul de deservire al utilajelor care lucrează în zona căii ferate.

Recomandări de siguranță:

Între stațiile CFR Alba Iulia și Vințu de Jos se execută lucrări de reabilitare a liniei de cale ferată cu firul I de circulație deschis permanent transportului de călători și marfă. Un utilaj care efectua lucrări specifice în zona căii ferate a pătruns în gabaritul de „liberă trecere” fiind lovit de locomotiva trenului de călători nr.2026.

Deși prin reglementările proprii deținute de operatorul economic responsabil cu efectuarea lucrărilor este prevăzută obligativitatea dotării agenților de semnalizare cu rechizite și mijloace de comunicare, la momentul producerii incidentului feroviar agentul de semnalizare nu era dotat cu stație de radio-telefon.

La nivelul operatorului economic care efectuează lucrări de reabilitare a liniei de cale ferată nu există reglementări referitoare la modul de transmitere a semnalelor între agentul de semnalizare și personalul de deservire al utilajelor care lucrează în zona căii ferate.

De asemenea, operatorii economici implicați nu au identificat corespunzător toate pericolele induse de activitatea de reabilitare a liniei de cale ferată cu un fir de circulație deschis.

Având în vedere cele menționate, comisia de investigare recomandă Autorității de Siguranță Feroviară să solicite:

1. Impresa Pizzarotti SA ca, în calitate de operator economic care efectuează lucrări de reabilitare a liniei de cale ferată, să întocmească reglementări proprii referitoare la modul de transmitere a semnalelor între agentul de semnalizare și personalul de deservire al utilajelor care lucrează în zona căii ferate, reglementări ce vor fi apoi aduse la cunoștința personalului interesat.

2. Actorilor implicați în producerea acestui incident identificarea tuturor pericolelor ce pot apărea în activitatea de reabilitare a liniei de cale ferată cu un fir de circulație deschis și stabilirea măsurilor de control a riscurilor corespunzătoare fiecărui pericol identificat, astfel încât operațiunile de transportul de călători și marfă să se efectueze în condiții de siguranță a circulației.

3.4.27. Incidentul feroviar produs la data 21.01.2015, ora 15:46, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Videle – Giurgiu (linie simplă neelectrificată), în stația CF Chiriacu, după expedierea trenului de călători nr.460 (aparținând SNTFC „CFR Călători” SA), pe bază de cale liberă, mecanicul de locomotivă a constatat faptul că schimbătorul de cale nr.1 se află în poziție necorespunzătoare și a luat măsuri de oprire a trenului înaintea schimbătorului.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 10.02.2015.

Cauza directă a constituit-o neexecutarea compatibilă a parcursului de ieșire, în sensul că schimbătorul de cale nr.1 nu a fost manipulat în poziția corespunzătoare parcursului de ieșire.

Factori care au contribuit: nu au fost identificați.

Cauze subiacente:

Nerespectarea prevederilor art.205, lit.f) din Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005/2005 și a art.28 din Instrucția de manipulare a instalației CR2 aferentă Hm Chiriacu, privind executarea în bloc a parcursului de ieșire și verificarea pe lumnoschemă a executării corecte a acestui parcurs.

Cauze primare: nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.28. Accidentului feroviar produs la data de 24.01.2015, ora 05:10, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Cluj, secția de circulație Oradea – Cluj Napoca (linie simplă neelectrificată), în stația CF Șuncuiuș, cap „X”, în circulația trenului de marfă nr.32152 (aparținând SNTFM „CFR Marfă” SA), prin producerea unui incendiu la locomotiva DA 1086, aflată în remorcarea trenului.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 12.08.2015.

Cauza directă a constituit-o un scurtcircuit electric produs între cablul de înseriere dintre bateriile de acumulatori nr.6 și nr.7 și țeava metalică de protecție a acestui cablu.

Factori care au contribuit:

-scăderea în timp a rezistenței de izolație a cablului electric;

-prezența unor depuneri combustibile pe boghiurile și pe echipamentele locomotivei.

Cauze subiacente:

Menținerea în serviciu a locomotivei DA 1086, după ce au fost depășite normele de timp sau kilometri pentru reparația planificată, încălcându-se prevederile *Normativului feroviar N.F. 67-006:2011 "Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații*

planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate".

Acest fapt a fost favorizat de nerespectarea reglementărilor privitoare la validarea prin semnătură de către reprezentantul legal al deținătorului, a înregistrărilor privind duratele și kilometri parcurși ai locomotivelor, încălcându-se prevederile *Normativului feroviar N.F. 67-006:2011 "Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate"*.

Cauze primare:

- neaplicarea de către SNTFM CFR Marfă SA a prevederilor procedurii operaționale cod PO 431-SMS, parte a propriului sistem de management al siguranței. Astfel, nu au fost identificate și evaluate riscurile de producere a incendiilor la locomotive;
- inexistența unui circuit decizional privitor la identificarea și emiterea deciziei de retragere din serviciu a locomotivelor, la care au fost depășite normele de timp sau kilometri pentru reparațiile planificate.

Recomandări de siguranță:

În urma analizării activităților care au fost desfășurate de către operatorul de transport feroviar de marfă implicat în producerea accidentului, a rezultat că nu a existat o preocupare suficientă privind identificarea și aplicarea măsurilor pentru ținerea sub control a riscurilor asociate operațiunilor feroviare, pentru cazul locomotivelor la care au fost depășite normele de timp sau kilometri pentru reparația planificată. În consecință, locomotiva DA 1086 era lăsată în circulație, chiar dacă erau depășite normele de timp sau kilometri pentru reparația planificată.

Din punct de vedere tehnic, investigarea a reliefat că sistemele electrice de semnalizare și protecție la scurtcircuit (punere la masă) cu care este dotată din construcție locomotiva, nu sunt proiectate ca să semnalizeze, să se declanșeze și să asigure protecția necesară, în cazul unui scurtcircuit la conductorul electric care a provocat incendiul.

Din punct de vedere al mentenanței, investigarea a relevat că în cazul conductorului electric care a provocat incendiul, cel mai probabil acesta nu a fost înlocuit niciodată de la construirea locomotivei DA 1086, vechimea cablului fiind de 38 de ani la data producerii incendiului. Cablul de înseriere dintre bateriile de acumulatori nr.6 și nr.7 nu este accesibil pentru verificările tehnice uzuale, din cauză că este poziționat în interiorul unei țevi metalice de protecție.

În ceea ce privește repetabilitatea incendiilor, comisia de investigare subliniază că s-a produs un incendiu în condiții identice în anul 2011 la locomotiva DA 966, tot la cablul de înseriere dintre bateriile nr.6 și nr.7. În acel caz, vechimea cablului era cel mai probabil de 37 de ani.

Din această perspectivă, comisia de investigare a concluzionat că există riscuri sistemice de incendiu la toate locomotivele de acest tip la care vechimea cablului depășește „durata de serviciu” a locomotivei, așa cum reiese din *Normativului feroviar N.F. 67-006:2011 "Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate"*.

Având în vedere aceste aspecte, comisia de investigare emite următoarele recomandări, pe care le adresează Autorității de Siguranță Feroviară Română, pentru identificarea măsurilor care trebuiesc luate sau planificate drept consecință, după cum urmează:

1. Includerea în nomenclatoarele de reparații/revizii planificate de la locomotivele LDE 2100 cp, a unor prevederi de înlocuire preventivă a cablului electric de înseriere dintre bateriile de acumulatori nr.6 și nr.7;

2. Includerea în cadrul acțiunilor de audit desfășurate de ASFR, a analizei modului de ținere sub control a riscurilor de producere a incendiilor la locomotivele LDE 2100 cp.

3.4.29. Accidentul feroviar produs la data de 14.02.2015 ora 04:35, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație neinteroperabilă Băbeni-Alunu (linie simplă neelectrificată, administrată de SC RC-CF TRANS SRL Brașov), între

stațiile CF Copăceni și Popești Vâlcea, la km.25+000, în circulația trenului de marfă nr.23686 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), prin deraierea de a doilea boghiu în sensul de mers a primului vagon din compunerea trenului. Raportul de investigare a fost finalizat la data de 05.08.2015.

Cauza directă a constituit-o căderea roții între firele căii, la deplasarea pe o zonă cu valori ale ecartamentului peste limita maximă admisă în exploatare.

Factori care au contribuit:

-lipsa tirfoanelor de prindere la trei traverse consecutive (tirfoane necesare pentru asigurarea prinderii șinelor de traverse) pe firul interior al curbei, în zona producerii deraierii;

-menținerea nivelului superior al prisme de piatră spartă peste nivelul feței traverselor, fapt care a împiedicat vizualizarea prinderii șinelor de traverse;

-depășirea limitei de încărcare și a sarcinii maxime admise pe osie a vagonului nr.81536651421-5.

Cauze subjacente:

Nerespectarea prevederilor Fișei nr.3, art.2 din Instrucția privind fixarea termenelor și a ordinei în care trebuie efectuate reviziile căii nr.305/1997, referitoare la verificările și măsurătorile care se efectuează în cadrul reviziei chenzinale, respectiv verificarea integrității și stării prinderilor la linii și aparate de cale.

Nerespectarea prevederilor art.14.2 din Instrucția de norme și toleranțe pentru construcții și întreținerea căii - linii cu ecartament normal nr.314/1989, referitor la dimensiunile și forma prisme de balast pentru calea în curbă.

Nerespectarea prevederilor punctelor 3.1 și 3.2 din Anexa II a Regulamentului pentru utilizarea *reciprocă a vagoanelor în trafic internațional*, referitoare la sarcina maximă pe osie și limitele de încărcare.

Cauze primare:

Comisia de investigare a identificat drept cauze primare ale acestui accident feroviar deficiențele manifestate în elaborarea sistemului de management al siguranței, deficiențe ce sunt consemnate la cap. C.5.2. Sistemul de management al siguranței din prezentul raport de investigare, respectiv:

-Neinclusiunea Fișei nr.3, din Instrucția privind fixarea termenelor și a ordinei în care trebuie efectuate reviziile căii nr.305/1997 în „Diagrama Flux a procesului de diagnoză a căii și recensăminte de lucrări” din procedura cod PP-63 „Mentenanță infrastructură feroviară”. În cadrul acestei fișe la art.2 sunt prevăzute verificările care se efectuează în cadrul reviziei chenzinale, respectiv verificarea integrității și stării prinderilor la linii și aparate de cale.

-Neinclusiunea Instrucției de norme și toleranțe pentru construcții și întreținerea căii - linii cu ecartament normal nr.314/1989 între codurile de bună practică, care se aplică pentru riscul asociat pericolului identificat și denumit „defectarea suprastructurii căii”.

-Neidentificarea în Evidența Pericolelor, întocmită conform procedurii cod PP-83-01 „Controlul tuturor riscurilor asociate cu activitatea de gestionare infrastructură feroviară”, a pericolului care a determinat producerea accidentului, respectiv depășirea valorii maxime admise a ecartamentului căii.

Recomandări de siguranță:

Având în vedere deficiențele manifestate în elaborarea și aplicarea sistemului de management al siguranței, consemnate la cap. C.5.2. *Sistemul de management al siguranței*, comisia de investigare consideră necesară emiterea unei recomandări de siguranță către ASFR de a solicita RC- CF TRANS SRL Brașov, ca în calitate de gestionar de infrastructură feroviară, să revizuiască procedurile din cadrul sistemului de management al siguranței, astfel încât prin aplicarea acestora, să garanteze că activitățile legate de mentenanța liniilor, identificarea riscurilor asociate operațiunilor feroviare, elaborarea și instituirea măsurilor de control al riscurilor, precum și monitorizarea

eficacității măsurilor de control al riscurilor sunt efectuate în conformitate cu cerințele relevante.

- 3.4.30. Defecțiune tehnică a elementului constitutiv de interoperabilitate „osie montată automotor” produsă la data de 17.02.2015, ora 11:10, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, secția de circulație Băbeni - Piatra Olt, în circulația trenului de călători Regio nr.2455, prin ruperea fusului de osie aparținând osiei nr.1 (partea stângă în sensul de mers) a automotorului AM 917, între semaforul de intrare Y al stației CF Drăgășani și schimbătorul de cale nr.2 (km.240+600).
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 23.11.2015.

Cauza directă a constituit-o depășirea limitei de oboseală a materialului din care a fost fabricată osia motoare nr.25083, în condiții de suprasolicitare sub eforturi compuse de tracțiune-compresiune și încovoiere rotativă.

Factori care au contribuit:

- aparitia concentratorilor de tensiune sub formă de cavități și microfisuri care, în timp au condus la apariția fisurilor transversale de oboseală pe suprafața fusului osiei spre racordarea cu tronsonul de diametru 133 mm;
- efectuarea controlului ultrasonic la osia motoare nr.25083 fără verificarea zonelor fusurilor de osii.

Cauze subiacente:

Neefectuarea controlului ultrasonic pe suprafețele fusurilor de osie pentru depistarea fisurilor transversale de oboseală, amorstate la suprafață, contrar prevederilor pct. 3.1 din „Instrucțiuni pentru controlul ultrasonic al osiilor de automotor” – elaborate de către ICPTT în anul 1975. Acest lucru a fost posibil în condițiile în care Secția reparații Pitești din cadrul SC „CFR-SCRL Brașov” SA nu deținea dotarea tehnică necesară realizării acestui control ultrasonic.

Cauze primare:

Ambiguitatea prevederilor din Specificația Tehnică Cod ST8 – 2004 „Revizii planificate tip Pth3, RT, R1, R2, RM la automotoare seria 700-900-1000”, referitoare la periodicitatea și locul unde se efectuează controlul ultrasonic al osiilor de automotoare.

Măsuri care au fost luate:

În urma ruperii osiei motoare cu numărul de parc CFR 25083, seria 46, provenită din șarja S 77918/91 de la automotorul AM 917, din data de 17.02.2015, operatorul de transport feroviar SNTFC ”CFR Călători” SA a întreprins următoarele măsuri:

- a dispus identificarea tuturor osiilor din șarja nr.77918/91, efectuarea CUS la toate aceste osii și ținerea lor în exploatare cu condiția verificării lunare CUS timp de un an;
- a constituit a echipă de lucru formată din specialiști de la SNTFC ”CFR Călători” SA și SC „CFR-SCRL Brașov” SA care s-au deplasat la depoul Timișoara în vederea stabilirii reglementărilor pentru efectuarea CUS, prin utilizarea unei osii motoare dez echipate utilizată pentru simularea ecourilor de defect. Urmare acestei acțiuni echipa de lucru a fost stabilit următoarele reglementări pentru controlul CUS la osiile motoare:

- utilizarea palpatorului MWB 60o pentru controlul zonei canelurilor predispușe la apariția fisurilor (defect nr.6 din Instrucția ICPTT 1975) și modul de procedare;
- periodicitatea efectuării controlului CUS să fie de 6 luni;
- depourile Pitești și Suceava vor face demersuri pentru achiziția palpatorului MWB 60o pentru a se putea efectua control CUS;
- pentru identificarea defectelor din zona fusului de osie (defectele 3 și 4 din Instrucția ICPTT 1975) depourile vor face demersuri la AFER pentru confecționarea unor pene cu diferite grade de incidență care să permită folosirea palpatorului B2S-0o, palpator ce se află în dotarea depourilor.

-procesul verbal încheiat cu ocazia întrunirii comisiei la depoul Timișoara a fost transmis la toate sucursalele SNTFC ”CFR Călători” SA care au în dotare automotoare seria 900 și s-a dispus achiziția palpatoarelor tip MWB 60°.

Recomandări de siguranță:

În cazul incidentului produs în circulația trenului de călători Regio nr.2455 s-a constatat că ruperea osiei motoare a automotorului AM 917 s-a produs la oboseală, în condițiile apariției pe suprafața fusului osiei a concentratorilor de tensiune sub formă de cavități și microfisuri care, în timp au condus la apariția fisurilor transversale de oboseală pe suprafața fusului osiei.

Fisurile transversale de oboseală ar fi putut fi identificate în condițiile în care, controale ultrasonice efectuate la osia motoare nr.25083 ar fi acoperit și zona fusurilor de osie. Acest lucru a fost posibil în condițiile în care Secția reparații Pitești din cadrul SC „CFR-SCRL Brașov” SA nu deținea dotarea tehnică necesară realizării acestui control ultrasonic.

Având în vedere cele menționate, comisia de investigare recomandă Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR să se asigure că:

1.furnizorul de servicii feroviare critice SC „CFR-SCRL Brașov” SA, va revizui documentul de referință utilizat la reviziile planificate efectuate la automotoare seria 700-900-1000, astfel încât acesta să fie pus în concordanță cu dispozițiile și reglementările existente referitoare la controlul ultrasonic al osiilor de automotoare. În acest sens documentul de referință va conține prevederi clare referitoare la periodicitatea și locul unde se efectuează controlul ultrasonic al acestor osii.

2.cadrul de reglementare aplicabil activităților de revizii/reparații automotoare are prevederi suficiente pentru a garanta că:

-operatorii economici ce furnizează acest tip de servicii utilizează dotarea tehnică necesară pentru realizarea tuturor lucrărilor prevăzute în documentele de referință aplicabile;

-supravegherea acestor operatori economici este una eficientă.

3.4.31.Incidentul feroviar produs la data 27.02.2015, ora 03:55, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Constanța, în stația CF Ciulnița, în circulația trenului 89897 compus din locomotiva izolată DA 946 aparținând operatorului de transport feroviar SC Tehnotrans Feroviar SRL, prin depășirea semnalul de ieșire X1 (în direcția Hm Perișoru) care ordona „oprirea” și talonarea schimbătorul de cale nr.22.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 20.03.2015.

Cauza directă a constituit-o punerea trenului în mișcare și deplasarea acestuia în sensul opus față de dispozițiile primite prin ordinul de circulație.

Factori care au contribuit:

-neschimbarea postului de conducere;

-neînșușirea conținutului ordinului de circulație.

Cauze subiacente:

-îndrumarea personalului cu responsabilități în siguranța circulației la ora 0:10 în data de 27.02.2015, deși deținea un aviz medical cu restricția de a lucra pe timp de noapte, contrar prevederilor Anexei nr.3, Art.2 lit.a din Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201;

-neurmărirea indicația semnalelor, contrar prevederilor Art.121 din *Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201.*

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.32.Incidentul feroviar produs la data 16.03.2015, ora 15:55, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, în stația CF Craiova, linia nr.7, în circulația trenului de marfă nr.80604 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA) prin lovirea de către locomotiva de remorcare DA 151 a pichetului de alimentare și ruperea cablului de alimentare a secțiunii izolate 55/69.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 28.05.2015.

Cauza directă a constituit-o desprinderea ghidajului superior al tirantului sudat pe semicarcasa superioară, fapt care a permis acestuia intrarea în gabaritul de liberă trecere a căii și agățarea cablului pichetului de alimentare a bobinei de joantă de la secțiunea izolată 55/69.

Factori care au contribuit:

-ruperea sudurii ghidajului superior a tobei de angrenaj de la osia nr. 3, roata dreaptă sens de mers, a locomotivei DA 60-0151-5.

Cauze subiacente: nu au fost identificate.

Cauze primare: nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.33. Incidentul feroviar produse la data de 06.04.2015, prin lovirea capacului mecanismului DAM de la aparatul de cale nr.14 din stația CF Cernele și a capacului mecanismului DAM de la aparatul de cale nr.3 din stația CF Turburea de către subansambluri aflate la partea inferioară a locomotiva EA 059, aflată în remorcarea trenului de călători Regio nr.2022 (aparținând Operatorului de Transport Feroviar SNTFC „CFR Călători” SA). Raportul de investigare a fost finalizat la data de 12.05.2015.

Cauza directă a constituit-o desfacerea manșonului de cuplare din carterul regulatorului automat de timonerie tip SAB de la osia nr.4 a locomotivei EA 059 care a remorcat trenul de călători nr. 2022 din data de 06.04.2015, urmată de rotirea carterului în jurul articulației urechii regulatorului, pătrunderea acestuia în gabaritul de liberă trecere al căii și lovirea capacelor de protecție ale dispozitivului ajutător de manevrare aferente macazelor nr.3 respectiv nr.14 din stațiile CF Turburea și Cernele.

Factori care au contribuit:

forfecarea șurubului de fixare contra rotirii manșonului de cuplare al regulatorului de timonerie SAB de la osia nr.4.

Cauze subiacente: nu au fost identificate cauze subiacente.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.34. Incidentul feroviar produs la data de 02.04.2015, ora 18:57, în stația CFR Cristești Jijia, în circulația trenului de călători nr.1063 (aparținând Operatorului de Transport Feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), prin depășirea semnalului de ieșire Y5 fără respectarea prevederilor din reglementările specifice. Raportul de investigare a fost finalizat la data de 06.07.2015.

Cauza directă a constituit-o neexecutarea de către IDM a atribuțiilor de serviciu stabilite în cadrul de reglementare specific și întocmirea în mod eronat a ordinului de circulație necesar pentru continuarea mersului, după frânarea de urgență produsă la locomotiva trenului IR-1063.

Factori care au contribuit:

-Schimbarea indicației permissive a semnalului de ieșire Y5 din stația CF Cristești, în scurt prin basculare în fata trenului, din „LIBER cu viteza redusă. ATENTIE! Semnalul următor ordonă oprirea” (două unități luminoase de culoare galbenă spre tren), în ”OPREȘTE fără a depăși semnalul!” (o unitate luminoasă de culoare roșie spre tren);

-Frânarea de urgență a locomotivei DA-1118, prin activarea frecvenței de 2000 Hz a inductorului de 1000/2000 Hz aferent semnalului Y5, acesta fiind depășit, de cabina de conducere a locomotivei, cu aproximativ 5-6 metri.

Cauze subiacente:

-Nerespectarea prevederilor art.201 aliniat (1) din partea a III-a (circulația trenurilor), cap. I (organizarea circulației trenurilor), secțiunea a 12-a (reglementări privind ocuparea liniei curente) din Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005/2005, referitor la darea de către IDM a ordinului de plecare, prin ordin de circulație înmânat mecanicului, în care trebuia menționată indicația semnalului de ieșire și completat cu înscrisul „trenul numărul IR-1063 liber la Hm Holboca”. Ordinul de circulație emis de către IDM de serviciu din stația CF Cristești Jijia, conținea înscris eronat, anume „Circulați pe bază de cale liberă. Ieșiți de la linia 5 cu indicația semnalului de ieșire Y5 pe oprire cu viteza maxima 20 km/h peste macaze”;

-Nerespectarea prevederilor art.9 alin.(8) și alin.(9) din partea I (dispoziții generale), cap. I (conținutul și sfera de aplicare a Regulamentului), secțiunea a 4-a (obligațiile și răspunderile personalului), din *Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005/2005*, referitor la intervenția personalului liber de serviciu în executarea sarcinilor și prestarea serviciului în locul altor salariați.

Cauze primare: nu au fost identificate.

Măsurile care au fost luate:

Urmare a notei de avizare a frânării de urgență a trenului IR-1063 produsă în data de 02.04.2015 ora 18.57, organul SCB, la data de 03.04.2015 între orele 4:40 și 5:50, conform înscrisurilor din Registrul de Revizii a Liniilor și Instalațiilor de Siguranța Circulației, a verificat (și ulterior a remediat defecțiunea) instalația autostop aferentă semnalului de ieșire Y5 din stația CFR Cristești Jijia. S-a constatat că inductorul este activ pe frecvența de 2000 Hz., la toate indicațiile date de semnal.

La efectuarea de probe pentru fiecare indicație în parte, s-a constatat că becul de la unitatea luminoasă de culoare verde este ars și indicația „LIBER cu viteza redusă. Semnalul următor este pe liber cu viteza stabilită sau redusă” (o unitate luminoasă de culoare verde și o unitate luminoasă de culoare galbenă spre tren) nu se automenține, indicația semnalului trecând în „OPREȘTE fără a depăși semnalul!” Ziua și noaptea o unitate luminoasă de culoare roșie spre tren, după ce, pentru 1 – 1,5 sec., a basculat prin indicarea unui singur foc de culoare galbenă.

Becul constatat ars a fost înlocuit, arderea acestuia nu se semnalizează pe lumnoschemă ca deranjament distinct.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.35. Incidentul feroviar produs la data de 14.04.2015, în stația CFR Buzău, unde la defilarea trenului de marfă nr.74501 (aparținând SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a observat o ușă deschisă pe partea dreaptă, în sensul de mers, la vagonul nr.315354733091 (penultimul vagon din compunerea trenului), care prezenta urme noi de lovire.

Activitatea de investigare a fost închisă la data de 29.04.2015 ca urmare a reîncadrării făcute în baza constatărilor preliminare

3.4.36. Accidentul feroviar produs la data de 15.05.2015 ora 12:25, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, între stațiile CFR București Vest și Chiajna, firul I, km.68+100, prin declanșarea unui incendiu la locomotiva LDH 623 aflată în remorcarea trenului de marfă nr.96014, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 25.08.2015.

Cauza directă a constituit-o scurtcircuitul apărut în cablajul de alimentare al instalației INDUSI, în zona dozei de trecere a cablurilor, pe conductorii cu potențial diferit, urmare a scăderii rezistenței de izolație a învelișurilor cablurilor și străpungerea acestora, fapt ce a condus în final la aprinderea învelișurilor.

Factori care au contribuit:

-fenomenul de îmbătrânire al învelișurilor cablurilor de alimentare al instalației INDUSI;

-existența în zona producerii scurtcircuitului a unor resturi de produse petroliere provenite din exploatarea locomotivei precum și a unui curent de aer produs de ventilatorul dynastarterului.

Cauze subiacente: nu au fost identificate.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Măsuri care au fost luate: nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

- 3.4.37. Incidentul feroviar produs pe rețeaua de transport cu metroul, la data de 31.05.2015, ora 10:40, în activitatea S.C. TMB „METROREX” S.A. București, prin îndrumarea eronată de către impieगतul de mișcare din stația Nicolae Grigorescu, a trenului nr.407 (Bombardier), la stația Anghel Saligny în loc de stația Republica. Raportul de investigare a fost finalizat la data de 22.06.2015.

Cauza directă a constituit-o expedierea trenului nr.407 într-o altă direcție decât cea din livretul de mers, ca urmare a unei erori umane în executarea parcursului.

Factori care au contribuit: nu au fost identificați.

Cauze subiacente:

-Nerespectarea în procesul de conducere a trenului a art. 16 lit. c) și d) din Instrucțiunile pentru personalul de tracțiune la metrou 201M, aprobate prin OMTI nr. 395/201, în sensul că nu s-a urmărit parcursul de ieșire și direcția Indicatorului combinat de direcție și viteză conform Livretului de mers C1335.

-Nerespectarea în procesul de urmărire a circulației trenurilor a art.19, lit. b) din Instrucțiunile de mișcare la metrou nr. 005M, aprobate prin OMTI nr. 1620/2012, în sensul că nu s-a urmărit pe monitor/retroproiector modul de desfășurare a circulației trenurilor.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Măsuri care au fost luate:

A fost convocată de către Serviciul Siguranța Circulației din cadrul Metrorex SA ședința extraordinară de analiză a siguranței feroviare. Ședința s-a desfășurat în data de 10.06.2015 și a fost comună pentru personalul Depou Exploatare TEM și Secția Mișcare.

Recomandări de siguranță:

Revizuirea Reglementărilor nr.M.06.601/2053/2013 privind desfășurarea activității de mișcare în stațiile sediu de interlocking deservite de doi IDM cu precizarea sarcinilor referitoare la obligațiile de colaborare între cei doi impieगतul de mișcare.

- 3.4.38. Incidentul feroviar produs la data de 02.06.2015, ora 19:50, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Ploiești - Brașov (linie dublă electrificată), în stația CFR Buda, prin lovirea unor elemente ale instalației CED de către o piesă metalică de la materialul rulant din compunerea trenului de marfă nr.80586 (aparținând operatorului de transport feroviar SC GRUP FERVIAR ROMÂN SA). Raportul de investigare a fost finalizat la data de 20.12.2014.

Activitatea de investigare a fost închisă la data de 08.06.2015 ca urmare a reîncadrării făcute în baza constatărilor preliminare.

- 3.4.39. Incidentul feroviar produs la data de 02.06.2015, ora 13:26, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Craiova - Filiași (linie dublă electrificată), la km.282+232, între stațiile CF Filiași și Răcari, prin lovirea unor elemente ale instalației CED de către o piesă metalică de la vagonul atașat la UAM, care a circulat ca tren de marfă nr.98378-1, aparținând gestionarului de infrastructură CNCF „CFR” SA. Raportul de investigare a fost finalizat la data de 24.06.2015.

Cauza directă a constituit-o ieșirea din gabaritul de material rulant și pătrunderea în gabaritul de liberă trecere al căii a țepușei nr.4 partea stângă sens de mers a vagonului seria Uvks nr.40539423001-6 din trenul de marfă nr. 98378-1 din data de 02.06.2015, ca urmare a neasigurării contra rotirii a acesteia.

Această situație a condus la deplasarea și ruperea a 2 funii de oțel la bobina de joantă I XC SAT km 282+232, ruperea legăturilor între pichet și inductor la inductorii de cale de 500 Hz și 1000/2000 Hz al semnalelor luminoase PrYF și BL 12 în linie curentă fir I de circulație Răcari – Filiași.

Factori care au contribuit:

-neverificarea corespunzătoare la luarea în primire a vagonului de către personalul aflat în conducerea și deservirea UAM 215 – 034;

-lipsa suportului de repaus superior de fixare și asigurare a țepușei în poziție orizontală de pe lonjeronul vagonului;

-joc mare între țepușă și lonjeron care a permis căderea țepușei pe lângă suportul de repaus inferior de fixare și asigurare a țepușei în poziție orizontală de pe lonjeronul vagonului.

Cauze subiacente: nu au fost identificate.

Cauze primare: nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

- 3.4.40.Incidentul feroviar produs la data de 13.03.2015, ora 03.45, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, între stațiile CF Palas și Capul Midia, prin depășirea vitezei maxime admise de linie, de către trenul de marfă nr.89965 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Tehnotrans Feroviar SRL).
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 07.07.2015.

Cauza directă a constituit-o nerespectarea vitezei maxime de circulație.

Factori care au contribuit: nu au fost identificați..

Cauze subiacente:

Circulația cu alte viteze decât cele prevăzute în Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.125 alin.(1) și art. 127 alin.(1) litera f) și din Regulamentul de Semnalizare nr. 004 art.7, alin (3).

Cauze primare:

-Nu este procedurat circuitul decizional referitor la prezentarea analizelor referitoare la citirea și interpretarea înregistrărilor vitezometrelor de la locomotivele aparținând societății;

-Nu există procedură sau instrucțiune de lucru pentru urmărirea și retragerea din circulație a locomotivelor care nu au vitezometrele verificate metrologic.

Recomandări de siguranță:

Membrii comisiei de investigare apreciază că este oportun să recomande Autorității de Siguranță Feroviară Română ca aceasta să dispună operatorilor de transport feroviar luarea unor măsuri de conștientizare a implicațiilor depășirii vitezelor maxime de circulație, fără a fi exclusă posibilitatea examinării psihologice peste rând a personalului.

- 3.4.41.Incidentul feroviar produs la data de 13.03.2015, ora 04.35, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, între stațiile CF Năvodari și Constanța Mărfuri, prin depășirea vitezei maxime admise de linie, de către trenul de marfă nr.89886 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Tehnotrans Feroviar SRL).
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 07.07.2015.

Cauza directă a constituit-o nerespectarea vitezei maxime de circulație.

Cauze subiacente:

Circulația cu alte viteze decât cele prevăzute în Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.125 alin.(1) și art.127 alin.(1) litera f) și din Regulamentul de Semnalizare nr.004 art.7, alin (3).

Cauze primare:

-Nu este procedurat circuitul decizional referitor la prezentarea analizelor referitoare la citirea și interpretarea înregistrărilor vitezometrelor de la locomotivele aparținând societății.

-Nu există procedură sau instrucțiune de lucru pentru urmărirea și retragerea din circulație a locomotivelor care nu au vitezometrele verificate metrologic.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.42.Incidentul feroviar produs la data de 29.06.2015, ora 15:30, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Blaj – Copșa Mică (linie simplă electrificată), între stațiile CF Valea Lungă și Micăsasa, la km. 358+035, prin lovirea de către trenul de călători regio nr.3514 (rama RE 1005, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA) a unei balize avertizoare din plastic care aparținea firmei ARCADA COMPANY SA.

Activitatea de investigare a fost închisă la data de 08.10.2015 ca urmare a reîncadrării făcute în baza constatărilor preliminare.

3.4.43.Incidentul feroviar produs la data 10.07.2015, ora 07:40, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, în stația CF Palas prin executarea eronată a parcursului de intrare a trenului de călători R 8202 (aparținând SNTFC „CFR Călători” SA).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 30.07.2015.

Cauza directă a constituit-o executarea eronată a parcursului de intrare al trenului de călători nr.8202.

Factori care au contribuit:

stabilirea modului de efectuare a circulației trenurilor de călători nr.8202 și trenul nr.17824 (locomotivă izolată) fără corelarea informațiilor între impiegații de mișcare dispozitori din stațiile CF Constanța și Palas.

Cauze subiacente:

Nerespectarea expedierii, respectiv primirii trenurilor transmisă de operatorul RC, către impiegații dispozitori din stațiile CF Constanța și Palas prin dispoziție scrisă, încălcându-se astfel prevederile art.263 pct.(5) și ale art.254 pct.(8) din Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005-2005.

Cauze primare: nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.44.Incidentul feroviar produs la data de 06/07.08.2015, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, secția de circulație Iași-Barboși (linie simplă neelectrificată), prin lovirea a 15 inductori de cale pe distanța Scânteia-Berheci și a 11 inductori de cale pe distanța Liești-Barboși, de către o piesă aparținând locomotivei DA 1324 care a remorcat trenul de călători IR nr.1962/1961-1 aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 12.10.2015.

Cauza directă a constituit-o ruperea accidentală a brațelor furcii de suspensie de la boghiul al 2-lea, partea stângă în sensului de mers, fapt ce a determinat căderea traversei suspensiei pe suportul inductorului și smulgerea acestuia din șuruburile de fixare.

Factori care au contribuit:

-sudură necorespunzătoare executată cu ocazia recondiționării primului braț al furcii de suspensie sens de mers, la nivelul zonei de racordare (cca 20 % din suprafața secțiunii neacoperită cu flux de sudură);

-fisură veche în zona de racordare a celui de-al doilea braț de susținere al furcii de suspensie sens mers (cca 42% din suprafața secțiunii de rupere), neidentificată cu ocazia efectuării reviziilor pe procesul tehnologic specificat în Fișă tehnologică M14 – Dispozitiv de rapel elaborată de Registrul Feroviar Român, datorită poziției și modului de fixare a acesteia, precum și faptului că aceasta nu prevede revizia prin demontare a furcii decât la reparații de tip RR, RG sau RK.

Cauze subiacente: nu au fost identificate.

Cauze primare: nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.45. Incidentul feroviar produs la data 08.09.2015, ora 03:48, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, în stația CFR Coșlariu, trenul de călători nr.2412-1 (aparținând SNTFC „CFR Călători” SA) a depășit semnalul de parcurs XP4B având indicația roșu - „Oprește fără a depăși semnalul!”.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 28.09.2015.

Cauza directă a constituit-o nerespectarea indicației ”OPREȘTE fără a depăși semnalul!” dată de semnalul de parcurs XP4B al stației care afișa o unitate luminoasă de culoare roșie spre tren și depășirea semnalului fără a avea acest drept.

Factori care au contribuit: nu au fost identificați.

Cauze subiacente:

-nerespectarea prevederilor din Regulamentul de exploatare tehnică feroviară nr.002/2001, art.59 (4) – ”Este interzisă depășirea unui semnal care ordonă oprirea sau depășirea vitezei ordonate de semnal”;

-nerespectarea prevederilor din Regulamentul de semnalizare nr.004/2006, art.161 (2) – referitoare la respectarea indicației reperului semnalelor luminoase de intrare, de ieșire, de parcurs și de ramificație.



”Acest reper (placă dreptunghiulară de culoare albă cu o bandă roșie la mijlocul ei – n.n.) indică faptul că semnalul luminos respectiv, dacă ordonă oprirea, nu poate fi depășit de tren decât în condițiile stabilite de prezentul regulament”.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.46. Incidentul feroviar produs la data 02.10.2015, ora 10:05, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, stația CFR Buftea, prin executarea eronată a parcursului de intrare în stație a trenului de călători nr.5003 (aparținând SNTFC „CFR Călători” SA).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 26.10.2015.

Cauza directă a constituit-o executarea eronată a parcursului de intrare în stație a trenului de călători nr.5003, în sensul că schimbătorul de cale nr.1, nu a fost manipulat în poziție corespunzătoare.

Cauze subiacente:

Nerespectarea prevederilor capitolului IV, art.20, lit.B din Prescripțiile privind modul de efectuare a reviziilor semestriale la electromecanismele de macaz, sabot și inimă mobilă, fixătoare de macaz cu cleme, și schimbătoare de cale nr.I.2/422/04.07.2015, în sensul că macazul conjugat cu macazul al cărui electromecanism este scos din funcție, să fie manipulat și asigurat în poziție corespunzătoare parcursului ce urmează să fie efectuat.

Cauze primare: nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.47. Incidentul feroviar produs la data 03.10.2015, ora 05:35, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, în stația CFR Saligny Est, prin punerea în mișcare, de către mecanic, a trenului de marfă nr.50412-1 (aparținând SC UNICOM TRANZIT SA) în direcție opusă sensului de mers.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 21.10.2015.

Cauza directă a constituit-o neasigurarea trenului împotriva fugirii din loc cu frânele de mână de la vagoanele din compunerea trenului conform notei de frână.

Factori care au contribuit:

-neasigurarea locomotivei cu frâna de mână și frâna directă;

-slăbirea frânei directe FD1 a locomotivei involuntar.

Cauze subiacente:

Trenul trebuia asigurat cu frâna automată a vagoanelor din compunerea trenului, cu frâna directă și cu frâna de mână a locomotivei, conform prevederilor art 80 pct.1 lit a din Regulamentul de remorcare și frânare nr. 006/2005;

Efectuarea probei de continuitate trebuia efectuată cu frânele de mână strânse conform notei de frână. Acestea se slăbesc numai după efectuarea probei de continuitate și efectuarea unei frânări de serviciu, conform prevederilor art 80 pct.2 din Regulamentul de remorcare și frânare nr. 006/2005.

Cauze primare: nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.48. Incidentul feroviar produs la data 12.10.2015, ora 11:10, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, între stațiile CFR Chiajna și Grădinari, pe firul II de circulație, la km.10+900, prin lovirea de către trenul de călători nr.1691, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA, a brațului macaralei de pe vagonetul drezinei 018, aparținând secției L1 București, aflat în gabaritul de liberă trecere.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 02.11.2015.

Cauza directă a constituit-o pătrunderea în gabaritul de liberă trecere, a brațului macaralei aflat pe vagonetul drezinei care efectua lucrări specifice în zona căii ferate.

Factori care au contribuit nu au fost identificați..

Cauze subiacente:

Nerespectarea următoarelor prevederi cuprinse în regulamente feroviare și instrucțiuni proprii:

-lipsa de verificare și asigurare a gabaritului de liberă trecere contrar Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005/2005, art.12;

-lipsa de verificare a gabaritului de liberă trecere conform Regulamentului de Exploatare Tehnică Feroviară 002/2001, Secțiunea a-2-a art.26 pct 1

-nesemnalizarea locului de executare a lucrării cu palete albe cu trei benzi orizontale albastre, conform Regulamentului de semnalizare nr.004/2006, art.115 și a Regulamentului de Exploatare Tehnică Feroviară 002/2001, Secțiunea a-3-a, art.144 pct.1 ;

-neasigurarea postarii de agenți de semnalizare, dotați cu rechizite de semnalizare, necesari asigurării retragerii din timp a lucrătorilor din linie și care să îndeplinească formalitățile de închidere a liniei în cazul lucrărilor în care nu este posibilă retragerea lucrătorilor de la lucrare, datorită condițiilor de teren (curbe) conform Instrucțiunilor proprii de securitate și sănătate în muncă pe infrastructura feroviara /2008;

-neasigurarea retragerii din gabaritul liniei a personalului, precum și a utilajelor, sculelor și materialelor în cazul apropierii unui vehicul și aprobarea reînceperii lucrului numai după ce se convinge că pe linia respectivă nu urmează să mai circule un

alt vehicul conform Instrucțiunilor proprii de securitate și sănătate în muncă pe infrastructura feroviara /2008.

Cauze primare: nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.5 Accidente și incidente care au fost investigate în timpul ultimilor 5 ani

Investigații feroviare în perioada 2011-2015:

Accidente investigate ⁽¹⁾		2011	2012	2013	2014	2015	TOTAL
Accidente (Art.19, 1 + 2)	Coliziuni între trenuri	2	-	-	1	1	4
	Coliziuni de trenuri cu obstacole	-	-	-	-	-	-
	Deraieri de trenuri	19	20	18	16	16	89
	Accidente la trecerile la nivel	-	1	-	1	1	3
	Accidentarea persoanelor cauzată de materialul rulant în mișcare	-	-	-	-	-	-
	Incendii la materialul rulant	15	2	4	1	3	25
	Accidente implicând mărfuri periculoase	-	-	-	-	-	-
Alte accidente (Art.21.6)	Coliziuni între trenuri	-	-	-	-	-	-
	Coliziuni de trenuri cu obstacole	-	-	-	-	-	-
	Deraieri de trenuri	-	-	-	-	-	-
	Accidente la trecerile la nivel	-	-	-	-	-	-
	Accidentarea persoanelor cauzată de materialul rulant în mișcare	-	-	-	-	-	-
	Incendii la materialul rulant	-	-	-	-	-	-
	Accidente implicând mărfuri periculoase	-	-	-	-	-	-
Incidente	29⁽²⁾	16⁽³⁾	17	20	26⁽³⁾	108	
TOTAL	65	39	39	39	47	229	

(1) a fost luat în considerare anul finalizării investigației;

(2) a fost finalizată și o defecțiune de subsistem structural, care nu se regăsește în numărul total de incidente finalizate în anul 2011;

(3) a fost finalizată și o defecțiune a unui constituent de interoperabilitate, care nu se regăsește în numărul total de incidente finalizate în anul 2012.

4 RECOMANDĂRI

4.1. Scurtă revedere și prezentare a recomandărilor emise în anul 2015

Prin recomandările emise, AGIFER a urmărit îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea accidentelor.

Nr. crt.	Trenul/ materialul rulant implicat		Localizarea evenimentului feroviar			Data finalizării raportului	Tipul evenimentului feroviar		
	Nr. tren	Tip tren	Locul producerii	Data producerii	Ora				
0	1	2	3	4	5	7	8	9	
1.	88396	lucru	Constanța Mărfuri- Palas	14.03.2014	12:50	20.01.2015	accident	deraierea unei drezine de o osie	
		În circulația trenului de lucru nr.88396, format din drezina DCL 007 aparținând Secției L2 Medgidia, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Constanța, între stațiile CFR Constanța Mărfuri și Palas, secție neinteroperabilă gestionată de SC Grup Feroviar S.A., la km 0+950, s-a produs deraierea drezinei de prima osie în sensul de mers.							
		recomandări emise	2	A.Elaborarea unui normativ feroviar pentru drezinele de cale referitor la : -tipuri de revizii și reparații planificate; -norme de timp pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate; -lucrări minime executate în cadrul reviziilor și reparațiilor planificate. B.Revizuirea specificației tehnice pentru revizia drezinei DC 135 L prin corelarea cu NF 67-007:2012.					
		recomandări în curs de implementare (deschise)	2	Până la data întocmirii raportului, nu s-a primit răspuns din partea Autorității de Siguranță Feroviară Română referitor la stadiul și modul de implementare a celor doua recomandări de siguranță emise în urma investigării acestui accident feroviar.					
2.	9612	călători	Timișoara Nord	07.05.2014	07:20	16.02.2015	accident	deraierea de o osie a unui automotor	
		Trenul de călători nr.9612, compus din AM 979 aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC "CFR Călători" SA, care circula pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Timișoara, în stația Timișoara Nord, a deraiat de roata din dreapta a primei osi în sensul de mers.							

		recomandări emise	4	<p>A.Revizuirea cadrului de reglementare referitor la efectuarea controlului ultrasonic la osiile automotoarelor seria 900, astfel încât să fie stabilite în mod clar:</p> <ul style="list-style-type: none"> -reviziile /reparațiile planificate când se execută controlul ultrasonic; -intervalul de timp/kilometrii la care se efectuează controlul ultrasonic; -unitatea și personalul care efectuează controlul ultrasonic. <p>Cadrul de reglementare astfel revizuit va fi pus în concordanță cu prevederile:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Ordinului MT nr. 1359/2012 pentru modificarea și completarea Normativului feroviar „Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate” aprobate prin Ordinul MT nr. 315/2011; -Instrucțiunilor pentru controlul ultrasonic al osiilor de automotor – elaborate de către ICPTT în anul 1975; -Instrucției pentru repararea osiilor montate de la vehiculele feroviare nr. 931/1986. 				
				<p>B.Stabilirea condițiilor tehnice de exploatare, referitoare la diferența maximă admisă între diametrele cercurilor de rulare ale roților osiilor motoare de la automotoarele pe două osii seria 900, echipate cu motor Volvo Penta și cutie de viteză automată Allison, în cazul utilizării acestora cuplate, în comandă multiplă.</p>				
				<p>C.Constituirea și implementarea unei baze de date care să permită identificarea trasabilității osiilor de la vehiculele feroviare motoare.</p>				
				<p>D.Elaborarea unor reglementări referitoare la modul de efectuare a controlului ultrasonic la osiile de la automotoarele seria 79 tip LVT.</p>				
		recomandări în curs de implementare (deschise)	2	<p>Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2010/541/03.07.2015 a comunicat că pentru prima și a doua recomandare de siguranță emise în urma investigării acestui accident (recomandarea A. și B.) a luat măsuri în vederea implementării.</p>				
		recomandări neimplementate (închise)	2	<p>Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2010/126/20.02.2015 a comunicat referitor la cea de-a doua și cea de-a patra recomandare de siguranță emise în urma investigării acestui accident (C. și D.) că nu pot fi urmate.</p>				
3.	Cotești	marfă + utilaje grele de cale	Cotești	02.08.2014	05:25	31.03.2015	accident grav	tamponare violentă a unui tren de marfă cu un grup de utilaje grele de cale
<p>Trenul de marfă nr.89401, aparținând operatorului de transport feroviar SC TRANSFEROVIAR GRUP S.A, care a circulat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, în stația CF Cotești a depășit semnalul de intrare X în poziție pe oprire urmat de tamponarea violentă a unui grup de utilaje grele de cale, aparținând SIMC Buzău, ce erau garate.</p>								

		recomandări emise	3	<p>A.Efectuarea unei acțiuni de audit la operatorul de transport feroviar de marfă SC Transferoviar Grup SA pentru evaluarea resurselor necesare monitorizării și aplicării măsurilor de ținere sub control a riscurilor asociate proceselor feroviare care să aibă ca obiective:</p> <ul style="list-style-type: none"> -eficiența măsurilor care au fost dispuse de conducerea operatorului de transport feroviar de marfă pentru eliminarea cazurilor de depășire a duratei de lucru reglementată, înregistrate atât înainte, cât și după producerea accidentului feroviar grav; -modul în care se face verificarea stării de funcționare a instalației de siguranță și vigență și a celei de control automat al vitezei trenului și a măsurilor dispuse pentru ținerea sub control a cazurilor de izolare nejustificată a acestor instalații. <p>B.Analizarea de către SC Transferoviar Grup SA a oportunității introducerii în procedura de proces cod PP-6.2 „Asigurare resurse Umane” a unui criteriu nou referitor la cazierul profesional, în cadrul acțiunii de angajare, în scopul asigurării unei structuri de personal adecvată cerințelor de profesionalism și responsabilitate cerute de activitatea de siguranța circulației.</p> <p>C.Identificarea și evaluarea de către CNCF „CFR,, SA a riscurilor de interfață introduse de modificarea activității de circulație și manevră în condițiile executării lucrărilor de reparație a infrastructurii feroviare, care impun introducerea restricțiilor de viteză sau închiderea circulației feroviare.</p>				
		recomandare implementată (închisă)	1	<p>Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2010/532/03.07.2015 a comunicat implemetarea primei recomandării de siguranță (A.) emise în urma investigării acestui accident feroviar.</p>				
		recomandări în curs de implementare (deschise)	2	<p>Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2010/532/03.07.2015 a comunicat că pentru a doua și a treia recomandare de siguranță emise în urma investigării acestui accident (recomandarea B. și C.) a luat măsuri în vederea implementării.</p>				
4.	51713-2	marfă	Izvoru Mureșului - Voșlobeni	22.08.2014	00:05	09.03.2015	accident	deraierea unei locomotive de o osie
		Trenul de marfă nr.51713-2, (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR MARFĂ" SA), care a circulat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, stațiile CF Izvoru Mureșului și Voșlobeni, la km.138+200, a deraiat de osia nr.6 a locomotivei împingătoare EA 572.						

		recomandări emise	1	<p>A.Așa cum s-a menționat la cap. C.5.2. Sistemul de management al siguranței, documentul comun prin care s-a stabilit modul comun de acțiune în cazul producerii de accidente feroviare „Managementul unitar al forțelor participante la intervenția în cazul accidentelor pe calea ferată”, parte a sistemului propriu de management al siguranței al administrator al infrastructurii feroviare publice, nu este pus de acord cu Regulamentul de transport pe Căile Ferate din România, aprobat prin OG nr.7/2005 și Legea nr.115/2006 și cu Regulamentul de Investigare, aprobat prin HG 117/2010.</p> <p>Având în vedere acest fapt, comisia de investigare consideră necesară implementarea următoarei recomandări de siguranță: CNCF „CFR” SA, în calitate de administrator al infrastructurii feroviare publice, împreună cu celelalte părți care acționează în cadrul producerii de accidente sau incidente feroviare (operatori de transport, instituții publice sau servicii publice de urgență) va modifica și actualiza documentul comun „Managementul unitar al forțelor participante la intervenția în cazul accidentelor pe calea ferată”, parte a sistemului propriu de management al siguranței, astfel încât:</p> <ul style="list-style-type: none"> • să fie menționat faptul că, avizarea accidentelor/incidentelor feroviare se face în conformitate cu prevederile din Regulamentul de Investigare, aprobat prin HG nr.117/2010; • să fie prevăzute obligațiile administratorului infrastructurii feroviare publice de a asigura „un serviciu de transport pentru călători și bagaje cu alte vehicule, pe cheltuiala lor (ei), până la destinație sau până la primul punct de legătură pentru continuarea călătoriei cu trenul”, așa cum este stabilit prin art.10, alin.(8) din Regulamentul de transport pe Căile Ferate din România aprobat prin Ordonanța Guvernului României nr.7/20.01.2005 și Legea nr.115/27.04.2006; • să fie prevăzute obligațiile conducerilor operatorilor economici de luare a măsurilor de înlăturare a urmărilor și de redeschidere a circulației, așa cum sunt ele stabilite în Regulamentul de Investigare, aprobat prin HG 117/2010. 				
		recomandare în curs de implementare (deschisă)	1	<p>Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2010/522/02.07.2015 a comunicat că pentru recomandarea de siguranță emisă în urma investigării acestui accident feroviar (A.) a luat măsuri în vederea implementării.</p>				
5.	41755-2	marfă	Izvoru Mureșului - Voșlobeni	28.08.2014	07:30	07.05.2015	accident	deraierea unui vagon de marfă de un boghiu
<p>Trenul de marfă nr.41755-2, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” S.A., care a circulat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale Brașov, între stațiile CF Izvoru Mureșului și Voșlobeni, la km.138+843, a deraiat de primul boghiu în sensul de mers a vagonul al 16-lea de la locomotiva de remorcare (încărcat cu motorină).</p>								

		recomandări emise	1	<p>A. Anterior producerii accidentului, între Hm Voșlăbeni și Hm Izvoru Mureșului au fost efectuate lucrări de reparație periodică cu ciuruire integrală (cu mașini grele de cale) într-o perioadă cu precipitații însemnate cantitativ și într-o zonă de linie cu prisma de balast noroioasă și cu umiditate în exces, având drept consecință torsionarea căii peste valoarea admisă pentru viteza de maxim 30 km/h și deraierea de un boghiu a unui vagon de marfă.</p> <p>În instrucțiunile speciale întocmite de administratorul de infrastructură feroviară nu sunt prevăzute măsuri preventive pentru efectuarea lucrărilor în aceste condiții atmosferice și de teren.</p> <p>Având în vedere concluziile comisiei de investigare a acestui accident feroviar, Organismul de Investigare Feroviar Român recomandă Autorității de Siguranță Feroviară Română să solicite includerea în instrucțiunile speciale de lucru elaborate de către administratorul/gestionarul infrastructurii feroviare, în conformitate cu prevederile Instrucției de norme și toleranțe pentru construcții și întreținerea căii-linii cu ecartament normal nr. 314/1989 a măsurilor preventive necesare ținerii sub control a riscurilor asociate acestui tip de lucrare, corespunzătoare condițiilor atmosferice și de teren caracteristice fiecărei situații de lucru.</p>				
		recomandare neimplementată (închise)	1	<p>Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2010/521/02.07.2015, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță emisă în urma investigării acestui accident feroviar, că nu poate fi urmată.</p>				
6.	23688	marfă	Băbeni - Popești	05.09.2014	23:20	24.06.2015	accident	deraierea a 6 vagoane de marfă încărcate
		<p>În circulația trenului de marfă nr.23688, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” S.A., pe raza de activitate a Sucursalei Regionale Craiova, pe linia neinteroperabilă Băbeni – Alunu, având ca gestionar de infrastructură pe SC RC-CF TRANS SRL Brașov, între stațiile CF CFR Băbeni și Popești, la km.138+843, s-a produs deraierea a 6 vagoane încărcate cu cărbune.</p>						
		recomandări emise	1	<p>A.RC-CF TRANS SRL Brașov, în calitate de gestionarul de infrastructură feroviară va revizui procedurile din cadrul sistemului de management al siguranței, astfel încât, prin aplicarea acestora, să garanteze că activitățile legate de mentenanța liniilor, identificarea riscurilor asociate operațiunilor feroviare, elaborarea și instituirea măsurilor de control al riscurilor, precum și monitorizarea eficacității măsurilor de control al riscurilor sunt efectuate în conformitate cu cerințele relevante.</p>				
		recomandare în curs de implementare (deschisă)	1	<p>Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2010/543/06.07.2015 a comunicat că pentru recomandarea de siguranță emisă în urma investigării acestui accident a luat măsuri în vederea implementării.</p>				
7.		călători + auto	Valea Seacă	19.09.2014	15:45	24.08.2015	accident	lovirea de către un tren a unui autovehicul

		Trenul de călători nr.1753, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA, care a circulat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Iași, în stația CF Valea Seacă, la trecerea la nivel km 292+055 prevăzută cu instalații automate de semnalizare rutieră fără semibarieră – tip SAT, a lovit un autotren), având drept consecințe decesul conducătorului autotrenului a mecanicului de locomotivă și deraierea de ambele boghiuri a primului vagon din componerea trenului.						
		recomandări emise	1	A.Realizarea unui proiect pilot, în cooperare cu Inspectoratul General al Poliției Române, de monitorizare a unui număr semnificativ de treceri la nivel cu calea ferată (minim una pe fiecare Sucursală Regională de Cale Ferată, unde au avut loc accidente feroviare repetate) ale cărui rezultate să fie utilizate la identificarea unor măsuri suplimentare de ținere sub control a riscurilor asociate trecerilor la nivel cu calea ferată, care să fie transpuse în standardele și normele naționale.				
		recomandare în curs de implementare (deschisă)	1	Până la data întocmirii raportului, nu s-a primit răspuns din partea Autorității de Siguranță Feroviară Română referitor la stadiul și modul de implementare a recomandării de siguranță emise în urma investigării acestui accident feroviar.				
		călători	Topleț-Băile - Herculane	30.10.2014	17:00	25.08.2015	accident	deraierea a trei vagoane de călători
		Trenul de călători nr.1691 (aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA), care a circulat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, km 400+410, între stațiile CF Topleț și Băile Herculane, a deraiat de primele trei vagoane din componerea trenului.						
		recomandări emise	1	A.Revizuirea Instrucției pentru executarea lucrărilor de reparație radicală a liniei de cale ferată nr.302/1986 și completarea acesteia cu precizări care să clarifice: - dacă pentru trecerile la nivel pe care au fost executate lucrări de buraj și ripaj mecanizat al căii, refacerea zonei carosabile a drumului se face prin soluții tehnice provizorii, după fiecare buraj și ripaj a liniei până la burajul III și ripajul III, urmând ca soluția definitivă să fie executată după realizarea burajului III și a ripajului III; - dacă refacerea conform standardelor a zonei carosabile a drumului (soluția definitivă) trebuie realizată în aceeași zi cu burajul III și ripajul III după executarea acestora, sau la o zi după executare acestor buraje și ripaje tehnologice. Includerea acestor precizări în documentațiile tehnice care se întocmesc pentru executarea lucrărilor de reparație radicală a liniilor de cale ferată.				
		recomandare neimplementată (închisă)	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2310/806/17.09.2015 a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță emisă în urma investigării acestui accident feroviar, că nu poate fi urmată.				
		marfă	Merișor-Crevadia	04.11.2014	20:28	09.10.2015	accident	deraierea unui vagon de marfă de un boghiu
		Trenul de marfă nr.23815 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), care a circulat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Petroșani – Simeria (linie dublă electrificată), pe firul I de circulație, km 60+430, între haltele de mișcare Merișor și Crivadia, a deraiat de primul boghiu în sensul de mers al celui de-al patrulea vagon de la urma trenului.						
8.	1691							
9.	23815							

		recomandări emise	3	<p>A.Reanalizarea dimensionării numărului de personal din cadrul districtului L6 Bănița, prin raportarea acesteia la prevederile Instrucției de întreținere a liniilor ferate nr. 300/1982.</p> <p>B.Reanalizarea dotării tehnice existente atât la nivelul Secției de întreținere linii L9 Simeria, cât și la nivelul Sucursalei de Căi Ferate Timișoara.</p> <p>B.Reanalizarea cadrului de reglementare aplicabil în cazul reviziilor tehnice intermediare efectuate la vagoanele de marfă și introducerea unor prevederi referitoare la obligativitatea executării lucrărilor de dezlegare și ridicare a vagoanelor, inclusiv pentru vagoanele dotate cu osii cu roți disc și bandaje.</p>				
		recomandări în curs de implementare (deschise)	3	Până la data întocmirii raportului, nu s-a primit răspuns din partea Autorității de Siguranță Feroviară Română referitor la stadiul și modul de implementare a celor două recomandări de siguranță emise în urma investigării acestui accident feroviar.				
		marfă	Orbeni-Faraoani	07.12.2014	23:30	20.11.2015	accident	incendiu la o locomotivă tip DHB
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Iași, secția de circulație Adjud – Bacău (linie dublă electrificată), între stațiile CF Orbeni și Faraoani, fir II, la Km. 279+200, s-a produs un incendiu în cabina locomotivei DHB 2001, aflată în compunerea trenului de marfă nr.80450 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA), remorcat cu locomotiva EA.						
10.	80450	recomandări emise	2	<p>A.Elaborarea de prevederi privind modul de manipulare a mufei de regim, în conținutul Instrucției de Exploatare a locomotivei diesel hidraulice 580 CP remotorizată cu motor Diesel Cummins QSX15, în forma de Power Pack.</p> <p>B.Elaborarea unei proceduri de implementare a cerințelor menționate în Regulamentul (UE) nr.1158/2010 referitoare la identificarea riscurilor asociate operațiunilor feroviare, inclusiv cele care rezultă direct din activitățile profesionale, organizarea muncii sau volumul de lucru și activitățile altor organizații și/sau persoane.</p>				
		recomandări în curs de implementare (deschise)	2	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2310/475/28.12.2015 a comunicat că recomandările emise în urma investigării acestui incident feroviar se vor lua în considerare în vederea implementării.				
		marfă	Pestiș	17.12.2014	19:50	07.12.2015	accident	deraierea a patru vagoane de marfă
		Trenul de marfă nr.29920 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Cargo Trans Vagon SA), care a circulat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Simeria – Hunedoara (secție neinteroperabilă) gestionată de către SC RC-CF TRANS SRL Brașov (linie simplă electrificată), în stația CF Pestiș, a deraiat de patru vagoane aflate al 14-lea și al 17-lea în compunerea trenului.						
11.	29920	recomandări emise	1	<p>A.În contextul celor prezentate, pentru îmbunătățirea siguranței feroviare, comisia de investigare consideră necesară emiterea unei recomandări de siguranță către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română în sensul că aceasta trebuie să se asigure, că administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară respectă întru totul prevederile din codurile de bună practică, ce sunt parte a documentelor sistemului de management al siguranței, referitoare la mentenanța infrastructurii feroviare.</p>				
		recomandare	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul				

		neimplementată (închisă)		formatul în actul nr.2310/426/17.09.2015 a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță emisă în urma investigării acestui accident feroviar, că nu poate fi urmată.				
		marfă	Ploiești Sud	23.12.2014	02:03	25.11.2015	accident	deraierea a trei vagoane de marfă
12.	80386	În circulația trenului de marfă nr.80386, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă GRUP FERVIAR ROMÂN SA, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, la ieșirea din stația CF Ploiești Sud, s-a produs deraierea de toate osiile a 3 vagoane din compunere.						
		recomandări emise	1	<p>A.În cazul accidentului produs în circulația trenului de marfă nr.80386 s-a constatat că ruperea foii principale a arcului de suspensie, corespunzător cutiei de osiei nr.2, a vagonului nr.84537850017-5 s-a produs la oboseală, pe fondul unui tratament termic necorespunzător, în condițiile existenței pe fețele foii principale a arcului de suspensie a concentratorilor de tensiune proveniți din rugozitatea grosolană a suprafeței, precum și din cavitățile de coroziune ce au avansat în material și au condus, în timp, la apariția unor rețele de fisuri de oboseală.</p> <p>Rețelele de fisuri de oboseală ar fi putut fi identificate în condițiile în care, cadrul de reglementare ar fi prevăzut ca efectuarea verificării arcurilor pentru suspensiile boghiurilor tip H în zonele greu accesibile ale acestora, să se efectueze la intervale de timp astfel determinate, încât apariția fisurilor în aceste zone să fie identificată din timp astfel încât ruperea arcurilor să fie împiedicată.</p> <p>Având în vedere cele menționate, comisia de investigare consideră necesară emiterea unei recomandări de siguranță către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR în sensul ca aceasta să se asigure că Sistemul de Management al Siguranței al operatorilor de transport feroviar de marfă conține suficiente măsuri pentru ținerea sub control a riscurilor manifestate prin defectarea componentelor suspensiilor vagoanelor cu boghiuri tip H.</p>				
		recomandare neimplementată (închisă)	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2310/401/07.12.2015 a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță emisă în urma investigării acestui accident feroviar, că nu poate fi urmată.				
13.	60881	marfă	Meri	10.01.2015	23:37	19.02.2015	incident	depășirea de către un tren de marfă a unui semnal
		Trenul de marfă nr.60881, aparținând operatorului de transport feroviar TRANSFEROVIAR GRUP SA, care circula pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Târgu Jiu – Livezeni (linie simplă electrificată), în stația CF Meri, a depășit semnalul de ieșire X2 care ordona „oprirea” și a talonat schimbătorul de cale nr.2.						

		recomandări emise	1	A.Deși operatorul de transport feroviar de marfă SC Transferoviar Grup SA a implementat sistemul de management al siguranței acceptat de Autoritatea de Siguranță Feroviară, în cadrul căruia a identificat factorii de risc, a evaluat riscurile asociate și a stabilit măsurile pentru ținerea sub control a acestora, comisia de investigare a constatat creșterea numărului incidentelor produse în activitatea de transport a operatorului feroviar generate de depășiri ale semnalelor care ordonă oprirea, motiv pentru care a considerat necesară emiterea următoarei recomandări de siguranță: - reevaluarea măsurilor propuse pentru ținerea sub control a factorului de risc „Depășirea semnalelor și a indicatoarelor care ordonă oprirea”.				
		recomandare în curs de implementare (deschise)	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2010/157/24.02.2015 a comunicat că recomandarea de siguranță emisă în urma investigării acestui incident feroviar se va lua în considerare în vederea implementării.				
		călători	Alba Iulia-Vințu de Jos	20.01.2015	09:50	30.06.2015	incident	lovirea de către un tren de călători a unui utilaj aflat în gabaritul de liberă trecere
		Trenul de de călători nr.2026, aparținând SNTFC „CFR Călători” SA, care a circulat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Teiuș – Vințu de Jos (linie dublă electrificată) între stațiile CFR Alba Iulia și Vințu de Jos, pe firul I de circulație, la km. 424+500, a surprins în gabaritul de liberă trecere și a lovit ușor un utilaj aparținând societății Impresa PIZZAROTTI, care efectua lucrări de reabilitare pe firul II de circulație.						
14.	2026	recomandări emise	2	A.Impresa Pizzarotti SA ca, în calitate de operator economic care efectuează lucrări de reabilitare a liniei de cale ferată, sa întocmeasca reglementări proprii referitoare la modul de transmitere a semnalelor între agentul de semnalizare și personalul de deservire al utilajelor care lucrează în zona căii ferate, reglementări ce vor fi apoi aduse la cunoștința personalului interesat. B.Actorilor implicați în producerea acestui incident identificarea tuturor pericolelor ce pot apărea în activitatea de reabilitare a liniei de cale ferată cu un fir de circulație deschis și stabilirea măsurilor de control a riscurilor corespunzătoare fiecărui pericol identificat, astfel încât operațiunile de transportul de călători și marfă să se efectueze în condiții de siguranță a circulației.				
		recomandări implementate (închise)	2	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2310/566/05.05.2016 a comunicat implemetarea recomandărilor de siguranță emise în urma investigării acestui incident feroviar.				
15.	32152	marfă	Șuncuiș	24.01.2015	05:10	12.08.2015	accident	incendiu la o locomotivă tip DA
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale Cluj, secția de circulație Oradea – Cluj Napoca (linie simplă neelectrificată), în stația CF Șuncuiș, s-a produs un incendiu la locomotiva DA 1086, aflată în remorcarea trenului de marfă nr.32152, aparținând SNTFM „CFR Marfă” SA.						

		recomandări emise	2	<p>A. Includerea în nomenclatoarele de reparații/revizii planificate de la locomotivele LDE 2100 cp, a unor prevederi de înlocuire preventivă a cablului electric de înseriere dintre bateriile de acumulatori nr.6 și nr.7.</p> <p>B. Includerea în cadrul acțiunilor de audit desfășurate de ASFR, a analizei modului de ținere sub control a riscurilor de producere a incendiilor la locomotivele LDE 2100 cp.</p>				
		recomandare neimplementată (închisă)	1	A. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2010/683/20.08.2015 a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță emisă în urma investigării acestui accident feroviar, că nu poate fi urmată.				
		recomandare în curs de implementare (deschisă)	1	B. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2010/683/20.08.2015 a comunicat că recomandarea de siguranță emisă în urma investigării acestui incident feroviar se va lua în considerare în vederea implementării.				
		marfă	Copăceni-Popești Vâlcea	14.02.2015	04:35	05.08.2015	accident	deraierea unui vagon de marfă de un boghiu
		În circulația trenului de marfă nr.23686 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație neinteroperabilă Băbeni-Alunu (linie simplă neelectrificată, administrată de SC RC-CF TRANS SRL Brașov), între stațiile CF Copăceni și Popești Vâlcea, la km. 25+000, s-a produs deraierea de a doilea boghiu în sensul de mers a primului vagon din compunerea trenului.						
16.	23686	recomandări emise	1	<p>A. Având în vedere deficiențele manifestate în elaborarea și aplicarea sistemului de management al siguranței, consemnate la cap. C.5.2. Sistemul de management al siguranței, comisia de investigare consideră necesară emiterea unei recomandări de siguranță către ASFR de a solicita RC- CF TRANS SRL Brașov, ca în calitate de gestionar de infrastructură feroviară, să revizuiască procedurile din cadrul sistemului de management al siguranței, astfel încât prin aplicarea acestora, să garanteze că activitățile legate de mentenanța liniilor, identificarea riscurilor asociate operațiunilor feroviare, elaborarea și instituirea măsurilor de control al riscurilor, precum și monitorizarea eficacității măsurilor de control al riscurilor sunt efectuate în conformitate cu cerințele relevante..</p>				
		recomandare în curs de implementare (deschisă)	1	Până la data întocmirii raportului, nu s-a primit răspuns din partea Autorității de Siguranță Feroviară Română referitor la stadiul și modul de implementare a recomandării de siguranță emise în urma investigării acestui accident feroviar.				
17.	2455	călători	Drăgășani	17.02.2015	11:10	23.11.2015	defecțiune tehnică a unui element constitutiv de interoperabilitate	ruperea unui fus de osie de la un automotor

		În circulația trenului de călători nr.2455, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Băbeni - Piatra Olt, în stația CF Drăgășani, s-a produs ruperea fusului de osie aparținând osiei nr.1 (partea stângă în sensul de mers) a automotorului AM 917.					
	recomandări emise	2	<p>A.Furnizorul de servicii feroviare critice SC „CFR-SCRL Brașov” SA, va revizui documentul de referință utilizat la reviziile planificate efectuate la automotoare seria 700-900-1000, astfel încât acesta să fie pus în concordanță cu dispozițiile și reglementările existente referitoare la controlul ultrasonic al osiilor de automotoare. În acest sens documentul de referință va conține prevederi clare referitoare la periodicitatea și locul unde se efectuează controlul ultrasonic al acestor osii.</p> <p>B.Cadrul de reglementare aplicabil activităților de revizii/reparații automotoare are prevederi suficiente pentru a garanta că: -operatorii economici ce furnizează acest tip de servicii utilizează dotarea tehnică necesară pentru realizarea tuturor lucrărilor prevăzute în documentele de referință aplicabile; -supravegherea acestor operatori economici este una eficientă.</p>				
	recomandări implementate (închise)	2	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2310/260/01.03.2016 a comunicat implemetarea recomandărilor de siguranță emise în urma investigării acestui incident feroviar.				
18.	metrou	Metrorex Nicolae Grigorescu	31.05.2015	10:40	22.06.2015	incident	expediere a trenului în altă direcție
	În activitatea S.C. TMB „METROREX” S.A. București, s-a produs îndrumarea eronată de către impieगतul de mișcare din stația Nicolae Grigorescu, a trenului nr.407 (Bombardier), la stația Anghel Saligny în loc de stația Republica.						
	recomandări emise	1	A. Revizuirea Reglementărilor nr.M.06.601/2053/2013 privind desfășurarea activității de mișcare în stațiile sediu de interlocking deservite de doi IDM cu precizarea sarcinilor referitoare la obligațiile de colaborare între cei doi impieगतi de mișcare..				
	recomandare implementată (închisă)	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2310/260/01.03.2016 a comunicat implemetarea recomandării de siguranță emisă în urma investigării acestui incident feroviar.				
	marfă	Buda	02.06.2015	19:50	(închiderea acțiunii de investigare) 08.06.2015	incident	lovirea de instalații de către o parte mobilă neasigurată aparținând unui vagon
	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Ploiești - Brașov (linie dublă electrificată), în stația CFR Buda, s-a produs lovirea unor elemente ale instalației CED de către o piesă metalică de la materialul rulant din compunerea trenului de marfă nr.80586 (aparținând operatorului de transport feroviar SC GRUP FERVIAR ROMÂN SA).						

		recomandări emise	1	A.Din constatările efectuate la vagonul de marfă nr.37807861177-9 a reieșit faptul că circulația, chiar și accidental, a vagoanelor cisternă cu piulițele filetate de la robinetul de golire demontate, depășind gabaritul de liberă trecere, implică apariția unui risc de producere a unui eveniment feroviar, fapt pentru care propunem ca Autoritatea de Siguranță Feroviară Română să solicite operatorilor feroviari reevaluarea riscurilor asociate acestui mod de asigurare.				
		recomandare în curs de implementare (deschisă)	1	Până la data întocmirii raportului, nu s-a primit răspuns din partea Autorității de Siguranță Feroviară Română referitor la stadiul și modul de implementare a recomandării de siguranță emise în urma declanșării investigației acestui incident feroviar.				
		marfă	Palas - Capul Midia	13.03.2015	03:45	07.07.2015	incident	depășirea vitezei maxime admise
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, între stațiile CF Palas și Capul Midia, a fost depășită viteza maximă admisă de linie, de către trenul de marfă nr.89965 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Tehnotrans Feroviar SRL).						
19.	89965	recomandări emise	1	A.Membrii comisiei de investigare apreciază că este oportun să recomande Autorității de Siguranță Feroviară Română ca aceasta să dispună operatorilor de transport feroviar luarea unor măsuri de conștientizare a implicațiilor depășirii vitezelor maxime de circulație, fără a fi exclusă posibilitatea examinării psihologice peste rând a personalului.				
		recomandare neimplementată (închisă)	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2010/625/04.08.2015 a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță emisă în urma investigației acestui accident feroviar, că nu poate fi urmată.				

DIRECTOR
Dr. ing. Vasile BELIBOU

Investigator Șef
Eugen ISPAS

verificat, șef serviciu Eduard STOIAN

întocmit, Mitu-Costel AFANASE