



RAPORT DE INVESTIGARE

privind incidentul feroviar produs la data de 12.09.2025 pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, în stația CFR Ploiești Nord, prin primirea trenului de călători nr.10240012 format din DH2 3220, la linia nr.II, ocupată cu locomotiva EA 817



Ediția finală
18 noiembrie 2025

CUPRINS

A.	PREAMBUL	4
A.1.	Introducere	4
A.2.	Procesul investigației	4
B.	REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE	
C.	RAPORTUL DE INVESTIGARE	6
C.1.	Descrierea incidentului	6
C.2.	Circumstanțele producerii incidentului	8
C.2.1.	<i>Părțile implicate</i>	8
C.2.2.	<i>Compunerea și echipamentele trenului</i>	9
C.2.3.	<i>Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului</i>	9
C.2.4.	<i>Mijloace de comunicare</i>	9
C.2.5.	<i>Declanșarea planului de urgență feroviar</i>	9
C.3.	Urmările incidentului	9
C.3.1.	<i>Pierderi de vieți omenești și răniți</i>	9
C.3.2.	<i>Pagube materiale</i>	9
C.3.3.	<i>Consecințele incidentului în traficul feroviar</i>	9
C.3.4.	<i>Consecințele incidentului asupra mediului</i>	9
C.4.	Circumstanțe externe	9
C.5.	Desfășurarea investigației	10
C.5.1.	<i>Rezumatul mărturiilor personalului implicat</i>	10
C.5.2.	<i>Sistemul de management al siguranței</i>	11
C.5.3.	<i>Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigare</i>	12
C.5.4.	<i>Funcționarea instalațiilor tehnice ale infrastructurii și ale materialului rulant.</i>	13
C.5.4.1.	<i>Date constatate cu privire la instalațiile SCB</i>	13
C.5.4.2.	<i>Date constatate la funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice ale acestuia</i>	13
C.5.4.3.	<i>Date constatate cu privire la automotoare</i>	13
C.5.5.	<i>Interfața om – mașină – organizație</i>	14
C.5.6.	<i>Evenimente anterioare cu caracter similar</i>	15
C.6.	Analiză și concluzii	15
C.6.1.	<i>Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii</i>	15
C.6.2.	<i>Concluzii privind starea tehnică a instalațiilor feroviare</i>	15
C.6.3.	<i>Concluzii privind starea tehnică a automotoarelor</i>	15
C.6.4.	<i>Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului</i>	15
C.7.	Cauze directe, factori care au contribuit	16
C.7.1.	<i>Cauza directă</i>	16
C.7.2.	<i>Cauze subiacente</i>	16
C.7.3.	<i>Cauze primare</i>	17
C.8.	<i>Observații suplimentare</i>	17
D.	RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ	17

DEFINIȚII ȘI ABREVIERI

AGIFER	- Agenția de Investigare Feroviară Română
AI	- administratorul infrastructurii feroviare publice – CNCF „CFR” SA
SBW	- instalație SCB de asigurare cu încuietori cu chei tip SBW și tablou mecanic de chei
CFR	- Căile Ferate Române
CNCF	- Compania Națională de Căi Ferate - CNCF „CFR” SA – managerul de infrastructură care administrează și întreține infrastructura feroviară publică
RER	- Stație de radio emisie-recepție
ERI	- entitate responsabilă cu întreținerea
HG	- Hotărâre a Guvernului României
IDM	- impiegat de mișcare
ACAR	- personal care efectuează parcursurile de manevră prin manipularea schimbătoarelor de cale
REVIZOR DE ACE	- personal care efectuează parcursurile de circulație/manevră prin manipularea schimbătoarelor de cale
INDUSI	- instalație ce cuprinde echipament din cale și de pe locomotive, pentru controlul punctual al vitezei trenurilor
OUG	- Ordonanță de Urgență a Guvernului
OTF	- operator de transport feroviar
RRC	- Regulatorul regional de circulație
RC	- regulator de circulație
RER	- instalația de radio telefon
SCB	- instalații de semnalizare, centralizare și bloc
SMS	- sistemul de management al siguranței
SNTEFC	- Societatea Națională de transport Feroviar de călători „CFR Călători” SA
SRCF București	- Sucursală Regională de Cai Ferate București – parte componentă a administratorului infrastructurii publice
RTS	- Revizia Tehnică la Sosire

A. PREAMBUL

A.1. Introducere

În conformitate cu prevederile *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 hotărârea guvernului nr.117/2010, denumit în continuare *Regulament de Investigare*, Agenția de Investigare Feroviară Română – AGIFER asigură investigatorul principal pentru anumite incidente produse în circulația trenurilor.

Investigația a fost efectuată în conformitate cu prevederile *Regulamentului de investigare*, independent de orice anchetă judiciară și nu s-a ocupat, în niciun caz, cu stabilirea vinovăției sau a răspunderii civile, penale sau patrimoniale, responsabilității individuale sau colective obiectivul acesteia fiind îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea incidentelor sau accidentelor feroviare prin determinarea împrejurărilor și identificarea cauzelor care au dus la producerea acestui incident feroviar și, dacă este cazul, stabilirea recomandărilor de siguranță.

Utilizarea acestui RAPORT DE INVESTIGARE în alte scopuri decât cele referitoare la prevenirea producerii accidentelor și incidentelor feroviare și îmbunătățirea siguranței feroviare, poate conduce la interpretări eronate care nu corespund scopului prezentului document.

A.2. Procesul investigației

Având în vedere fișa de avizare nr.15 din data de 12.09.2025, ora 05:14, a Revizoratului Regional de Siguranța Circulației din cadrul Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, prin care a avizat faptul că pe secția de circulație Ploiești Nord – Măneciu, în stația CFR Ploiești Nord, a fost primit trenul de călători nr.10240012 format din DH2 3220, (aparținând operatorului de transport feroviar Transferoviar Călători SRL), la linia nr.II, ocupată cu locomotiva EA 817 și luând în considerare că evenimentul a fost clasificat ca „incident produs în circulația trenurilor” conform prevederilor art.8, grupa A, pct.1.2 din *Regulamentul de investigare*, prin Nota nr.I.287/12.09.2025 a Directorului General Adjunct AGIFER, a fost desemnat ca investigator principal al comisiei de investigare, un investigator din cadrul AGIFER.

După consultarea părților implicate, conform prevederilor din același regulament, prin decizia nr.1110/265/15.09.2025, investigatorul principal a numit comisia de investigare, alcătuită din membrii desemnați de societățile implicate.

B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

La data de 12.09.2025, ora 05:14, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Ploiești Nord – Măneciu, în stația CFR Ploiești Nord, s-a produs un incident feroviar prin primirea trenului de călători nr.10240012 format din automotorul tip DH2 95539783220-0/95539783221-8, (aparținând operatorului de transport feroviar Transferoviar Călători SRL), la linia nr.II, ocupată cu locomotiva EA 817 (aparținând operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român SA).

În urma incidentului feroviar nu s-au înregistrat pagube, victime omenești sau accidentați.

care să corespundă situației reale la ora sosirii trenului de marfa nr.66262010 întârziat cu +1164 minute.

Cauze subiacente

Nerespectarea prevederilor din Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare Nr.005/2005:

- Art. 132. – conform căruia, „În cazul în care IDM nu a dat comanda de intrare/ieșire/trecere a trenului așteptat conform tabloului de sosire, plecare și garare a trenurilor sau conform dispoziției de avizare a circulației unui tren suplimentar, timpuriu sau întârziat, acarul, revizorul de ace, agentul postului de barieră din incinta stației respectiv păzitorul de barieră din linie curentă sunt obligați să solicite de la IDM, din proprie inițiativă, informații asupra circulației trenului respectiv.”;
- Art. 138.-(3). – conform căruia, „IDM dispozitor este obligat să dea comenzile prevăzute la aliniatul 1 (comanda de intrare a trenurilor), numai dacă sunt prezenți toți agenții stabiliți - de la posturile prevăzute în PTE - să primească comanda respectivă, iar în cazul în care lipsește unul din agenții stabiliți, ceilalți agenți vor refuza primirea comenzii.”;
- Art. 130.-(3). – conform căruia, „Pentru a nu se întârzia executarea comenzilor de intrare - ieșire sau trecere a unui tren, IDM dispozitor dă ordin din timp pentru retragerea și oprirea manevrei, verificarea stării de liber a linei și a parcursului de intrare - ieșire. Aceste operații se execută înainte de a se da comenzile de intrare, ieșire sau trecere a trenului.”;
- Art. 45.-(1) lit. c) – conform căruia IDM trebuie să verifice dacă „personalul însărcinat cu manipularea macazurilor ... este prezent la post”

Nerespectarea prevederilor din PTE-ul stației CFR Ploiești Nord:

- Fisa nr.18. alin.7. – conform căroră, manevra se consideră terminată, numai după transmiterea către IDM cu număr și oră de către revizorul de ace postul nr.1 a manipulării și asigurării saboților de deraiere SXI (pe linia 10) , respectiv SXIII (pe linia 11) în poziție normală, iar IDM confirmă primirea cu număr și oră.

Nerespectarea prevederilor din Procedura Operațională PO 0-8.5-19 Conducerea circulației trenurilor:

- Art.5.2.4 (8).- conform căruia, „Dispozițiile operatorului de circulație în legătura cu circulația trenurilor trebuie să fie executate necondiționat de către întreg personalul de pe secția de circulație respectivă.”;
- Art.5.2.4 (10).- conform căruia, „Când din motive întemeiate dispoziția dată de operatorul de circulație nu poate fi executată cel căruia îi este adresată în loc de confirmare este obligat să răspundă imediat operatorului de circulație printr-o telefonograma, arătând cauzele care se opun la executarea ei.”.

Cauze primare

Nu au fost identificate cauze primare ale producerii acestui incident.

Grad de severitate

Conform fișei de avizare nr.15 din data de 12.09.2025 a Revizoratului Regional de Siguranța Circulației din cadrul Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, acest incident a fost clasificat preliminar ca „incident produs în circulația trenurilor” conform prevederilor **art.8, Grupa A, pct.1.2** respectiv „*primiri sau intrări de trenuri în stație pe linie ocupată ori închisă cu atacarea macazului care dă acces la linia ocupată sau închisă, fără respectarea prevederilor din reglementările specifice; primiri de trenuri cu marca de siguranță ocupată la intrare*”. În urma finalizării acțiunii de investigare, comisia a constatat că incidentul produs la data de 12.09.2025 în circulația trenului de călători R nr.10240012 se clasifică ca „incident produs în circulația trenurilor” conform prevederilor **art.8, Grupa A, pct.1.2** din Regulamentul de investigare.

Recomandări de siguranță

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

C. RAPORTUL DE INVESTIGARE

C.1. Descrierea incidentului

La data de 12.09.2025 trenul de marfă nr.66262010 a sosit în stația CFR Ploiești Nord linia nr.3 ora 02:00 cu o întârziere de + 1164 minute. Conform dispoziției RC nr.37 de la ora 22:10 locomotiva trenului EA 817 OTF GFR trebuia expediată ca tren L nr.87440012 la stația CF Brazi. Datorită sosirii întârziate a trenului nr.66262010, IDM dispozitor a primit informația de la dispecerul OTF GFR că locomotiva EA 817 nu va mai fi îndrumată la stația CFR Brazi și va fi manevrată și garată la linia nr.11 LFI Vega în vederea remorcării unui tren OTF GFR care va fi programat ulterior în circulație. IDM dispozitor nu a comunicat operatorului RC acest lucru, nu a solicitat modificarea dispoziției RC nr.37 de la ora 22:10, și a luat din proprie inițiativă decizia de a regara locomotiva EA 817 de la linia nr.3 pe linia nr.II liberă, pentru a pregăti introducerea ulterioară a acesteia pe linia nr.11 LFI Vega.

La ora 03:30 organul RTV a înscris în RUCLCM terminarea RTS (Revizia Tehnică la Sosire) la trenul de marfă nr.66262010 și, asigurarea trenului. După aceasta IDM dispozitor a comunicat verbal revizorului de ace de la postul nr.2 planul de manevră privind scoaterea locomotivei EA 817 de la trenul nr.66262010 din linia nr.3 prin cap Y și regararea acesteia pe linia nr.II, în vederea introducerii prin cap X al stației pe linia nr.11 LFI Vega. Comunicarea nu s-a făcut și cu revizorul de ace de la postul nr.1 deoarece acesta nu a răspuns la telefon. IDM a înregistrat comanda scrisă în RUCLCM cu nr.3 la ora 04:35 în vederea introducerii locomotivei izolate EA 817 de pe linia nr.II pe linia nr.11 LFI Vega, comandă confirmată cu nr.6 de postul nr.2. Postul nr.1 nu a răspuns la apelurile telefonice și nu a primit comandă transmisă de IDM la ora 4:35, iar în declarația dată de revizorul de ace de la postul nr.1 se menționează că nu a primit comandă deoarece telefonul nu a sunat, iar comanda de intrare a locomotivei izolate EA 817 pe linia nr.11 LFI a fost înregistrată retroactiv la ora 05:06 și confirmată cu nr.7.

În aceste condiții locomotiva EA 817 a fost manevrată de la linia nr.3 prin cap Y al stației pe linia nr.II unde a oprit la marca de siguranță cap X în vederea introducerii pe linia nr.11 LFI Vega. Din cauza faptului că personalul de la postul nr.1 (revizorul de ace și acarul de serviciu) nu a răspuns la apelurile telefonice ale IDM, respectiv nu au efectuat parcurs pentru locomotiva EA 817 la linia nr.11 LFI Vega, aceasta staționat pe linia nr.II, la marca de siguranță.

La ora 04:50 IDM a înregistrat în RUCLCM calea liberă, cerută și acordată de la stația CFR Blejoi cu nr.2/4 pentru trenul R nr.10240012. După înregistrarea ei IDM nu a transmis ordinul revizorilor de ace din subordine privind retragerea și oprirea manevrei, respectiv pentru efectuarea parcursurilor de primire-expediere și verificarea stării de liber a liniei nr.II pentru trenul nr.1024012.

La ora 05:09 IDM a înregistrat în RUCLCM avizul de plecare pentru trenul R nr.10240012 transmis de IDM din stația CFR Blejoi și, fără a face verificarea stării de liber a liniei nr.II împreună cu revizorii de ace, i-a apelat telefonic pentru a le transmite comanda scrisă în vederea primirii - expedierii trenului R nr.10240012. La apelul telefonic a răspuns numai postul nr.2 și a primit comandă scrisă nr.7 cu ora 05:10 pentru intrarea - ieșirea trenului 10240012 la linia nr.II, comandă fiind confirmată de revizorul de ace de la postul nr.2 cu nr.8 ora 05:11, în condițiile în care acesta trebuia să refuze comanda deoarece nu a fost făcută pe teren verificarea stării de liber a liniei nr II, respectiv postul nr.1 nu a răspuns la telefon în vederea primirii comenzii.

După confirmarea efectuării parcursurilor de la postul nr.2 și fără a avea confirmării de la postul nr.2 IDM l-a autorizat la ora 05:11 pe revizorul de ace de la postul 2 să manipuleze semaforul de intrare în poziție pe liber.

La sosirea trenului R nr.10240012 în stația CFR Ploiești Nord ora 05:14, mecanicul trenului l-a avizat pe IDM că trenul a intrat la linia nr.II ocupată cu locomotiva EA 817.



Foto nr.1 locomotiva EA 817



Foto nr.2 Poziția locomotivei EA 817 față de cabina nr.1

În urma acestui incident nu au fost înregistrate victime omenești sau accidentați. Cu ocazia verificării stării tehnice a liniei după producerea incidentului, nu s-au constatat daune, suprastructura căii ferate nefiind afectată. Trenul R nr.10240012 a întârziat 15 minute.

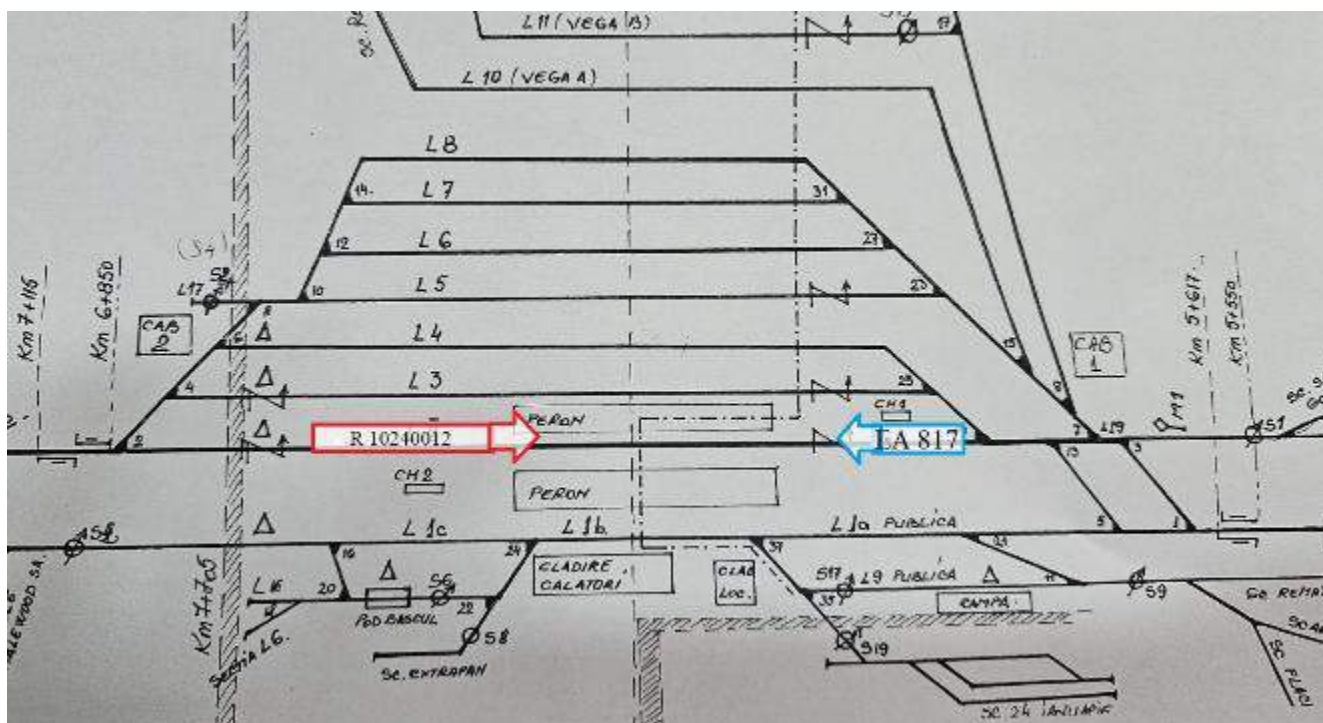


Fig.2 Parcursul trenului R nr.10240012 și poziția locomotivei EA 817

C.2. Circumstanțele producerii incidentului

C.2.1. Pârțile implicate

Locul producerii incidentului este situat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București pe secția de circulație Ploiești Nord – Măneciu.

Secția de circulație Ploiești Nord – Măneciu este în administrarea Sucursalei Regionale CF București din cadrul CNCF „CFR” SA și este întreținută de salariații din cadrul Secției L 6 Ploiești Nord.

Instalațiile de comunicații feroviare de pe secția de circulație Ploiești Nord – Măneciu sunt în administrarea CNCF „CFR” SA și sunt întreținute de salariații SC Telecomunicații CFR SA.

Personalul care a executat parcursul de intrare pentru trenul de călători R nr.10240012 aparține Sucursalei Regionale CF București din cadrul CNCF „CFR” SA.

Automotorul tip DH2 care a format trenul de călători R nr.10240012 este proprietatea operatorului de transport feroviar Transferoviar Călători SRL, acesta fiind întreținut de către agenți economici certificați pentru efectuarea funcției de întreținere.

Personalul care a condus și deservit automotorul tip DH2, aparține operatorului de transport feroviar Transferoviar Călători SRL.

C.2.2. Compunerea și echipamentele trenului

Trenul de călători R nr.10240012, a fost format din automotorul tip DH2, 8 osii, tonaj brut 80 tone, tonaj frânat după livret automat 68 tone / de mână 9 tone, de fapt automat 90/ de mână 10, 44 metri lungime.

C.2.3. Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului

Descrierea traseului căii

În stația CFR Ploiești Nord, configurația traseului căii ferate este în aliniament și palier, suprastructură tip 49, traverse de beton T13, cale fără joante.

Descrierea instalațiilor de siguranță pentru dirijarea traficului feroviar

Stația CFR Ploiești Nord situată pe secția de circulație Ploiești Nord – Măneciu este înzestrată cu instalație SCB de asigurare cu încuietori cu chei tip SBW și tablou mecanic de chei.

C.2.4. Mijloace de comunicare

Comunicarea între mecanicul de locomotivă și împiegații de mișcare a fost asigurată prin stații radio emisie recepție.



Foto nr.3: schimbător IDM cu amplificator tip Arad



Foto nr.4: telefon tip BL

Comunicarea între IDM dispozitor și revizorii de ace se face prin:

- schimbător IDM cu amplificator tip Arad;
- telefoane tip BL la posturile exterioare (cabine).

C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar

Avizarea acestui incident feroviar a fost făcută în conformitate cu prevederile *Regulamentului de investigare*, nefiind necesară declanșarea planului de intervenție pentru înlăturarea pagubelor și restabilirea circulației trenurilor.

C.3. Urmările incidentului

C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți

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

C.3.2. Pagube materiale

În urma producerii incidentului nu s-au înregistrat pagube materiale.

C.3.3. Consecințele în traficul feroviar

În urma incidentului feroviar s-au înregistrat 15 minute întârziere la trenul R nr.10240012.

C.3.4. Consecințele incidentului asupra mediului

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

C.4. Circumstanțe externe

La data de 12.09.2025, în intervalul orar în care s-a produs incidentul, vizibilitatea în zona producerii acestuia a fost bună, cerul fiind senin, iar vizibilitatea indicațiilor semnalelor era asigurată conform prevederilor reglementărilor specifice în vigoare.

C.5. Desfășurarea investigației

C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat

Din declarațiile IDM dispozitor au reieșit următoarele:

- După sosirea trenului de marfă nr.66262010 la linia nr.3 în stația CFR Ploiești Nord, a fost informat de către IDM din Rafinăria Vega că locomotiva EA 817 sosită cu trenul nr.66262010 va remorca tren din linia nr.11 LFI Vega, care va fi programat la rectificări;
- a transmis comanda de manevră la postul nr.2 pentru a scoate locomotiva EA 817 de la linia nr.3 și dare împrejur pe linia nr.II pentru a fi introdusă ulterior la linia nr.11 LFI Vega;
- revizorul de ace de la postul nr.1 nu a răspuns la telefon pentru a înregistra comanda de manevră transmisă la ora 04:35. Comanda a fost înregistrată de revizorul de ace de la postul nr.2;
- revizorul de ace de la postul nr.2 a insistat telefonic să ia legătura cu revizorul de ace de la postul nr.1, în timpul cât IDM înregistra dispoziția privind circulația trenurilor de la operatorul RC;
- a fost convins că revizorul de ace de la postul nr.1 nu a răspuns la telefon pentru că a efectuat manevra de introducere a locomotivei EA 817 la linia 11 VEGA și nu răspunde la telefon pentru a ridica cheile de la încuietorile macazurilor pentru efectuarea parcursului de ieșire pentru trenul R nr.10240012;
- a dat comandă de intrare pentru trenul IR nr.1024012 numai revizorului de ace de la postul nr.2, fără a transmite și postului nr.1 comandă pentru a nu sta trenul în semnal, convins fiind că personalul de la postul nr.1 se află pe teren;
- nu a asigurat linie liberă pentru primirea- expedierea trenului R nr.10240012.

Din declarațiile revizorului de ace de la postul nr.2 au reieșit următoarele:

- la ora 04:35 a primit comandă pentru efectuarea manevrei cu EA 817 de la linia nr.3 la linia nr.II liberă;
- revizorul de ace de la postul nr.1 nu a răspuns la telefon pentru a înregistra comanda de manevră, în vederea introducerii locomotivei EA 817 de pe linia II pe linia 11 LFI Vega. După efectuarea manevrei cu EA 817 a anunțat pe IDM prin telefon terminarea manevrei;
- la ora 05:10 a primit comandă de intrare - ieșire pentru trenul R nr.10240012 fără ca postul nr.1 să răspundă la telefon;
- a manipulat semaforul de intrare pe liber pentru primirea trenului R nr.10240012 considerând că, dacă a anunțat IDM de efectuarea manevrei locomotivei EA 718 la linia nr.II, acesta din urmă s-a convins de eliberarea liniei.

Din declarațiile date de revizorul de ace de la postul nr.1 au reieșit următoarele:

- după sosirea trenului de marfă nr.66262010 la linia nr.3, de la ora 02:00 până la ora 5:12, nu a mai fost contactat de IDM sau revizorul de ace de la postul nr.2;
- comanda privind efectuarea manevrei locomotivei EA 817 de la linia nr.II la linia nr.11 LFI Vega, și comanda de intrare - ieșire pentru trenul R nr.10240012 au fost scrise în registru, retroactiv la ora 05:42;
- a primit informația de la acarul de serviciu care a fost sunat pe telefonul mobil la ora 05:17 de către revizorul de ace de la postul nr.2, că trenul R nr.10240012 a garat la linia nr.II ocupată și să manevreze locomotiva EA 817 de la linia nr.II la linia nr.11 LFI Vega;
- a luat legătura cu IDM dispozitor și a primit comandă verbală să manevreze locomotiva EA 817 de la linia nr.II la linia nr.11 LFI Vega și să pună semaforul pe liber pentru expedierea trenului R nr.10240012;
- a acceptat să scrie comanda pentru manevra locomotivei din linia nr.II la linia 11 LFI Vega cu ora 04:35, în loc de ora reală de primire a acesteia, respectiv la ora 05:50.

Din declarațiile date de acarul de la postul nr.1 au reieșit următoarele:

- la ora 05:17 a fost apelată telefonic de revizorul de ace de la postul nr.2 care i-a comunicat că trenul R nr.10240012 a intrat la linia nr.II ocupată cu locomotiva EA 817.
- a manevrat locomotiva EA 817 din linia nr.II la linia nr.11 LFI Vega urmare comenzii revizorului de ace de la postul nr.1;

- în intervalul orar 02:00 - 05:15 nu a primit nici o comandă scrisă sau verbală pentru efectuarea mișcărilor de manevră cu EA 817.

Din declarațiile date de mecanicul de la locomotivă EA 817 au reieșit următoarele:

- a garat trenul de marfă nr.66262010 la ora 01:55 în stația CFR Ploiești Nord cu locomotiva EA 817;
- în jurul orei 03:00 IDM dispozitor i-a comunicat că urmează să fie scos de la linia de garare și să dea împrejur la linia nr.11 LFI Vega, unde locomotiva urma să fie atașată la un tren;
- a stat la linia nr.II mai mult de o oră fără să primească semnale de la acar pentru a fi introdus la linia nr.11 LFI Vega;
- IDM dispozitor nu a răspuns la stație când a încercat să ia legătura cu el.
- în aceste condiții a manevrat locomotiva de la marcă înapoi pentru a lua legătura cu IDM dispozitor, moment în care a văzut trenul de călători care a garat la o distanță de 150 m de locomotiva EA 817.

Din declarațiile date de mecanicul de la trenul de călători R nr.10240012 au reieșit următoarele:

- la ora 05:15 a fost primit cu semnalul de intrare pe liber și bariera închisă la linia directă nr.II a stației CFR Ploiești Nord, linia fiind ocupată cu o locomotivă electrică;
- nu a fost avizat prin stația RTF;
- a avizat conform instrucției incidentul;
- după 18 minute au scos locomotiva de pe linie și la ora 05:29 a plecat cu trenul spre Ploiești Sud.

C.5.2. Sistemul de management al siguranței

A. Sistemul de management al siguranței la nivelul gestionarului de infrastructură feroviară

La momentul producerii incidentului feroviar, CNCF „CFR” SA, în calitate de administrator al infrastructurii feroviare, avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile Directivei 2016/798/CE privind siguranța pe căile ferate comunitare și cu legislația națională aplicabilă, aflându-se în posesia Autorizației de siguranță cu numărul de identificare AS24005 cu valabilitate în perioada 28.12.2024 – 27.12.2029.

În cadrul Sistemului de Management Calitate – Mediu – Siguranță, la data producerii incidentului feroviar, CNCF „CFR” SA avea întocmită Procedura de Sistem Managementul Riscului – cod PS 0 - 6.1, ediția 3, cu intrare în vigoare în data de 19.11.2018. Printre Documentele de referință care au stat la baza elaborării acestei proceduri, se regăsesc Regulamentul (UE) nr.1169/2010, Regulamentul (UE) nr.762/2018 și Regulamentul (UE) nr.402/2013. Scopul procedurii menționate este de a stabili „modul de identificare și evaluare a riscurilor, de stabilire a strategiei de risc, precum și de implementare și monitorizare a măsurilor de control și a eficacității acestora, prin minimizarea efectelor negative ale riscurilor ori pentru valorificarea unor posibile oportunități”.

În baza procedurii menționate mai sus, la nivelul SRCF București, există întocmit și a fost pus la dispoziția comisiei de investigare, un extras din Registrul de riscuri. Conform acestui registru la poziția nr.12 se regăsește riscul „Primire/expedierea trenurilor fără respectarea prevederilor instrucționale”, cauzele apariției acestuia fiind „nerespectarea prevederilor instrucționale și a instrucțiunilor de manipulare a instalațiilor SC privind primirea/expedierea trenurilor”. Pentru ținerea sub control/gestionarea acestui risc, administratorul infrastructurii feroviare publice CNCF „CFR” SA, a dispus următoarele măsuri:

- control prin sondaj;
- instruire profesională;
- prelucrarea responsabilităților din fișele de post;
- supervizare activitate.

În planul de lecție din perioada 24-27 iunie 2025 și 14-17 iulie 2025 de la Centrul de instruire Ghighiu unul din punctele atinse prin programă a fost și „retragerea și oprirea manevrei, verificarea stării de liber a liniei și a parcursului de intrare/ieșire”.

Atât IDM dispozitor din stația CFR Ploiești Nord cât și revizorii de ace și acarul au participat la aceste instruiri atât teoretice cât și practice obținând calitative de „Bine”.

Cu ocazia întocmirii notei de constatare nr.TR 5/ 127 /2025 personalul de control a consemnat că IDM dispozitor (aceiași de serviciu și la data incidentului) aceiași nereguli (petrecute scriptic) ca și cele petrecute în fapt cu ocazia incidentului (neînscierea în registrul de mișcare a orelor de deplasarea pe teren pentru începerea - terminarea verificării stării de liber sau ocupat a liniilor de circulație).

B. Sistemul de management al siguranței la nivelul operatorului de transport feroviar SC Transferoviar Călători SRL

La momentul producerii incidentului feroviar, SC Transferoviar Călători SRL, în calitate de operator feroviar de transport avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile Directivei 2016/798/CE privind siguranța pe căile ferate comunitare și cu legislația națională aplicabilă, aflându-se în posesia unui Certificat unic de siguranță cu numărul european de identificare RO 1020210045 cu validitate în perioada 01.05.2021 ÷ 30.04.2026.

Certificatul este acordat pentru transportul de călători, zona de operare fiind România – secțiile de circulație, liniile ferate industriale și vehiculele motoare acceptate în cadrul evaluării. Conform documentelor puse la dispoziție, automotorul implicat în incident, face parte din grupul vehiculelor feroviare acceptate.

Activitatea de conducere a trenurilor desfășurată de către personalul aparținând operatorului de transport feroviar Transferoviar Călători SRL s-a desfășurat cu respectarea reglementărilor în vigoare, fapt care a permis personalului de locomotivă să ia măsurile necesare pentru evitarea unui accident.

C. Sistemul de management al siguranței al operatorului de transport feroviar de marfa SC GRUP FERVIAR ROMÂN SA

La momentul producerii incidentului feroviar, GFR în calitate de operator de transport feroviar de marfă, deținea certificatul unic de siguranță cu numărul de identificare EU1020250119 actualizat la data de 14.04.2025, valabil până la 30.03.2030, care confirmă acceptarea sistemului de management al siguranței al întreprinderilor feroviare, inclusiv prevederile adoptate de întreprinderea feroviară în vederea îndeplinirii cerințelor specifice necesare pentru exploatarea în condiții de siguranță pe rețeaua de cale ferată, în conformitate cu Directiva (UE) 2016/798/UE și cu legislația națională aplicabilă. În conformitate cu certificatul unic de siguranță deținut la momentul producerii incidentului, OTF GFR este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar pe secția de circulație unde s-a produs incidentul. La momentul producerii incidentului locomotiva EA 718, era înscrisă în Certificatul Unic de Siguranță al GFR S.A – lista actualizată a vehiculelor feroviare motoare acceptate în cadrul evaluării pentru eliberarea CUS nr.EU 1020210087.

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

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

- Ordonanța de urgență nr.73/2019 privind siguranța feroviara, cu modificările și completările ulterioare;
- Regulamentul delegat (UE) 2018/762 de stabilire a unor metode comune de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței, în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr.1158/2010 și (UE) nr.1169/2010 ale Comisiei;
- 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, aprobat prin Hotărârea 117/2010;
- Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005, ediția 2005, cu modificările și completările ulterioare;
- Planul Tehnic de Exploatare al stației Ploiești Nord;
- Procedura Operațională PO 0-8.5-19 - Conducerea circulației trenurilor.

Surse și referințe:

- mărturiile personalului implicat în producerea incidentului;
- rezultatele înregistrărilor instalațiilor IVMS ale locomotivei EA 817 și ale automotorului DH2 3220/3221;
- documentele puse la dispoziție de părțile implicate.

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

Din analiza constatărilor efectuate la instalațiile de locul producerii incidentului se menționează:

C.5.4.1. Date constatate cu privire la instalații

Stația CFR Ploiești Nord este înzestrată cu instalație SCB de asigurare cu încuietori cu chei tip SBW și tablou mecanic cu chei, iar aceasta a funcționat normal la momentul producerii incidentului feroviar.

Mijloace de comunicare

Comunicarea între mecanicul de locomotivă și împiegații de mișcare a fost asigurată prin stații radio emisie recepție funcționale la verificarea pe teren.

La verificarea făcută de comisia de investigare sosită la fata locului s-a constatat funcționarea normală aparatelor prin care se face comunicarea între IDM dispozitor și revizorii de ace.

C.5.4.2. Date constatate cu privire la linii

În zona producerii evenimentului, configurația traseului căii ferate este în aliniament și palier, șină tip 49, traverse beton T13, prindere indirectă tip K, cale fără joante. Viteza maximă de circulație a trenurilor de calatori este de 80 km/h, fără restricții.

C.5.4.3. Date constatate la funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice ale acestuia

Sistemele de frână, dispozitivele de siguranță și vigilență ale automotorului ce forma trenul R nr.10240012 precum și la locomotiva EA 718 au fost active și au funcționat instrucțional.

Din citirea, corelarea și interpretarea datelor furnizate de instalațiile cu care este dotat automotorul DH2 3220/3221 se pot reține următoarele:

1. Pe distanța Blejoi - Ploiești Nord, trenul a circulat în condiții bune, parcurgând aproximativ 3783 metri. Pe acest sector, viteza maximă de 59 km/h (față de 80 km/h conform livretului), a fost atinsă la ora 05:14:58.
3. Trenul a ajuns la intrare în stația CFR Ploiești Nord la ora 05:17:57 (livret 05:14:00) și a staționat până la ora 05:35:07 (livret 05:15:00).
4. Ulterior, trenul a circulat în condiții bune, oprind în stația CFR Ploiești Est la ora 05:40:17 (livret 05:19:00).

Din citirea, corelarea și interpretarea datelor furnizate de instalațiile cu care este dotă locomotiva electrică EA 817 se pot reține următoarele:

- trenul de marfă nr.66262010 sosește în stația Ploiești Nord (cu „Activ PC2” - „I”) la ora 02:04':58” unde staționează până la ora 04:36':22”;
- de la ora 04:36':22” locomotiva efectuează o mișcare de manevră (cu „Activ PC2” I”) atinge o viteză de 9 km/h pe o distanță de 177 metri, până la ora 04:37':50”, după care viteza scade de la 9 km/h la „0” km/h pe o distanță de 161 metri, până la ora 04:38':52” (observându-se anterior opririi manipulare buton „Depășire Ordonată” la influența inductorului de 2000 Hz);
- de la ora 04:38':52” locomotiva staționează până la ora 04:40':34” observându-se manipulare inversor de mers.
- de la ora 04:40':34” locomotiva efectuează o mișcare de manevră (cu „Activ PCI” - „I”) atinge o viteză de 15 km/h pe o distanță de 118 metri, până la ora 04:41':41”, după care circulă cu viteze cuprinse între 11 și 18 km/h pe o distanță totală de 590 metri, până la ora 04:43':57”, oră când viteza scade de la 16 km/h la „0” km/h pe o distanță de 206 metri, până la ora 04:44':46” (observându-se influența inductorului de 500 Hz).
- la ora 04:44':46” locomotiva staționează până la ora 05:09':49”;

- de la ora 05:09' :49" locomotiva efectuează o mișcare de manevră (cu „Activ PCI” - „I”) atinge o viteză de 8 km/h pe o distanță de 59 metri, până la ora 05:10':24", după care viteza scade de la 8 km/h la „0” km/h pe o distanță de 168 metri, până la ora 05:12':26", oră când locomotiva efectuează în continuare o mișcare cu o viteză de 1 km/h pe o distanță totală de 29 metri, până la ora 05:12':29";
- de la ora 05:12':29" locomotiva staționează până la ora 05:17':26" observându-se manipulare inversor de mers;
- de la ora 05:17':26" locomotiva efectuează o mișcare de manevră (cu „Activ PCI” - „1 ") atinge o viteză de 12 km/h pe o distanță de 118 metri, până la ora 05:18':36" după care circulă cu viteze cuprinse între 9 - 12 km/h pe o distanță totală de 177 metri, până la ora 05:19':18", oră când viteza scade de la 12 km/h la „0” km/h pe o distanță de 231 metri, până la ora 05:20':43";
- de la ora 05:20':43" locomotiva staționează până la ora 05:21':46" observându-se manipulare inversor de mers;
- de la ora 05:21' :46" locomotiva efectuează o mișcare de manevră (cu „Activ PC2” - „I”) atinge o viteză de 11 km/h pe o distanță de 59 metri, până la ora 05:22':12", după care circulă cu viteze cuprinse între 6 și 11 km/h pe o distanță totală de 236 metri, până la ora 05:24': 16", oră când viteza scade de la 7 km/h la „0” km/h pe o distanță de 88 metri, până la ora 05:25': 15";
- de la ora 05:25': 15" locomotiva staționează până la ora 05:25':25".
- de la ora 05:25':25" locomotiva efectuează o mișcare de manevră (cu „Activ PC2” - „I”) cu o viteză de 1 km/h pe o distanță totală de 29 metri, până la ora 05:25':28";
- de la ora 05:25':28" locomotiva staționează până la ora 09:24' :23".

C.5.5. Interfața om – mașină – organizație

În timpul investigării s-a constatat că personalul implicat în producerea incidentului deținea avizele medicale și psihologice necesare desfășurării în bune condiții a activității, iar referitor la competențele profesionale operatorii umani, dețineau autorizațiile/permisele necesare pentru funcțiile pe care le exercitau și aveau o vechime la calea ferată de peste 20 de ani.

Incidentul feroviar produs prin primirea trenului de călători nr.10240012 la linia nr.II ocupată cu locomotiva EA 817 a avut la baza o înlănțuire de erori umane, pe fondul unor deficiențe în modul de lucru, respectiv în modul de realizare a comunicării între toți operatorii umani implicați.

IDM dispozitor din stația CFR Ploiești Nord a apelat simultan ambele posturi de revizori de ace în vederea realizării parcursului pentru a manevra locomotiva EA817 la linia nr.11 LFI Vega, dar a răspuns numai postul 2. Revizorul de ace din postul nr.2 a efectuat parcursul pentru realizarea manevrei fără a comunica cu personalul din postul nr.1 iar locomotiva EA 817 a oprit pe linia nr.II la marca de siguranță cap X, unde a staționat aproximativ o oră.

Ulterior IDM dispozitor a dat aviz de liberă circulație pentru trenul R nr.10240012 și a încercat din nou să ia legătura cu ambele posturi de mișcare. Deși a reușit să comunice doar cu revizorul de ace de la postul nr.2 și fără a face verificarea stării de liber a liniei nr.II împreună cu ambii revizori de ace, IDM a dispus revizorului de ace de la postul nr.2 să pregătească parcursul și să pună semaforul de intrare pe liber. Revizorul de ace de la postul nr. 2 a executat comanda și a pus semaforul de intrare pe liber , fără să ia legătura cu postul nr.1 și fără să facă verificarea stării de liber a liniei nr.II. Din informațiile furnizate de IDM dispozitor și revizorul de ace de la postul nr.2 aceștia a justificat că nu au luat legătura cu personalul de la postul nr.1 deoarece au considerat că personalul de mișcare de la postul nr.1 a fost informat de către celălalt operator uman, IDM/revizor de ace în legătură cu manevra pe care trebuia să o facă locomotiva EA 817 și că nu răspund la telefon pentru că sunt ocupați cu executarea parcursului acesteia.

Personalul de mișcare de la postul nr.1 nu a observat prezența locomotivei EA 817 în dreptul mărcii de siguranță cap X unde aceasta staționa cu luminile aprinse. De asemenea nu a urmărit tabloul de garare al trenurilor 2024/2025 afișat la postul nr.1 și nu a solicitat din proprie inițiativă relații în legătură cu circulația trenului R nr.10240012.

După producerea incidentului personalul de mișcare de la postul nr.1 a fost informat prin intermediul telefonului mobil de eveniment și a susținut că nu a funcționat telefonul cabinei. La verificarea funcționării acestuia echipa de investigare nu a constatat niciun deranjament.

Aceste erori multiple din lanțul de comunicare și lipsa de atenție a personalului de mișcare de la postul nr.1 a condus la producerea incidentului, iar modul de lucru neinstrucțional a eliminat barierele de siguranță asigurate de reglementări.

C.5.6. Evenimente anterioare cu caracter similar

Nu au fost incidente similare.

C.6. Analiză și concluzii

C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii

Având în vedere mențiunile prezentate la capitolul C.5.4.2. *Date constatate cu privire la linie*, precum și verificările făcute de către comisia sosită la fața locului, se poate afirma că starea tehnică a suprastructurii liniilor nu a influențat producerea acestui incident.

C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a instalațiilor feroviare

Având în vedere mențiunile prezentate la capitolul C.5.4.1. *Date constatate cu privire la instalații*, precum și verificările făcute de către comisia sosită la fața locului, se poate afirma că starea tehnică a mijloacelor de comunicare nu a influențat producerea acestui incident.

C.6.3. Concluzii privind starea tehnică a automotorului tip DH2

Având în vedere mențiunile prezentate la capitolul C.5.4.3. *Date constatate cu privire la automotor*, se poate afirma că starea tehnică a materialului rulant nu a influențat producerea acestui incident.

C.6.4. Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului

La data de 12.09.2025 trenul de marfă nr.66262010 a sosit în stația CFR Ploiești Nord linia nr.3 ora 02:00. Conform dispoziției RC nr.37 de la ora 22:10 locomotiva trenului EA 817 OTF GFR trebuia expediată ca tren L nr.87440012 la stația CFR Brazi. Ulterior IDM dispozitor a primit informația de la dispecerul OTF GFR că locomotiva EA 817 nu va mai fi îndrumată la stația CFR Brazi ci va fi manevrată și garată la linia nr.11 LFI Vega în vederea remorcării unui tren OTF GFR.

IDM dispozitor *fără a comunica cu operatorul RC, a luat decizia din proprie inițiativă de a regara locomotiva EA 817 de la lina nr.3 pe linia nr.II liberă urmând ca apoi să o introducă pe linia nr.11 LFI Vega*. IDM dispozitor a comunicat numai revizorului de ace de la postul nr.2 (deoarece postul nr.1 nu a răspuns la apelul telefonic) planul de manevră verbal privind mișcările locomotivei EA 817 prin cap Y și reararea acesteia pe linia nr.II, în vederea introducerii prin cap X al stației pe la postul nr.1 pe linia nr.11 LFI Vega. Postul nr.1 nu a răspuns la apelurile telefonice și nu a primit comandă transmisă de IDM la ora 4:35 iar locomotiva a fost oprită la marca de siguranță

După acordarea și înregistrarea caii libere la tren R nr.10240012, IDM dispozitor *nu a transmis ordinul revizorilor de ace din subordine privind retragerea și oprirea manevrei*, respectiv pentru efectuarea parcursurilor de primire-expediere și *verificarea stării de liber a liniei II* pentru primirea trenului. La ora 5:10, IDM dispozitor a apelat telefonic cele 2 posturi pentru a transmite comanda scrisă în vederea primirii-expedierii trenului R nr.10240012. La apelul telefonic a răspuns iarăși numai postul nr.2.

În aceste condiții, contrar reglementărilor în vigoare, IDM a dat dispoziție revizorului de ace de la postul nr.2 să manipuleze semaforul de intrare în poziție pe liber iar *acesta se conformează*. Între timp *personalul de pe locomotiva EA 718 a încercat să ia legătura cu IDM dispozitor, dar acesta nu a răspuns la stația radio emisie/recepție*, fapt pentru care a luat hotărârea să se deplaseze cu locomotiva spre clădirea stației, moment în care a apărut pe aceeași linie și trenul de călători care a oprit la o distanță de 150-200 m față de locomotiva EA 817.

Din analiza constatărilor efectuate la instalațiile de locul producerii incidentului, a stării tehnice a automotorului, a declarațiilor salariaților implicați și a documentelor puse la dispoziție de părțile implicate, comisia de investigare consideră că acest incident s-a produs ca urmare a modului de lucru neinstrucțional al IDM dispozitor cât și al personalului din subordine, de serviciu la data producerii incidentului.

Aceste erori multiple din lanțul de comunicare și lipsa de atenție a personalului de mișcare de la posturile de acari a condus la producerea incidentului, iar modul de lucru neinstrucțional a eliminat barierele de siguranță asigurate de reglementări.

C.7. Cauza directă, factori care au contribuit

C.7.1. Cauza directă

Cauza directă a producerii incidentului feroviar o constituie punerea pe liber a semnalului de intrare D1/2 și primirea trenului R nr.10240012 la linia nr.II ocupată cu EA 817.

Factori care au contribuit

- Revizorul de ace de la postul nr.1 nu a urmărit tabloul de garare al trenurilor 2024/2025 afișat la postul nr.1 și nu a solicitat din proprie inițiativă relații în legătură cu circulația trenului R nr.10240012 ;
- IDM dispozitor a transmis comandă de intrare-ieșire pentru trenul R nr.10240012 fără a participa la primirea comenzii și revizorul de ace de la postul nr.1;
- Revizorul de ace de la postul nr.2 a primit și acceptat comanda de intrare-ieșire de la IDM dispozitor, în condițiile în care trebuia să refuze primirea acestei comenzii deoarece revizorul de ace de la postul nr.1 nu a răspuns la telefon;
- IDM dispozitor nu a dat comanda de retragere și oprire a manevrei, IDM dispozitor și revizorii de ace de la postul nr.1 și nr.2 nu au făcut verificarea stării de liber a liniei nr.II afectată conform tabloului de garare pentru primirea-expedierea trenului R nr.10240012;
- IDM dispozitor nu a solicitat revizorului de ace de la postul nr.1 să transmită cu număr și ora manipularea și asigurarea saboților de deraiere S XI (pe linia nr.10) respectiv S XIII (pe linia nr.11) în poziție normal (așezat pe șina), fapt pe care IDM trebuia să îl confirme de primire cu număr și oră. Numai în acest caz se considera manevra terminată;
- IDM dispozitor nu s-a convins că postul nr.1 a primit comandă scrisă pentru reararea locomotivei EA 817 de la linia nr.II pe linia nr.11 LFI Vega. (Comanda la postul nr.1 a fost înscrisă în registrul postului retroactiv la ora 05:10);
- IDM dispozitor a comunicat efectuarea mișcărilor pentru efectuarea manevrei EA 817 de la linia nr.3 la linia nr.II numai revizorului de ace de la postul nr 2, fără a comunica și revizorului de ace de la postul nr.1;
- IDM dispozitor a luat măsuri din proprie inițiativă și a stabilit ca locomotiva EA 817 sosită cu trenul nr.66262010 întârziat, să fie manevrată de la linia nr.3 la linia nr.II pentru introducere pe linia nr.11 LFI Vega, fără a comunica operatorului de circulație acest lucru;
- IDM dispozitor nu a respectat prevederile dispoziției RC nr. 37 ora 22.18 - nu a expediat trenul L 87440012 (EA 817) la stația CFR Brazi, respectiv nu a solicitat operatorului RC o nouă dispoziție care să corespundă situației reale la ora sosirii trenului de marfa nr.66262010 întârziat cu +1164 minute.

C.7.2. Cauze subiacente

Nerespectarea prevederilor din Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare Nr.005/2005:

- Art. 132. – conform căruia, „În cazul în care IDM nu a dat comanda de intrare/ieșire/trecere a trenului așteptat conform tabloului de sosire, plecare și garare a trenurilor sau conform dispoziției de avizare a circulației unui tren suplimentar, timpuriu sau întârziat, acarul, revizorul de ace, agentul postului de barieră din incinta stației respectiv păzitorul de barieră din linie curentă sunt obligați să solicite de la IDM, din proprie inițiativă, informații asupra circulației trenului respectiv.”;
- Art. 138.-(3). – conform căruia, „IDM dispozitor este obligat să dea comenzile prevăzute la aliniatul 1 (comanda de intrare a trenurilor), numai dacă sunt prezenți toți agenții stabiliți - de la posturile prevăzute în PTE - să primească comanda respectivă, iar în cazul în care lipsește unul din agenții stabiliți, ceilalți agenți vor refuza primirea comenzii.”;
- Art. 130.-(3). – conform căruia, „Pentru a nu se întârzia executarea comenzilor de intrare - ieșire sau trecere a unui tren, IDM dispozitor dă ordin din timp pentru retragerea și oprirea manevrei, verificarea stării de liber a liniei și a parcursului de intrare - ieșire. Aceste operații se execută înainte de a se da comenzile de intrare, ieșire sau trecere a trenului.”;
- Art. 45.-(1) lit. c) – conform căruia IDM trebuie să verifice dacă „personalul însărcinat cu manipularea macazurilor ... este prezent la post”

Nerespectarea prevederilor din PTE-ul stației CFR Ploiești Nord:

- Fisa nr.18. alin.7. – conform căroră, manevra se consideră terminată, numai după transmiterea către IDM cu număr și oră de către revizorul de ace postul nr.1 a manipulării și asigurării saboților de deraiere SXI (pe linia 10) , respectiv SXIII (pe linia 11) în poziție normală, iar IDM confirmă primirea cu număr și oră.

Nerespectarea prevederilor din Procedura Operațională PO 0-8.5-19 Conducerea circulației trenurilor:

- Art.5.2.4 (8).- conform căruia, „Dispozițiile operatorului de circulație în legătura cu circulația trenurilor trebuie să fie executate necondiționat de către întreg personalul de pe secția de circulație respectivă.”;
- Art.5.2.4 (10).- conform căruia, „Când din motive întemeiate dispoziția dată de operatorul de circulație nu poate fi executată cel căruia îi este adresată în loc de confirmare este obligat să răspundă imediat operatorului de circulație printr-o telefonograma, arătând cauzele care se opun la executarea ei.”.

C.7.3. Cauze primare

Nu au fost identificate cauze primare ale producerii acestui incident.

C.7.4. Recomandări de siguranță

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

C.8. Observații suplimentare

Nu este cazul.

D. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

*

*

*

Prezentul Raport de Investigare se va transmite administratorului infrastructurii feroviare publice CNCF „CFR” SA, operatorului de transport feroviar de călători Transferoviar Călători SRL operatorului de transport feroviar de marfă SC GRUP FEROVIA ROMÂN SA și Autorității de Siguranță Feroviară Română - ASFR.