



RAPORT DE INVESTIGARE

privind incidentul feroviar 16.09.2020, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, în stația București Sud, prin depășirea semaforului de intrare F1/2 de către trenul L 59503 (locomotivă izolată DHC 873).



AVERTISMENT

Acest RAPORT prezintă date, analize, concluzii și recomandări privind siguranța feroviară, în urma activității de investigație ale comisiei tehnice coordonată de către un investigator principal, numită de prin decizie a Directorului General a Agenției de Investigare Feroviare Române – AGIFER, în scopul identificării circumstanțelor, stabilirea cauzelor și determinării factorilor ce au condus la producerea acestui accident feroviar.

Investigația a fost efectuată în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr.117/2010 de aprobare 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, OUG 73/2019 privind siguranța feroviară și Ordonanța de Urgență nr.33/2015 pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul feroviar, aprobată prin Legea nr.42 din 22 martie 2016.

În organizarea și luarea deciziilor, AGIFER este independentă față de orice structură juridică, autoritate de reglementare sau de siguranță feroviară, administrator de infrastructură de transport feroviar, precum și față de orice parte ale cărei interese ar intra în conflict cu sarcinile încredințate.

Investigația a fost realizată independent de orice anchetă judiciară și nu s-a ocupat în nici un caz cu stabilirea vinovăției sau a răspunderii civile, penale sau patrimoniale, responsabilități individuale sau colective. Investigația are ca obiectiv prevenirea producerii accidentelor și incidentelor feroviare, prin determinarea reală a cauzelor și împrejurărilor care au dus la producerea acestui accident feroviar și stabilirea recomandărilor necesare pentru îmbunătățirea siguranței feroviare.

În consecință, utilizarea acestui RAPORT în alte scopuri decât în cele cu privire la prevenirea producerii accidentelor și incidentelor feroviare și îmbunătățirea siguranței feroviare, poate conduce la interpretări eronate care nu corespund scopului prezentului document.

CUPRINS

	Pag.
A.PREAMBUL	4
A.1. <i>Introducere</i>	4
A.2. <i>Procesul investigației</i>	4
B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE	4
B.1. <i>Descrierea pe scurt a incidentului</i>	4
B.2. Cauzele incidentului	5
B.3. <i>Grad de severitate</i>	6
B.4. <i>Recomandări de siguranță</i>	6
C. RAPORTUL DE INVESTIGARE	6
C.1. Descrierea incidentului	6
C.2. Circumstanțele incidentului	6
C.2.1. <i>Părțile implicate</i>	6
C.2.2. <i>Compunerea trenului</i>	7
C.2.3. <i>Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului ..</i>	7
C.2.3.1. <i>Linii</i>	7
C.2.3.2. <i>Instalații</i>	7
C.2.3.3. <i>Locomotiva</i>	8
C.2.3.4. <i>Vagoane</i>	8
C.2.4. <i>Mijloace de comunicare</i>	8
C.2.5. <i>Declanșarea planului de urgență feroviar</i>	8
C.3. Urmările incidentului	8
C.3.1. <i>Pierderi de vieți omenești și răniți</i>	8
C.3.2. <i>Pagube materiale</i>	8
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	9
C.5.1. <i>Rezumatul mărturiilor personalului implicat</i>	9
C.5.2. <i>Sistemul de management al siguranței</i>	10
C.5.3. <i>Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigare</i>	11
C.5.4. <i>Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și a materialului rulant ..</i>	11
C.5.4.1. <i>Date constatate la linii</i>	11
C.5.4.2. <i>Date constatate la instalațiile feroviare</i>	12
C.5.4.3. <i>Date constatate la tren</i>	12
C.5.5. <i>Înterfața om – mașină – organizație</i>	13
C.6. Analiză și concluzii	13
C.6.1. <i>Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii</i>	13
C.6.2. <i>Concluzii privind starea tehnică a instalațiilor feroviare</i>	13
C.6.3. <i>Concluzii privind starea tehnică a locomotivei și vagoanelor</i>	13
C.6.4. <i>Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului</i>	13
C.7. Cauzele incidentului	13
C.7.1. <i>Cauza directă</i>	13
C.7.2. <i>Cauze subiacente</i>	14
C.7.3. <i>Cauze primare</i>	14
D. Masuri care au fost luate	14
E. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ	14

A. PREAMBUL

A.1. Introducere

Agenția de Investigare Feroviară Română denumită în continuare AGIFER, desfășoară acțiuni de investigare în conformitate cu prevederile OUG nr.73/2019, a Hotărârii Guvernului României nr.716/02.09.2015 privind organizarea și funcționarea AGIFER precum 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 Hotărârea Guvernului nr.117/2010, denumit în continuare *Regulament de Investigare*.

Obiectivul acțiunii de investigare desfășurate de către AGIFER este îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea accidentelor și a incidentelor feroviare.

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

A.2. Procesul investigației

Având în vedere avizarea nr.327/2020 transmisă de Revizoratul Regional de Siguranța Circulației Feroviare din cadrul Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, privind incidentul feroviar produs la data de 16.09.2020, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, în stația București Sud, prin depășirea semaforului de intrare F1/2 de către trenul L 59503 (locomotivă izolată DHC 873, aparținând operatorului de transport feroviar SC Express – Forwarding SRL), și luând în considerare faptul că evenimentul a fost clasificat ca „incident produs în circulația trenurilor” conform prevederilor art.8, grupa A, pct.1.7 din *Regulamentul de investigare*, AGIFER a decis deschiderea unei acțiuni de investigare.

B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

B.1. Descrierea pe scurt a incidentului

La data de 16.09.2020, ora 11:08, IDM de serviciu din stația CFR București Sud, a expedit de la linia 6 trenul de marfă nr.50824 (remorcat cu DHC 873), în direcția Pantelimon. Trenul de marfă nr.50824 (compus din 29 vagoane goale) a sosit în stația CFR Pantelimon la ora 12.10.

După dezlegarea vagoanelor, la ora 12.40, locomotivă DHC 873(izolată) a fost expedită ca tren L 59503 în direcția București Sud. La ora 12.57 trenul L 59503 a depășit semaforului de intrare F1/2 aflat în poziție pe oprire, apoi a trecut de semaforul de parcurs H1/2 aflat în poziția de liber și a garat la linia 6 din stația CFR București Sud la ora 13.03.

După garare, mecanicul de locomotivă a predat locomotiva unui alt mecanic de locomotivă, după care s-a deplasat la biroul de mișcare al stației CFR București Sud unde IDM al stației l-a înștiințat asupra faptului că a depășit semaforul de intrare al stației. Mecanicul de locomotivă a informat dispecherul SC Express Forwarding SRL asupra faptului că a depășit semaforul de intrare în poziție pe oprire.

IDM al stației CFR București Sud a avizat șeful stației telefonic la ora 13.05. Șeful de stație la ora 13.20 a avizat Conducerea Diviziei Trafic București asupra incidentului, iar la ora 14.30, IDM al stației CFR București Sud a avizat verbal șeful de tură din Regulatorul de Circulație, transmițând avizarea scrisă la ora 15.24..

Nu s-au înregistrat victime omenești.
Nu s-au înregistrat pagube la linii și instalații.

B.2. Cauzele incidentului

B.2.1. Cauza directă

Cauza directă este nerespectarea semnificației semnalului de intrare F1/2 aflat în poziție pe oprire.

B.2.2. Cauze subiacente:

Nerespectarea prevederilor art.127 pct.1 lit.a și art.127(2) din „Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar” nr. 201/2007.

B.2.3. Cauze primare:

Nu au fost identificate cauze primare.

B.3. Grad de severitate

Fapta se clasifică ca incident feroviar **produs în circulația trenurilor**, conform prevederilor **art.8, Grupa A, pct.7** din *Regulamentul de investigare*.

B.4. Recomandări de siguranță.

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

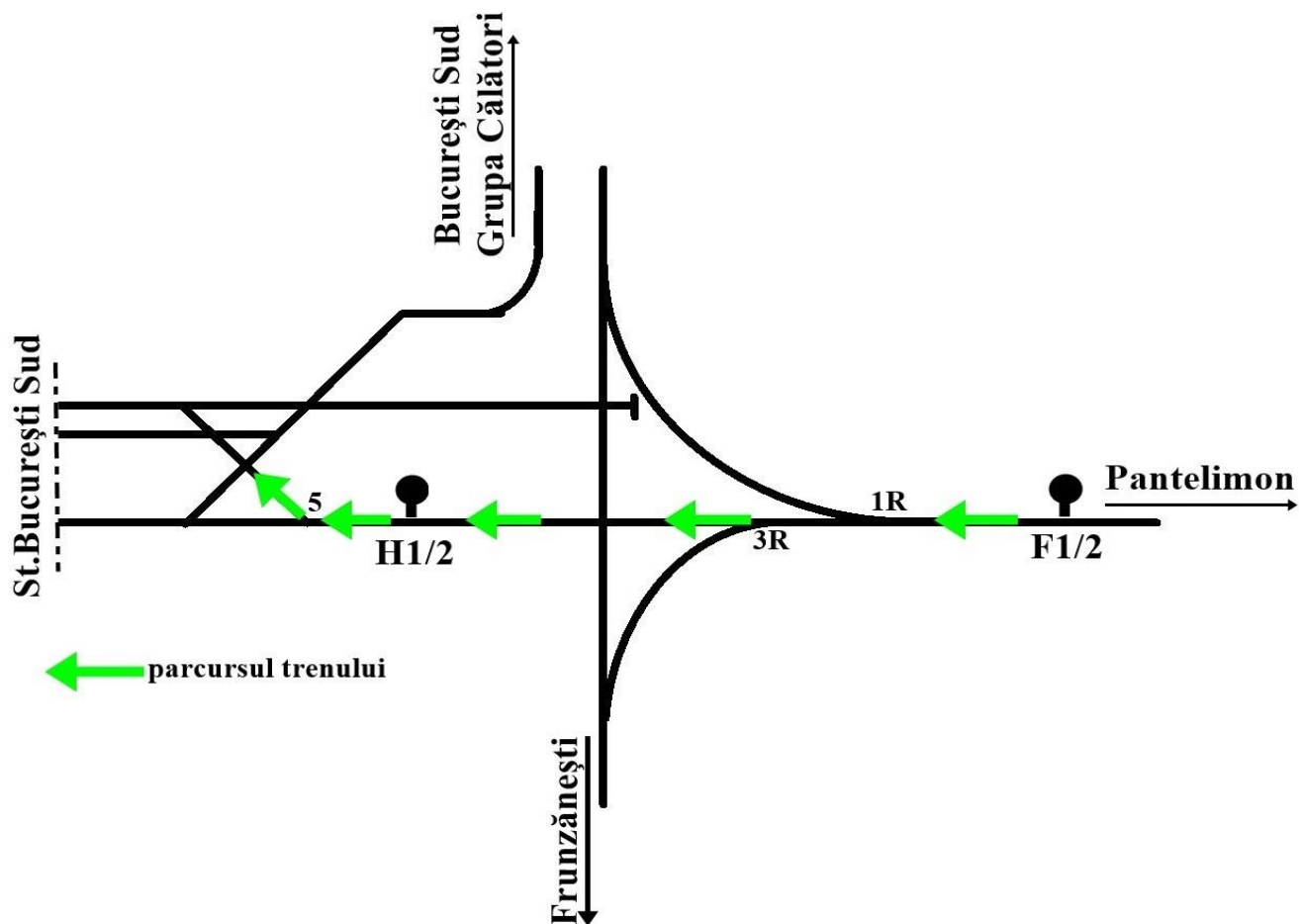
C. RAPORTUL DE INVESTIGARE

C.1. Descrierea incidentului

La data de 16.09.2020, ora 11:08, IDM de serviciu din stația CFR București Sud, a expedit de la linia 6, trenul de marfă nr.50824 (remorcat cu DHC 873), în direcția Pantelimon. Trenul de marfă nr.50824 (compus din 29 vagoane goale), a sosit în stația CFR Pantelimon la ora 12.10.

După dezlegarea vagoanelor, locomotiva DHC 873 a fost expediată la ora 12.40, ca tren L 59503(locomotivă izolată) în direcția București Sud, în baza ordinului de circulației emis de stația Pantelimon „, Circulați pe bază de cale liberă în condițiile stabilite pe livretul de mers pentru trenul nr.86105 până la stația București Sud. Ieșiți de la linia nr.1 cu semnalul X1 defect în poziția pe oprire, cu viteza maximă de 20 km/h peste macazul de la ieșire. Opriți la macazul 2R , Racordarea Voluntari pentru verificare.,,

La ora 12.33 IDM stația Pantelimon a solicitat cale liberă pentru L 59503 (locomotivă izolată DHC 873), iar IDM al stației București Sud i-a acordat avizul de plecare la ora 12.35. La ora 12.40, IDM al stației Pantelimon a transmis avizul de plecare pentru tren L 59503 (locomotivă izolată DHC 873) către stația București Sud.



La ora 12.57 trenul L 59503 (locomotivă izolată DHC 873) a depășit semaforul de intrare F1/2 aflat în poziție pe oprire, apoi a trecut de semaforul de parcurs H1/2 aflat în poziția de liber garând la linia 6 din stația CFR București Sud la ora 13.03.

După garare, mecanicul de locomotivă a predat locomotiva unui alt mecanic de locomotivă, după care s-a deplasat la biroul de mișcare al stației CFR București Sud unde IDM al stației l-a înștiințat asupra faptului că a depășit semaforul de intrare al stației. Mecanicul de locomotivă a informat dispecerul SC Express Forwarding SRL, asupra faptului că a depășit semaforul de intrare în poziție pe oprire.



IDM al stației CFR București Sud a avizat șeful stației telefonic la ora 13.05 referitor la depășirea semnalului. Șeful de stație a avizat Conducerea Diviziei Trafic București asupra incidentului la ora 13.20, iar la ora 14.30, IDM al stației CFR București Sud a avizat verbal, șeful de tură din Regulatorul de Circulație, transmițând la ora 15.24 și avizarea scrisă.

Nu s-au înregistrat victime omenești.

Nu s-au înregistrat pagube la linii și instalații.

C.2. Circumstanțele incidentului

C.2.1. Părțile implicate

- CNCF „CFR” S.A. – Sucursala Regională C.F. București

Infrastructura și suprastructura căii ferate la locul producerii incidentului feroviar sunt în administrarea Secției L3 București

Instalațiile de semnalizare, centralizare și blocare (SCB) de pe secția de circulație Pantelimon – București Sud sunt întreținute de către salariații din cadrul Secției CT1 București.

- SC Express Forwarding SRL.

Trenul L59503 (locomotivă izolată DHC 873) aparține operatorului de transport feroviar de marfă SC Express Forwarding SRL.

C. 2.2. Compunerea trenului

Trenul L59503 (locomotivă izolată DHC 873).

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

C.2.3.1. Linii

Descrierea traseului căii

Linia curentă dintre stațiile CFR Pantelimon și București Sud este linie simplă, neelectrificată.

Descrierea suprastructurii căii

Suprastructura căii ferate este alcătuită din șină tip 49, pe traverse de beton tip T13 cu prindere indirectă tip K, prisma de piatră spartă fiind completă.

Viteza maximă de circulație pe zona producerii accidentului conform livretului cu mersul trenurilor de marfă este de 40 km/h.

C.2.3.2 Instalații

Stația București Sud este dotată cu instalație cu încuietori și bloc.

C.2.3.3 Locomotiva trenului de marfă nr. L 59503 (locomotivă izolată DHC 873)

Trenul L59503(locomotivă izolată DHC 873) aparține operatorului de transport feroviar de marfă SC Express Forwarding SRL.

C.2.3.4 Vagoanele trenului de marfă

Trenul nu a avut în componere vagoane.

C.2.4. Mijloace de comunicare

Comunicarea între personalul de locomotivă și impiegații de mișcare, de pe distanța de circulație a trenului, a fost asigurată prin stații RTF, aflate în stare bună de funcționare

C.2.5 Declanșarea planului de urgență feroviar

La locul producerii incidentului feroviar s-au prezentat șefii subunităților locale, reprezentanți ai Revizoratului Regional de Siguranța Circulației din cadrul Sucursalei Regionale CF București, reprezentanți ai operatorului de transport feroviar de marfă SC Express Forwarding SRL și reprezentanți ai AGIFER.

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 au fost înregistrate pagube materiale.

C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar

În urma producerii incidentului nu au fost înregistrate întârzieri de trenuri.

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 21.02.2020, ora 00:15, vizibilitatea în zona producerii incidentului a fost bună, cer senin, fără vânt cu temperatura în aer de +3°C.

C.5. Desfășurarea investigației

C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat

Ramura mișcare

Referitor la activitatea personalului cu responsabilități în asigurarea circulației feroviare

IDM dispozitor al stației București Sud a expediat trenul de marfă nr.50824 remorcată cu DHC 873 de la linia 6 a stației în direcția Pantelimon. După sosirea trenului în stația Pantelimon la ora 12.10, locomotiva izolată DHC 873 aparținând SC Express Forwarding SRL a fost expediată ca tren L59503 (locomotivă izolată) care a fost expediată din stația Pantelimon la ora 12.40.

La ora 12.57, revizorul de ace de la cabina 3, a avizat IDM al stației Pantelimon că a fost depășit semaforul de intrare F1/2 în poziție pe oprire. Trenul a garat în stația București Sud la linia 6 la ora 13.03. După garare mecanicul trenului L59503 (locomotivă izolată) a fost informat de către IDM al stației București Sud asupra faptului că a depășit semaforul de intrare F1/2 în poziție pe oprire. Mecanicul de locomotivă a predat locomotiva DHC873 altui personal, ulterior acesta plecând, motivând că are o altă comandă.

IDM al stației București Sud a informat asupra incidentului telefonic pe șeful de stație la ora 13.05. Șeful de stație a informat șeful de Divizie asupra incidentului la ora 13.20. Avizare verbală a fost transmisă de către IDM al stației București Sud către șeful de tură din Regulatorul de Circulație la ora 14.30. Avizarea scrisă către Regulatorul de circulație a fost transmisă la ora 15.24.

Referitor la activitatea de deservire și conducere a trenului L 59503(locomotivă izolată DHC 873)

Mecanicul de locomotivă a remorcat trenul de marfă nr.50824 din stația CFR București Sud la stația CFR Pantelimon. După remorcarea trenului de marfă nr.50824, a fost îndrumat ca tren L59503 (locomotivă izolată) la stația CFR București Sud.

În dreptul semaforului de intrare aflat în poziție pe oprire, a observat pe cineva care a dat semnale înainte de lângă cabina R1 a stației București Sud, a redus viteza, a depășit semaforul de intrare aflat în poziția pe oprire, a continuat mersul, a găsit semaforul de parcurs pe liber în abatere și a garat trenul la linia 6 în stația CFR București Sud. Mecanicul de locomotivă a predat locomotiva mecanicului de manevră după care a mers la IDM al stației să pună ștampila pe foaia de parcurs. IDM al stației București Sud i-a transmis că a depășit semaforul de intrare aflat în poziție pe oprire. Mecanicul de locomotivă a informat dispecerul de serviciu asupra incidentului. În momentul în care a preluat locomotiva avea cunoștința de faptul că locomotiva avea indușii izolați aceștia fiind defecti.

C.5.2. Sistemul de management al siguranței

C.5.2. 1. La nivelul administratorului infrastructurii feroviare publice CNCF „CFR” S.A.

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 2004/49/CE privind siguranța pe căile ferate comunitare, a Legii nr.55/2006 privind siguranța feroviară și a Ordinului ministrului transporturilor nr.101/2008 privind acordarea autorizației de siguranță administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară din România, aflându-se în posesia:

- Autorizației de Siguranță – Partea A cu nr. de identificare **ASA19002** cu valabilitate până la data de **21.12.2029** – prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română din cadrul AFER,

confirmă acceptarea sistemului de management al siguranței al gestionarului de infrastructură feroviară;

- Autorizației de Siguranță – Partea B cu nr. de identificare **ASB19004** cu valabilitate până la data de **21.12.2029** – prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română din cadrul AFER, a confirmat acceptarea dispozițiilor adoptate de gestionarul de infrastructură feroviară pentru îndeplinirea cerințelor specifice necesare pentru garantarea siguranței infrastructurii feroviare, la nivelul proiectării, întreținerii și exploatării, inclusiv unde este cazul, al întreținerii și exploatării sistemului de control al traficului și de semnalizare.

C.5.2.2. La nivelul operatorului de transport feroviar de marfă SC „Express Forwarding”S.A.

La momentul producerii accidentului feroviar SC „Express Forwarding”S.A în calitate de operator de transport feroviar de marfă avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile Directivei 2004/49/CE privind siguranța pe căile ferate comunitare, a Legii nr.55/2006 privind siguranța feroviară și a Ordinul ministrului transporturilor nr.535/2007 (modificat prin Ordinul MTI nr.884/2011 și completat prin Ordinul MTI nr.2179/2012) privind acordarea certificatului de siguranță în vederea efectuării serviciilor de transport feroviar pe căile ferate din România și deține:

- Certificatul de siguranță - Partea A, cu număr de identificare RO 1120190020 prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română certifică acceptarea sistemului de management al siguranței al operatorului de transport feroviar în conformitate cu legislația națională;

- Certificatul de siguranță - Partea B, cu număr de identificare RO 1220190084 prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română certifică acceptarea dispozițiilor adoptate de întreprinderea feroviară pentru a îndeplini cerințele specifice necesare pentru funcționarea în siguranță pe rețeaua relevantă în conformitate cu legislația națională.

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

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

- 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 HG nr.117/2010;

- Regulamentul de Exploatare Tehnică Feroviară nr.002 aprobat prin Ordinul MLPTL nr.1186 din 29.08.2001;

- Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005, aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor Construcțiilor și Turismului nr.1816 din 26.10.2005;

- Regulamentul de remorcare și frânare nr.006/2005 aprobat prin Ordinul MTCT nr.1815/2005;

- Ordinul nr.1260/2013 privind examinarea medicală și psihologică a personalului cu responsabilități în siguranța circulației;

- Instrucția pentru întreținerea tehnică și repararea instalațiilor de semnalizare centralizare și bloc (SCB) nr.351/1988;

- Instrucția de manipulare a instalațiilor S.C.B. din stația Constanța;

- Ordinul MTCT nr.1482/2006 pentru aprobarea Regulamentului de semnalizare nr. 004;

- Ordinul MTCT nr.2229/2006 privind aprobarea Instrucțiunilor pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201

Surse și referințe:

declarațiile personalului implicat în producerea incidentului feroviar;

fotografii efectuate la locul producerii;

- procese verbale de constatare tehnică a instalațiilor și a infrastructurii feroviare;
- examinarea și interpretarea înregistrărilor instalației IVMS cu care era dotată locomotiva;

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

C.5.4.1. Date constatate la linii

În zona producerii incidentului, la linii nu au fost constatate deficiențe.

C.5.4.2. Date constatate la instalațiile feroviare

Nu au fost constatate deficiențe.

C.5.4.3. Date constatate la trenul L59503

Trenul L59503 (locomotivă izolată DHC 873 ce aparține operatorului de transport feroviar de marfă SC Express Forwarding SA, avea instalațiile INDUSI și DSV izolate. În urma citirii benzii de vitezometru nu au fost constatate elemente de înregistrare datorită nefuncționării instalației de înregistrare a vitezometrului. Banda de vitezometru prezenta urme de rupere a marginilor datorită sistemului de angrenaj.

C.5.5. Interfață om-mașină-organizație

Personalul implicat în producerea incidentului a respectat durata de lucru și de odihnă reglementată.

Toți cei implicați în producerea incidentului dețin avizele de aptitudine medicală și psihologică pentru funcțiile pe care le exercită.

Nu au existat schimbări organizaționale care să influențeze producerea incidentului feroviar.

Conform foilor de parcurs puse la dispoziție de operatorul de transport, reiese că ultima ieșire din serviciul comandat pe locomotivă, înainte de producerea incidentului feroviar, pentru mecanicul de locomotivă a fost la data de 16.09.2020, ora.06,00 Foaie parcurs (SC EXPRESS FORWARDING) seria EXFO, nr.031238.

La data producerii incidentului de cale ferată, personalul operatorului de transport feroviar de marfă SC EXPRESS FORWARDING deține permis de mecanic de locomotiva, are specificat în certificatul complementar Conducere tren marfa in sistem simplificat conform prestațiilor pe care le-a efectuat, cât și pentru tipul de locomotivă LDHC-81-920Kw, LDHE-84-1-1000kw pe care o conducea, deținând totodată, în termen și fără observații, avizele medicale și psihologice necesare exercitării funcției.

C.6. Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului

C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii

Starea tehnică a suprastructurii căii nu a influențat producerea incidentului feroviar.

C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a instalațiilor feroviare

Starea tehnică a instalațiilor feroviare nu a influențat producerea incidentului feroviar.

C.6.3. Concluzii privind starea tehnică a locomotivei și a vagoanelor

Starea tehnică a locomotivei și a vagoanelor nu a influențat producerea incidentului feroviar.

Locomotiva circula cu instalația INDUSI și DSV izolate.

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

Mecanicul de locomotivă după expedierea din stația Pantelimon în direcția București Sud în dreptul semaforului de intrare aflat în poziție pe oprire, a observat o persoană care a dat semnale înainte, da lângă cabina R1 a Stație București Sud, a redus viteza, a depășit semaforul de intrare F1/2 aflat în poziția pe oprire, fără ordin de circulație, a continuat mersul, a găsit semaforul de parcurs H1/2 pe liber în abatere și a garat trenul la linia 6 în stația CFR București Sud.

Incidentul feroviar s-a produs pe fondul nerespectării indicației semaforului de intrare F1/2 aflat în poziție pe oprire.

C.7 Cauzele producerii incidentului

C.7.1 Cauza directă

Cauza directă este nerespectarea semnificației semnalului de intrare F1/2 aflat în poziție pe oprire.

C.7.2 Cauze subiacente:

Nerespectarea prevederilor art.127 pct.1 lit.a și art.127(2) din „Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar” nr. 201/2007.

C.7.3 Cauze primare:

Nu au fost identificate cauze primare.

D. Recomandări de siguranță

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

Alte constatări:

În urma incidentului produs, avizarea către Serviciul de Siguranță a circulației a fost transmis cu întârziere . IDM al stației București Sud a informat asupra incidentului telefonic pe șeful de stație la ora 13.05. Șeful de stație a informat șeful de Divizie asupra incidentului la ora 13.20. Avizarea verbală a fost transmisă de către IDM al stației București Sud către șeful de tură din Regulatorul de Circulație la ora 14.30. Avizarea scrisă către Regulatorul de circulație a fost transmisă la ora 15.24.

Nu au fost respectate prevederile art.35, art.36, art.39 din Hotărârii Guvernului nr.117/2010 de aprobare 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 și prevederile PO SMS 0-4.03 a CNCF „CFR” S.A* privind avizarea accidentelor și incidentelor feroviare produse pe infrastructura feroviară.

Locomotiva DHC 873, a circulat la data de 16.09.2020, având instalațiile de control automat a vitezei trenului și de siguranță și vigilență izolate în mod nejustificat, contrar prevederilor Instrucțiunii pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201, aprobate prin ordinul ministrului nr.2.229 din 23.11.2006.

Prezentul Raport de Investigare se va transmite către ASFR, gestionarului de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” S.A., și operatorului de transport feroviar de marfă SC„Express Forwarding SA”.