



## RAPORT DE INVESTIGARE

privind incidentul feroviar produs la data de 13.12.2021, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, între HM Fundulea și stația CFR Sărulești, prin depășirea vitezei maxime stabilită în livretul de mers pentru trenul de marfă nr.68102



*Raport final*  
20.05.2022

## CUPRINS

	Pag.
<b>A. PREAMBUL</b> .....	3
<i>A.1. Introducere</i> .....	3
<i>A.2. Procesul investigației</i> .....	3
<b>B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE</b> .....	4
<i>B.1. Descrierea pe scurt a incidentului</i> .....	4
<b>B.2. Cauzele incidentului</b> .....	4
<i>B.3. Grad de severitate</i> .....	4
<i>B.4. Recomandări de siguranță</i> .....	4
<b>C. RAPORTUL DE INVESTIGARE</b> .....	4
<b>C.1. Descrierea incidentului</b> .....	4
<b>C.2. Circumstanțele incidentului</b> .....	5
<i>C.2.1. Părțile implicate</i> .....	5
<i>C.2.2. Componerea trenului</i> .....	5
<i>C.2.3. Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului</i> ..	5
<i>C.2.3.1. Linii</i> .....	5
<i>C.2.3.2. Instalații</i> .....	5
<i>C.2.3.3. Locomotiva</i> .....	6
<i>C.2.3.4. Vagoane</i> .....	6
<i>C.2.4. Mijloace de comunicare</i> .....	6
<i>C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar</i> .....	6
<b>C.3. Urmările incidentului</b> .....	6
<i>C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți</i> .....	6
<i>C.3.2. Pagube materiale</i> .....	7
<i>C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar</i> .....	7
<i>C.3.4. Consecințele incidentului asupra mediului</i> .....	7
<b>C.4. Circumstanțe externe</b> .....	7
<b>C.5. Desfășurarea investigației</b> .....	7
<i>C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat</i> .....	7
<i>C.5.2. Sistemul de management al siguranței</i> .....	7
<i>C.5.3. Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigație</i> .....	7
<i>C.5.4. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și a materialului rulant</i> ..	8
<i>C.5.4.1. Date constatate la linii</i> .....	8
<i>C.5.4.2. Date constatate la instalațiile feroviare</i> .....	8
<i>C.5.4.3. Date constatate la tren</i> .....	8
<i>C.5.5. Înterfața om – mașină – organizație</i> .....	8
<b>C.6. Analiză și concluzii</b> .....	8
<i>C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii</i> .....	8
<i>C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a instalațiilor feroviare</i> .....	8
<i>C.6.3. Concluzii privind starea tehnică a locomotivei și vagoanelor</i> .....	8
<i>C.6.4. Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului</i> .....	8
<b>C.7. Cauzele incidentului</b> .....	8
<i>C.7.1. Cauza directă</i> .....	8
<i>C.7.2. Cauze subiacente</i> .....	9
<i>C.7.3. Cauze primare</i> .....	9
<b>D. Măsurile care au fost luate</b> .....	9
<b>E. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ</b> .....	9

## **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.

Acțiunea de investigare se desfășoară împreună cu reprezentanții operatorilor economici implicați, independent de orice anchetă judiciară și nu are ca scop stabilirea vinovăției sau a răspunderii, obiectivul acesteia fiind îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea incidentelor sau accidentelor feroviare.

Investigația a fost efectuată în conformitate cu prevederile *Regulamentului de investigare*. 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, responsabilității individuale sau colective.

Investigația are ca obiectiv prevenirea producerii accidentelor și incidentelor feroviare, prin determinarea împrejurărilor și identificarea cauzelor care au dus la producerea acestui incident feroviar și, dacă este cazul, stabilirea recomandări de siguranță necesare pentru îmbunătățirea siguranței feroviare.

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 avizarea nr.193/2022 transmisă de Revizoratul Regional de Siguranța Circulației Feroviare din cadrul Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, privind incidentul feroviar produs la data de 13.12.2021, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, secția de circulație București Nord – Constanța, între halta de mișcare Fundulea și stația CFR Sărulești, prin depășirea vitezei maxime stabilită în livretul de mers pentru trenul de marfă nr.68102, aparținând operatorului de transport feroviar SC Constantin Grup SRL, și luând în considerare faptul că evenimentul a fost clasificat ca „incident produs în circulația trenurilor” conform prevederilor art.8, grupa A, pct.1.9 din *Regulamentul de investigare*, în conformitate cu prevederile art.48, alin.(2) din același document, prin Nota nr.I.197/2022 a Directorului General Adjunct AGIFER, a fost numit ca investigator principal al comisiei de investigare, un investigator din cadrul AGIFER.

După consultarea prealabilă a părților implicate, conform prevederilor *din Regulamentul de investigare*, investigatorul principal, prin decizia nr.1130/61/2022, a numit membrii comisiei de investigare formată din reprezentanți ai operatorilor economici implicați în incident, respectiv CNCF „CFR” SA și SC Constantin Grup SRL.

## **B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE**

### **Descrierea pe scurt a incidentului**

La data de 21.03.2022, în urma controlului de stat efectuat în perioada 14 – 18.03.2022 de către Inspectoratul de Siguranță Feroviară București la operatorul feroviar de marfă SC Constantin Grup SRL, s-a constatat că în data de 13.12.2021, trenul de marfă nr.68102 care a circulat în trasa trenului de marfă nr.62950, remorcat cu locomotiva EA 1088, (aparținând SC Constantin Grup SRL ), între halta de mișcare Fundulea și stația CFR Sărulești a depășit viteza maximă de 80 km/h, stabilită pentru acest tren în „Livretul cu mersul trenurilor de marfă pe Sucursala Regională CF București”, ediția 2021/2022, respectiv a circulat pe o distanță de aproximativ 1300 metri cu viteze mai mari de 80 km/h.

Urmare producerii acestui incident, nu s-au înregistrat victime omenești și nici pagube materiale.

## **Cauza directă, factorii care au contribui**

### **Cauza directă**

Cauza directă a producerii incidentului feroviar o constituie neadaptarea de către mecanicul de locomotivă a vitezei de deplasarea a trenului pe distanța cuprinsă între halta de mișcare Fundulea și stația CFR Sărulești în conformitate cu viteza maximă stabilită în livretul cu mersul trenurilor de marfă, pentru trenul de marfă nr.68102.

### **Factorii care au contribuit**

- Lipsa de atenție, acordată urmării indicației instalației de măsură și control a vitezei, de către personalul care a condus și deservit locomotiva EA 1088.
- Conducerea și deservirea locomotivei EA 1088, ce a remorcat trenul de marfă nr.68102 de către personal a cărui stare fizică era afectată de oboseala acumulată ca urmare a depășirii duratei serviciului maxim admis pe locomotivă;

### **Cauze subiacente:**

1.Nerespectarea prevederilor art.125 alin. (1) și a art.127 alin. (1) lit. g) din „Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar” nr.201/2007, referitoare la obligația personalului de locomotivă de a respecta cu strictețe vitezele de circulație prevăzute în livretul de mers și de a urmării cu atenție în remorcarea trenului, modul de funcționare a instalațiilor de control a vitezei.

2.Nerespectarea prevederilor art.3 din Normele privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul care conduce și/sau deservește locomotive în sistemul feroviar din România, aprobate prin Ordinul MT nr.256/2013, referitoare la durata serviciului continuu maxim admis pe locomotivă în cazul conducerii/deservirii locomotivei în sistem simplificat.

### **Cauze primare:**

Nu au fost identificate cauze primare.

### **Grad de severitate**

Fapta se clasifică ca incident feroviar **produs în circulația trenurilor**, conform prevederilor **art.8, Grupa A, pct.1.9.** din *Regulamentul de investigare*.

### **Recomandări de siguranță.**

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

## **C. RAPORTUL DE INVESTIGARE**

### **C.1. Descrierea incidentului**

În data de 12.12.2021, la ora 14:00, mecanicul de locomotivă s-a prezentat în stația București Băneasa după care la ora 16:00 a preluat în tranzit locomotiva EA 1088 care se afla în stare rece în componerea trenului de marfă nr.67900 aparținând operatorului de marfă MMV RAIL ROMÂNIA S.A. cu destinația Radomirești, unde a sosit la ora 22:45. La stația Radomirești după dezlegarea locomotivei EA 1088 de la trenul de marfă nr.67900, aceasta a fost introdusă pentru remorcarea trenului de marfă nr.68102.

Trenul de marfă nr.68102 a fost expedit la data de 13.12.2022, din stația Radomirești la ora 02:12 în direcția Palas.

După trecerea trenului prin stația București Băneasa, pe o zonă situată în curbă între halta de mișcare Fundulea și stația CFR Sărulești, în jurul orei 11:33, mecanicul de locomotivă a deschis geamul pentru a urmării modul de rulare al trenului, timp în care nu a mai supravegheat cu atenție vitezometrul locomotivei și nu a observat că viteza acestuia a crescut de la 80 km/h la 86/h pe o distanță de aproximativ 826 metri, depășind astfel cu 6 km/h viteza de 80 km/h, maximă admisă pentru acest tren. După luarea măsurilor de frânare, viteza trenului a scăzut de la 86 km/ h la 79 km/h pe o distanță de

aproximativ 531 metri.

Trenul de marfă nr.68102 care a circulat în trasa trenului de marfă nr.62950, aparținând SC Constantin Grup SRL remorcat cu locomotiva EA 1088, între halta de mișcare Fundulea și stația CFR Sărulești a depășit viteza maximă admisă de 80 km/h, stabilită în „Livretul cu mersul trenurilor de marfă pe Sucursala Regională CF București”, ediția 2021/2022, pentru trenul de marfă nr.68102, pe o distanță de aproximativ 1357 metri, cu viteze cuprinse între 1 și 6 km/h.

## **C.2. Circumstanțele incidentului**

### **C.2.1. Părțile implicate**

#### **CNCF „CFR” S.A. – Sucursala Regională .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 București Nord- Ciulnița sunt întreținute de către salariații din cadrul Secției CT2 București.

Trenul de marfă nr.68102, aparține operatorului de transport feroviar de marfă SC Constantin Grup SRL.

### **C. 2.2. Compunerea trenului**

Trenul de marfă nr.68102 a avut în compunere 39 de vagoane încărcate, tonaj brut 2017 tone tonaj frânat după livret: automat 804 tone / de mână 296 tone, de fapt: automat 1478 tone / de mână 296 tone, 632 metri.

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

#### **C.2.3.1. Linii**

##### Descrierea traseului căii

Linia curentă dintre HM Fundulea și stația Sărulești este linie dublă, electrificată.

##### Descrierea suprastructurii căii

Suprastructura căii ferate este alcătuită din șină tip 60, pe traverse de beton cu prindere tip SKL, prisma de piatră spartă, profilul acesteia fiind în curbă.

Viteza maximă de circulație stabilită conform „Livretului cu mersul trenurilor de marfă pe Sucursala Regională CF București”, ediția 2021/2022, pe distanța cuprinsă între halta de mișcare Fundulea și stația CFR Sărulești pentru trenurile de marfă este de 80 km/h.

#### **C.2.3.2 Instalații**

HM Fundulea și stația CFR Sărulești sunt dotate cu instalație tip CED.

#### **C.2.3.3 Locomotiva EA 1088 a trenului de marfă nr.68102.**

Locomotiva aparține operatorului de transport feroviar de marfă SC Constantin Grup SRL și este înzestrată cu instalația de vitezometru tip IVMS cu memorie nevolatilă .

#### **C.2.3.4 Vagoanele trenului de marfă**

Trenul a avut în compunere vagoane tip Uagps încărcate cu cereale.

### **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**

Incidentul feroviar a fost constatat de către Inspectoratul de Siguranță Feroviar București în cadrul controlului de stat efectuat perioada 14 – 18.03.2022 la operatorul de transport feroviar de marfă SC Constantin Grup SRL.

## **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 13.12.2021, ora 11:34, vizibilitatea în zona producerii incidentului a fost bună, cer senin, fără vânt cu temperatura în aer de +2°C.

## **C.5. Desfășurarea investigației**

### **C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat**

**Referitor la activitatea de conducere și deservire și a trenului de marfă nr.68102 remorcat cu locomotiva EA 1088**

În data de 12.12.2021, mecanicul de locomotivă s-a prezentat în stația București Băneasa la ora 14:00, iar la ora 16.00 a preluat în tranzit în stare rece locomotiva EA 1088 care se afla în compunerea trenului de marfă nr.67900 aparținând operatorului de marfă MMV cu destinația Radomirești. La stația Radomirești după dezlegarea locomotivei 1088 de la trenul de marfă nr.67900, locomotiva a fost introdusă pentru remorcarea trenului de marfă nr.68102.

După expedierea trenului de marfă nr.68102, din stația CFR Radomirești în data de 13.12.2021, la ora 02.12, acesta a circulat fără probleme, iar între HM Fundulea și stația CFR Sărulești, la trecerea prin halta comercială Mostiștea, în jurul orei 11:33, într-o zonă aflată în curbă, mecanicul de locomotivă a deschis geamul pentru a urmări modul de rulare al trenului, timp în care nu a supravegheat cu atenție vitezometrul și nu a observat creșterea vitezei peste valoarea maximă admisă de 80 km/h.

La trecerea prin stația București Băneasa, a deschis o foaie nouă de parcurs ștampilată anterior.

### **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 Constantin Grup SRL**

La momentul producerii incidentului feroviar SC Constantin Grup SRL în calitate de operator de transport feroviar de marfă, avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile Directivei (UE) 2016/798, în vederea îndeplinirii cerințelor specifice necesare pentru exploatarea în condiții de siguranță pe rețeaua relevantă, aflându-se în posesia Certificatului unic de siguranță - nr.RO1020210202 cu valabilitate până la data de 10.12.2026, eliberat de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română.

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

La investigarea incidentului 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 MTI nr.1151/1752/2021 pentru aprobarea cadrului general privind examinarea medicală și psihologică a personalului cu atribuții în siguranța transporturilor;

- 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;

- Ordinul MT nr.256/29.03.2013 pentru aprobarea Normelor privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul care conduce și/sau deservește locomotiva în sistemul feroviar din România.

##### Surse și referințe:

- declarațiile personalului implicat în producerea incidentului feroviar
- 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 de marfă nr.68102**

Locomotivă EA 1088 a trenului de marfă nr.68102 ce aparține operatorului de transport feroviar de marfă SC Constantin Grup SRL, avea instalația DSV izolată.

#### **C.5.5. Interfață om-mașină-organizație**

Conform foilor de parcurs puse la dispoziție, reiese că mecanicul de locomotivă s-a prezentat la data de 12.12.2021, ora 14:00 în stația București Băneasa, de unde la ora 16:00 a preluat în tranzit locomotiva EA 1088 și a circulat în stare rece în compunerea trenului de marfă nr.67900 până la stația Radomirești, apoi din stația Radomirești a fost expedit în direcția Palas la ora 02:12 în remorcarea

trenului de marfă nr.68102. În intervalul orar 11:33:47” ÷ 11:34:45”, între HM Fundulea și stația CFR Sărulești, mecanicul a condus și deservit locomotiva EA 1088, astfel încât trenul a circulat cu viteze mai mari de 80 km/h.

De la ora 16:00 din data de 12.12.2021, de când mecanicul de locomotivă a luat în primire locomotiva EA 1088 în stația CFR Băneasa și până la ora 11:34 din data de 13.12.2021, când a avut loc incidentul feroviar, acesta a avut o durată a serviciului continuu pe locomotivă de 19 de ore și 34 minute. Această durată depășind cu 7 de ore și 34 de minute limita admisă de prevederile Ordinul MTI nr.256 din 29 martie 2013.

La data producerii incidentului de cale ferată, personalul operatorului de transport feroviar de marfă SC Constantin Grup SRL, deține permis de mecanic de locomotiva, are specificat în certificatul complementar conducerea trenurilor de marfă în sistem simplificat, conform prestațiilor pe care le-a efectuat, cât și pentru tipul de locomotivă pe care o conducea, deținând totodată, în termen de valabilitate, 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 nu a influențat producerea incidentului feroviar.

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

După trecerea trenului de marfă prin halta comercială Mostiștea, la ora 11.07, într-o zonă aflată în curbă, pe fondul oboselii acumulate, mecanicul de locomotivă nu a supravegheat cu atenție vitezometrul și nu a observat creșterea vitezei peste valoarea maximă admisă de 80 km/h, stabilită în „Livretul cu mersul trenurilor de marfă pe Sucursala Regională CF București”, ediția 2021/2022, pentru trenul marfă nr.68102 care a circulat în trasa trenului de marfă nr.62950.

## **C.7 Cauzele producerii incidentului**

### **C.7.1 Cauza directă, factorii care au contribuit**

Cauza directă a producerii incidentului feroviar o constituie neadaptarea de către mecanicul de locomotivă a vitezei de deplasarea a trenului pe distanța cuprinsă între halta de mișcare Fundulea și stația CFR Sărulești în conformitate cu viteza maximă stabilită în livretul cu mersul trenurilor de marfă, pentru trenul de marfă nr.68102.

#### **Factorii care au contribuit**

- Lipsa de atenție, acordată urmării indicației instalației de măsură și control a vitezei, de către personalul care a condus și deservit locomotiva EA 1088.
- Conducerea și deservirea locomotivei EA 1088, ce a remorcat trenul de marfă nr.68102 de către personal a cărui stare fizică era afectată de oboseala acumulată ca urmare a depășirii duratei serviciului maxim admis pe locomotivă;

### **C.7.2 Cauze subiacente:**

1.Nerespectarea prevederilor art.125 alin. (1) și a art.127 alin. (1) lit. g) din „Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar” nr.201/2007, referitoare la obligația personalului de locomotivă de a respecta cu strictețe vitezele de circulație prevăzute în livretul de mers și de a urmării cu atenție în remorcarea trenului, modul de funcționare a instalațiilor de control a vitezei.



2.Nerespectarea prevederilor art.3 din Normele privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul care conduce și/sau deservește locomotive în sistemul feroviar din România, aprobate prin Ordinul MT nr.256/2013, referitoare la durata serviciului continuu maxim admis pe locomotivă în cazul conducerii/deservirii locomotivei în sistem simplificat.

### **C.7.3 Cauze primare:**

Nu au fost identificate cauze primare.

### **D. Recomandări de siguranță**

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

#### **Alte constatări:**

La data de 13.12.2021, pe relația Radomirești – Palas, mecanicul care a condus și deservit locomotiva EA 1088 a întocmit în mod nejustificat două foi de parcurs, una pentru distanța Radomirești-București Băneasa și una pentru București Băneasa – Palas. Pe cea de a doua foaie seria P1 nr.0045 la rubrica „Ieșirea locomotivei din depou” este aplicată ștampila stației București Băneasa cu mențiunea „Tranzit ora 11:00”. Având în vedere că din datele furnizate de instalația IVMS a locomotivei EA 1088 a rezultat că trenul de marfă nr.68102 a circulat cu trecere prin stație la acea dată, există suspiciunea că această foaie a fost emisă și ștampilată fictiv, anterior datei reale de folosire.

*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 Constantin Grup SRL.*

- |                     |                         |
|---------------------|-------------------------|
| a. Ștefan CIOCHINĂ  | investigator principal, |
| b. Viorel CĂTĂNESCU | membru,                 |
| c. Constantin MIRON | Membru.                 |