



RAPORT DE INVESTIGARE

privind incidentul feroviar produs la data de 10.07.2021, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, în stația Toporu, prin depășirea semnalului luminos de ieșire X2 de către trenul de marfă nr. 20574-1



Raport final
06.08.2021

CUPRINS

	Pag.
A. PREAMBUL	3
<i>A.1. Introducere</i>	3
<i>A.2. Procesul investigației</i>	3
B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE	4
<i>B.1. Descrierea pe scurt a incidentului</i>	4
B.2. Cauzele incidentului	4
<i>B.3. Grad de severitate</i>	4
<i>B.4. Recomandări de siguranță</i>	4
C. RAPORTUL DE INVESTIGARE	4
C.1. Descrierea incidentului	4
C.2. Circumstanțele incidentului	6
<i>C.2.1. Părțile implicate</i>	6
<i>C.2.2. Componerea trenului</i>	6
<i>C.2.3. Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului</i> ..	6
<i>C.2.3.1. Linii</i>	6
<i>C.2.3.2. Instalații</i>	6
<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
C.3. Urmările incidentului	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
C.4. Circumstanțe externe	7
C.5. Desfășurarea investigației	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>	8
<i>C.5.4. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și a materialului rulant</i> ..	9
<i>C.5.4.1. Date constatate la linii</i>	9
<i>C.5.4.2. Date constatate la instalațiile feroviare</i>	9
<i>C.5.4.3. Date constatate la tren</i>	9
<i>C.5.5. Înterfața om – mașină – organizație</i>	9
C.6. Analiză și concluzii	9
<i>C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii</i>	9
<i>C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a instalațiilor feroviare</i>	9
<i>C.6.3. Concluzii privind starea tehnică a locomotivei și vagoanelor</i>	9
<i>C.6.4. Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului</i>	9
C.7. Cauzele incidentului	10
<i>C.7.1. Cauza directă</i>	10
<i>C.7.2. Cauze subiacente</i>	10
<i>C.7.3. Cauze primare</i>	10
D. Măsurile care au fost luate	10
E. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ	10

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.

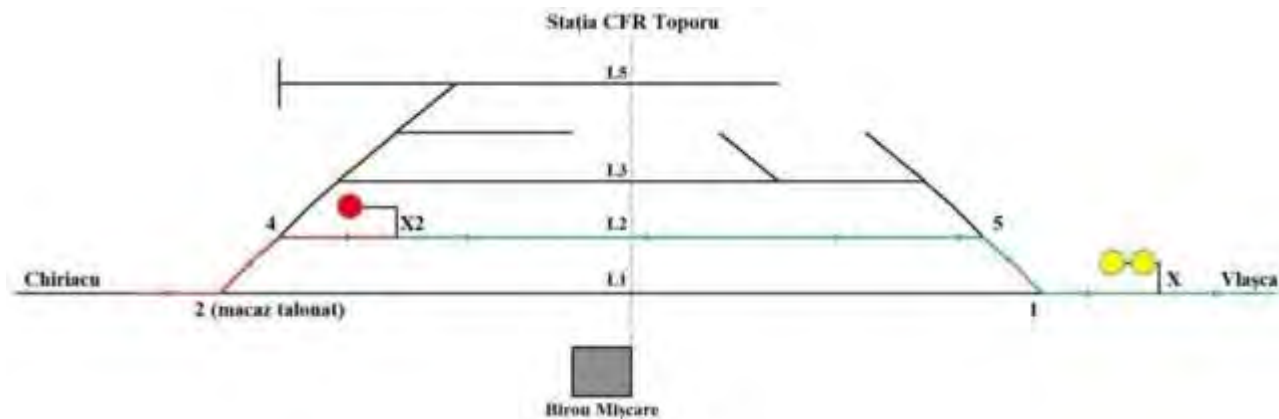
A.2. Procesul investigației

Având în vedere avizarea nr.252/2021 transmisă de Revizoratul Regional de Siguranța Circulației Feroviare din cadrul Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, privind incidentul feroviar produs la data de 10.07.2021, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, în stația CFR Toporu, prin depășirea semnalului luminos de ieșire X2 în poziție pe oprire și atacarea în fals pe la călcâi a macazului nr.2, de către trenul nr.20574-1, aparținând operatorului de transport feroviar CER-FERSPRD SA, 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. În conformitate cu prevederile art.48, alin.(2) din *Regulamentul de investigare*, prin Nota nr.I.186/2021 a Directorului General Adjunct AGIFER, a fost desemnat ca investigator principal al comisiei de investigare, un investigator din cadrul AGIFER. După consultarea prealabilă a părților implicate, conform prevederilor din același act normativ, investigatorul principal, prin decizia nr. 1130/83/2021, a numit membrii comisiei de investigare formată din reprezentanți ai operatorilor economici implicați în incident, respectiv CNCF „CFR” SA și SC „CERFERSPED” S.A.

B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

B.1. Descrierea pe scurt a incidentului

La data de 10.07.2021, ora 21.05, din stația CFR Rădulești, a fost expedit trenul de marfă nr.20574-1, în direcția Giurgiu Nord.



După expedierea din HM Vlașca a trenului de marfă nr.20574-1, la ora 23.44, acesta a depășit semnalul luminos de intrare X de culoare galbenă (două galbene) al stației CFR Toporu cu indicația „LIBER cu viteza redusă. ATENȚIE! Semnalul următor ordonă oprirea”, trenul și-a continuat mersul pe linia 2, unde trebuia să oprească, dar și-a continuat mersul și a depășit semnalul luminos de ieșire X2 aflat în poziție de oprire de culoare roșie cu indicația „OPREȘTE fără a depăși semnalul” talonând macazul nr.2 din cap Y al stației CFR Toporu.

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 a producerii incidentului feroviar este nerespectarea semnificației semnalului luminos de ieșire X2 aflat în poziție pe oprire.

B.2.2. Cauze subiacente:

Nerespectarea duratei serviciului continuu maxim admis pe locomotivă contrar prevederilor Ordinului 256/29.03.2014.

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, referitoare la indicațiile semnalelor fixe și mobile .

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 10.07.2021, ora 22.17, din stația CFR Rădulești, a fost expedit trenul de marfă nr.20574-1, în direcția Giurgiu Nord.

La ora 23:44, IDM de serviciu din stația Toporu, a primit avizul de plecare pentru trenul de marfă nr.20574-1, din direcția HM Vlașca. Conform dispoziției din Regulamentul de Circulație trenul urma să gareză la linia 2 a stației CFR Toporu.

După depășirea semnalului luminos de intrare X al stației CFR Toporu cu semnalul de intrare X aflat în poziție pe liber cu indicația de galben (două galbene) „LIBER cu viteza redusă. ATENȚIE! Semnalul următor ordonă oprirea”, trenul trebuia să oprească la linia 2 și să aștepte eliberarea liniei de primire din stația CFR Giurgiu Nord.

După depășirea semnalului prevestitor al stației Toporu, mecanicul trenului de marfă nr.20574-1 a adormit.

Mecanicul trenului de marfă nr.20574-1, aflat în remorcare cu locomotiva DA 992 nu a mai oprit în fața semnalului luminos de ieșire X2 aflat în poziție pe oprire de culoare roșie cu indicația „OPREȘTE fără a depăși semnalul” și-a continuat mersul, depășind semnalul de ieșire talonând în fals macazul nr.2 din stația CFR Toporu atacat pe la călcâi. Mecanicul ajutor aflat în sala mașinilor la locomotiva DA 992 a simțit o smucitură la trecerea peste macazuri și la întoarcerea în postul de conducere a solicitat mecanicului să ia măsuri de oprire a trenului. Trenul s-a oprit pe secțiunea 1AD dintre stația CFR Toporu și HM Chiriacu la aproximativ 900 metri de semnalul de ieșire X2.

IDM al stației CFR Toporu a avizat șeful stației telefonic la ora 00.05 referitor la depășirea semnalului de ieșire X2 și talonarea în fals a macazului nr 2 atacat pe la călcâi. Șeful de stație a avizat Conducerea Diviziei Trafic București asupra incidentului la ora 00.20, la ora 00.18, IDM al stației CFR Toporu a avizat în scris operatorul de circulație, la ora 02.10 a transmis avizarea scrisă.

Nu s-au înregistrat victime omenești.

Nu s-au înregistrat pagube la linii și instalații.



Semnalul de ieșire X2

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 L1 București

Instalațiile de semnalizare, centralizare și blocare (SCB) de pe secția de circulație Rădulești – Giurgiu Nord sunt întreținute de către salariații din cadrul Secției CT2 București.

Trenul de marfă nr.20574-1, aparține operatorului de transport feroviar de marfă CER-FERSPRD SA.

C. 2.2. Componerea trenului

Trenul de marfă nr.20574-1 a avut în componere 36 de vagoane încărcate.

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

C.2.3.1. Linii

Descrierea traseului căii

Linia curentă dintre HM Vlașca și stația Toporu 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, linia este în aliniament și palier.

Viteza maximă de circulație pe zona producerii incidentului conform BAR este de 15 km/h peste schimbătorul de cale nr 5 din cap X stația Toporu și schimbătorul de cale nr 4 din cap Y stația Toporu, conform BAR decada 01.07.2021 -10.07.2021(afectează intrări – ieșiri linia 2 stația Toporu)

C.2.3.2 Instalații

Stația Toporu este dotată cu instalație tip CED CR 2

C.2.3.3 Locomotiva DA 992 a trenului de marfă nr.20574-1 .

Locomotiva aparține operatorului de transport feroviar de marfă VTR (inchiriată de operatorul CER- FERSPRD SA)

C.2.3.4 Vagoanele trenului de marfă

Trenul 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, ai SC„CER-FERSPED”S.A 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 10.07.2021, ora 23:44, vizibilitatea în zona producerii incidentului a fost bună, cer senin, fără vânt cu temperatura în aer de +27°C.

C.5. Desfășurarea investigației

C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat

Ramura mișcare

Referitor la activitatea personalului cu responsabilități în asigurarea circulației feroviare

La data de 10.07.2021, ora 23:44, IDM de serviciu din stația CFR Toporu, a primit avis de plecare a trenului 20574-1 de la HM Vlașca, iar după înscrierea trenului în Registrul Unic de Căi Libere Comenzi și Mișcare a efectuat comandă de intrare la linia 2 abătută.

A comunicat în repetate rânduri prin stația radiotelefon, mecanicului trenului că are comandă de intrare la linia 2 cu restricție de viteză de 15 km/h, dar nu a primit nici un răspuns de la acesta.

În momentul în care trenul era înscris pe linia de garare, IDM a ieșit în întâmpinarea trenului și a observat ca are viteza foarte mare pe linia 2 și a început să transmită semnale de oprire a trenului cu lanterna din dotare, mecanicul de locomotivă nu a redus viteza în vederea opririi trenului la linia 2 și nu a răspuns prin stația radiotelefon la solicitările repetate ale IDM de serviciu.

Trenul a depășit semnalul de ieșire X2 aflat în poziție pe oprire, a talonat în fals macazul nr. 2 atacat pe la călcâi și a oprit pe secțiunea 1AD dintre stația Toporu și HM Chiriacu.

Referitor la activitatea de deservire și conducere a trenului 20574-1 remorcat cu DA 992

Mecanicul de locomotivă s-a prezentat la ora 08:00 în stația CFR Giurgiu Nord unde a preluat locomotiva DA 992. În stația CFR Giurgiu Nord a izolat instalația INDUSI în urma unui defect apărut la alimentarea cu tensiune. Nu a menționat în carnetul de bord al trenului și nu a avizat IDM din stația CFR Giurgiu Nord despre izolarea instalației INDUSI. La ora 08.35 a fost expedit din stația CFR Giurgiu Nord ca tren de marfă nr 20339 și a sosit în stația Ruse Triaj la ora 09.00.

La ora 14.44, a fost expedit ca tren de marfă nr.20338, din stația Ruse Triaj și a sosit în stația Giurgiu Nord la ora 15.13. A staționat în stația CFR Giurgiu Nord de la ora 15.13 până la ora 18.10 după care a fost expedit ca tren de marfă nr.20532 către HM Rădulești. După trecerea prin HM Chiriacu a închis foaia de parcurs cu ora 19.00 și a deschis o altă foaie de parcurs care era șampilată cu HM Chiriacu. Ștampila a fost pusă cu 2-3 luni în urmă fără acordul impieगतului de mișcare. Trenul de marfă nr.20532 a sosit în stația CFR Rădulești la ora 21.25. La ora 22.17, trenul de marfă nr.20574-1 a fost expedit din HM Rădulești în direcția Giurgiu Nord. Înainte de semnalul prevestitor al stației Toporu s-a simțit miros de fum în locomotiva iar mecanicul de locomotivă ajutor a mers în sala mașinilor pentru verificări. Aproape de semnalul prevestitor al stației CFR Toporu mecanicul de locomotivă a adormit. La revenirea mecanicului de locomotivă ajutor din sala mașinii, acesta l-a atenționat pe mecanicul de locomotivă că a depășit semnalul de ieșire X2 aflat în poziție pe oprire al stației CFR Toporu, mecanicul de locomotivă luând măsuri de oprire a trenului.

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 „CERFERSPED”S.A.

La momentul producerii incidentului feroviar, CER Fersped SA 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 următoarelor documente:

- Certificatul unic de siguranță - nr.RO1020200050 cu valabilitate până la data de 19.08.2025, eliberat de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română.

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;
- 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 20574-1

Locomotivă DA 992 a trenului de marfă nr.20574-1 ce aparține operatorului de transport feroviar de marfă VTR (închiriată de CER- FERSPED) , avea instalația INDUSI izolată.

C.5.5. Interfață om-mașină-organizație

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 10.07.2021, ora 08.00.

La trecerea prin HM Chiriacu a închis foaia de parcurs cu ora 19.00 și a deschis o altă foaie de parcurs care era ștampilată cu HM Chiriacu.

Se poate considera că la producerea incidentului, personalul de locomotivă avea serviciul continuu maxim admis depășit, cu 3 ore și 55 minute contrar prevederilor din Ordinul MT nr.256/2013.

La data producerii incidentului de cale ferată, personalul operatorului de transport feroviar de marfă CER-FERSPRD SA, deține permis de mecanic de locomotiva, are specificat în certificatul complementar Conducere tren marfa în sistem simplificat conform prestațiilor pe care le-a efectuat, cât și pentru tipul de locomotivă pe care o conducea, deținând totodată, în termen, 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.

Locomotiva circula cu instalația INDUSI izolată, acest lucru nu a fost consemnat în Registrul de bord al DA 992.

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

În stația Giurgiu Nord la ora 08.35, mecanicul de locomotivă a izolat instalația de INDUSI a locomotivei.

Mecanicul de locomotivă după expedierea din HM Vlașca în direcția Toporu a circulat conform livret. Din declarația mecanicului între semnalul prevestitor și semnalul de intrare al stației Toporu, acesta a adormit, iar după depășirea semnalului de intrare X al stației Toporu cu indicația pe galben(două galbene), și-a continuat mersul pe linia 2 abătută din stația CFR Toporu, unde ar fi trebuit să oprească , trenul depășind semnalul luminos de ieșire X2 în poziție pe oprire talonând în fals macazul nr.2. Prin stația CFR Toporu, trenul de marfă nr.20574-1 a trecut cu viteza de 55 km/h.

Incidentul feroviar s-a produs pe fondul nerespectării indicației semnalului luminos de ieșire X2 aflat în poziție pe oprire.

C.7 Cauzele producerii incidentului

C.7.1 Cauza directă

Cauza directă este nerespectarea semnificației semnalului luminos de ieșire X2 din stația Toporu aflat în poziție pe oprire.

C.7.2 Cauze subiacente:

Nerespectarea duratei serviciului continuu maxim admis pe locomotivă contrar prevederilor Ordinului 256/29.03.2014.

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, referitoare la indicațiile semnalelor fixe și mobile .

C.7.3 Cauze primare:

Nu au fost identificate cauze primare.

D. Recomandări de siguranță

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

Alte constatări:

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 DA 992 a trenului de marfă nr.20574-1, a circulat la data de 10.07.2021, având instalația INDUSI izolată, contrar prevederilor Instrucțiunii pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201, aprobate prin ordinul ministrului nr.2.229 din 23.11.2006.

La producerea incidentului, se poate considera că, personalul de locomotivă avea serviciul continuu maxim admis depășit, cu 3 ore și 10 minute contrar prevederilor din Ordinul MT nr.256/2013. S-a constatat o foaie de parcurs nouă asupra căreia există suspiciunea emiterii și stampilării ei anterior datei 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 „CERFERSPED”S.A.

- a. Ștefan CIOCHINĂ investigator principal,
- b. Florin DUMITRACHE membru,
- c. Ilie DESPA membru,