

BULETIN ASFR

Numărul 5



2024

Cuprins

Mesaj din partea Directorului General al ASFR cu privire la Anul 2024:
Evoluție, Schimbări și Perspective Noi 5

1. Extras din raportul privind activitatea desfășurată de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR în anul 2024 7

2. Extrase ale rapoartelor de investigație finalizate de AGIFER în perioada noiembrie – decembrie a anului 2024 40

Publicație periodică gratuită editată de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR Redacția Buletinului ASFR

Sediul: AUTORITATEA DE SIGURANȚĂ FERROVIARĂ ROMÂNĂ – ASFR
Calea Griviței 393, sector 1, 010719, București, Cod Fiscal: 48008564
Telefon: +4021.307.79.35, e-mail: office.asfr@sigurantaferoviara.ro, www.sigurantaferoviara.ro

Colectivul de coordonare și redacție

Petru BOGDAN – Director General ASFR
Dan-Marcel BĂRBUȚ – Director Supraveghere de Siguranță Feroviară
Doru-Cătălin TOADER - Director Licențiere Feroviară și Autorizare de Siguranță
Mihai-Robert ROȘCA – Șef Serviciu Comunicare
Alexandru ION – expert – Serviciul Comunicare

Tipar: S.C. Imprimeria Mirton S.R.L., www.mirton.ro, tel.:+40-256-225684
ISSN 3045 – 171X ISSN-L 3045 – 171X

Buletinul ASFR apare la 2 luni (5 numere în anul 2024)
Revista tipărită este însoțită de o versiune publicată gratuit pe pagina web a ASFR (www.sigurantaferoviara.ro).



Anul 2024: Evoluție, Schimbări și Perspective Noi

Pentru Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR, anul 2024 a fost un an al consolidării organizaționale, al consecvenței în demersuri începute în anul anterior și al adaptării graduale la schimbări.

Anul 2024 a demarat cu un efort de eficientizare a activității, în special la nivelul gestionării resurselor umane, prin modificarea structurii organizatorice, impusă atât de prevederile legislației naționale, cât și de reconfigurarea atentă a proceselor interne de activitate ale ASFR. Apreciem că acest efort a dat rezultate, având în vedere creșterea eficienței activităților desfășurate de ASFR, asigurarea unei mai bune coordonări între structurile interne, pentru o dinamică și o predictibilitate sporită a proceselor de luare a deciziilor, precum și comunicarea îmbunătățită cu sectorul feroviar.

Punerea în aplicare a angajamentelor asumate de ASFR prin planul de măsuri elaborat pentru implementarea recomandărilor echipei de audit a Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate (ERA) a reprezentat un alt efort semnificativ derulat de echipa ASFR în anul 2024. Măsurile au un impact semnificativ asupra activităților derulate pentru exercitarea atribuțiilor specifice ASFR, asupra actualizării cadrului de reglementare în domeniul siguranței și asigurării conformității cu legislația europeană.

În directă legătură cu cele de mai sus, un obiectiv major al anului 2024 a fost elaborarea și promovarea pe circuitul de avizare și aprobare a unor proiecte de acte normative din domeniul siguranței feroviare, menite să îmbunătățească cadrul legislativ și să faciliteze implementarea unor măsuri eficiente pentru menținerea nivelului de siguranță pe calea ferată. Am beneficiat, în aceste activități, de o colaborare intensă cu reprezentanții sectorului feroviar, de ceea ce considerăm că se conturează drept un veritabil parteneriat win-win cu operatorii, administratorul/gestionarii de infrastructură și toate entitățile implicate în acest sector.

Formarea profesională a salariaților ASFR a reprezentat, în continuare, o prioritate constantă, asigurându-ne că echipa noastră dispune de expertiza, cunoștințele și competențele necesare pentru a răspunde provocărilor actuale și viitoare. Investiția în dezvoltarea resurselor umane rămâne esențială pentru îndeplinirea adecvată a atribuțiilor noastre.

Autorizarea pentru introducerea pe piață a primei rame electrice noi pe rețeaua feroviară română după mai bine de două decenii este un prilej de mândrie aparte și pentru ASFR și un indiciu al beneficiilor pentru societate care derivă dintr-o colaborare strânsă între factorii de decizie din Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Autoritatea pentru Reformă Feroviară, Autoritatea Feroviară Română și ASFR.

Privim cu optimism către anul 2025, conștienți de progresele realizate și de obiectivele deloc ușoare pe care ni le propunem. Vom continua să colaborăm strâns în plan instituțional pentru consolidarea siguranței feroviare și pentru dezvoltarea unui sector feroviar modern și eficient în România.

Doresc să transmit tuturor partenerilor din sectorul feroviar întreaga mea apreciere pentru colaborarea excelentă pe care am avut-o pe parcursul anului 2024 și mulțumiri pentru sprijinul și implicarea dumneavoastră în dezvoltarea unui sistem feroviar mai sigur și mai performant în România, dar și pentru înțelegerea pe care ați arătat-o de fiecare dată când am întâmpinat împreună greutăți.

Cu deosebită considerație,

Petru Bogdan

Director General al Autorității de Siguranță Feroviară Române – ASFR



1. Extras din raportul privind activitatea desfășurată de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR în anul 2024

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR este o instituție publică cu personalitate juridică distinctă, înființată în temeiul prevederilor art. 1 alin. (2) din Ordonanța Guvernului nr. 14/2023 privind reorganizarea unor instituții publice din domeniul feroviar în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

Atribuțiile și modul de organizare și funcționare ale ASFR au fost stabilite prin Hotărârea Guvernului nr. 309/2023 privind organizarea și funcționarea Autorității de Siguranță Feroviară Române – ASFR, iar structura sa organizatorică și regulamentul de organizare și funcționare al ASFR au fost stabilite inițial prin Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr. 1131/2023 privind aprobarea Regulamentului de Organizare și Funcționare al Autorității de Siguranță Feroviară Române – ASFR, urmând ca o nouă structură organizatorică să fie stabilită prin OMTI nr. 639 din 07.02.2024, iar noul Regulament de Organizare și Funcționare al ASFR să fie aprobat prin OMTI nr. 688 din 21.02.2024.

Organigrama instituției, în vigoare din data de 07.02.2024, a fost elaborată cu obiectivul explicit al respectării cerințelor legislației europene și naționale aplicabile și de a asigura constituirea și funcționarea unor structuri interne cu organizare similară autorităților naționale de siguranță din alte State Membre ale Uniunii Europene, asigurându-se o structură de posturi care să garanteze îndeplinirea în condiții optime a atribuțiilor specifice, cu un nivel ridicat de competență profesională și independență astfel încât să poată furniza, pe bază de probe, opinii cu privire la capacitatea agenților economici din sistemul feroviar de a îndeplini cerințele de siguranță pe care trebuie să le respecte conform legislației și, implicit, să contribuie la garantarea unui nivel înalt de siguranță a sistemului feroviar național.

Potrivit prevederilor art. 3 alin. (1) din OG nr. 14/2023, ”ASFR se finanțează integral din venituri proprii obținute din prestații și servicii specifice, pe bază de tarife aprobate prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii”.

Cuprinsul extrasului de raport anual 2024 al ASFR

- 1. Atribuțiile, misiunea și organizarea Autorității de Siguranță Feroviară Române – ASFR**
- 2. Activitatea de promovare a cadrului de reglementare în domeniul siguranței feroviare**
- 3. Activitatea ASFR în calitate de organism de evaluare a aplicării MCS de către operatorii economici pentru evaluarea și aprecierea riscurilor în cazul schimbărilor din sectorul feroviar**
- 4. Activitatea de certificare de siguranță, de autorizare de siguranță, de autorizare de punere în funcțiune și de autorizare a vehiculelor feroviare**
- 5. Activitatea de licențiere feroviară**
- 6. Activitatea de supraveghere de siguranță feroviară**



I. Atribuțiile, misiunea și organizarea Autorității de Siguranță Feroviară Române – ASFR

În conformitate cu prevederile art. 1 alin. (5) din OG nr. 14/2023, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR exercită atribuțiile autorității naționale de siguranță, așa cum sunt prevăzute în art. 3 pct. 4 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019 privind siguranța feroviară, aprobată prin Legea nr. 71/2020, precum și atribuțiile de licențiere pentru transportul feroviar și cu metroul prevăzute la cap. III din Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare. Atât atribuția de autoritate națională de siguranță, cât și atribuția de organism de licențiere în transportul feroviar și cu metroul sunt unice în sistemul feroviar din România, conform legislației europene și naționale.

Potrivit prevederilor art. 1 alin. (4) din HG nr. 309/2023, ASFR exercită următoarele atribuții generale:

- a) de autoritate națională de siguranță, așa cum sunt prevăzute la cap. IV din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019 privind siguranța feroviară, aprobată prin Legea nr. 71/2020, care include atribuțiile principale de autorizare și certificare de siguranță, supraveghere de siguranță și control, prevăzute la art. 3 alin. (1) pct. 5 din Legea nr. 195/2020 privind statutul personalului feroviar, cu modificările 2 ulterioare, în temeiul prevederilor art. 10 alin. (1), art. 12 alin. (1), art. 16 alin. (2) și art. 17 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019 privind siguranța feroviară, aprobată prin Legea nr. 71/2020, precum și ale art. 27 alin. (1) din aceeași ordonanță, coroborat cu prevederile art. 6 lit. b) din Ordonanța Guvernului nr. 14/2023 privind reorganizarea unor instituții publice din domeniul feroviar în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;
- b) de licențiere pentru transportul feroviar, prevăzute la cap. III din Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare;
- c) de organism, recunoscut la nivel național, de evaluare a aplicării procesului de management al riscului, precum și a rezultatelor acestuia, pentru toate domeniile de competență din cadrul sistemului feroviar, în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei din 30 aprilie 2013 privind metoda de siguranță comună pentru evaluarea și aprecierea riscurilor și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 352/2009;
- d) de organism de certificare, în sensul art. 2 lit. (b) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/779 al Comisiei din 16 mai 2019 de stabilire a unor dispoziții detaliate privind un sistem de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 445/2011 al Comisiei;
- e) de autoritate competentă, în sensul art. 5 lit. f) din Regulamentul (UE) nr. 1.024/2012 al Parlamentului European și al Consiliului privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne și de abrogare a Deciziei 2008/49/CE a Comisiei ("Regulamentul IMI"), de certificare a mecanicilor de locomotivă, în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) 2019/554 al Comisiei de modificare a anexei VI la Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar.

Totodată, prin HG nr. 527/2023 privind stabilirea unor măsuri pentru asigurarea aplicării Regulamentului (UE) 2021/782 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2021 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR a fost desemnată ca organism responsabil cu aplicarea și supravegherea respectării Regulamentului (UE) 2021/782 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2021 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar.

Atribuțiile privind supravegherea agenților economici care operează în sistemul feroviar național, inclusiv activitățile de audit, inspecție pe procese și control/inspecție de stat, pe durata valabilității documentelor emise de ASFR, precum și deplasarea la locul producerii unor accidente/incidente feroviare, în conformitate cu prevederile art. 56 din HG nr. 117/2010, se realizează prin structurile din centralul ASFR și prin inspectoratele de siguranță feroviară Constanța, Cluj, Craiova, Galați, Iași și Timișoara.

De asemenea, suplimentar față de atribuțiile generale prezentate mai sus, ASFR îndeplinește și atribuțiile unice specifice prevăzute la art. 2 din Anexa la HG nr. 309/2023, după cum urmează:

- a) supraveghează pe teritoriul României conformitatea elementelor constitutive de interoperabilitate cu cerințele esențiale, conform Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 73/2019 privind siguranța feroviară, aprobată prin Legea nr. 71/2020;
- b) supraveghează prin acțiuni specifice de control, inspecție și audit utilizarea în activitățile de întreținere a subsistemelor structurale și a vehiculelor feroviare a componentelor critice pentru siguranță prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 108/2020 privind interoperabilitatea sistemului feroviar și în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/779 al Comisiei din 16 mai 2019 de stabilire a unor dispoziții detaliate privind un sistem de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 445/2011 al Comisiei;
- c) eliberează, suspendă, revocă sau modifică autorizațiile de tip și/sau de introducere pe piață a vehiculelor feroviare, precum și autorizațiile temporare de utilizare a vehiculelor feroviare pentru teste pe rețea, conform prevederilor Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2018/545 al Comisiei 6 din 4 aprilie 2018 de instituire a modalităților practice pentru procesul de autorizare a vehiculelor feroviare și de autorizare de tip a vehiculelor feroviare în temeiul Directivei (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului, precum și a cadrului de reglementare național, verificând respectarea cerințelor esențiale relevante la exploatarea și întreținerea acestora;
- d) eliberează, suspendă, revocă sau modifică autorizațiile de introducere pe piață a vehiculelor feroviare exceptate de la aplicarea specificațiilor tehnice de interoperabilitate (STI);
- e) exercită atribuțiile entității referitoare la marcajul deținătorilor de vehicule și la Registrul marcajelor deținătorilor de vehicule, conform Deciziei de punere în aplicare (UE) 2018/1.614 a Comisiei din 25 octombrie 2018 de stabilire a specificațiilor pentru registrele vehiculelor menționate la articolul 47 din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului și de modificare și abrogare a Deciziei (CE) nr. 756/2007 a Comisiei;
- f) emite rapoarte de verificare pentru vehiculele feroviare motoare utilizate de un operator de transport/operator de manevră feroviară pe durata de valabilitate a unui certificat unic de siguranță;

- g) sprijină Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate în eliberarea, reînnoirea, modificarea și revocarea autorizațiilor de introducere pe piață a vehiculelor;
- h) eliberează, vizează, reînnoiește, modifică, actualizează și retrage autorizațiile de siguranță de exploatare a liniilor de metrou pentru transportul de călători;
- i) aprobă regulamentele tehnice de exploatare a liniilor ferate industriale;
- j) eliberează, vizează, modifică, suspendă sau retrage autorizațiile de exploatare a liniilor ferate industriale și autorizează punerea în funcțiune a liniilor ferate industriale nou-construite sau modernizate;
- k) acordă/vizează/modifică/suspendă autorizația de funcționare din punct de vedere tehnic a stațiilor de cale ferată;
- l) supraveghează subsistemele de control-comandă și semnalizare terestre, energie și infrastructură;
- m) organizează examene pentru obținerea permiselor de mecanic și emite, reînnoiește, actualizează, modifică, suspendă și retrage permisele de mecanic de locomotivă;
- n) autorizează personalul cu responsabilități în siguranța feroviară și atestă personalul responsabil cu sistemul propriu al siguranței circulației și pentru personalul din activitatea de formare-calificare pentru operatorii care efectuează transport urban cu metroul;
- o) organizează cursuri de pregătire și emite certificatele pentru consilierii de siguranță pentru mărfurile periculoase pentru transportul feroviar și cursuri de pregătire și examene în vederea atestării responsabililor cu sistemul de management al siguranței feroviare pentru personalul din cadrul operatorilor de transport feroviar și administratorului/gestionarului de infrastructură publică;
- p) organizează examene pentru atestarea managerilor de transport feroviar intermediar;
- q) încheie acorduri de cooperare cu Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, cu alte autorități naționale de siguranță din celelalte state membre, cu Agenția de Investigare Feroviară Română, precum și cu alte entități din domeniul său de activitate;
- r) asigură funcționarea serviciului de continuitate la nivelul ASFR prin Dispeceratul 112 și structurile desemnate în acest sens în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (2) din Hotărârea Guvernului nr. 117/2010 pentru aprobarea 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 ale art. 30 alin. (1) lit. c) din anexa de la aceeași hotărâre.

ASFR monitorizează aplicarea reglementărilor specifice în vigoare în activitatea operatorilor de transport feroviar, a administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară, a furnizorilor de servicii/produse feroviare și a proprietarilor de linii ferate industriale.

Potrivit prevederilor art. 3 alin. (1) din OG nr. 14/2023, "ASFR se finanțează integral din venituri proprii obținute din prestații și servicii specifice, pe bază de tarife aprobate prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii", respectiv OMTI nr. 1471/07.08.2023 privind aprobarea tarifelor pentru prestațiile de activități specifice efectuate de ASFR, cu modificările și completările aduse de OMTI nr. 1185 din 19 iunie 2024.

În exercitarea tuturor atribuțiilor specifice și în contextul dezvoltării sarcinilor care îi revin ca autoritate națională de siguranță în domeniul feroviar, ca autoritate de licențiere feroviară, ca organism de certificare a entităților responsabile cu întreținerea, în conformitate cu legislația Uniunii Europene, ASFR a avut în anul 2024, atât în central cât și în structurile sale teritoriale, conform structurii organizatorice aprobate de conducerea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și a statului de funcții, un număr de **219 posturi**, defalcați pe funcții astfel: 1 director general, 3 directori,

6 inspectori șefi teritoriale, 8 șefi de serviciu și 201 posturi de execuție, respectiv inspectori de stat, experți, consilieri juridici, economiști, operatori 112, referenți și tehnicieni.

Numărul mediu salariați /lună:

Ianuarie	190
Februarie:	189
Martie:	189
Aprilie:	187
Mai:	186
Iunie:	186
Iulie:	187
August:	186
Septembrie:	186
Octombrie:	185
Noiembrie:	184
Decembrie:	184

II. Activitatea de promovare a cadrului de reglementare în domeniul siguranței feroviare

Acte normative promovate de ASFR / publicate în MONITORUL OFICIAL, în perioada 01 ianuarie 2024 – 31 decembrie 2024:

- 1 M.Of. nr. 35/ 16 ianuarie 2024, OMTI nr. 2.302/19 decembrie 2023 privind modificarea OMTIC nr. 232/2020 pentru eliberarea autorizației de siguranță administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară din România
- 2 M.Of. nr. 44/ 18 ianuarie 2024, OMTI nr. 17/10 ianuarie 2024 pentru modificarea și completarea OMT nr. 340/1999 privind aprobarea Normelor pentru acordarea autorizației de funcționare, din punct de vedere tehnic, a stațiilor de cale ferată aflate în exploatare sau cu ocazia construcției, reparației ori modernizării acestora.
- 3 M.Of. nr. 182/ 6 martie 2024, OMTI nr. 736/4 martie 2023 privind modificarea anexei la OMTCT nr. 1.817/2005 pentru aprobarea Instrucțiunilor privind revizia tehnică și întreținerea vagoanelor în exploatare nr. 250.
- 4 M.Of. nr. 231/ 19 martie 2024, OMTI nr. 755/8 martie 2024 pentru modificarea anexei la OMTCT nr. 1.816/2005 privind aprobarea Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare – nr. 005.
- 5 M.Of. nr. 231/ 19 martie 2024, OMTI nr. 756/8 martie 2024 privind completarea anexei la OMTCT nr. 1.482/2006 pentru aprobarea Regulamentului de semnalizare – nr. 004.
- 6 M.Of. nr. 303/ 5 aprilie 2024, OMTI nr. 878/28 martie 2024 privind modificarea OMTI nr. 443/2011 pentru aprobarea Normelor privind autorizarea pentru punere în funcțiune a liniilor ferate industriale nou-construite sau modernizate.
- 7 M.Of. nr. 382/ 24 aprilie 2024, OUG nr. 36 / 23 aprilie 2024 pentru modificarea OG nr. 95/1998 privind înființarea unor instituții publice în subordinea Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței.

- 8 M.Of. nr. 429/ 10 mai 2024, OMTI nr. 948/11 aprilie 2024 pentru aprobarea Normelor privind autorizarea, implementarea și dezvoltarea sistemului de menținere a competențelor profesionale pentru personalul cu responsabilități în siguranța circulației din cadrul operatorilor economici care desfășoară activități specifice transportului cu metroul din România.
- 9 M.Of. nr. 466 / 21 mai 2024, OMTI nr. 1063/16 mai 2024 pentru modificarea OMT nr. 103/2008 privind aprobarea Instrucțiunilor pentru admiterea și expedierea transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară – nr. 328.
- 10 M.Of. nr. 573/ 19 iunie 2024 OMTI nr. 1.185/13 iunie 2024 pentru modificarea și completarea anexei la OMTI nr. 1.471/2023 privind aprobarea tarifelor pentru prestațiile de activități specifice efectuate de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR.
- 11 M.Of. nr. 871/ 29 august 2024, OG nr. 41/28 august 2024 pentru completarea unor acte normative din domeniul feroviar. (modifică OG 60/2004)
- 12 M.Of. nr. 885/ 3 septembrie 2024, OMTI nr. 2.518 /27 august 2024 privind modificarea OMTI nr. 948/2024 pentru aprobarea Normelor privind autorizarea, implementarea și dezvoltarea sistemului de menținere a competențelor profesionale pentru personalul cu responsabilități în siguranța circulației din cadrul operatorilor economici care desfășoară activități specifice transportului cu metroul din România.
- 13 M.Of. nr. 1093/ 1 noiembrie 2024, Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 3.716/17 octombrie 2024 pentru modificarea Ordinului ministrului transporturilor nr. 1.501/2014 privind unele măsuri pentru aplicarea Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei din 30 aprilie 2013 privind metoda comună de siguranță pentru evaluarea riscurilor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 352/2009.
- 14 M.Of. nr. 1150/ 18 noiembrie 2024, Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 3.815/7 noiembrie 2024 privind aprobarea Instrucțiunilor pentru circulația materialului rulant automotor cu gabaritul CFR vagon de încărcare depășit, care se încadrează în gabaritul 0-VM, destinat transportului de persoane.
- 15 M.Of. nr. 1333/ 31 decembrie 2024, Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 4.093/30 decembrie 2024 pentru abrogarea Ordinului ministrului transporturilor nr. 71/1997 privind aprobarea Instrucției 305 privind fixarea termenelor și a ordinii în care trebuie efectuate reviziile căii.

III. Activitatea de evaluare a aplicării CSM de către operatorii economici, pentru evaluarea și aprecierea riscurilor în cazul schimbărilor din sectorul feroviar

În perioada 01.01÷31.12.2024, au intrat în procesul de evaluare de către Serviciul Evaluare Sistem Management Risc al ASFR un număr de 86 de solicitări privind analiza schimbărilor din sistemul feroviar, din care:

– 68 legate de introducerea/scoaterea în/din exploatare a unor vehicule feroviare motoare sau extinderea/restrângerea secțiilor de circulație/zonelor de manevră pe care se desfășoară operațiuni de transport de călători și/sau marfă, respectiv manevră feroviară, în vederea actualizării/ modificării Certificatelor de Siguranță deținute de către operatorii feroviari;

– 14 solicitări au vizat cazul schimbării reprezentată de introducerea pe piață a vehiculelor feroviare/tipurilor de vehicule feroviare;

La sfârșitul anului 2024, din totalul de 86 de solicitări, 75 au fost finalizate prin emiterea rapoartelor de evaluare a siguranței și 7 solicitări au rămas în curs de finalizare pentru anul 2025.

În anul 2024, ASFR nu a respins nicio solicitare.

Anul	Solicitări				
	total	finalizate	respinse	renunțate/retrase	în lucru
2021	74	68	0	5	1
2022	79	68	0	5	6
2023	72	70	0	1	2
2024	86	75	0	3	2

Analizând situația în ultimii 5 ani, se poate concluziona că s-a menținut nivelul de documentații respinse/neconforme cu procesul descris în *Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013* fapt ce reflectă o piață matură în ceea ce privește abordarea bazată pe riscuri și alegerea unui mod de evaluare în conformitate cu cerințele regulamentului.

Dosarele aflate în curs de finalizare la sfârșitul anului 2024 datorită netransmiterii de către solicitant, până la data de 31.12.2023, a documentelor sau clarificărilor solicitate în urma evaluării au fost în număr de 7.

În proporție de 95%, solicitările acestui an au vizat schimbări semnificative care impun modificări ale listei inițiale din Anexa la Certificatul Unic de Siguranță.

În anul 2024, ASFR a continuat să depună eforturi în sprijinul unei mai bune înțelegeri a procesului de management al riscurilor descris în anexa I la *Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013* de către toți actorii din piața feroviară, precum și a conștientizării de către aceștia a necesității abordării managementului bazat pe riscuri.

IV. Activitatea de certificare de siguranță, de autorizare de siguranță, de autorizare de punere în funcțiune și de autorizare a vehiculelor feroviare

A. Activitatea de certificare de siguranță se desfășoară în cadrul Serviciului Certificare de Siguranță, structură organizatorică în subordinea Directorului General al ASFR. Activitățile desfășurate în cadrul serviciului sunt asigurate în conformitate cu legislația specifică europeană și națională privind siguranța feroviară, respectiv cu:

- Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară;
- Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană;
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/763 al Comisiei din 9 aprilie 2018 de stabilire a modalităților practice pentru emiterea certificatelor unice de siguranță pentru întreprinderile feroviare în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 653/2007 al Comisiei;
- Regulamentul delegat (UE) 2018/762 al Comisiei din 8 martie 2018 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 al Comisiei;

- Ordonanța de urgență nr. 73/2019 privind siguranța feroviară;
- OMTIC nr. 932/2020 privind măsuri pentru aplicarea Regulamentului (UE) 2018/763 al Comisiei din 9 aprilie 2018;
- OMTIC nr. 743/2020 pentru eliberarea certificatului unic de siguranță operatorilor care efectuează numai manevră feroviară pe căile ferate din România;
- Regulamentul delegat (UE) 2018/761 al Comisiei din 16 februarie 2018 de stabilire a metodelor comune de siguranță pentru supravegherea de către autoritățile naționale de siguranță după eliberarea unui certificat unic de siguranță sau a unei autorizații de siguranță în conformitate cu Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1077/2012 al Comisiei;
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/779 al Comisiei din 16 mai 2019 de stabilire a unor dispoziții detaliate privind un sistem de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 445/2011 al Comisiei;
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei din 30 aprilie 2013 privind metoda de siguranță comună pentru evaluarea și aprecierea riscurilor și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 352/2009;
- HG nr. 1611/2009 pentru aprobarea Normelor privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din România (cu modificările și completările ulterioare);
- OMT nr. 615/2015 privind aprobarea Procedurii pentru obținerea permisului de mecanic de locomotivă, Cerințelor privind procedurile de eliberare și actualizare a certificatului și Cerințelor și procedurii de recunoaștere a persoanelor și organismelor (cu modificările din 2018);
- OMTI nr. 1443/2023 pentru modificarea și completarea OMT nr. 615/2015 privind aprobarea Procedurii pentru obținerea permisului de mecanic de locomotivă, Cerințelor privind procedurile de eliberare și actualizare a certificatului și Cerințelor și procedurii de recunoaștere a persoanelor și organismelor;
- OMTCT nr. 2262/2005 privind Autorizarea personalului cu responsabilități în siguranța circulației care urmează să desfășoare pe proprie răspundere activități specifice transportului feroviar (consolidat 2016);
- OMTCT nr. 1044/2003 privind aprobarea Regulamentului pentru desemnarea, pregătirea profesională și examinarea consilierilor de siguranță pentru transportul rutier, feroviar sau pe căile navigabile interioare, al mărfurilor periculoase (cu modificările și completările ulterioare).

Pentru îndeplinirea obiectului său de activitate, Serviciul Certificare de Siguranță (SCS) are în principal următoarele atribuții:

- a. certificarea de siguranță a OTF/OMF;
- b. certificarea/atestarea personalului feroviar;
- c. recunoașterea/autorizarea centrelor de formare.

1. În perioada analizată, respectiv în anul 2024, au fost eliberate/acordate de către ASFR, prin intermediul SCS, astfel:

a) Prin Compartimentul Certificare OTF/OMF:

- 7 certificate unice de siguranță noi operatorilor de transport feroviar (OTF): Train Europe Korlátolt Felelősségű Társaság, Prvá Slovenská železničná, akciová spoločnosť, CONSTANTIN GRUP RAIL-LOGISTIC SRL, EMA RAIL SRL, Rail Trans Vagon SRL, FEROTRAFIC-T.F.I. SRL și PIMK RAIL SRL;
- 2 certificate unice de siguranță actualizate/modificate operatorilor de transport feroviar (OTF): RailLog s.r.o. și FOXrail Zártkörűen Működő Részvénytársaság;
- 4 certificate unice de siguranță actualizate/modificate operatorilor de manevră feroviară (OMF): SILVA LOGISTIC SERVICES SRL, CONPET SA, SOCIETATEA COMPLEXUL ENERGETIC OLTENIA SA și SOCIETATEA COMPLEXUL ENERGETIC OLTENIA SA;
- 7 vize periodice și actualizări/modificări certificat unic de siguranță pentru operațiuni numai de manevră feroviară operatorilor de manevră feroviară (OMF): BEO TRADE COM SRL, AUTOGAS IMPEX SRL, CONPET SA, PBN LOGISTICS SA, SOCIETATEA ELECTROCENTRALE CRAIOVA SA, FEREST RAIL SERVICES SRL și SOCIETATEA COMPLEXUL ENERGETIC OLTENIA SA.
- 11 vize periodice pe certificatele unice de siguranță deținute de către operatorii de manevră feroviară (OMF): MONDIAL SA, MAIRON GALAȚI SA, OIL TERMINAL SA, SILVA LOGISTIC SERVICES SRL, ELECTROCARBON SA, ALRO SA, TRADE TRANS COMBI SRL, CHIMCOMPLEX SA BORZEȘTI, ARCELORMITTAL HUNEDOARA SA, ARTROM STEEL TUBES SA și COVIAL-CVA SRL.

b) Prin Compartimentul Certificare Personal Recunoaștere/Autorizare Centre Formare:

- 33 declarații de recunoaștere a centrelor de formare profesională a mecanicilor de locomotivă;
- 82 declarații de recunoaștere a examinatorului care efectuează evaluarea mecanicilor de locomotivă pentru tipurile de material rulant motor și sistemele utilizate pentru organizarea circulației trenurilor;
- 8 autorizări a centrelor proprii ale unităților feroviare a programelor de formare-calificare;
- 556 permise de mecanic locomotivă;
- 30 atestate pentru personalul cu atribuții în organizarea și conducerea activității de transport feroviar și siguranța circulației;
- 34 atestate pentru personalul cu atribuții în organizarea și conducerea operațiunilor manevră feroviară și siguranța circulației;
- 6 atestate pentru personalul cu atribuții în stabilirea, implementarea și menținerea proceselor necesare sistemului de management al siguranței feroviare pentru administrarea/gestionarea infrastructurii feroviare;
- 3 atestate pentru personalul cu atribuții în organizarea și conducerea activității de transport feroviar cu metroul și siguranța circulației;
- 46 atestate pentru managerii de transport feroviar desemnați să conducă activitatea de intermediere.

În anul 2024 au fost organizate/desfășurate:

- cursuri de pregătire profesională pentru consilierii de siguranță pentru transportul feroviar al mărfurilor periculoase pentru **81** persoane;
- cursuri de pregătire recapitulativă pentru consilierii de siguranță pentru transportul feroviar al mărfurilor periculoase pentru **31** persoane;
- cursuri de pregătire profesională pentru responsabili cu sistemul de management al siguranței feroviare pentru **20** persoane;
- cursuri de pregătire recapitulativă pentru responsabili cu sistemul de management al siguranței feroviare pentru **42** persoane.

B. Activitatea de autorizare de siguranță s-a desfășurat în anul 2024 de personalul celor două compartimente din cadrul Direcției Licențiere Feroviară și Autorizare de Siguranță a ASFR, astfel:

1. Compartimentul Autorizare de Siguranță
2. Compartimentul Autorizare Linii Ferate Industriale

Compartimentul Autorizare de Siguranță – CAS are 5 activități principale:

- a) Acordarea/reînnoirea autorizațiilor de siguranță pentru administratorul/gestionarul de infrastructură feroviară din România, modificarea/suspendarea sau revocarea părților relevante ale acestora.

Se desfășoară în baza OMTIC nr. 232/2020, care a fost completat și modificat prin OMTI nr. 2302/19.12.2023, publicat în Monitorul Oficial nr. 35 din 16 ianuarie 2024.

Prin OMTI nr. 2302/2023 a fost eliminată viza periodică anuală a autorizației de siguranță. Acest fapt a dus la emiterea de autorizații de siguranță reînnoite la data când viza periodică era scadentă.

- b) Acordare/actualizare/modificare/suspendare sau retragere a autorizației de siguranță de exploatare a liniilor de metrou pentru transportul de călători.

Se desfășoară în baza OMT nr. 1572/2018 privind Procedura de acordare a autorizației de siguranță de exploatare a liniilor de metrou pentru transportul de călători.

- c) Acordarea autorizației de punere în funcțiune a subsistemelor fixe: infrastructură, control comandă și semnalizare terestre și energie.

Se desfășoară în conformitate cu art. 17 din HG nr.108/2020 privind interoperabilitate sistemului feroviar.

- d) Acordarea autorizației de punere în funcțiune a liniilor ferate industriale nou construite sau modernizate.

Se desfășoară în conformitate cu OMTI nr. 443/2011, care a fost completat și modificat prin OMTI nr. 878/28.03.2024.

- e) Autorizarea din punct de vedere tehnic a stațiilor de cale ferată.

Se desfășurată conform OMT nr. 340/1999 cu modificările și completările ulterioare.

Prin OMTI nr. 17/ 10 ianuarie 2024 a fost modificată perioada de valabilitate a autorizației provizorii de la 1 an la 2 ani, iar pentru autorizația permanentă vizarea se la 5 ani nu la 2 ani. Acest fapt a dus la emiterea de autorizații reînnoite la data când viza periodică/valabilitatea autorizației provizorii era scadentă.

Activitatea CAS în anul 2024 s-a concretizat astfel:

a) Activitatea de acordare/reînnoire a autorizației de siguranță (AS) pentru administratorul/gestionarul de infrastructură (AI/GI) feroviară din România.

A fost **actualizată o de siguranță pentru RCCF** ca urmare a retragerii unor secții de circulație.

Au fost **reînnoite 4 autorizații de siguranță** pentru gestionarii de infrastructură GFR, TFIN, RCCF, VTR și **o autorizație de siguranță pentru administratorul de infrastructură CNCFR**.

Nu au fost autorizații de siguranță suspendate, revocate, restricționate sau la care s-au luat măsuri de siguranță temporare.

În data de 02.02.2024 a fost ridicată restricționarea AS pentru gestionarul de infrastructură GFR.

Activitate AS	Anul 2022	Anul 2023	Anul 2024
Acordare	1	0	0
Viză periodică	4	5	0
Actualizare/modificare	2	1	1
Reînnoire	0	0	5
Suspendare/revocare	0	0	0
Restricționare	0	1	0
Ridicare restricționare	0	0	1

b) Activitatea de acordarea/actualizare/modificare/suspendare sau retragere a autorizației de siguranță de exploatare a liniilor de metrou pentru transportul de călători (ASM)

A fost emisă **o autorizație de siguranță** pentru METROREX SA care a fost scadentă la 5 ani.

Nu au fost autorizații care au fost actualizate/modificate/suspendate sau retrase.

METROREX SA este singurul operator economic deținător de licență de transport urban cu metroul care are autorizație de siguranță.

Activitate ASM	Anul 2022	Anul 2023	Anul 2024
Acordare	0	0	1
Viză periodică	1	1	0
Actualizare/modificare	0	1	1
Suspendare	0	0	0
Ridicarea suspendării	0	0	0
Retragere	0	0	0

c) Acordarea autorizației de punere în funcțiune a subsistemelor fixe: infrastructură, control comandă și semnalizare terestre și energie (APFSS)

A fost emisă o **autorizație** pentru CNCFR- "CCS terestre-tronson Fr. Curtici-km 614".

Activitate APFSS	Anul 2022	Anul 2023	Anul 2024
Acordare	3	0	1

d) Acordarea autorizației de punere în funcțiune a liniilor ferate industriale nou construite sau modernizate (APIF LFI)

Au fost emise **12 autorizații de punere în funcțiune a LFI**, astfel:

- SILCOTUB SA –ZALĂU – modernizare prin montare cântar;
- OMV PETROM ZONA DE PRODUCȚIE CRIȘANA – modernizare;
- PRIMĂRIA MUNICIPIULUI ORADEA – nou construită;
- ROMPETROL RAFINARE SA NĂVODARI – modernizare;
- VIA TERRA TRANS SRL – modernizare;
- OMV PETROM AVIATION –Depozit Timișoara – modernizare;
- REMAT BUCUREȘTI SUD SRL – modernizare, modificare;
- ROMCIM SA – Punct de lucru TG. JIU- modernizare;
- PAMBAC SA – modernizare;
- NITRAMONIA BC – modernizare;
- CEREALCOM SA – modernizare;
- GRUP KMS SRL – modernizare

Activitate APIF LFI	Anul 2022	Anul 2023	Anul 2024
Acordare	4	19	12

e) Autorizarea din punct de vedere tehnic a stațiilor de cale ferată (AF)

Stațiile CF sunt deținute de către administratorul de infrastructură CNCFR. Au fost emise:

- **184 autorizații permanente;**

- **28 autorizații provizorii;**

- **88 vize** acordate pentru autorizații permanente care se aflau în lucru la momentul apariției în Monitorul Oficial al lui OMTI nr.17/10.01.2024.

Nu au fost suspendate sau retrase autorizații de funcționare din punct de vedere tehnic a stației CF.

Activitate AF	Anul 2022	Anul 2023	Anul 2024
Acordare	178	147	212
Viză periodică	210	137	88
Suspendare	0	0	0
Încetare suspendare	0	0	0

Compartimentul Autorizare Linii Ferate Industriale și-a desfășurat activitatea în conformitate cu prevederile:

- **OG nr. 60/2004** privind reglementările referitoare la construirea, întreținerea, repararea și exploatarea căilor ferate, altele decât cele administrate de Compania Națională de Căi Ferate „CFR” – S.A., completată și modificată cu OG nr. 41/2024, aprobată cu modificări și completări prin Legea 402 din 11.10.2004;
- **HG nr. 2299/2004** pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Ordonanței Guvernului nr. 60/2004;
- **OMTCT nr. 880/ 2005** privind aprobarea procedurilor de aplicare a prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 60/2004;
- **OMTIC nr. 932/30.04.2020** privind măsuri pentru aplicarea Regulamentului (UE) 2018/763 al Comisiei din 9 aprilie 2018 de stabilire a modalităților practice pentru emiterea certificatelor unice de siguranță pentru întreprinderile feroviare;
- **Decizia ASFR nr. 36/29.05.2020** privind întocmirea raportului de verificare a LFI.

În anul 2024 au fost acordate, vizate și modificate autorizații de exploatare a liniilor ferate industriale – LFI, aprobate regulamente tehnice de exploatare a LFI și modificări ale acestora, emise rapoarte de verificare a LFI și avize de construire, modificare și desființare a LFI după cum urmează:

- 30 autorizații de exploatare LFI acordate;
- 178 autorizații de exploatare LFI vizate;
- 115 autorizații de exploatare LFI vizate și modificate;
- 43 autorizații de exploatare LFI modificate;
- 36 anexe autorizații de exploatare LFI modificate;
- 1 duplicat autorizații de exploatare LFI emis;
- 3 RTE a LFI aprobate;
- 55 RTE a LFI modificate;
- 39 rapoarte de verificare LFI emise;
- 6 avize de construire LFI emise;
- 19 avize de modificare LFI emise;
- 7 avize de desființare LFI emise.

C. Activitatea de autorizare de vehicule feroviare și de certificare a entităților responsabile cu întreținerea

Activitatea Serviciului Certificare ERI, Autorizare VF din cadrul ASFR în anul 2024

Nr. crt.	Solicitant/tip vehicul feroviar	Denumire document / activitate	Nr. documente emise/ Observații
Certificate de conformitate entități responsabile cu întreținerea - Regulamentul (UE) 2019/779 – 4			
1.	CCERI inițiale - 2		
1.1	Injector SRL		1
1.2	Remarul 16 Februarie		1
2.	CCERI reînnoite - 1		

2.1	Ansett Logistics S.A.	1
3.	CCERI actualizate/modificate - 1	
3.1	Rail Force SRL	1
Certificate de conformitate pentru funcții de întreținere - Regulamentul (UE) 2019/779 – 15		
1.	CCFI inițiale – 4	
1.1	Routier Transport	1
1.2	Injector SRL	1
1.3	Remarul 16 Februarie	1
1.4	Ansett Logistics S.A.	1
2.	CCFI reînnoite – 1	
2.1	Ansett Logistics S.A.	1
3.	CCFI actualizate/modificate – 10	
3.1	Astra Trans Carpatic	1
3.2	Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă "CFR Marfă" S.A.	1
3.3	Marub S.A.	1
3.4	Astra Vagoane Călători	1
3.5	Rail Force SRL	1
3.6	Petroutilaj 3DRD Câmpina	1
3.7	Loc Serv Rep Caransebeș	1
3.8	Electroputere VFU Pașcani	1
3.9	Transferoviar Călători	1
3.10	Remarul 16 Februarie	1
Autorizații de tip/introducere pe piață Vehicule Feroviare – HG 108/2020 – 10		
1.	Marub Automotor	2
2.	Electroputere VFU Pașcani Automotor	1
3.	Marub Automotor	1
4.	Softronic Locomotivă electrică	1
5.	Turbo Rail Locomotivă diesel electrică Automotor	2

6.	Alstom Ferroviaria S.p.A. Automotor	1
7.	Transferoviar Călători Automotor	1
8.	SCRL Braşov Locomotivă electrică	1
Autorizații de conf. cu tipul Vehicule Feroviare – HG 108/2020 – 38		
1.	România EUROEST Locomotivă diesel electrică	1
2.	Softronic Locomotivă electrică	1
3.	Constantin Grup Locomotivă diesel electrică	1
4.	Regio Călători Automotor	34
5.	Arriva Trains Romania Automotor	1
Autorizații temporare de introducere pe piață Vehicule Feroviare – HG 108/2020 – 9		
1.	Alstom Transport Ramă electrică	1
2.	Astra Trans Carpatic Ramă electrică	1
3.	Alstom Ferroviaria S.p.A. Ramă electrică	3
4.	Alstom Signal GmbH Locomotivă electrică	1
5.	Reloc Craiova Locomotivă electrică	1
6.	Astra Trans Carpatic Ramă electrică	1
7.	Rail & Sea Logistics Locomotivă diesel electrică	1
Rapoarte evaluare - Decizia 36 a Directorului ASFR – 1		
1.	Vest Trans Rail	1
Rapoarte de verificare locomotive și automotoare - Decizia 36 a Directorului ASFR – 271 (nr. rapoarte/tip vehicul)		
1.	Deutsche Bahn Cargo Romania	2/LE
2.	Train Europe	11/LE, 15/LDE, 1/LDH

3.	Grup Feroviar Român	8/LE, 2/LDE
4.	RailLog S.R.O.	4/LE, 2/LDE, 1/LDH
5.	Constantin Grup Rail Logistic	20/LE, 17/LDE+13/LDH
6.	Constantin Grup	5/LE, 6/LDE,1/LDH
7.	PSP Cargo	3/LE
8.	Rail Trans Vagon	4/LE, 2/LDE
9.	Via Terra Spedition	5/LDE
10.	Global Grain Logistics	1/LDE
11.	Global Rail Solutions	1/LE
12.	Unicom Tranzit	4/LDE
13.	Transferoviar Grup	3/LE, 1/LDH
14.	Fox Rail	1/LDE
15.	Train Hungary	1/LDH
16.	Express Forwarding	1/LE, 3/LDE
17.	CER Fersped	3/LE, 6/LDE, 2/LDH
18.	EMA Rail	5/LE, 2/LDE, 2/LDH
19.	Astra Trans Carpatic	4/LE, 1/LDH, 2/AM
20.	Logistică Feroviară	1/DHF
21.	Tehnotrans Feroviar	1/LE, 2/LDE, 3/LDH
22.	Regio Călători	42/AM
23.	United Railways	4/LDE
24.	PIMK RAIL EAD Romania	11/LE
25.	Transferoviar Călători	4/AM
26.	Rail Cargo Carrier	1/LE, 3/LDE, 1/LDH
27.	Vest Trans Rail	1/LE, 1/LDE
28.	Ferotrafic-T.F.I.	1/LE, 1/LDE
29.	Cargo Trans Vagon	1/LDE
30.	Tim Rail Cargo	2/LE
31.	Ecco Rail	2/LE, 1/LDE, 1/LDH
32.	Interregional Călători	2/AM
33.	SNTFC CFR Călători	6/RE
34.	Rail Operation	3/LE

35.	PIMK RAIL EAD Plovdiv, Bulgaria – Sucursala Ilfov	11/LE
Lista cu date identificare vehicule feroviare motoare - Decizia 36 a Directorului ASFR – 98 (număr doc./solicitant)		
1.	Deutsche Bahn Cargo Romania	2
2.	Train Europe	6
3.	Grup Feroviar Român	8
4.	RailLog S.R.O.	1
5.	Constantin Grup Rail Logistic	7
6.	Constantin Grup	10
7.	PSP Cargo	3
8.	Rail Trans Vagon	1
9.	Via Terra Spedition	1
10.	Global Grain Logistics	1
11.	Global Rail Solutions	1
12.	Unicom Tranzit	4
13.	Transferoviar Grup	3
14.	Fox Rail	1
15.	Train Hungary	1
16.	Express Forwarding	3
17.	CER Fersped	5
18.	EMA Rail	1
19.	Astra Trans Carpatic	4
20.	Logistică Feroviară	1
21.	Tehnotrans Feroviar	5
22.	Regio Călători	6
23.	United Railways	3
24.	PIMK RAIL EAD Romania	1
25.	Transferoviar Călători	2
26.	Rail Cargo Carrier	3
27.	Vest Trans Rail	2
28.	Ferotrafic-T.F.I.	2

29.	Cargo Trans Vagon	1
30.	Tim Rail Cargo	2
31.	Ecco Rail	2
32.	Interregional Călători	1
33.	SNTFC CFR Călători	1
34.	Rail Operation	1
35.	PIMK RAIL EAD Plovdiv, Bulgaria – Sucursala Ilfov	1
Marcaj VKM (Vehicle Keeper Marking) – Marcajul deținătorului vehiculului – 15 (număr doc./solicitant)		
1.	Global Grain Logistics	1
2.	Nitramonia	1
3.	Rofelco Auto	1
4.	Marsim Strei	1
5.	Ukrainian Global Trading (UTZ Group SRL)	1
6.	Arcada Company S.A.	1
7.	Rail Contact	1
8.	Transferoviar Administrare Activă	1
9.	Banat Green Energy S.R.L.	1
10.	Rail Trans Vagon S.R.L.	1
11.	FCC Construcción S.A. – Sucursala București	1
12.	Artrom Steel Tubes	1
13.	Devega Rail SRL	1
14.	Rail Way Assets	1
15.	Ferest Rail Services	1

V. Activitatea de licențiere feroviară

Activitatea de licențiere feroviară se desfășoară în cadrul Compartimentului Licențe Feroviare, aflat în subordinea Direcției Licențiere Feroviară și Autorizare de Siguranță a ASFR. Activitatea Compartimentului Licențe Feroviare se desfășoară în conformitate cu prevederile din **Legea nr. 202/2016** privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, respectiv **HG nr. 361/2018** privind aprobarea procedurilor pentru acordarea licențelor în domeniul transportului feroviar.

A. Licențe de transport feroviar (LTF) și licențe pentru efectuarea serviciilor numai pentru manevră feroviară(LMF)

În perioada **01 ianuarie 2024 – 31 decembrie 2024**, activitatea de acordare a LTF și LMF s-a concretizat în:

a. Acordarea unui număr de 4 licențe noi, din care:

- **3 licențe** de transport feroviar de marfă acordate următoarelor societăți: RAIL TRANS VAGON S.R.L., EMA RAIL S.R.L., PIMK RAIL S.R.L.
- **1 licență** de transport feroviar de călători acordată societății FEROTRAFIC-T.F.I. S.R.L.

b. Acordarea a 3 licențe temporare de transport feroviar care înlocuiesc licențele permanente pentru perioada restructurării financiare a următorilor operatori de transport feroviar de marfă astfel: pentru EXPRESS FORWARDING S.R.L. 1 licență temporară acordată pentru perioada 16.02.2024 - 15.08.2024 și 1 licență pentru perioada 16.08.2024 - 15.02.2025, respectiv pentru TRANSBLUE S.R.L. 1 licență aferentă perioadei 17.01.2024 - 16.07.2024, valabilitatea acestora fiind de maxim 6 luni.

c. Acordarea vizei periodice ca urmare a expirării perioadei de valabilitate, după reexaminarea îndeplinirii cerințelor care au stat la baza acordării licenței, pentru **29 licențe**, din care:

- **3 licențe** de transport feroviar de călători,
- **14 licențe** de transport feroviar de marfă,
- **1 licență** de transport feroviar de călători și de marfă,
- **11 licențe** pentru efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară,

d. Emiterea a 72 anexe la licențe pe baza documentelor doveditoare ale îndeplinirii cerințelor în materie de asigurare a responsabilităților civile, la expirarea polițelor de asigurare sau la modificarea licenței, din care:

- **5 anexe** pentru licențe de transport feroviar de călători,
- **44 anexe** pentru licențe de transport feroviar de marfă,
- **3 anexe** pentru licențe de transport de călători și marfă,
- **20 anexe** pentru licențe pentru efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară,

e. Modificarea unui număr de 7 licențe de transport feroviar de marfă la solicitarea operatorilor de transport feroviar astfel: RAIL FORCE S.R.L. modificată ca urmare a schimbării adresei sediului social; GLOBAL GRAIN LOGISTICS S.R.L. modificată ca urmare a extinderii cu servicii de transport mărfuri periculoase, TRANSBLUE S.R.L. modificată ca urmare a schimbării adresei sediului social al societății, RAIL CARGO CARRIER – ROMÂNIA S.R.L. modificată ca urmare a schimbării adresei sediului social al societății, RAIL TRANS VAGON S.R.L. modificată ca urmare a schimbării adresei sediului social și a datelor de contact ale societății, UNICOM TRANZIT S.A modificată ca urmare a schimbării adresei sediului social, GYSEV CARGOROM S.R.L. modificată ca urmare a schimbării a datelor de contact ale societății,

f. Suspendarea unui număr de 8 licențe, din care:

- **1 licență** de transport feroviar de marfă la care s-a menținut suspendarea ca urmare a declanșării procedurii generale de insolvență,
- **1 licență** de transport feroviar de marfă ca urmare a neîndeplinirii cerinței privind capacitatea financiară,
- **1 licență** de transport feroviar de marfă suspendată ca urmare a declanșării procedurii generale de insolvență,

- **1 licență** de transport feroviar de marfă suspendată ca urmare a neîndeplinirii cerinței de onorabilitate de către societate,
- **2 licențe** de transport feroviar de marfă suspendate la solicitarea societăților ca urmare a întreruperii activității de transport feroviar,
- **2 licențe** pentru efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară ca urmare a notificării societății privind întreruperea activității de manevră feroviară.

g. Anularea retragerii pentru 1 licență de transport feroviar de marfă aparținând operatorului INTERNAȚIONAL RAIL TRANSPORT ȘI CONSTRUCȚII CĂI FERATE S.R.L. ca urmare a Hotărârii Înaltei Curți de Casație și Justiție pronunțată prin Decizia nr.4513/15.10.2024.

h. Retragera unui număr de 2 licențe astfel:

- **1 licență** de transport feroviar de marfă retrasă ca urmare a solicitării operatorului RAIL OPERATION POINT S.R.L. datorită neeliminării neconformităților care au condus la suspendare,
- **1 licență** pentru efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară retrasă ca urmare a solicitării operatorului REPAIR MOBIL S.R.L. datorită neeliminării neconformităților care au condus la suspendare,

i. Evaluarea capacității financiare pentru un număr de **64** operatori de transport feroviar (OTF) și operatori numai de manevră feroviară (OMF), astfel:

- **34** OTF marfă,
- **5** OTF călători,
- **3** OTF marfă și călători,
- **22** OMF,

j. Efectuarea unui număr de **39 vizite de evaluare** la sediul societăților: **29** vizite de evaluare pentru acordarea vizei periodice (18 LTF și 11 LMF) și **10** vizite de evaluare pentru acordarea de licențe noi (4 LTF și 6 LIT).

k. Efectuarea unui număr de **26 acțiuni de verificare anuală** la sediul operatorilor de transport feroviar/operatorilor care efectuează numai manevră feroviară, în vederea evaluării modului în care sunt respectate și menținute cerințele care au stat la baza acordării/reexaminării periodice a licențelor, astfel:

- **3** acțiuni la OTF călători,
- **11** acțiuni la OTF marfă,
- **3** acțiuni la OTF marfă și călători,
- **9** acțiuni la OMF.

La sfârșitul perioadei analizate, în Registrul Operatorilor de Transport Feroviar/Registrul operatorilor care efectuează numai manevră feroviară, gestionate la nivelul CLF, erau înregistrați:

- **45** operatori de transport feroviar pentru servicii de transport feroviar de călători și/sau marfă, din care: **6** operatori licențiați pentru transport feroviar de călători, **3** operatori licențiați pentru transport feroviar de călători și marfă, **36** operatori licențiați pentru transport feroviar de marfă din care **1** licență temporară pentru transport feroviar de marfă,
- **22 operatori** licențiați pentru servicii numai de manevră feroviară.

Listele licențelor pentru transport feroviar de călători și/sau de marfă și a licențelor de transport feroviar numai pentru manevră feroviară sunt afișate pe Site-ul web al ASFR actualizate lunar.

Situația licențelor de transport feroviar și manevră feroviară acordate, vizate, modificate, suspendate sau retrase în perioada 2022-2024, este prezentată în tabelul de mai jos:

Tip activitate specifică	Licență transport feroviar tip A (călători)			Licență transport feroviar tip B (marfă)			Licență transport feroviar tip A+B (călători + marfă)			Licență transport feroviar tip C (manevră)		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Acordare licențe noi	-	-	1	3	2	3	-	-	-	-	1	-
Vizare periodică	3	2	3	16	12	14	1	2	1	10	11	11
Modificare (domeniu, denumire, adresă etc.)	-	-	-	4	1	7	-	-	-	-	1	-
Reactualizare anexă	5	5	5	38	37	44	3	3	3	21	23	20
Suspendare	-	-	-	5	2	6	-	-	-	2	2	2
Încetare suspendare	-	-	-	2	1	-	-	-	-	-	-	-
Retragere	-	-	-	1	-	1	-	-	-	2	2	1

În conformitate cu prevederile legale în vigoare, activitățile specifice de acordare a licențelor includ și efectuarea de vizite de evaluare la sediul solicitanților/deținătorilor de licențe în perioada premergătoare acordării unei licențe noi sau acordării vizei periodice, precum și verificări anuale ale modului de respectare și menținere a cerințelor care au stat la baza acordării licențelor de transport feroviar (LTF și LMF). Cu aceste ocazii sunt verificate originalele documentelor care au stat la baza întocmirii documentației depuse la CLF precum și toate celelalte documente care dovedesc îndeplinirea cerințelor impuse prin actele normative în vigoare.

B. Licențe de intermediere a activității de transport pe calea ferată (LIT)

Conform prevederilor art. 16 alin. (3) lit. c) din Legea nr. 202/2016, cu modificările și completările ulterioare, ASFR este desemnat să efectueze activitatea de *acordare de licențe operatorilor care efectuează intermedierea activității de transport pe calea ferată*. Prin HG nr. 361/2018, a fost aprobată *Procedura pentru acordarea licenței de intermediere a activității de transport pe calea ferată* – Anexa nr. 2.

În perioada **01 ianuarie 2024 – 31 decembrie 2024**, activitatea de acordare a LIT s-a concretizat în:

a. **Acordarea** unui număr de **6** licențe noi pentru următoarele societăți : SOLIS GLOBAL LOGISTICS S.R.L., PRO VIA EXPRESS S.R.L., ARIES INTERLINK S.R.L., ENERGY LOGISTIC PROVIDER S.R.L., UNICOM TRADE & FINANCE S.R.L., FORWARD MOTION EXPRESS S.R.L.

b. **Acordarea vizei periodice**, după reexaminarea îndeplinirii cerințelor care au stat la baza acordării licenței, pentru **23 licențe**, la cererea operatorilor de intermediere transport pe calea ferată ca urmare a expirării perioadei de valabilitate,

c. **Modificarea** unui număr de **2 licențe** la cererea societăților astfel: CER ROMANIA CARGO S.R.L. (Fostă CENTRAL EUROPEAN RAILWAY S.R.L.), modificată ca urmare a schimbării denumirii societății, respectiv COSCO ROMANIAN SHIPPING AND TRADING S.R.L. modificată ca urmare a extinderii punctelor de lucru ale societății,

d. **Suspendarea** unui număr de **6 licențe astfel**: INTER EXPEDITION S.R.L. suspendată datorită cererii societății ca urmare a întreruperii activității de intermediere a transportului pe calea ferată, UNICOM HOLDING S.A. suspendată datorită cererii societății ca urmare a întreruperii activității de intermediere a transportului pe calea ferată, QUATRO BUSINESS DEVELOPMENT S.R.L. suspendată ca urmare a netransmiterii documentelor privind îndeplinirea cerinței de capacitate financiară, precum și a adresei societății prin care se cere suspendarea licenței în luna septembrie, QUATRO BUSINESS DEVELOPMENT S.R.L. **prelungirea** suspendării la solicitarea societății ca urmare a întreruperii activității de intermediere transport feroviar, MOORHOUSE LOGISTICS LTD S.R.L. suspendată la solicitarea societății ca urmare a întreruperii activității de intermediere transport feroviar, COMCEREAL S.A. suspendată ca urmare a nedepunerii documentelor necesare vizării periodice a licenței de intermediere transport feroviar,

e. **Retragerea** unei **licențe** aparținând operatorului de intermediere transport pe calea ferată CONSTANTIN GRUP RAIL-LOGISTIC S.R.L. ca urmare a nedepunerii documentelor necesare vizării periodice a licenței, precum și a adresei prin care se comunică renunțarea la licență,

f. **Încetarea suspendării** pentru **1 licență** de intermediere a activității de transport pe calea ferată deținută de UNICOM HOLDING S.A. ca urmare a depunerii documentelor necesare eliminării în termen a neconformităților care au condus la suspendare,

De asemenea, ca urmare a expirării termenului de valabilitate, a fost efectuată evaluarea a **8 polițe** privind **asigurarea de răspundere civilă** a caselor de expediții, în vederea menținerii capacității financiare a licenței pentru efectuarea serviciilor de intermediere a activității de transport pe calea ferată.

Au fost emise **3 decizii de neacordare** a licenței de intermediere a activității de transport pe calea ferată ca urmare a neîndeplinirii cumulative a cerințelor pentru obținerea licenței/ netransmiterii documentației complete în termenul legal.

Situația licențelor de intermediere a activității de transport pe calea ferată acordate, vizate, modificate, suspendate sau retrase în perioada 2022 - 2024, este prezentată în tabelul de mai jos:

TIP ACTIVITATE SPECIFICĂ	Licență de intermediere a activității de transport pe calea ferată		
	2022	2023	2024
<i>Anul</i>			
Acordare licențe noi	11	9	6
Vizare periodică	19	26	23
Modificare (domeniu, denumire, adresă etc.)	2	6	2
Reevaluare capacitate financiară	4	9	8

Suspendare	3	1	6
Încetare suspendare	-	1	1
Retragere	2	3	1
Decizie neacordare licență	2	1	3

La sfârșitul perioadei analizate în *Registrul intermediarilor de transport feroviar* gestionat la nivel de CLF, erau înregistrați **70 operatori economici licențiați**, lista licențelor pentru intermedierea activității de transport pe calea ferată fiind afișată pe Site-ul ASFR actualizată lunar .

C. Licențe pentru transport urban cu metroul

Acordarea licențelor pentru transport urban cu metroul a fost prevăzută ca activitate a CLF prin Legea nr. 202/2016, cu modificările și completările ulterioare, fiind reglementată prin *Procedura pentru acordarea licenței pentru transport urban cu metroul* - Anexa nr. 3 la HG nr. 361/2018.

Singurul operator de transport urban cu metroul din România este societatea **METROREX S.A.**, cu sediul în București, operator licențiat pentru transport urban cu metroul din anul 2018. În anul 2024 s-a **reactualizat anexa** la licență și s-a efectuat **evaluarea anuală** a cerinței **privind capacitatea financiară** a operatorului odată cu acordarea **vizei periodice** pe licență.

VI. Activitatea de supraveghere de siguranță feroviară

Activitățile de supraveghere a siguranței feroviare se desfășoară prin intermediul Direcției Supraveghere de Siguranță Feroviară, care are în subordine Serviciul Supraveghere Siguranța Circulației și cele șase Inspectorate de Siguranță Feroviară, la nivel teritorial, în colaborare cu salariații Serviciului Certificare ERI, Autorizare Vehicule Feroviare. La această activitate sunt cooptați, în caz de necesitate, salariați de la toate serviciile ASFR. Competența personalului care efectuează activități de supraveghere este evaluată periodic și este menținută prin cursuri de formare profesională.

Măsurile de siguranță implementate care nu au legătură cu recomandările de siguranță

În continuare sunt prezentate câteva măsuri luate de ASFR care nu au legătură directă cu recomandările din rapoartele de investigare întocmite de AGIFER:

- Măsuri de verificare prin Inspecții Ordonate, a modului de tratare și implementare a măsurilor care au fost luate în urma unor incidente și accidente feroviare.
- Punea în aplicare a unui proces de monitorizare care să cuprindă:
 - atingerea obiectivelor de siguranță stabilite;
 - analizarea tuturor informațiilor în conformitate cu strategia și prioritățile stabilite în acest sens;
 - planuri de măsuri pentru cazurile de nerespectare a cerințelor prevăzute în sistemul de gestionare a siguranței;
 - corectarea neconformităților identificate în urma punerii în aplicare a planurilor de acțiune;

- evaluarea eficacității măsurilor cuprinse în planurile de acțiune prin verificarea corectitudinii aplicării lor, a obținerii rezultatelor scontate, precum și luarea de măsuri suplimentare de siguranță și control al riscurilor.
- Monitorizarea modului în care personalul de conducere, instruire și control respectă obligațiile din fișele de post corespunzător funcției executate, conform Regulamentului de investigare a accidentelor și incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România, aprobat prin HG nr. 117/17.02.2010.
- Ținerea sub control a riscurilor aferente pericolului de nerespectare a ciclului de revizii și reparații a materialul rulant.
- Elaborarea și punerea în aplicare a unor planuri de acțiune având ca scop ținerea sub control a riscurilor, pentru cazuri repetate de nerespectare în totalitate a legislației în vigoare și a procedurilor din SMS.
- Atribuirea în mod corespunzător a sarcinilor personalului, pentru fiecare nivel de responsabilitate în cadrul proceselor aferente SMS, în vederea menținerii și îmbunătățirii siguranței feroviare.
- Efectuarea activităților de audit și de monitorizare în conformitate cu prevederile procedurilor specifice proprii cuprinse în SMS, în care s-a stabilit modul de organizare, efectuare și finalizare a activității de monitorizare în legătură cu siguranța feroviară.
- Punerea în aplicare a proceselor de monitorizare de către administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară și operatorii de transport feroviar care să cuprindă:
 - atingerea obiectivelor de siguranță stabilite;
 - analizarea tuturor informațiilor în conformitate cu strategia și prioritățile stabilite în acest sens;
 - planuri de măsuri pentru cazurile de nerespectare a cerințelor prevăzute în sistemul de gestionare a siguranței;
 - corectarea neconformităților identificate în urma punerii în aplicare a planurilor de acțiune;
 - evaluarea eficacității măsurilor cuprinse în planurile de acțiune prin verificarea corectitudinii aplicării lor, a obținerii rezultatelor scontate sau dacă sunt necesare și alte măsuri suplimentare de siguranță și control al riscurilor.

Supravegherea: Strategie, plan, proceduri și luarea deciziilor

Strategia de Supraveghere a ASFR

Activitatea de supraveghere desfășurată de ASFR are la bază evaluarea eficacității sistemelor de management al siguranței feroviare, evaluarea aplicării corecte a metodelor comune de siguranță, verificarea elementelor constitutive de interoperabilitate privind respectarea cerințelor esențiale, în concordanță cu dimensiunea entităților supravegheate cu scopul de a se asigura că toate cerințele necesare sunt respectate în mod continuu de către administratorul și gestionarii de infrastructură feroviară, operatorii de transport feroviar, entitățile responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare.

ASFR aplică supravegherea bazată pe risc prin:

- evaluarea capacității de gestionare și ținere sub control a riscurilor de către toți actorii sistemului feroviar;
- colectarea informațiilor relevante în materie de siguranță din mai multe surse pentru a susține procesul decizional bazat pe risc;

- capacitatea de a justifica deciziile luate referitoare la procesul de supraveghere bazat pe risc;
- efectuarea mai multor acțiuni de supraveghere a activităților cu un risc mai mare de producere a unui accident/incident.

Astfel, supravegherea bazată pe risc permite ca ASFR să se asigure că sistemul de management al siguranței al agentului economic cu specific feroviar este capabil să țină sub control riscurile cu care se confruntă în activitatea sa.

Supravegherea bazată pe risc este legată de rezultatele evaluării modului în care sunt acoperite cerințele care au stat la baza emiterii certificatului unic/autorizației de siguranță respectiv a certificatului de conformitate pentru entitate responsabilă cu întreținerea/funcție de întreținere.

Strategia ASFR de supraveghere este corelată cu prevederile legislației naționale și europene în domeniul feroviar, aflate într-un proces de actualizare.

Pentru a duce la îndeplinire activitatea de supraveghere ASFR ia următoarele măsuri:

- culege și analizează date/informații provenite din surse diverse pentru a le folosi la elaborarea/actualizarea strategiei și a planurilor de supraveghere. Sursele sunt informațiile culese în cursul evaluării sistemelor de management al siguranței, rezultatele activităților de supraveghere anterioare, informațiile provenite din autorizarea subsistemelor sau a vehiculelor, rapoartele de investigare a accidentelor/incidentelor respectiv recomandările AGIFER, alte rapoarte sau date privind accidentele/incidentele, rapoartele anuale privind siguranța transmise de întreprinderile feroviare sau de administratorii de infrastructură, rapoartele anuale privind întreținerea transmise de entitățile responsabile cu întreținerea, sesizările din partea clienților și alte surse relevante;
- identifică domeniile de risc pentru activități de supraveghere specifice, inclusiv cele care rezultă din integrarea și gestionarea factorilor umani și organizaționali;
- elaborează planuri de supraveghere, indicând modul în care va pune în aplicare strategia de supraveghere;
- realizează o estimare a resurselor necesare pentru punerea în aplicare a planurilor, pe baza domeniilor specifice identificate;
- atribuie resurse pentru a pune în aplicare planurile de supraveghere;
- abordează aspectele referitoare la operațiunile sau la infrastructurile transfrontaliere, prin cooperarea cu alte autorități naționale de siguranță.

Procedura de supraveghere

ASFR abordează activitatea de supraveghere utilizând o optică bazată pe fermitate și corectitudine și are la bază următoarele principii:

- proporționalitate: se ține cont de riscurile pe care le administrează societatea, nu numai de rentabilitate;
- coerentă: abordarea e similară în situații similare;
- concentrare: activitatea de supraveghere se concentrează pe eficacitatea sistemului de management al siguranței, pe activitățile care dau cele mai grave riscuri și pe cele care sunt cel mai puțin controlate;
- transparentă: deciziile sunt luate în mod deschis, clar, precis astfel încât să fie înțelese de societățile supravegheate;
- responsabilitate și achitabilitate: ASFR răspunde pentru deciziile sale, acestea sunt luate în mod echitabil și responsabil;

- cooperare: aceasta se realizează între ASFR și autoritățile de siguranță din alte state membre pentru a se asigura că se abordează în mod similar chestiuni de interes comun și pentru a dezvolta abordări unificate;
- informarea din mai multe surse: ASFR obține informațiile relevante privind siguranța din surse diferite pentru a determina care este realitatea.

Activitatea de supraveghere efectuată de către ASFR după emiterea unui certificat unic de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, se desfășoară pe toată durata de valabilitate a certificatului/autorizației.

ASFR aplică supravegherea bazată pe risc prin:

- evaluarea capacității de gestionare și ținere sub control a riscurilor de către toți actorii sistemului feroviar;
- colectarea informațiilor relevante în materie de siguranță din mai multe surse pentru a susține procesul decizional bazat pe risc;
- capacitatea de a justifica deciziile luate referitoare la procesul de supraveghere bazat pe risc;
- evaluarea cu ocazia supravegherii a acelor activități cu risc sporit de producere a unui accident/incident feroviar.

Astfel, supravegherea bazată pe risc permite ca ASFR să se asigure că sistemul de management al siguranței al operatorului economic cu specific feroviar este capabil să țină sub control riscurile cu care se confruntă în activitatea sa.

Supravegherea bazată pe risc este legată de rezultatele evaluării modului în care sunt respectate cerințele care au stat la baza emiterii certificatului/autorizației de siguranță.

În cadrul activității de supraveghere ASFR evaluează:

- performanța sistemelor de management al siguranței;
- performanța sistemelor de întreținere a vehiculelor feroviare;
- nivelul de maturitate a managementului;
- nivelul de cultură de siguranță.

De asemenea ASFR face o examinare mai detaliată a noilor intrați pe piață în urma certificării pentru a se asigura că măsurile de siguranță ale acestora sunt corespunzătoare pentru atingerea obiectivelor de siguranță.

Contribuții la planificarea activităților de supraveghere

În situația în care au loc schimbări semnificative ale cadrului de reglementare, ale obiectivelor, principiilor, modalităților, priorităților sau ale tehnicilor de supraveghere ASFR va revizui strategia de supraveghere.

Societățile supravegheate de ASFR sunt: 1 administrator de infrastructură și 4 gestionari de infrastructură feroviară neinteroperabilă, 49 operatori de transport de călători și marfă, 19 operatori de manevră feroviară.

Compania Națională de Căi Ferate "CFR" SA este Managerul de Infrastructură Feroviară din România, care administrează și întreține infrastructura feroviară publică și o serie de componente de infrastructură privată.

CNCF „CFR” SA administrează o rețea feroviară de 19.629,00 km lungime, din care 13.442,00 km linii curente și directe și 6.187,00 km linii stații. Din cei 19.629,00 km linii CF, 15.892,00 km aparțin infrastructurii feroviare publice și 3.737 km linii CF aparținând infrastructurii private. Din totalul de 19.629,00 km linii CF, 4.787,00 km sunt linii de cale ferată neinteroperabile (3.853,513 km linii curente și directe și 933,922 km linii din stații). Liniile sunt conectate prin 25.100

aparate de cale echivalente. Pe rețeaua feroviară publică există un număr de 17.694 poduri și podețe un număr de 896 stații (puncte de secționare) și 188 tuneluri cu o lungime totală de cca. 64,00 km.

În vederea efectuării activității de supraveghere, ASFR culege și analizează date/informații provenite din surse diverse pentru a le folosi la elaborarea programului anual de supraveghere.

Pentru pregătirea acțiunilor de supraveghere ASFR colectează informații din diverse surse cum ar fi:

- activitatea de evaluare a sistemelor de management al siguranței;
- rezultatele activităților de supraveghere anterioare;
- statistica accidentelor/incidentelor feroviare;
- avizările zilnice privind neconformitățile produse în activitatea de transport feroviar transmise de către Revizoratul General de Siguranța Circulației din cadrul CNCF „CFR” SA;
- informațiile provenite din autorizațiile subsistemelor sau ale vehiculelor;
- rapoartele de investigare accidente/incidente feroviare;
- rapoartele anuale privind siguranța transmise de operatorii de transport feroviar sau de administratorul de infrastructură feroviară;
- rapoartele anuale privind întreținerea transmise de entitățile responsabile cu întreținerea;
- recomandările de siguranță emise de către AGIFER;
- plângerile din partea publicului;
- alte surse relevante.

În planificarea acțiunilor de supraveghere, ASFR are în vedere următoarele criterii bazate pe risc:

- numărul de accidente/incidente produse în activitatea proprie a OTF și AI / GI;
- numărul de accidente/incidente produse în activitatea OTF și AI / GI determinate de activitățile altor factori implicați din sistemul feroviar și ale terților;
- numărul de precursori ai accidentelor;
- neconformități privind identificarea pericolelor și evaluarea riscurilor din activitățile proprii sau de interfață;
- neconformități privind elaborarea și aplicarea măsurilor de acoperire a riscurilor, altele decât cele prevăzute în codurile de practică;
- recomandările de siguranță din rapoartele de investigare a accidentelor/ incidentelor;
- neconformități care ar putea genera un impact semnificativ asupra mediului (în transportul mărfurilor periculoase);
- neconformități care au generat perturbații mari în desfășurarea traficului feroviar;
- neconformități privind întreținerea vehiculelor feroviare și/sau a infrastructurii feroviare;
- neconformități rezultate din acțiunile de evaluare a sistemului de management al siguranței cu ocazia reînnoirii/modificării certificatului unic de siguranță sau a autorizației de siguranță;
- neconformități avizate de beneficiari și de alte entități implicate în activitatea de transport feroviar;
- rezultatele activității de monitorizare efectuată de administratorii/gestionarii de infrastructură și de operatorii de transport feroviar;

- gestionarea schimbărilor tehnice, organizaționale și operaționale;
- informații colectate din cooperarea cu alte autorități de siguranță.

Desfășurarea auditului de supraveghere

Auditul de supraveghere se desfășoară în următoarele etape:

- deschiderea auditului, în care membrii echipei de audit se vor deplasa la sediul organizației auditate, în vederea identificării responsabililor de procese din cadrul organizației auditate și solicitarea documentelor necesare desfășurării auditului;
- etapa de preaudit, în care se vor colecta și analiza documentele solicitate de la organizația auditată;
- auditul, care se va desfășura în baza Planului de audit, conform domeniilor de risc identificate în urma analizării documentelor colectate în etapa de preaudit în activitatea operatorilor de transport feroviar sau a administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară.

Planul de supraveghere

Planurile de supraveghere asigură punerea în aplicare a strategiei de supraveghere pe durata de valabilitate a acesteia.

Acțiunile de supraveghere se vor desfășura în patru etape, după cum urmează:

ETAPA 1 – colectarea informațiilor și sintetizarea acestora;

ETAPA 2 - comunicarea planului de supraveghere;

ETAPA 3 - punerea în aplicare a planului de supraveghere și finalizarea activității de supraveghere prin întocmirea notei de constatare și diseminarea rezultatelor supravegherii cu operatorul de transport feroviar sau cu administratorul/gestionarul infrastructurii, respectiv diseminarea informațiilor relevante către compartimentele interesate din cadrul ASFR;

ETAPA 4 - verificarea implementării planului/planurilor de acțiune de către operatorul de transport feroviar sau administratorul/gestionarul infrastructurii și/sau a măsurilor corective dispuse de către ASFR în urma acțiunilor de supraveghere.

ASFR identifică și stabilește domenii pentru activități de supraveghere specifice și elaborează un plan de supraveghere cadru în care indică modul în care pune în aplicare prezenta strategie de supraveghere pe durata ciclului de valabilitate al unui certificat/autorizații de siguranță. Acestea fac obiectul Planului Cadru de Supraveghere, respectiv a Tematicii Cadru.

ASFR dispune de o bază de date pentru evidența neconformităților și, în funcție de frecvența de apariție și impactul acestora, ia măsuri de punere în aplicare a planurilor de supraveghere a sectorului feroviar.

Neconformitățile sunt situațiile în care sistemul de management al siguranței (respectiv sistemul de întreținere a vehiculelor feroviare) nu îndeplinește cerința esențială de control al riscurilor.

Nivelul sancțiunilor pe care le aplică ASFR este în concordanță cu nivelul de neconformitate constat în urma acțiunilor de supraveghere și reflectă acest nivel.

Criterii de luare a deciziilor

1. Frecvența activităților de supraveghere:

- a. acțiunile de audit se desfășoară în perioada de valabilitate al unui document emis (autorizație/certificat unic de siguranță, certificat de conformitate al entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare, certificat de conformitate funcție de

întreținere) în conformitate cu regulamentele europene aplicabile pe baza convențiilor de supraveghere și vizează:

- eficacitatea sistemului de gestionare a siguranței;
 - eficacitatea elementelor individuale sau parțiale ale sistemului de gestionare a siguranței, inclusiv a activităților operaționale;
- b. acțiunile de inspecție se desfășoară la entitățile responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare pe baza convențiilor de supraveghere;
 - c. acțiunile de control de stat se programează anual și vizează întreaga activitate a operatorului economic supravegheat desfășurată în ultimele 12 luni. Se pot efectua acțiuni de control de stat atât ca urmare a unor constatări rezultate din inspecțiile de stat cât și din dispoziția Conducerii Ministerului Transporturilor;
 - d. acțiunile de inspecție de stat se programează lunar și vizează activitățile care sunt considerate că dau naștere celor mai grave riscuri și activitățile la care riscurile sunt asumate.

2. Obiectivele acțiunii de supraveghere:

- a. verificarea modului în care sunt gestionate riscurile asociate domeniilor ce fac obiectul autorizațiilor/certificatelor de siguranță emise;
- b. evaluarea modului de operare și întreținere a subsistemelor structurale și funcționale conform cerințelor esențiale care fac obiectul STI - urilor;
- c. evaluarea modului în care organizația aplică, monitorizează, promovează cadrul de reglementare în domeniu;
- d. verificarea aplicării recomandărilor de siguranță emise în cazul unor accidente/incidente feroviare.

3. Resursele utilizate în acțiunile de supraveghere

- a. Acțiunile de audit, inspecție, control, și inspecție de stat se efectuează, de regulă, de către inspectorii de stat din cadrul Serviciului Control Siguranța Circulației, Audit și Inspectoratelor de Siguranță Feroviară 1-8;
- b. În funcție de complexitatea acțiunii de supraveghere se pot utiliza și specialiști din cadrul celorlalte compartimente din cadrul ASFR fiind respectate principiile enunțate în prezenta strategie.

ASFR publică pe site strategia de supraveghere și comunică operatorilor economici supravegheați planul acțiunilor de supraveghere, precum și rezultatele acestor acțiuni.

ASFR comunică operatorilor economici supravegheați obiectivele și o explicație generală a planurilor acțiunilor de supraveghere, precum și rezultatele acestor acțiuni.

ASFR verifică eficacitatea măsurilor corective dispuse în urma acțiunilor de supraveghere și a planurilor de acțiune implementate de către operatorul de transport feroviar sau de către administratorul/gestionarii de infrastructură și a entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare.

La nivel intern în cadrul ASFR are loc un schimb de informații între compartimentele care efectuează supravegherea și cele care efectuează certificarea/autorizarea.

Principalele reclamații referitoare la deciziile luate.

Nu au fost reclamații.

Rezultatele supravegherii

Activitatea de supraveghere (control de stat - CS, inspecție de stat - IS, audit - A, constatare/sanționare contravenții (întocmire procese verbale de contravenție cu avertisment sau amendă) Autoritatea de Siguranță Feroviară ASFR, în conformitate cu prevederile OMT nr. 1650/2023, HG 108/2019, OMT nr. 410/1999, OMTCT nr. 2262/2006, Regulamentul (UE) nr. 763/2018, OMTIC 232/2020, Regulamentul (UE) nr. 761/2018, prin personalul cu atribuții de audit control și inspecție de stat a efectuat în anul 2024 acțiuni de inspecție de stat și alte activități asimilate inspecțiilor de stat în unitățile subordonate Ministerului Transporturilor și Infrastructurii sau aflate sub autoritatea acestuia, în societățile comerciale care furnizează produse sau servicii pentru calea ferată și metrou, în unitățile operatorilor de transport feroviar, la administratorul infrastructurii feroviare publice, gestionarii de infrastructură feroviară, la deținătorii de linii ferate industriale și material rulant.

Totodată, în aceeași perioadă de timp, ASFR a efectuat audituri de supraveghere a entităților responsabile cu întreținerea - ASERI și audituri de evaluare în vederea certificării de siguranță – AECS și audituri de evaluare pentru actualizare / modificare certificate ERIV / FIV - AERIV.

Cu ocazia depistării cazurilor de nerespectare a sarcinilor de serviciu de către personalul feroviar și a reglementărilor specifice în vigoare de către personalul agenților economici care furnizează servicii / produse feroviare critice pentru activitatea feroviară, au fost întocmite procese verbale de constatare și sancționare a contravențiilor, societăților care, în desfășurarea operațiunilor de transport feroviar au încălcat normele privind siguranța circulației, securitatea transporturilor, calitatea serviciilor sau produselor achiziționate / furnizate, sancțiunea fiind avertisment (AV) sau amendă (AM).

Nr. crt.	Tipul activității	Abrev.	Numărul activităților	Observații
1	Audituri supraveghere de siguranță	ASSF	56	-
2	Audituri de supraveghere a entităților responsabile cu întreținerea	ASERI	136	-
3	Audituri de evaluare pentru certificare de siguranță	AECS	0	-
4	Audituri pentru actualizare / modificare certificate ERIV/FIV	AERIV	8	-
5	Total audituri	A	200	-
6	Controale de stat	CS	1	-
7	Inspecții de stat programate	IS	396	-
8	Inspecții de stat ordonate în afara programului stabilit	ISO	163	-
9	Însoțiri de trenuri	IT(km)	134	-
10	Evaluări	E	380	-
11	Atestări	AT	1397	-
12	Autorizări	AUT	2411	-
13	Total activități	Activ.	4877	-
14	Avertismente	AV	36	-
15	Amenzi	AM	13	-
16	Total procese verbale contravenții	PV	49	-

Gestionarea evidențelor și statisticilor accidentelor și incidentelor produse în desfășurarea operațiunilor de transport pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul.

Conform evidențelor Serviciului Supraveghere Siguranța Circulației situația accidentelor și incidentelor pe anul 2024 încadrate conform HG nr. 117/17.02.2010, se prezintă astfel:

I. Neconformități privind siguranța feroviară în activitatea de transport feroviar:

Accidente, încadrate conform art. 7:

1. accidente feroviare:

a) coliziuni: 2

b) deraieri: 17

c) loviri ale vehiculelor rutiere la treceri la nivel: 113

d) loviri de persoane: 74

e) incendii la vehicule feroviare: 5

2. a) accidente feroviare grave: 0

2. b) accidente produse în activitatea de manevră feroviară:

II. Incidente, încadrate conform art. 8:

A) incidente produse în circulația trenurilor: 31

B) incidente produse în activitatea de manevră: 91

C) alte incidente produse în legătură cu siguranța feroviară: 152

Aplicarea CSM pentru sistemul de management al siguranței

Cu ocazia verificării de către ASFR a modului de aplicare MCS în cadrul SMS au fost constatate unele cazuri de deficiențe, după cum urmează:

- Au existat cazuri în care operatorii de transport feroviar în contractele încheiate cu deținătorii vehiculelor feroviare/entitățile responsabile cu întreținerea ale vagoanelor de marfă pe care le utilizează, nu se specifică modul în care se realizează schimbul de informații relevante între OTF și entitățile responsabile cu întreținerea în ceea ce privește defecțiunile, accidentele și incidentele legate de siguranță, precum și eventualele restricții privind utilizarea, repunerea în funcțiune a vehiculelor, trasabilitatea tuturor informațiilor necesare, păstrarea evidențelor.
- Au existat cazuri în care nu sunt cunoscute de către personalul operatorilor de transport feroviar implicat, responsabilitățile legate de urmărirea și de efectuarea evaluării periodice a competențelor profesionale specifice și generale.
- Au existat cazuri în care nu a putut fi prezentată dovada efectuării evaluării competențelor specifice tipurilor de material rulant sau tipurilor de instalații de SC.
- Au existat cazuri în care nu a putut fi prezentată dovada existenței unui salariat atestat ASFR, în vederea participării în comisiile de evaluare a competențelor specifice tipurilor de material rulant sau tipurilor de instalații de SC.
- Au existat cazuri în care competențele profesionale cuprinse în Planul specific de instruire teoretică, nu este corelat cu Planurile de lecții și cu Fișele individuale întocmite cu ocazia instruirii profesionale teoretice.
- Au existat cazuri de nerespectarea timpului de lucru și de odihnă de către personalul cu atribuții în siguranța feroviară.
- Au existat cazuri de nerespectarea prevederilor referitoare la autorizarea laboratoarelor de încercări și atestarea dispozitivelor speciale destinate verificării și încercării produselor/serviciilor feroviare critice utilizării în activitatea de exploatare, întreținere, reparare și verificare tehnică a vehiculelor feroviare.

- Au existat cazuri în care sistemul de management al siguranței nu conține identificarea și descrierea tuturor proceselor și a activităților legate de siguranță și a responsabilităților conexe, în sensul că nu a putut fi prezentată o procedură privind implementarea și dezvoltarea unui sistem de menținere a competențelor profesionale ale personalului care desfășoară activități specifice transportului feroviar, altul decât cel cu responsabilități în SC, avizată AFER și CENAFER
- Au existat cazuri în care operatorii de transport feroviar nu au identificat potențialele riscuri pentru siguranță și măsurile de siguranță adecvate înainte de implementarea unei modificări, în conformitate cu procesul de management al riscurilor stabilit în Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 (1), luând în considerare inclusiv riscurile pentru siguranță generate de procesul de modificare.
- Nu sunt identificate riscurile în vederea ținerii sub control a acestora, legate de colaborarea cu entitățile responsabile cu întreținerea pentru vagoanele de marfă care fac obiectul contractelor de închiriere.
- Au existat cazuri în care reviziile planificate la locomotivele aflate în exploatare nu au fost efectuate conform programării (nu s-au respectat normele de timp sau km parcurși stabilite pentru efectuarea reviziilor planificate).
- Au existat cazuri de depășire de către trenuri a vitezelor maxim admise de către linie, a vitezelor maxime stabilite pentru categoria de tren respectivă în livretele de mers sau prin ordin de circulație, a treptelor restricțiilor de viteză.
- Au existat cazuri de circulație a locomotivelor cu instalația DSV sau INDUSI izolată care deși au fost depistate nu au fost tratate.
- Au existat cazuri în care nu s-a respectat durata serviciului continuu maxim admis pe locomotivă.
- Au existat situații în care certificatele complementare ale mecanicilor de locomotivă nu conțin toate competențele de infrastructură pe care mecanicul este autorizat să conducă.
- Nu au fost identificate pericolele respectiv nu au fost evaluate riscurile legate de utilizarea contractanților.
- Au existat cazuri în care procedurile SMS nu au fost actualizate cu ocazia modificării structurii sau a documentelor de referință.
- Auditul intern nu identifică în toate cazurile necesitatea luării de măsuri corective sau de îmbunătățire a proceselor SMS.

Aplicarea CSM pentru monitorizare

ASFR în cadrul acțiunilor sale de supraveghere verifică modul în care operatorii de transport feroviar și administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară aplică prevederile Regulamentului (UE) nr. 1078 / 2012 în cadrul activităților specifice de monitorizare.

În continuare sunt prezentate câteva tipuri de neconformități constatate, astfel:

- activitatea de monitorizare efectuată la nivelul operatorilor de transport feroviar și administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară nu are în vedere în toate cazurile depistarea de metode greșite de lucru, cazuri de nerespectare a reglementărilor în vigoare în vederea îmbunătățirii proceselor specifice, deși cu ocazia supravegherii efectuate de ASFR au fost constatate o serie de nereguli;
- gradul de îndeplinire a obiectivelor de siguranță nu este monitorizat;

- au existat cazuri în care operatorii de transport feroviar în Raportul analizei de management nu au cuprinsă analiza eficienței și eficacității măsurilor de monitorizare a siguranței feroviare;
- atribuțiile, sarcinile și răspunderile personalului de conducere și ale personalului cu responsabilități în siguranța feroviară, stabilite prin fișele de post nu sunt documentate, și nu sunt corelate între toate părțile relevante, implicate în procesul de siguranță feroviară;
- nu în toate cazurile sunt efectuate analize care să aibă drept scop eficientizarea activităților de monitorizare specifice;
- nu au fost elaborate o strategii de îmbunătățire continuă a propriei culturi de siguranță, pentru a identifica aspectele comportamentale care afectează diferitele părți ale sistemului de management al siguranței și pentru a institui măsuri care să abordeze aceste aspecte;
- Nu au fost stabilite și implementate o strategie și o prioritate referitoare la aplicarea procesului de monitorizare care să țină cont de informațiile provenite din activitățile care prezintă cele mai mari riscuri și care ar putea conduce la consecințe negative pentru siguranță;
- nu sunt atinse toate obiectivele referitoare la verificarea privind aplicarea corectă și eficacitatea proceselor din cadrul sistemului de gestionare privind competențele personalului, formare continuă și actualizare periodică a cunoștințelor și competențelor, întreținerea vehiculelor feroviare, verificările efectuate la vehiculele feroviare din compunerea trenurilor;
- activitatea de monitorizare nu în toate cazurile se desfășoară prioritar în acele domenii care prezintă cele mai mari riscuri și care ar putea conduce la consecințe negative pentru siguranță;
- planurile de acțiune nu includ informații privind obiectivele și rezultatele scontate, inclusiv persoana responsabilă cu evaluarea eficacității măsurilor.

Măsuri de remediere

- Analiza în amănunt a neconformităților constatate și întocmirea unui plan de măsuri corective, cu termene și responsabilități;
- Corectarea neconformităților identificate în urma punerii în aplicare a planurilor de acțiune;
- Efectuarea activităților de monitorizare în conformitate cu prevederile strategiei de monitorizare și ale procedurilor specifice proprii cuprinse în SMS, în care a fost stabilit modul de organizare, efectuare și finalizare a activității de monitorizare în legătură cu siguranța feroviară;
- Verificarea periodică a modului în care personalul de instruire și control respectă obligațiile din fișele de post corespunzător funcției executate, conform Regulamentului de investigare a accidentelor și incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România, aprobat prin HG nr. 117/17.02.2010;
- Elaborarea și punerea în aplicare a unui plan de acțiune pentru cazurile de depășire a serviciului continuu maxim admis pe locomotivă.
- În cadrul activității de îmbunătățire a acțiunii de culegere și analiză a informațiilor se recomandă ca în analiza efectuată de management să se stabilească dacă procesele, procedurile și măsurile tehnice, operaționale și organizaționale în materie de control al riscurilor sunt puse în aplicare în mod corect și dacă sistemul de gestionare a siguranței feroviare, în ansamblul său, obține rezultatele scontate.

2. Extrase ale rapoartelor de investigație finalizate de AGIFER în perioada noiembrie – decembrie a anului 2024

I. **RAPORT DE INVESTIGARE** privind accidentul feroviar produs la data de 27.11.2023, ora 22:00, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Iași, secția de circulație Lețcani - Dorohoi, între stația CFR Trușești și halta de mișcare Todireni, km 77+326 în circulația trenului de marfă nr.66952027, prin deraierea primului boghiu al vagonului nr.83536651666-3, al 11-lea din compunerea trenului

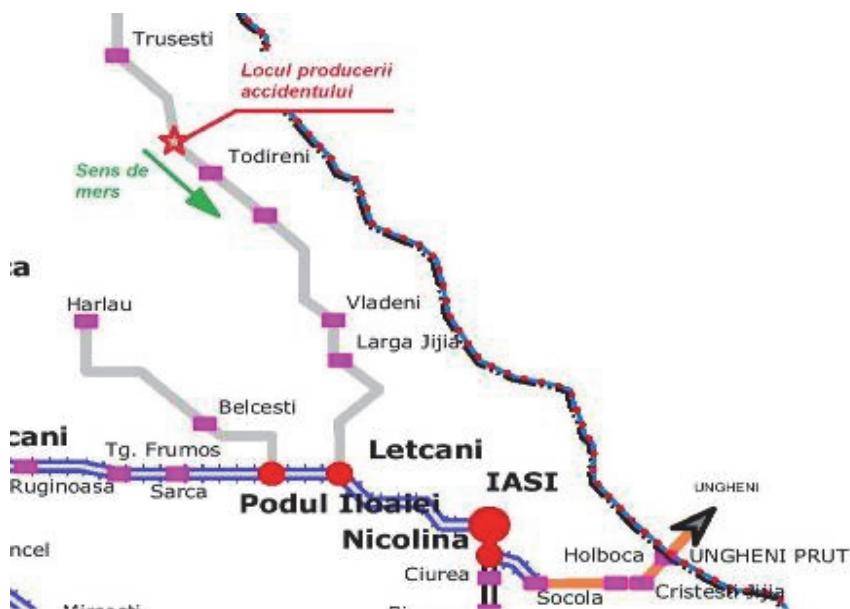


*Raport de Investigare final
05 noiembrie 2024*

REZUMAT

La data de 27.11.2023, în jurul orei 22:00, pe secția de circulație Lețcani - Dorohoi (linie simplă, neelectrificată, gestionată de SC RC-CF TRANS Brașov SRL), între stația CFR Trușești și halta de mișcare Todireni, km 77+326, în circulația trenului de marfă nr.66952027 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA) s-a produs deraierea ambelor osii ale primului boghiu, în sensul de mers, al celui de-al 11-lea vagon din compunerea trenului având nr.83536651666-3.

Trenul de marfă nr. 66952027 a fost remorcat cu locomotiva DA 2492, aparținând OTF GFR. Deraierea s-a produs pe o zonă în curbă cu deviație stânga față de sensul de mers al trenului.



Locul producerii accidentului feroviar

Consecințele accidentului

suprastructura căii

În urma producerii acestui accident feroviar suprastructura căii a fost afectată pe o distanță de aproximativ 1376 metri.

materialul rulant

A deraiat de ambele osii primul boghiu al vagonului nr.83536651666-3, al 11-lea vagon din compunerea trenului.

Instalații feroviare

Nu au fost avariate instalațiile feroviare.

Persoane vătămate

În urma producerii accidentului feroviar nu au fost înregistrate victime omenești sau persoane accidentate.

Perturbații în circulația feroviară

Ca urmare a producerii accidentului circulația trenurilor de călători aparținând operatorului SC Regio Călători Brașov SRL pe această secție a fost anulată între stația Todireni și h.m Trușești până pe data de 09.12.2023, ora 10:00, când circulația feroviară a fost deschisă doar traficului feroviar de călători efectuat de către SC Regio Călători SRL Brașov, cu restricție de viteză de 10 km/h pe distanța Trușești-Todireni.

Rezumatul și concluziile privind cauzele accidentului

Având în vedere constatările și măsurătorile efectuate, după producerea accidentului, la suprastructura căii și la materialul rulant implicat, se poate afirma că accidentul a fost cauzat de defectele existente la ecartament, respectiv nivel transversal, coroborat cu faptul că vagonul nr.83536651666-3 prezenta jocuri la pietrele de frecare peste valoarea instrucțională de 24 mm.

Analizând constatările și măsurătorile efectuate la suprastructura căii, la materialul rulant și la încărcătura vagonului, după producerea accidentului, documentele puse la dispoziție și declarațiile personalului implicat, comisia de investigare a fost stabilit, potrivit definițiilor prevăzute de Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2020/572, în cadrul cap.4 „Analiza accidentului”, următorii factori cauzali, contributivi și sistemici:

CONCLUZII

Rezumatul analizei și concluzii privind cauzele accidentului

În zona de producere a accidentului linia era în curbă la stânga, iar vagonul nr. 83536651666-3 prezenta jocul la pietrele de frecare cu valoarea 0 mm pe partea stângă la ambele boghiuri conform sensului de mers, iar pe partea dreaptă valorile de 25 mm la primul boghiu, respectiv 32 mm la boghiul al doilea. Aceste valori sunt peste valoarea maximă admisă de 24 mm.

Marfa din vagonul nr.83536651666-3 (al 11-lea din compunerea trenului) era supraîncărcată, 83200kg față de limita de 80000kg, care este masa maxim admisă la încărcare. În aceste condiții, sarcina ce acționa pe roțile situate pe partea stângă să fie mai mare decât cea care acționa pe roțile de pe partea dreaptă, acest lucru fiind mai accentuat în cazul osiei conducătoare (cu roțile 1-2).

Având în vedere constatările și măsurătorile efectuate, după producerea accidentului, la suprastructura căii și la materialul rulant implicat, se poate afirma că accidentul a fost cauzat de defectele existente la suprastructura căii și la vagonul nr.83536651666-3.

Analizând constatările și măsurătorile efectuate la suprastructura căii, la materialul rulant și la încărcătura vagonului, după producerea accidentului, documentele puse la dispoziție și declarațiile personalului implicat, comisia de investigare a fost stabilit, potrivit definițiilor prevăzute de Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2020/572, în cadrul cap.4 „Analiza accidentului”, următorii factori cauzali, contributivi și sistemici:

Factori cauzali

- existența în cale, la locul producerii accidentului feroviar, a unor defecte ale geometriei căii (ecartament, respectiv nivel transversal), coroborate cu defectele vagonului nr.83536651666-3 (jocuri la pietrele de frecare peste valoarea admisă în exploatare), au condus la depășirea limitei de stabilitate la deraiere.

Factori contributivi

- supraîncărcarea vagonului nr.83536651666-3, de către expeditor.
- dificultatea verificării jocului la pietrele de frecare în cadrul operațiilor de revizie tehnică la acest tip de vagon (vagon seria Fals modificat pentru transportul cerealelor) determinată de existența unei table (cu dimensiunile de 3200 mm x 240 mm) în zona boghiurilor vagonului, montată cu ocazia lucrării suplimentare de prelungire a pantei fixe.

Factori sistemici

- neasigurarea, de către expeditor (SC Comcereal SA Botoșani) și OTF (SC Grup Feroviar Român SA), a condițiilor pentru efectuarea cântăririi vagoanelor înaintea introducerii în compunerea trenurilor.

Măsuri luate de la producerea accidentului

Pentru restabilirea circulației feroviare RCCF a luat măsura de înlocuire a traverselor distruse pe distanța afectată de circulația în stare deraiată a vagonului nr.83536651666-3, pe o lungime de 1376 metri.

Observații suplimentare

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare s-au făcut următoarele observații suplimentare privind unele deficiențe și lacune:

▪ vagonul nr.83536651666-3 este vagon de marfă pentru transport cereale provenit din seria constructivă Fals având ca lucrări suplimentare importante, montarea unui acoperiș metalic cu gură de încărcare longitudinală după modelul vagonului din seria Uagps, relocarea robinetelor de aer ai instalației pneumatice de descărcare, precum și prelungirea pantei fixe, conform proiect de execuție 91.SIM.5.00 și SIM.3079-00, avizate de AFER, precum și a specificației tehnice de produs *ST-Fals 02/2014*, avizată de ASFR;

▪ lucrarea suplimentară de prelungire a pantei fixe s-a efectuat prin montarea unei table cu dimensiunile de 3200 mm x 240 mm în zona boghiurilor vagonului, fapt ce face ca accesul la pietrele de frecare pentru verificarea jocului acestora conform Instrucției nr.250 să fie foarte dificil în condiții de exploatare (foto nr.9 și foto nr.10);

▪ acest lucru face ca verificarea jocului la pietrele de frecare, conform Instrucției nr.250, de către personalul de exploatare să nu fie posibilă, această verificare făcându-se doar vizual. Precizăm că, măsurarea jocului la pietrele de frecare s-a realizat cu două persoane în stația CFR Vlădeni cu ocazia cântăririi vagoanelor, iar în cadrul SC Electroputere VFU SA Pașcani verificarea jocului la pietrele de frecare s-a realizat la o linie prevăzută cu canal de vizitare;



Vagon seria Fals având prelungirea pantei fixe comparat cu vagon seria Fals fără această prelungire

Deși personalul de exploatare (RTV) admite că verificarea jocului la pietrele de frecare în cazul acestor vagoane se face doar vizual prin aproximarea acestuia, nu a existat un program de urmărire în exploatare și o analiză a acestui program conform procedurilor pe care OTF le are implementate (procedură operațională **Managementul procesului de revizie tehnică a trenurilor PO 8.1-01** și procedură de sistem integrat **Evaluarea riscurilor PSI 6.1-01**);



Foto comparativ privind accesul la pietrele de frecare vagon seria Fals (sus) și vagon seria Fals cu prelungire a pantei fixe(jos)

▪ procedurile de sistem pe care RSCO, în calitate de ERI, are implementat (**PSF-45 Identificare pericole în gestionarea întreținerii parcului de vagoane și locomotive și Fișa de risc RSCO - plăci de alunecare**) fac referire doar la riscurile unei mentenanțe defectuoase a acestor pietre de frecare în cadrul reparațiilor periodice.

RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚA

Având în vedere factorii identificați în cursul investigației, în scopul prevenirii producerii unor accidente sau incidente similare în viitor, în conformitate cu prevederile art.26 alin.(2) din OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară, **comisia de investigare consideră oportună emiterea următoarei recomandări privind siguranța, adresate ASFR, care, în limitele competențelor sale, ia măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările privind siguranța emise de AGIFER sunt luate în considerare și, dacă este cazul, urmate. Conform prevederilor art.26, alin.(3) din OUG nr.73/2019 ASFR va raporta periodic, cel puțin o dată la 6 luni, AGIFER cu privire la măsurile luate sau planificate drept consecință a recomandărilor emise.**

Preambul recomandare privind siguranța nr. 468/1

În cursul investigației s-a constatat că personalul de exploatare tehnică din ramura vagoane, urmare a lucrărilor suplimentare aduse la această serie de vagoane, nu are acces și nu poate verifica jocul însumat la pietrele de frecare, conform Instrucțiunilor privind revizia tehnică și întreținerea vagoanelor în exploatare nr.250.

Comisia de investigare consideră necesar emiterea următoarei recomandări privind siguranța:

Recomandare privind siguranța nr.468/1

SC ROLLING STOCK COMPANY SA și SC Grup Feroviar Român SA, vor evalua riscurile asociate pericolelor generate în exploatarea vagoanelor la care au fost efectuate lucrări suplimentare de prelungire a pantei fixe, prin montarea unei table cu dimensiuni de 3200 mm x 240 mm în zona boghiurilor vagonului, stabilind măsuri concrete pentru ținerea lor sub control.

II. RAPORT DE INVESTIGARE privind incidentul feroviar produs în circulația trenului de călători nr.7569, la data de **19.10.2024** ora **08:10**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Galați**, pe secția de circulație Mărășești–Galați (linie dublă electrificată), între Hm. Barcea și Hm. Ivești



*Ediție finală
11 noiembrie 2024*

REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

La data de **19.10.2024**, ora **08:10**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Galați**, pe secția de circulație Mărășești – Galați (linie dublă electrificată), între stația CF Mărășești și Hm Șendreni, s-a produs lovirea a 8 bobine de joantă aferentă circuitelor de cale și a dalelor de beton de la pasajele pietonale, aflate pe această distanță, de către regulatorul automat de timonerie de la locomotiva EC 092 ce a remorcat trenul de călători nr.7569 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA).

Urmare a producerii acestui incident trenul de călători nr.7569 a înregistrat o întârziere de 21 minute.

Nu au fost înregistrate victime omenești sau răniți.

Cauza directă

Cauza directă a producerii acestui incident feroviar o constituie ieșirea regulatorului de timonerie de la osia nr.3 a locomotivei EC 092, din „gabaritul de material rulant”. Acest lucru a fost posibil ca urmare a desprinderii părții filetate a tubului de reglaj de manșonul de cuplare al regulatorului de timonerie, la partea din față în sensul de mers al trenului, urmat de rotirea în jurul bulonului de fixare a capătului desprins la un unghi de 90°(poziție verticală – atârnat) față de poziția orizontală normală de fixare a acestuia.

Factori care au contribuit

- dezvoltarea în timp a uzurilor la partea filetată a tubului de reglaj a regulatorului de timonerie și a părții filetate a manșonului de cuplare al acestuia, ca urmare a preluării sarcinilor axiale transmise în procesele de frânare/defrânare.

Cauze subiacente.

- nerespectarea prevederilor Ordinului nr.315/2011 de aprobare a „Normativului feroviar Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate”, Cap.3, Tabelul 3.1, cu privire la neefectuarea reparațiilor planificate la care era scadentă locomotiva EC 092.

Nu au fost identificate **cauze primare** ale producerii acestui incident.

Grad de severitate

Conform clasificării incidentelor prevăzută la art.8 din *Regulamentul de investigare*, având în vedere activitatea în care s-a produs, evenimentul se clasifică ca incident feroviar conform prevederilor **art. 8, Grupa A, pct.1.10** - „lovirea lucrărilor de artă, construcțiilor, instalațiilor de către piese sau subansambluri ale vehiculelor feroviare, în circulația trenurilor, în urma cărora nu au fost înregistrate deraieri de vehicule feroviare”.

Recomandări de siguranță.

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

Analiză și Concluzii

Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii

Având în vedere constatările și măsurătorile efectuate la linie, după producerea incidentului feroviar, prezentate în capitolul C.5.4.1. *Date constatate la linie*, se poate concluziona că **starea tehnică a acesteia nu a influențat producerea incidentului.**

Concluzii privind starea tehnică a locomotivei

Având în vedere constatările efectuate la locomotiva EC 092, prezentate la capitolul C.5.4.3. *Date constatate cu privire la materialul rulant și instalațiile acestuia - Constatări efectuate la locomotivă*, se poate afirma că starea tehnică a locomotivei a influențat producerea incidentului. Acest lucru s-a datorat dezvoltării în timp a uzurilor la partea filetată a tubului de reglaj a regulatorului de timonerie și a părții filetate a manșonului de cuplare al acestuia, ca urmare a preluării sarcinilor axiale transmise în procesele de frânare/defrânare și a fost influențată de faptul că din anul 2004 la locomotiva EC 092 nu au mai fost efectuate reparațiile periodice scadente în care să fie incluse lucrări care implicau demontarea și verificarea acestui regulator de timonerie SAB tip FE-2-350.

Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului

Din analiza constatărilor efectuate la instalațiile de locul producerii incidentului, a stării tehnice a locomotivei, a analizării fotografiilor, a declarațiilor salariaților implicați și a documentelor puse la dispoziție de părțile implicate, comisia de investigare consideră că acest incident s-a produs urmare desprinderii părții filetate a tubului de reglaj de manșonului de cuplare al regulatorului de frână, la partea din față, în sensul de mers al trenului, din cauza uzurilor apărute în timp la părțile filetate. (**Fig. nr.3**)

La data de 19.10.2024 locomotiva EC 092, care sosise în stația CFR Mărășești cu trenul de călători nr.7566, a efectuat rebrusment pentru cuplare la vagonul de călători care urma să formeze trenul nr.7569. Având în vedere că prima urmă de lovire a fost identificată la prima dală betonată, în sensul de mers al trenului de călători nr.7569, aflată pe firul I de circulație în dreptul semnalului de ieșire din stația CFR Mărășești se poate concluziona că cel mai probabil în timpul efectuării manevrelor de rebrusare s-a produs desprinderea părții filetate a tubului de reglaj de manșonului de cuplare al regulatorului de frână, la partea din față, în sensul de mers al trenului. Desprinderea acestui manșon a fost generată de starea pieselor/componentelor care prezentau uzuri apărute în timp la părțile filetate urmare solicitărilor axiale la care a fost supus regulatorul de frână în procesele de frânare/defrânare.

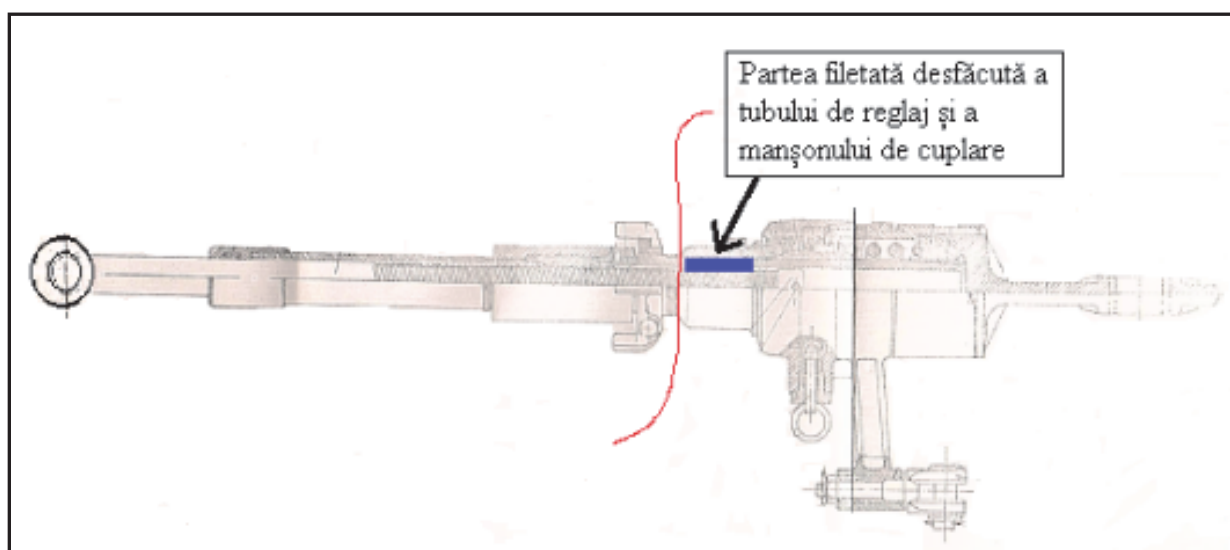


Fig. nr. 3 - Regulatorul de frână - SAB

În aceste condiții, capătul desprins al regulatorului a intrat în „gabaritul pentru elemente ale instalațiilor feroviare” (Planșa nr.4 din Instrucțiuni nr.328/2008) prin rotirea gravitațională a acestuia la un unghi de 90°(poziție verticală – atârnat) față de poziția orizontală normală de fixare a acestuia lovind, după plecarea trenului din stația Mărășești, atât bobinele de joantă întâlnite pe parcursul trenului cât și dalele betonate aflate la pasaje.

Prima urmă de lovire a fost constatată la ieșirea din stația CFR Mărășești pe prima dală betonată a pasajului aflat în dreptul semnalului de ieșire din stație, iar ultima urmă de lovire a fost constatată la bobina dublă de joantă aflată pe firul I de circulație între Hm Independența și Hm Șendreni la km291+552. În Hm Șendreni mecanicul trenului a demontat capătul regulatorului de frână desprins urcându-l pe locomotivă și a asigurat gabaritul pentru elemente ale instalațiilor feroviare.

III. RAPORT DE INVESTIGARE privind accidentul feroviar produs la data de 01.12.2023, ora 14:50, în stația CFR Capu Midia, la km.32 + 250, în circulația trenului de marfă nr.66602030, prin deraierea locomotivei DA 1547 și a primelor 30 de vagoane din componerea trenului



*Raport Investigare final
13 noiembrie 2024*

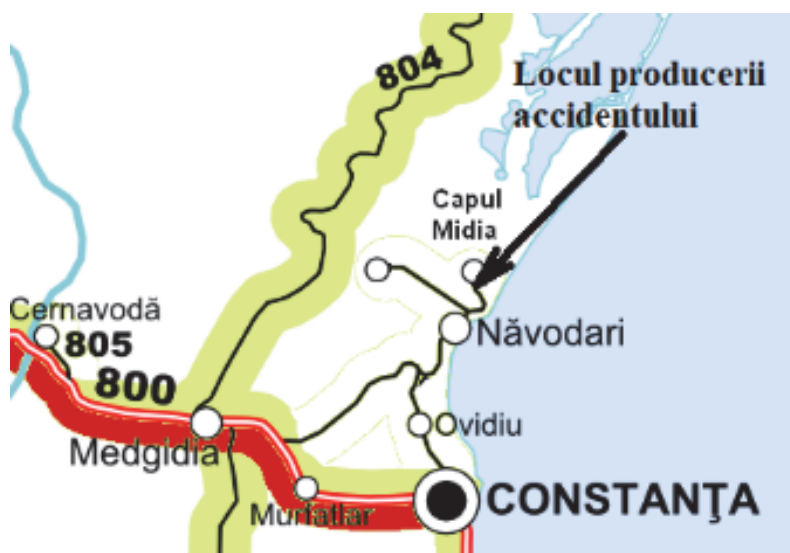
REZUMAT

La data de 01.12.2023, ora 14:50, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, secția de circulație Capu Midia - Dorobanțu, în stația CFR Capu Midia, la km.32+250, în circulația trenului de marfă nr.66602030, s-a produs deraierea locomotivei titulare DA 1547 de primele 5 roți partea stângă sens de mers și a primelor 30 vagoane din componerea trenului.

Trenul nr.66602030 a fost format din 37 vagoane cisternă încărcate cu produse petroliere (148 osii, 2742 tone, 578 m), fiind remorcat cu locomotiva DA 1547 titulară și locomotiva DA 1536 împingătoare, ambele aparținând OTF.

Trenul a fost expedit din stația CFR Capu Midia în direcția Dorobanțu la ora 14:30.

Deraierea s-a produs la km.32 + 250, peste schimbătorul de cale nr.13 din stația CFR Capu Midia.



Locul producerii accidentului feroviar

Consecințe

- persoane vătămate

În urma producerii acestui accident feroviar nu au fost victime.

- suprastructura căii

Suprastructura căii a fost afectată pe o distanță de aproximativ 40 m, fiind afectat schimbătorul de cale nr.13.

materialul rulant

Prezentau urme de frecare/deraiere pe fața exterioară primele 5 roți partea stângă ale locomotivei titulare (primele în sensul de mers), precum și la un număr de 35 roți ale primelor 27 de vagoane și erau deraiate roțile 5-8 de la al doilea boghiu sens mers de la al 28-lea vagon, nr.84537850196-7, roțile 1-2 de la al doilea boghiu sens mers de la al 29-lea vagon nr.88537960535-9, roțile 5-8 de la primul boghiu sens mers și roțile 3-4 de la al doilea boghiu de la al 30-lea vagon nr.31537912335-1.

La momentul constatărilor, locomotiva și primele 27 de vagoane au fost găsite cu toate roțile pe calea de rulare.

- instalații feroviare

A fost avariat schimbătorul de cale nr.13.

- perturbații în circulația feroviară

Ca urmare a producerii accidentului, circulația feroviară pe distanța Capu Midia – Năvodari, fir II a fost închisă din data de 01.12.2023 de la ora 14:50 până la data de 09.02.2024, ora 10:25.

CONCLUZII

Rezumatul analizei și concluzii privind cauzele accidentului

La data de 01.12.2023, trenul de marfă nr.66602030 a fost expedit din stația CFR Capu Midia de la linia 3 pe firul II de circulație, în direcția Dorobanțu, în trasa trenului de marfă nr.61114 la ora 14:30.

În jurul orei 14:50, în stația CFR Capu Midia, pe parcursul de expediere a trenului de marfă nr.66602030, la km 32+250, peste schimbătorul de cale nr.13(atacat pe la “călcâi”), s-a produs deraierea de primele cinci roți, partea stângă sens mers a locomotivei titulare DA 1547, a unui număr de 35 roți de pe partea stângă sens mers de la primele 27 de vagoane din compunerea trenului, roțile

5-8 de la al doilea boghiu sens mers de la al 28-lea vagon nr.84537850196-7, roțile 1-2 de la al doilea boghiu sens mers de la al 29-lea vagon nr.88537960535-9, roțile 5-8 de la primul boghiu sens mers și roțile 3-4 de la al doilea boghiu de la al 30-lea vagon nr.31537912335-1.

Comisia de investigare consideră că la trecerea trenului peste schimbătorul de cale nr.13(atacat pe la “călcâi”), la km.32+250, din cauza defectelor din zona macazului nr.13 care au condus la depășirea valorii maxim admise a ecartamentului, s-a produs părăsirea suprafeței de rulare a șinei de către de primele cinci roți, partea stângă sens mers a locomotivei titulare DA 1547, urmată de părăsirea suprafeței de rulare a șinei de către un număr de 35 roți de pe partea stângă sens mers de la primele 27 de vagoane din compunerea din cauza depășirii valorii maxim admise a ecartamentului căii, urmată de revenirea pe suprafața de rulare a șinei a acestora în momentul în care ecartamentul liniei a avut valori care se încadrau în cadrul de reglementare.

Din cauza avarierii liniei în zona macazului nr.13, al doilea boghiu cu roțile 5-8 sens de mers de la al 28-lea vagon nr.84537850196-7, roțile 1-2 de la al doilea boghiu sens mers de la al 29-lea vagon nr.88537960535-9 și roțile 5-8 de la primul boghiu sens mers și roțile 3-4 de la al doilea boghiu de la al 30-lea vagon nr.31537912335-1, au deraiat, pe o zonă pe care valoarea ecartamentului era peste limita maximă admisă, și datorită ruperii robinetului Akerman de la al 30-lea vagon, a fost comandată frânarea trenului.

Acest lucru a fost posibil din cauza existenței unui grup de traverse necorespunzătoare din cuprinsul schimbătorului de cale nr.13, care nu au mai putut asigura prinderea corespunzătoare a șinelor și menținerea ecartamentului căii în limitele toleranțelor admise de cadrul de reglementare, fapt care a condus la pierderea capacității de susținere și ghidare a șinelor, sub acțiunea dinamică a materialului rulant.

Analizând constatările și măsurătorile efectuate la suprastructura căii și la materialul rulant, după producerea accidentului, documentele puse la dispoziție, discuțiile și rezultatul chestionării personalului implicat, comisia de investigare a stabilit, potrivit definițiilor prevăzute de Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/572, în cadrul cap.4 „Analiza accidentului” următorii factori cauzali, contributivi și sistemici:

Factorul cauzal

Existența unui grup de traverse necorespunzătoare în cuprinsul schimbătorului de cale nr.13, care nu au mai putut asigura prinderea corespunzătoare a șinelor și menținerea ecartamentului căii în limitele toleranțelor admise de cadrul de reglementare, a condus la pierderea capacității de susținere și ghidare a șinelor, sub acțiunea dinamică a materialului rulant.

Factor contributiv:

Neefectuarea în termen a lucrărilor de reparare și întreținere a căii ferate conform codurilor de practică.

Factori sistemici:

Lipsa planului de acțiune pentru monitorizarea de către GI a furnizorului de servicii de reparații și întreținere a căii ferate (LOG FER), a favorizat culegerea și analizarea defectuoasă a informațiilor.

Nerespectarea prevederilor din procedurile proprii cu implicații directe în garantarea de către GI a faptului că, întreținerea infrastructurii este furnizată în siguranță și că aceasta răspunde nevoilor specifice secției de circulație.

Menținerea în cale timp îndelungat a restricțiilor de viteză, fără a fi luate măsuri de ridicare a lor, fapt ce reprezintă un pericol la siguranța circulației.

Măsuri luate de la producerea accidentului

Nu a fost cazul.

Observații suplimentare

Nu sunt.

RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚA

Motivarea absenței recomandărilor

GI a solicitat cu actul nr.G.7/220/07.03.2024 prelungirea cu 4 ani a contractului închiriere a secției de circulație P1 Capu Midia – Capu Midia.

Cu actul nr.8/1/56017.04.2024, CNCF „CFR” SA, prin Direcția Tehnică – Serviciul Tehnic Organizare și Normare a răspuns că în la data de 19 octombrie 2023 a intrat în vigoare HG nr.831/2023 privind modificarea anexelor nr.2 și 3 la HG nr.643 din 2011 pentru aprobarea *Condițiilor de închiriere de către CNCF „CFR” SA a unor părți ale infrastructurii feroviare neinteroperabile, precum și gestionarea acestora*, iar secția de circulație P1 Capu Midia – Capu Midia nu mai este inclusă individual în Anexa nr.3 - SECȚIILE DE CIRCULAȚIE care alcătuiesc infrastructura feroviară neinteroperabilă, fapt pentru care începând cu data de 13.11.2024, contractul de închiriere nr.127/15.11.2011 aferent secției de circulație P1 Capu Midia – Capu Midia încetează de drept, fără posibilitate de prelungire.

Având în vedere faptul că GI nu va mai avea atribuții în gestionarea acestei secții de circulație, comisia de investigare consideră că nu este necesară emiterea unei recomandări de siguranță.

IV. RAPORT DE INVESTIGARE privind incidentul feroviar produs pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova în data de 31.07.2024, secția de circulație Roșiori Nord – Caracal, prin expedierea simultană a trenului de călători nr.348 031(apartținând SNTFC CFR Călători SA) pe firul II circulație între Hm. Fărcașele și stația CFR Drăgănești Olt în condițiile în care acesta era ocupată de trenul de marfă nr.57322 030, (aparținând SC Rail Cargo Carrier - România SRL)



*Raport investigare final
14 noiembrie 2024*

REZUMATUL

La data de 31.07.2024 ora 13:40, trenul de marfă nr.57322 030(SC RAIL CARGO CARRIER ROMANIA) a fost expedit din stația CFR Drăgănești Olt de la linia III, către Hm Fărcașele cu comandă normală în abateră circulând pe firul II înzestrat cu Bloc de Linie Automat (BLA) banalizat.

Instalația BLA la data producerii incidentului feroviar era în bună stare de funcționare. Firul I era închis pentru lucrări, pe distanța Drăgănești Olt - Fărcașele. IDM din Hm Fărcașele, după primirea avizului de plecare al trenului de marfă nr.57322 030 nu a efectuat parcurs de intrare/trecere pentru acest tren. În aceste condiții, trenul de marfă nr.57322 030 a plecat din stația CFR Drăgănești Olt pe baza indicației permissive a semnalului de ieșire, a circulat pe firul II spre Hm. Fărcașele și a oprit pe secțiunea 2AD în fața semnalului luminos prevestitor PR XF al Hm Fărcașele, care a avut indicația ”roșu”.

La ora 13:55 IDM din stația CFR Caracal a comunicat avizul de plecare pentru trenul de călători nr.348 031 către IDM din Hm Fărcașele. IDM din Hm Fărcașele a uitat că primise anterior și avizul de plecare al trenului nr.57322 030 din sens opus și a observat pe aparatul de comandă că secțiunea 2AD fir II Fărcașele – Drăgănești Olt prezintă ocupat.

În aceste condiții, IDM din Hm Fărcașele a considerat că secțiunea 2AD este defectă și fără să efectueze operațiile de verificare prevăzute de codurile de practică, a solicitat către IDM din stația CFR Drăgănești Olt schimbarea orientării BLA în regim special pentru firul II, în vederea efectuării parcursului de trecere pentru trenul nr.348 031. Cei doi IDM, de comun acord, nu au îndeplinit toți pașii prevăzuți în instrucția de manipulare, pentru verificarea liniei curente și nici nu au solicitat participarea operatorul RC la verificarea stării de liber a liniei curente, dar au executat comanda de schimbare a orientării BLA

Urmare acestui fapt, semnalele BLA banalizat al firului II pentru sensul de circulație Drăgănești Olt - Fărcașele și-au schimbat indicația în "roșu", iar trenul nr.57322 030 care circula pe acest fir a oprit în fața semnalului luminos prevestitor XF al Hm. Fărcașele, adică pe secțiunea 2AD.

Inversarea BLA, a permis ca IDM din Hm Fărcașele să execute parcurs de trecere pentru trenul nr.348 031, pe linia II directă, cu semnalul de ieșire YII cu indicația ”**LIBER cu viteza stabilită. ATENȚIE! Semnalul următor este pe oprire.**” (o lumină galbenă spre tren), conducând la înscrierea pe linie curentă ocupată cu trenul nr.57322 030. În linie curentă mecanicul trenului de călători nr.348 031 a observat trenul de marfă nr.57322 030 care era în fața lui, linia fiind ocupată. După oprirea completă a trenului de călători nr.348 031, acesta se afla la o distanță de 122 metri față de trenul nr.57322 030.

Trenul nr.348 031 a fost retras complet în Hm Fărcașele la ora 16:25, iar trenul nr.57322 030 a trecut prin Hm Fărcașele la ora 16:40.

În urma producerii incidentului, circulația feroviară a fost închisă pe firul II Fărcașele - Drăgănești Olt până la ora 16:43.

Consecințe în circulația trenurilor: au întârziat 4 trenuri de călători cu un total de 581 minute.

ANALIZĂ ȘI CONCLUZII

La ora 13:40 trenul de marfă nr.57322 030 a fost expedit pe firul II la Hm Fărcașele și IDM din stația CFR Drăgănești Olt a transmis către IDM din Hm Fărcașele avizul de plecare care a fost înregistrat în RUCLCM. La ora 13:55 IDM din Hm Fărcașele a înregistrat avizul de plecare pentru trenul nr. 348 031 transmis de stația CFR Caracal. IDM din Hm Fărcașele nu a luat nici o măsură pentru primirea/trecerea trenului nr.57322 030, deoarece nu avea dispoziție RC pentru circulația în continuare a acestuia și a uitat de tren. După primirea avizului de plecare pentru trenul nr.348 031, când a vrut să efectueze parcursul de trecere, a observat că secțiunea 2AD era ocupată. Observând acest fapt, a luat legătura cu IDM din stația CFR Drăgănești Olt pentru inversarea artificială a BLA întrucât a considerat că secțiunea II AD prezintă ocupat pe lumnoschemă datorită unui deranjament, nu că ar fi ocupată cu trenul nr.57322 030. IDM din Drăgănești Olt a fost de acord încălcând prevederile Instrucției de manipulare a instalației și a *Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005 și fără participarea operatorului RC au schimbat în mod artificial indicația blocului pentru trecerea trenului nr. 348 031. Semnalele de bloc din direcția Drăgănești Olt – Fărcașele au trecut pe oprire adică o lumină roșie către tren. După schimbarea orientării BLA, IDM din Hm Fărcașele a efectuat parcurs de trecere pentru trenul nr.nr.348 031, care a fost avizat prin stația RER că ar fi ceva probleme la secțiunea BL 28. Înainte de a ajunge la la BL 28(care avea indicația de oprire) mecanicul trenului nr.348 031 a observat linia este ocupată cu un alt tren și a luat măsuri de oprire.*

Din acest incident rezultă faptul că circulația trenurilor a fost făcută de către cei 2 IDM, fără participarea operatorului RC:

- *circulația trenului de marfă nr. 57322 030;*
- *schimbarea orientării BLA banalizat de pe firul II Fărcașele – Drăgănești Olt.*
- *Trenul de călători s-a oprit la o distanță de 122 metri față de trenul de marfă.*

Cauzele incidentului

Cauza directă

Cauza directă a producerii incidentului o constituie neurmărirea circulației trenului de marfă nr.57322 și inversarea BLA fără a se face verificările impuse de codurile practică/instrucția de manipulare și fără a avea dispoziție RC privind circulația și încrucișările trenului de marfă.

Cauze subiacente

Nerespectarea unor prevederi din codurile de practică după cum urmează:

- pct 5.2.4.(11) din PO 0-8.5-19 Conducerea circulației trenurilor de către operatorul circulație prin care se precizează că operatorul de circulație poate da dispoziție pentru stabilirea încrucișărilor și trecerilor înainte neitinerarice, în vederea asigurării regularității circulației;

- art.208(5) din Regulamentul de pentru circulația trenurilor nr.005/2005, prin care se precizează că „în cazul în care pentru expedierea unui tren, orientarea automată a BLA nu este posibilă, este necesară schimbarea orientării BLA din butoanele special destinate; pentru aceasta IDM dispozitor face mai întâi verificarea liniei curente împreună cu operatorul de circulație și cu IDM dispozitor din stația vecină, astfel cum este prevăzut la art. 190 (2) (care prevede că ”înainte de trecerea de la un sistem de circulație la altul, IDM sunt obligați să verifice dacă linia curentă între cele două stații vecine este liberă, precizând fiecare în scris, prin schimb de telefonograme efectuat pe circuitul operatorului de circulație și în prezența acestuia, ultimul tren circulat între cele două stații, pe fiecare fir de circulație când este cazul; schimbul de telefonograme se înregistrează de către cei doi IDM în registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare, iar de către operatorul de circulație în registrul de dispoziții. Operatorul de circulație verifică pe graficul de circulație dacă datele comunicate de către IDM se confirmă, declară că linia curentă este liberă și dă dispoziție, prin telefonogramă, pentru trecerea la circulația trenurilor în noul sistem de circulație”) și dacă linia curentă este liberă se consideră deranjament al instalației, se consemnează în RRLISC, procedându-se în continuare conform prevederilor din instrucțiunile de manipulare a instalațiilor”;

Cauze primare

Nu au fost identificate **cauze primare** ale producerii acestui incident.

Observații suplimentare

Nu au fost identificate observații suplimentare.

Măsuri luate în cursul investigării

Urmare producerii incidentului feroviar, CNCF „CFR” SA, a luat măsuri proprii de îmbunătățirea siguranței circulației cum ar fi:

- exigență mai mare la efectuarea controlului ierarhic;
- Divizia Trafic va înainta la RRSCF programul de lucru al șefilor de subunități și orele de schimb ale personalului din subordine de la stații și Hm afiliate;

- Instructorii regionali din Divizia de Trafic vor întocmi și distribui centrelor de instruire arondate un material care să fie utilizat în cadrul ședințelor de instruire profesională teoretică la funcțiile de IDM și operator de circulație pe baza căruia să se dezbată circumstanțele în care s – a produs incidentul feroviar;

- Includerea de către personalul cu atribuții de instruire, în planul de lecții aferent primei ședințe de instruire teoretică pe trimestrul al IV – lea 2024 la grupele de funcții IDM și operator RCa unei teme suplimentare în care să se dezbată circumstanțele în care s – a produs incidentul și să organizeze un joc de rol;

- Reinstruirea sub semnătură a personalului cu funcție de IDM privind obligativitatea de raportare către operatorul SC a orei de plecare a trenului și a liniei de pe care trenul a plecat;

- Desfășurarea unei ședințe suplimentare de instruire practică de serviciu în cursul lunii septembrie 2024 la gupa de funcții IDM care își desfășoară activitatea în stațiile dotate cu instalație BLA banalizat, cu tema ”Circulația trenurilor pe BLA banalizat în condiții normale; Modul de folosire a butonului de avarie (BAV); Modul de lucru în cazul închiderii/redeschiderii liniei curente: Inversarea blocului în regim special; Circulația trenurilor pe linie curentă la ocuparea pe lumnoschemă a unei singure secțiuni izolate și liberă pe tren”

- Reinstruirea sub semnătură a personalului cu funcția de IDM cu prevederile Fișelor de lucru specifice (liste de verificări) aferente tipurilor de deranjamente pentru instalația SCB pe care o deservește fiecare salariat;

- Reinstruirea în scris a personalului cu funcția de operator circulație privind obligațiile de urmărire în timp real a circulației trenurilor în vederea luării operative a deciziilor pentru regularizarea circulației, precum și pentru emiterea și urmărirea executării dispozițiilor de circulație;

- Reinstruirea în scris a personalului cu funcția de operator circulație privind obligațiile de urmărire în timp real a circulației trenurilor în vederea luării operative a deciziilor pentru regularizarea circulației, precum și pentru emiterea și urmărirea executării dispozițiilor de circulație;

- asigurarea de personal L și CT de personalul tehnic – ingineresc pentru a supraveghea modul de executare a reviziilor bianuale și a verificării părților ascunse în baza unui program lunar aprobat de șeful de secție.

RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

Având în vedere măsurile comunicate de către CNCF „CFR” SA, măsuri care au fost luate în timpul desfășurării activității de investigare, comisia de investigare nu consideră necesară emiterea unei recomandări de siguranță.

V. RAPORT DE INVESTIGARE privind accidentul feroviar produs în data de 28.11.2023, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Braşov, între haltele de mişcare Voşlăbeni şi Izvoru Mureşului, prin deraierea de prima osie în sensul de mers a locomotivei de remorcare a trenului de marfă nr.66394.



*Raport investigare final
21 noiembrie 2024*

REZUMAT

În data de **28.11.2023**, în jurul orei **10:10**, în circulaţia trenului de marfă nr.66394, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Braşov, între haltele de mişcare Voşlăbeni şi Izvoru Mureşului, s-a produs deraierea de prima osie în sensul de mers a locomotivei titulare - de remorcare - a trenului. În zona producerii deraierii traseul căii este format dintr-o succesiune de curbe stânga/dreapta cu o declivitate de 13,10 %, rampă în sensul de mers al trenului, viteza de circulaţie fiind restricţionată la valoarea de 50 km/h.

Trenul a fost compus din 15 vagoane seria Facppps, încărcate cu piatră, şi a fost remorcat de locomotiva electrică titulară cu numărul de înmatriculare 91 53 0 400146-3.

Locul producerii accidentului feroviar este situat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Braşov, secţia de circulaţie Siculeni – Deda (linie simplă electrificată), aflată în administrarea CNCF „CFR” SA.

Vagoanele din compunerea trenului aparţin administratorului de infrastructură feroviară CNCF „CFR” SA.

Locomotiva de remorcare și personalul de conducere și deservire al trenului, aparțin operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA.

Ca urmare a producerii acestui accident, nu au fost înregistrate victime și nici pagube la mediul înconjurător. Nu au fost înregistrate pagube la elementele de infrastructură feroviară și suprastructura căii. După finalizarea constatărilor efectuate de către comisia de investigare, la locomotivă a fost necesară efectuarea mai multor lucrări pentru a fi redată în circulație.

Imediat după producerea accidentului, circulația feroviară a fost închisă între cele două halte de mișcare până la ora 18:32. După producerea accidentului și până la redeschiderea circulației, s-a asigurat transbordarea călătorilor între stațiile CFR Gheorgheni și Izvoru Oltului.

CONCLUZII

Rezumatul analizei și concluzii privind cauzele accidentului

În timpul circulației trenului de marfă nr.66394 între Hm Voșlăbeni și Hm Izvoru Mureșului, pe o zonă cu restricție de viteză de 50 km/h, în curbă cu deviație stânga și declivitate 13,10 ‰, rampă în sensul de mers al trenului, personalul de locomotivă a sesizat un zgomot anormal la aceasta și a luat măsura de oprire de urgență a trenului prin efectuarea unei frânări rapide.

După oprirea trenului s-a constatat că locomotiva avea prima osie în sensul de mers deraiată, cu roțile lipite de șine.

Părăsirea suprafeței de rulare de către roțile osiei nr.6 s-a produs după creșterea bruscă a vitezei de la valoarea de 27 km/h la valoarea de 34 km/h. Această creștere bruscă a vitezei – patinare –, s-a produs în timpul acțiunii de sporire a vitezei trenului după demarare, pe o zonă cu declivitate de 13,10‰ (rampă în sensul de mers al trenului) și curbă, cu un tonaj apropiat de cel maxim admis – lipseau 58 t - pe fondul pierderii de aderență ca urmare a deficiențelor constatate la locomotivă.

Deraierea locomotivei a fost inițiată prin părăsirea suprafeței de rulare de către roata din partea dreaptă – atacantă - a primei osii în sensul de mers în exteriorul curbei ca urmare a depășirii limitei de stabilitate la deraiere, în momentul în care locomotiva se afla pe o porțiune de linie în curbă cu deviație stânga în sensul de mers, pe fondul manifestării următorilor factori:

Factorul cauzal

Distribuția neconformă a sarcinilor statice pe osia nr.6 care a avut ca efect descărcarea de sarcină a roții atacante.

Factori contributivi

1. Ineficacitatea unui număr de 7 (șapte) amortizoare hidraulice – din cele 16 existente pe locomotivă -, din care ambele (și cel vertical și cel orizontal) din partea opusă roții care a părăsit suprafața de rulare.

2. Starea necorespunzătoare a căii, generată de menținerea geometriei căii în afara toleranțelor admise în exploatare.

3. Neidentificarea la timp a deficiențelor la suprastructura căii ca urmare a neefectuării reviziilor căii de către personalul cu atribuții în siguranța circulației la termenele și în ordinea specificată în codurile de practică.

Factori sistemici

1. Monitorizarea defectuoasă (ineficientă) efectuată de către SNTFM a activităților desfășurate de către secțiile IRLU implicate în efectuarea reparației de tip RG la locomotiva implicată.

2. Supravegherea/monitorizarea defectuoasă (ineficientă) a activității districtului de linii de către personalul cu atribuții de revizie și control din cadrul secției L6 Gheorgheni și al Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov.

RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚA

Având în vedere factorii cauzali, contributivi și sistemici identificați în cursul investigației, în scopul prevenirii producerii unor incidente sau accidente similare în viitor, în conformitate cu prevederile art.26, alin.(2) din OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară, **comisia de investigare consideră oportună emiterea următoarelor recomandări de siguranță, adresate către ASFR, care, în limitele competențelor sale, ia măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță emise de AGIFER sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate.** Conform prevederilor art.26, alin.(3) din OUG nr.73/2019 **ASFR va raporta periodic, cel puțin o dată la 6 luni, AGIFER cu privire la măsurile luate sau planificate drept consecință a recomandărilor emise.**

Preambul recomandare privind siguranța nr.469/1

În cursul acțiunii de investigare s-au constatat mai multe deficiențe la locomotivă, la 6 luni după finalizarea reparației planificate de tip RG, deficiențe care au contribuit la producerea accidentului. Deficiențele constatate au fost favorizate de monitorizarea defectuoasă (ineficientă) de către SNTFM „CFR Marfă” SA a activităților desfășurate de către secțiile aparținând Societății Întreținere și Reparații Locomotive și Utilaje „CFR IRLU” SA implicate în efectuarea reparației de tip RG la locomotiva implicată - fapt ce a reprezentat un factor sistemic.

De asemenea, s-a mai constatat faptul că după producerea unui accident anterior, măsurile luate nu au fost puse în aplicare în totalitate.

Recomandarea privind siguranța nr.469/1

SNTFM „CFR Marfă” SA va reanaliza modul de efectuare a monitorizării activității desfășurate de contractanți/parteneri, pentru a se asigura că procesele de mentenanță desfășurate de către aceștia sunt efectuate în conformitate cu reglementările în vigoare și pot ține sub control riscul de producere a unor accidente/deraiieri.

VI. RAPORT DE INVESTIGARE privind incidentul feroviar produs la data de 10.08.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București în stația CFR Chitila prin îndrumarea în mod eronat a trenului de călători R nr.9102010 pe firul III Chitila în loc de firul II direcția București Nord



*Raport final
27.11.2024*

REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

Descrierea pe scurt a incidentului

La data de 10.08.2024, trenul R nr.9102010 a fost expeditat din stația CFR Săbăreni spre stația CFR Chitila, după care IDM dispozitor din stația CFR Săbăreni a transmis către IDM localist I din stația CFR Chitila avizul de plecare al trenului R nr.9102010.

IDM localist I din stația CFR Chitila a înregistrat avizul de plecare în registrul de miscare al postului și l-a adus la cunoștința IDM dispozitor, în vederea efectuării comenzii de intrare a trenului la linia nr.IV, trenul având oprire itinerară conform livret în stația CFR Chitila.

Trenul de călători R nr.9102010 a garat în stația CFR Chitila la ora 05.20 la linia nr.IV, în loc de linia nr.III cum era menționat în tabloul de garare al trenurilor de călători și marfă la data producerii incidentului feroviar.

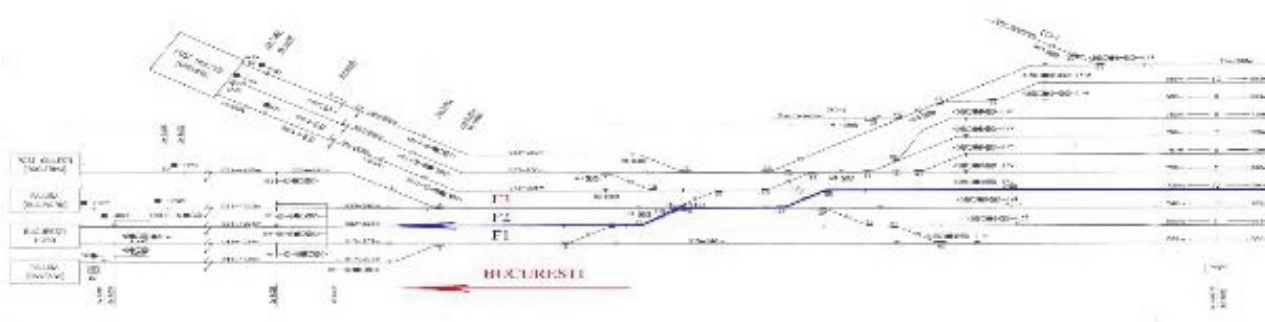
După oprirea trenului de călători R nr.9102010 la linia nr.IV impiegații de mișcare din stația CFR Chitila au procedat astfel:

- IDM localist I a transmis către păzitorii de barieră de la cantonul situat la km 7+050 și cantonul situat la km. 5+398, comanda de trecere a trenului R nr.9102010 pe la posturile respective.
- IDM dispozitor a efectuat comandă de ieșire de la linia IV cu semnalul de ieșire YIV și indicator de direcție N pe firul III în direcția Chitila – Pajura - București Nord, cu afectarea schimbătoarelor de cale în pozițiile -33, -27,+15,+19, și nu pe fir II Chitila - București Nord cu afectarea schimbătoarelor de cale în pozițiile -33, -27, -19, -11, +9, așa cum trenul trebuia să circule, fapt menționat în tabloul de garare al trenurilor de călători și marfă al stației Chitila și Livretul cu mersul trenurilor REGIO pe SRCF București.

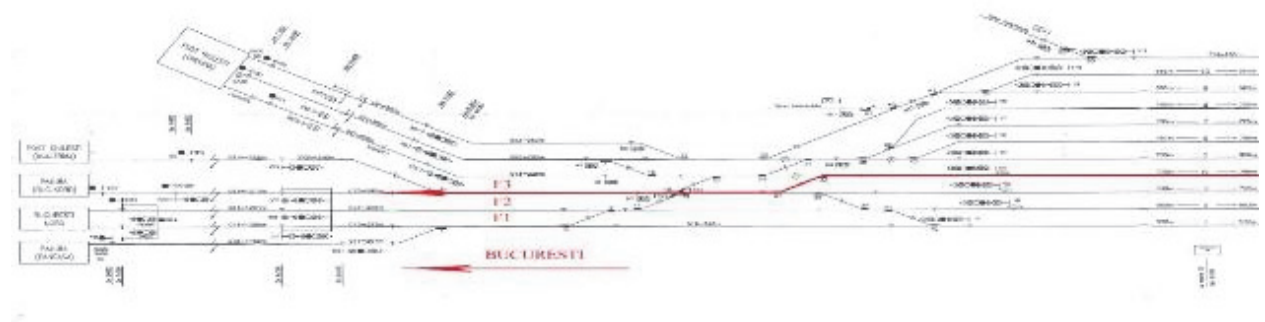
În baza indicației permissive a semnalului de ieșire YIV și a indicatorului de direcție N, trenul a fost expedit în direcția București Nord.

După trecerea trenului de semnalul de ieșire YIV (dotat cu indicator de direcție având indicația N indicația indicatorului luminos de viteză cu cifra 3) al stației CFR Chitila, mecanicul de locomotiva a realizat că parcursul de ieșire a fost efectuat pe firul III București Nord și a luat măsuri de frânare, iar trenul a fost oprit pe secțiunea izolată 3 a stației CFR Chitila, după care a luat legătura cu IDM dispozitor prin stația RTF.

IDM dispozitor al stației CFR Chitila a transmis către IDM exterior emiterea unui ordin de circulație pentru retragerea trenului R nr.9102010 la linia IV, după care trenul a fost expedit cu comandă de ieșire a semnalului YIV cu indicația verde, indicatorului luminos de viteză cu cifra 3 și indicatorul de direcție litera, „N” pe firul II în direcția Chitila - București Nord.



Parcurs corect ce trebuia efectuat



Parcurs efectuat eronat

Indicatia semnalului de ieșire YIV

	FIRUL II	FIRUL III
Indicatia semnalului de ieșirel YIV		

În urma incidentului nu s-au înregistrat victime omenești și nici pagube la linii și instalații.

Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului

Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii

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

Concluzii privind starea tehnică a instalațiilor feroviare

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

Concluzii privind starea tehnică a locomotivei și a vagoanelor

Starea tehnică a vehiculelor feroviare din componența trenului de călători R nr.9102010 nu au influențat producerea incidentului feroviar.

Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului

Incidentul feroviar a fost determinat de:

- lipsa sesizării efectuării eronate a parcurșului de ieșire de către IDM dispozitor
- posibilitatea creării unei stări de confuzie, IDM dispozitor fiind convinsă de faptul că a expedit din linia IV pe fir III Chitila- Pajura- București Nord trenul 5032010 și nu trenul 9102010, exact cum s-a produs în realitate.
- neurmărirea parcurșului de ieșire al trenului de către IDM localist I și IDM localist II, ai stației CFR Chitila.

Cauzele producerii incidentului

Cauza directă

Cauza directă a producerii incidentului feroviar o constituie executarea eronată de către IDM dispozitor a parcurșului de ieșire pentru circulația trenului R nr.9102010 (notat în continuare 9702) prin manipularea schimbătoarelor de cale nr. -33, -27, +15, +19, în poziția cu acces spre firul III Chitila – Pajura – București Nord.

Factori care au contribuit:

Neurmărirea cu atenție de către IDM dispozitor, IDM localist I și IDM localist II pe monitoare a parcurșului de ieșire al trenului de călători R nr.9102010;

Cauze subiacente:

Nerespectarea prevederilor:

- art. 208 pct.(2) litera f din „Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare” nr.005/2005, referitoare la verificarea parcurșului trenului pe lumnoschemă sau pe display, dacă corespunde pentru trenul, linia și direcția comandată;
- pct. 5.13 din Fișa postului IDM dispozitor, referitoare la urmărirea și asigurarea operațiilor legate de primirea, expedierea și trecerea trenurilor conform tabloului de garare a trenurilor și a dispozițiilor RC;
- pct. 5.10 din Fișa postului IDM localist I referitoare la urmărirea și asigurarea operațiilor legate de primirea, expedierea și trecerea trenurilor conform tabloului de garare a trenurilor și a dispozițiilor RC;

- pct. 5.10 din Fișa postului IDM localist II referitoare la urmărirea și asigurarea operațiilor legate de primirea, expedierea și trecerea trenurilor conform tabloului de garare a trenurilor și a dispozițiilor RC.

Cauze primare:

Nu au fost identificate cauze primare.

MĂSURI CARE AU FOST LUATE

Investigația realizată pentru incidentul din data de 21.06.2024, în stația CFR Chitila, similar cu incidentul prezentat mai sus, a relevat faptul că indicatorul de direcție montat sub semnalul de ieșire YIV al stației CFR Chitila are aceeași indicație pentru parcursuri de mers diferite, fapt care a influențat producerea incidentului. Pentru evitarea unor incidente similare s-a emis recomandarea de siguranță nr. I253/2024 „Identificarea de către CNCF „CFR SA” a unei soluții tehnice/organizatorice prin care să se asigure distincția indicației afișate indicatorului de direcție a semnalului de ieșire YIV al stației Chitila în cazul parcursurilor efectuate pe firul II respectiv firul III”. Urmare a recomandării de mai sus, Divizia instalații București a solicitat către Hitachi Rail GTS România „analiză și soluție tehnică de modificare instalație CE Chitila cap X” .

Totodata, șeful stației CFR Chitila a emis ordinul de serviciu nr.1/19.09.2024 prin care dă atribuții suplimentare IDM expeditor din stația CFR Chitila in ceea ce privește urmarirea și expedierea trenurilor care circulă pe firul III K în direcția București Nord via hm. Pajura.

RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

Având în vedere modul de producere al incidentului, măsurile luate de gestionarul de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA, comisia de investigare nu a considerat necesară emiterea unor recomandări de siguranță.

Alte constatări:

Nu sunt.

VII. RAPORT DE INVESTIGARE privind incidentul feroviar produs în data de 04.12.2023 pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, în stația CFR Azuga, în circulația trenului de călători Interregio nr.1742 aparținând SNTFC „CFR Călători” SA



*Raport investigare
02 decembrie 2024*

REZUMAT

Descrierea pe scurt

La data de 04.12.2023, în jurul orei 06:45, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, secția de circulație Ploiești – Brașov (linie dublă electrificată), în stația CFR Azuga în zona schimbătoarelor de cale 11/17, în circulația trenului de călători Interregio nr.1742 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), s-a produs ruperea pantografului activ al locomotivei EA 583 ce asigura remorcarea trenului. După rupere, pantograful a rămas cu săniile prinse de firul de contact, iar cu cadrul metalic, a lovit pereții laterali ai primelor trei vagoane, producând spargerea celui de-al șaselea geam de pe partea stângă în sensul de mers, al vagonului nr.61 53 21-76 035-2, primul de la locomotivă. În urma spargerii acestui geam s-a produs rănirea a trei persoane care au solicitat intervenție medicală.

Consecințele incidentului

Ca urmare a producerii acestui incident feroviar, un număr de 3 persoane (călători aflați în trenul de călători Interregio nr.1742), au fost transportate la spital pentru îngrijiri medicale, nefiind însă necesară internarea acestora.

Au fost înregistrate avarii la materialul rulant din compunerea trenului de călători Interregio nr.1742 și la elementele liniei de contact.



Locul producerii incidentului

Rezumatul și concluziile privind cauzele incidentului

Având în vedere constatările efectuate, analiza documentelor puse la dispoziție de entitățile implicate, a datelor furnizate de echipamentele de pe locomotiva implicată și mărturiile personalului implicat comisia de investigare a concluzionat că incidentul produs la data de 04.12.2023 în circulația trenului de călători Interregio nr.1742, a fost generat de manifestarea factorilor cauzali, contributivi și sistemici identificați, care au condus în final la ruperea pantografului locomotivei EA 583, lovirea de către acesta a vagonului nr.61 53 21-76 035-2 și spargerea geamului lateral al acestuia.

CONCLUZII

Rezumatul analizei și concluzii privind cauzele incidentului

În data de 04.12.2023, locomotiva EA 583 a fost programată pentru remorcarea trenului IR nr.1742 pe distanța Brașov – București Nord, cu pantograful nr.1 ca pantograf activ, conform reglementărilor în vigoare. Anterior, în data de 03.12.2023, la locomotivă a fost efectuată o revizie intermediară de tip PTh3, ocazie cu care s-a făcut o intervenție la pantograful nr.1 sesizat cu defectul că acesta „nu se ridică la fir”.

Până la stația CFR Azuga – 35 km, trenul a circulat în condiții normale de siguranța circulației, fără ca mecanicul de locomotivă să sesizeze neconformități în funcționarea pantografului sau în ceea ce privește starea liniei de contact.

După plecarea din stație, în timpul circulației pe linia nr.1 în abateră spre firul II de circulație, în zona schimbătoarelor de cale nr.11/17, s-a produs ruperea pantografului nr.1 (activ) al locomotivei.

După rupere, pantograful a rămas cu săniile prinse de firul de contact, iar cu cadrul metalic a lovit pereții laterali ai primelor trei vagoanelor, producând spargerea celui de-al șaselea geam de pe partea stângă în sensul de mers de la vagonul nr.61 53 21-76 035-2, primul de la locomotivă, fapt ce a condus la rănirea a trei persoane care au solicitat intervenție medicală.

Din informațiile avute la dispoziție de comisia de investigare ruperea pantografului s-a produs cel mai probabil în următoarele condiții:

La trecerea peste schimbătoarele de cale nr.11/17, în zona în care pantograful trebuia să treacă de la contactul cu firul de contact de pe linia abătută la contactul cu firul de contact de pe linia directă, cornul din partea stângă a saniei mediane a intrat în contact cu partea laterală a firului de contact, al liniei nr.II (directă) și a trecut peste acesta.

Acest fapt a făcut ca săniile active ale pantografului să treacă și ele peste firul de contact, să continue deplasarea cu partea inferioară pe suprafața superioară a firului de contact, producând aşchiera suprafețelor laterale și superioare ale acestuia. În timpul deplasării, prima sanie în sensul de mers (de atac) a lovit ultima pendulă montată înainte de fixătorul de pe stâlpul LC SH 3, pe care a rupt-o.

În momentul în care săniile au ajuns în dreptul stâlpului LC SH 31, s-a produs blocarea pantografului în elementele liniei de contact respectiv ale fixătorului, fapt ce a avut ca urmare ruperea pantografului din suportii de fixare de pe locomotivă.

După ruperea pantografului nr.1 acesta a rămas suspendat cu săniile de firul liniei de contact în dreptul stâlpului LC SH 31, iar cadrul metalic al acestuia (în timp ce trenul încă se deplasa din inerție) a lovit peretele lateral de la vagonul nr.61 53 21-76 035-2 (primul de la locomotivă), spargând cel de-al șaselea geam de pe partea stângă în sensul de mers al trenului. Spargerea geamului a produs rănirea a trei călători aflați în zona geamului.

Trecerea saniei mediane peste firul de contact este posibilă în cazul în care forța exercitată de pantograf este mai mare decât cea reglementată, în cazul în care tensionarea firului de contact este mai mică decât cea reglementată sau în cazul combinației celor două situații.

Factorul cauzal

Ruperea pantografului nr.1 al locomotivei EA 583, care a rămas cu săniile prinse de firul de contact, fapt ce a avut ca efect lovirea de către cadrul metalic al pantografului a peretelui lateral al vagonului nr.61 53 21-76 035-2 și spargerea celui de-al șaselea geam de pe partea stângă în sensul de mers.

Factori contributivi

- starea tehnică necorespunzătoare a pantografului nr.1 al locomotivei EA 583;
- omisiunile din cadrul reviziei intermediare de tip PTh3 și lipsa de instruire adecvată a personalului care efectuează lucrări de reparații la pantografele de tip Schunk.

Factorii sistemici

- lacunele existente în Specificația tehnică cod ST 31-2016 „Revizii planificate tip PTh3, RT, R1, R2, pregătiri de iarnă și reparații accidentale la locomotivele electrice de 3400/3860/4400/5100/6000 kW”, lipsa dotărilor tehnice necesare întreținerii și verificărilor parametrilor pantografelor de tip Schunk precum și a documentației care reglementează modul în care se face verificarea și întreținerea pentru acest tip de pantografe;

- ineficiența procesului de monitorizare a măsurilor stabilite pentru ținerea sub control a riscurilor corespunzătoare pericolului reprezentat de „*nerespectarea proceselor tehnologice de revizii/reparații MR*”;

- absența unei evaluări a pericolului reprezentat de „*ruperea pantografelor*” în cadrul operatorului de transport feroviar SNTFC;

- absența unei evaluări a riscului de producere a unor avarii la pantografele locomotivelor electrice generat de starea tehnică a IFTE în cadrul administratorului de infrastructură CNCF.

Măsurile luate de la producerea incidentului

Conform actului nr.DMR3/1/536/06.12.2023 emis imediat după producerea incidentului din data de 04.12.2023 în circulația trenului de călători IR nr.1742 în stația CFR Azuga, SNTFC a dispus următoarele măsuri:

- reprelucrarea cu personalul din activitatea de reparații, precum și cu cel din activitatea de exploatare care își desfășoară activitatea pe procesul tehnologic din subunitățile de tracțiune, a

prevederilor Deciziei Comune nr.10 din 24.02.2016 și ST 31-2016, cu accent pe lucrările de verificare și remedierea neconformităților echipamentelor de pe acoperișul locomotivelor;

- se vor reaminti personalului interesat lucrările care se execută cu ocazia efectuării reviziilor intermediare de tip PTh3 la locomotivele electrice, conform specificației tehnice ST 31-2016 a SCRL Brașov, respectiv:

- verificarea și examinarea generală a: pantografelor, suprafețelor izolatoarelor de trecere, izolatoarelor de susținere, barelor de legătură (starea papucilor, strângere);

- verificarea timpului de ridicare a pantografelor (maxim 10 secunde), respectiv de coborâre (maxim 5 secunde), respectiv efectuarea de reglaje corespunzătoare pentru urcare, coborâre și tarare, după caz;

- ajustare sau înlocuirea periilor de cărbune defecte, vopsirea coarnelor;

- măsurarea înălțimii periilor (înlocuire sau ajustare, după caz);

- control: ansamblu cadru de bază superior, îmbinări resoarte bare, cordoane lițate;

- ungere ghidaj sanie și articulații.

- în vederea stabilirii în mod obiectiv a cauzelor care au condus la avarierea aparatului de acoperiș al locomotivelor electrice, în toate cazurile se dispune ca la constatarea la fața locului să participe, din partea SNTFC, pe lângă mecanicul de locomotivă, inclusiv personal tehnico-ingenieresc din cadrul subunităților de tracțiune, al secțiilor de reparații locomotive sau din centralul SRTFC, după caz. În acest sens, la nivelul fiecărei SRTFC se va efectua o analiză și se va desemna personal competent, pe zone de acțiune (stații, complexe feroviare, secții de circulație) care să participe la constatările de la fața locului.

În urma analizării conținutului proiectului Raportului de investigare al acestui incident feroviar SNTFC, prin actele nr.SC5/1182/22.11.2024 și nr.SC/2/1205/29.11.2024, a comunicat următoarele măsuri dispuse:

- la data prezentei la nivelul secțiilor SCRL sunt deținute „Instrucțiuni de întreținere ale pantografului Schunk” în limba engleză;

- SNTFC a înaintat către SC Schunk Carbon Technology SRL adresa nr.SIRMR/1/875/2024 în vederea obținerii instrucțiunilor de întreținere în limba română pentru produsul Pantograf tip WBL – Z cu sistem ADD;

- după obținerea documentației în limba română, până la data de 10.12.2024 SNTFC va face demersurile care se impun către SCRL în vederea actualizării specificației tehnice „Revizii planificate tip PTh3, RT, R1, R2, pregătiri de iarnă și reparații accidentale la locomotivele electrice de 3400/ 3860/ 4400/ 5100/ 6600 kW”, prin completarea acesteia conform documentației privind întreținerea pantografelor Schunk tip WBL-Z cu sistem ADD, urmând ca o copie a acestei specificații actualizate să fie înaintată la AGIFER.

- a fost întocmit și transmis către S.R.T.F.C. 1-8 actul cu nr.SIRMR/1/893/2024, prin care s-a dispus verificarea stadiului de dotare a subunităților de tracțiune cu mijloacele tehnice necesare întreținerii și verificărilor parametrilor pantografelor, respectiv luarea măsurilor corespunzătoare de intrare în ordine acolo unde este cazul;

- pentru auditurile de secundă parte ce vor fi efectuate începând cu anul 2025 la SCRL, în tematicile de audit aferente se vor include obiective și criterii specifice în vederea monitorizării modului de desfășurare a activităților specifice de mentenanță preventivă a pantografelor Schunk tip WBL-Z cu sistem ADD, lucru care va conduce la creșterea eficienței procesului de monitorizare a măsurilor stabilite pentru ținerea sub control a riscurilor corespunzătoare pericolului reprezentat de „nerespectarea proceselor tehnologice de revizii/ reparații MR”.

- la nivelul SNTFC au fost demarate demersurile care se impun în vederea evaluării pericolului reprezentat de „ruperea pantografelor”.

Observații suplimentare

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare, fără relevanță asupra cauzelor și factorilor care au condus la producerea incidentului, după descărcarea datelor furnizate de instalația ICOL care echipa locomotiva EA 583, s-a constatat că acestea nu au data actualizată, fapt pentru care acestea nu au putut fi utilizate în procesul de investigație.

RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚĂ

Având în vedere factorii cauzali, contributivi și sistemici identificați în cursul investigației, precum și măsurile deja adoptate după producerea incidentului, în scopul prevenirii producerii unor accidente sau incidente similare în viitor, în conformitate cu prevederile art.26, alin.(2) din OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară, **comisia de investigare consideră oportună emiterea următoarelor recomandări de siguranță, adresate către ASFR, care, în limitele competențelor sale, ia măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță emise de AGIFER sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate.** Conform prevederilor art.26, alin.(3) din OUG nr.73/2019 ASFR va raporta periodic, cel puțin o dată la 6 luni, AGIFER cu privire la măsurile luate sau planificate drept consecință a recomandărilor emise.

Preambul recomandare de siguranță nr.471/1

În cursul investigației s-au constatat deficiențe în modul în care se efectuează mentenanța pantografelor de tip Schunk, precum și a modului în care sunt gestionate riscurile corespunzătoare pericolului reprezentat de „nerespectarea proceselor tehnologice de revizii/reparații MR”, fapt pentru care AGIFER consideră oportună emiterea următoarei recomandări de siguranță:

Recomandarea de siguranță nr.471/1

Reevaluarea de către SNTFC „CFR Călători” SA a riscurilor asociate și stabilirea unor măsuri eficiente pentru ținerea sub control a pericolului reprezentat de „nerespectarea proceselor tehnologice de revizii/reparații MR”.

Preambul recomandare de siguranță nr.471/2

În cursul investigației s-a constatat, că operatorul de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA nu a identificat și evaluat pericolul reprezentat de „ruperea pantografelor”, pericol care s-a manifestat în cazul acestui incident, fapt pentru care AGIFER consideră oportună emiterea următoarei recomandări de siguranță:

Recomandarea de siguranță nr.471/2

Evaluarea de către SNTFC „CFR Călători” SA a riscurilor asociate operațiunilor feroviare pe care le desfășoară și stabilirea unor măsuri eficiente pentru ținerea sub control a pericolului reprezentat de „ruperea pantografelor”.

Preambul recomandare de siguranță nr.471/3

În cursul investigației s-a constatat, că administratorul de infrastructură feroviară CNCF „CFR” SA nu a identificat și evaluat riscul reprezentat de „producerea unor avarii la pantografele locomotivelor electrice generat de starea tehnică a IFTE”, fapt pentru care AGIFER consideră oportună emiterea următoarei recomandări de siguranță:

Recomandarea de siguranță nr.471/3

Evaluarea de către CNCF „CFR” SA a riscurilor asociate operațiunilor feroviare pe care le desfășoară și stabilirea unor măsuri eficiente pentru ținerea sub control a riscului reprezentat de „producerea unor avarii la pantografele locomotivelor electrice generat de starea tehnică a IFTE”.

VIII. RAPORT DE INVESTIGARE privind accidentul feroviar produs la data de 22.12.2023, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, în halta de mișcare Zăvestreni, în circulația trenului de călători nr.9304, prin deraierea locomotivei de remorcare de osia nr.6 (prima în sensul de mers).



*Raport de investigare
decembrie 2024*

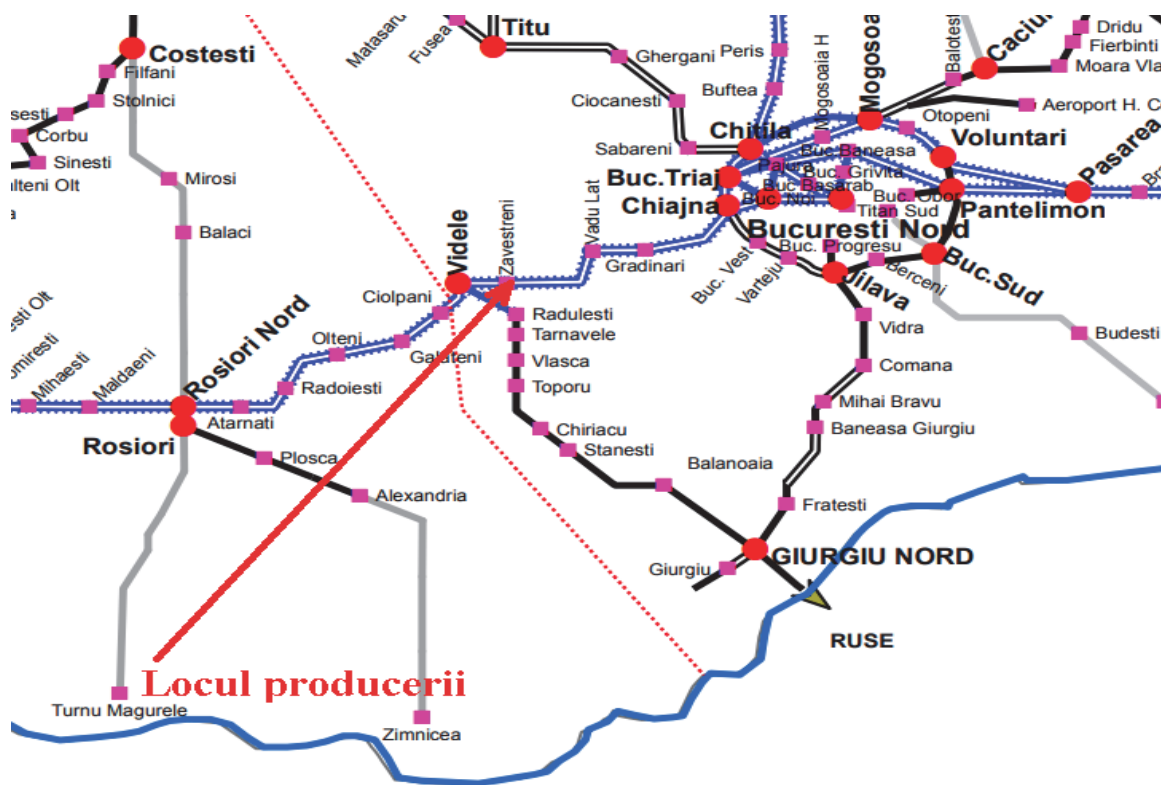
REZUMAT

Descrierea pe scurt

La data de 22.12.2023, ora 04:21, trenul de călători Regio nr.9304 (aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA), având în componere 3 vagoane de călători, 12 osii, 177 tone bruto, 106 m, remorcat cu locomotiva EA 767, fost expediat din stația CFR Roșiori Nord și avea ca destinație stația CFR București Nord Gr. B.

La ora 05:40, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, secția de circulație Chiajna - Videle (linie dublă electrificată), la ieșirea din halta de mișcare Zăvestreni, pe zona șinelor de legătură a schimbătorului de cale nr.5, în circulația trenului de călători nr.9304, s-a produs deraierea locomotivei de remorcare de osia nr.6 (prima în sensul de mers).

Deraierea s-a produs prin escaladarea firului din partea dreaptă, în sensul de mers, de către roata atacantă din partea dreaptă a primei osii a locomotivei (în sensul de mers al trenului) la joanta de la călcâiul inimii de încrucișare a schimbătorului de cale nr.5. În continuare roata care a escaladat a rulat cu buza bandajului cca. 11340 mm pe ciuperca șinei după care a căzut în exteriorul căii. În total, locomotiva EA 767 a circulat în stare deraiată pe o distanță de aproximativ 43 m.



Locul producerii accidentului feroviar

Consecințe accidentului

suprastructura căii

În urma producerii acestui accident suprastructura căii a fost afectată pe o distanță de aproximativ 46,5 m.

materialul rulant

La locomotiva EA 767 au fost înregistrate avarii la osia nr.6 și la amortizoarele hidraulice verticale de la această osie.

Instalații feroviare

Ca urmare a producerii acestui eveniment nu au fost produse avarii la instalațiile feroviare.

Persoane vătămate

În urma producerii accidentului feroviar nu au fost înregistrate victime omenești sau persoane accidentate.

Perturbații în circulația feroviară

După producerea evenimentului, la ora 05:40, a fost închisă circulația feroviară pe firul I între haltele de mișcare Zăvestreni și Vadu Lat (circulația pe firul II fiind deja închisă ca urmare a lucrărilor la infrastructura feroviară).

Călătorii din trenul implicat în accident au fost preluați de către trenul de călători nr.13194 format în Hm Zăvestreni, iar călătorii din trenul de călători nr.72-1 au fost preluați de trenul de călători nr.13193.

În aceeași zi, la ora 12:00, după efectuarea lucrărilor de reparații a căii ferate, a fost redeschisă circulația, pentru trenurile de călători cu viteza restricționată la 30 km/h, pe zona schimbătorului de cale nr.5, iar la data de 23.12.2023, restricția de viteză a fost ameliorată la 50 km/h.

În urma producerii acestui accident feroviar au fost înregistrate întârzieri în circulația unui număr de 9 trenuri de călători cu un total de 1769 minute.

CONCLUZII

Rezumatul analizei și concluzii

La ora 05:39:15 trenul a plecat din Hm Zăvestreni cu parcurs asigurat de la linia II spre firul II de circulație către Hm Vadu Lat, peste schimbătorii de cale nr.7 (atacat de la vârf) și schimbătorul de cale nr.5 (atacat de la călcâi).

În zona de producere a deraierii starea tehnică a suprastructurii căii era una necorespunzătoare, astfel:

- la joanta izolantă călcâi inimă de încrucișare a schimbătorului de cale nr.5 erau un grup de traverse speciale și normale necorespunzătoare, consecutive, a căror stare tehnică nu putea asigura o prindere sigură a plăcilor metalice care asigurau susținerea șinelor și menținerea ecartamentului căii;
- pe o porțiunea de linie premergătoare producerii deraierii, cuprinsă pe zona panoului dintre schimbătorii de cale nr.5 și 7, toleranțele în exploatare la ecartamentul căii, precum și variația ecartamentului depășeau limitele admise;
- joanta izolantă în dreptul rostului de dilatație dintre capătul șinei din partea dreaptă a panoului de legătură și capătul șinei de pe direcția abătută, de la călcâiul inimii de încrucișare a schimbătorului de cale era asigurată numai cu două buloane orizontale la unul din capete.

În aceste condiții, în jurul orei 05:40, când osia nr.6 a locomotivei EA767 rula pe panoul de legătură dintre schimbătorii de cale nr.5 și 7 la capătul acestui situat spre schimbătorul nr.5 s-a creat un prag lateral la joanta izolantă în dreptul rostului de dilatație dintre capătul șinei din partea dreaptă a panoului de legătură și capătul șinei de pe direcția abătută, de la călcâiul inimii de încrucișare a acestui schimbător. Acest lucru a permis ca buza roții situată pe partea dreaptă (în sensul de mers al trenului) de la prima osiei a locomotivei (osia nr.6) să lovească în capătul șinei inimii de încrucișare și să escaladeze această șină.

Având în vedere constatările și măsurătorile efectuate la suprastructura căii după producerea accidentului, se poate afirma că starea tehnică a schimbătorului de cale nr.5 a condus la producerea deraierii prin crearea, în regim dinamic, a unui prag lateral la joanta izolantă în dreptul rostului de dilatație dintre capătul șinei din partea dreaptă a panoului de legătură și capătul șinei de pe direcția abătută, de la călcâiul inimii de încrucișare a acestui schimbător, joantă ce era asigurată numai cu două buloane orizontale la unul din capete.

Analizând constatările și măsurătorile efectuate la suprastructura căii și la materialul rulant, după producerea accidentului, documentele puse la dispoziție, discuțiile și rezultatul chestionării personalului implicat, comisia de investigare a stabilit, potrivit definițiilor prevăzute de Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/572, în cadrul cap.4 „Analiza accidentului” următorii factori cauzali, contributivi și sistemici:

Factor cauzal

Existența în cale, la joanta izolantă călcâi inimă de încrucișare a schimbătorului de cale nr.5 din Hm Zăvestreni, a unui grup de traverse speciale și normale necorespunzătoare, consecutive, a căror stare tehnică nu a mai putut asigura o prindere sigură a plăcilor metalice care asigurau susținerea șinelor și menținerea ecartamentului căii.

Factori contributivi

1. Asigurarea incorectă, cu numai cu două buloane orizontale la unul din capete, a joantei izolante din dreptul rostului de dilatație dintre capătul șinei din partea dreaptă a panoului

- de legătură și capătul șinei de pe direcția abătută, de la călcâiul inimii de încrucișare a schimbătorului de cale nr.5;
2. Depășirea limitei variației ecartamentului de cel mult 2 mm/m și a toleranțelor admise în exploatare la ecartament pe o porțiune premergătoare producerii accidentului feroviar, în zona panoului dintre schimbătorii de cale nr.5 și 7, situație care a condus la amplificarea fenomenului de șerpuire a osiilor crescând forțele de contact roată – șină;
 3. Nefectuarea măsurătorilor/verificărilor schimbătorilor de cale respectiv, neinterpretarea măsurătorilor efectuate pe diagonale de către personalul cu atribuții în siguranța circulației, la termenele și în ordinea specificată în codurile de practică, fapt care a condus la neidentificarea la timp a deficiențelor la suprastructura căii;
 4. Efectuarea reviziei tehnice a căii cu personal neautorizat, fapt care a favorizat scăderea eficienței acestei activități.

Factori sistemici

1. Supravegherea/monitorizarea inefficientă a activității districtului de linii de către personalul cu atribuții de revizie și control din cadrul Secției L1 București și al SRCF București;
2. Asigurarea unui volum inadecvat al resurselor, materiale și umane, în raport cu cel necesar, pentru realizarea mentenanței corespunzătoare a liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise.

Măsuri luate de la producerea accidentului

Nu este cazul.

Observații suplimentare

Nu este cazul.

RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚA

Motivarea absenței recomandărilor privind siguranță

Accidentul feroviar produs la data de 22.12.2023, pe parcursul de ieșire din Hm Zăvestreni, pe linia de legătură dintre aparatele de cale nr.5 și nr.7, a fost generat de starea tehnică necorespunzătoare a infrastructurii feroviare.

În timpul investigației s-a constatat că starea tehnică necorespunzătoare a căii a fost determinată de mentenanța necorespunzătoare, care nu a fost realizată în conformitate cu prevederile codurilor de practică (documente de referință asociate procedurilor din SMS de la nivelul AI).

Luând în considerare evenimentele feroviare cu caracter similar care au avut loc pe rețeaua feroviară administrată de CNCF, prezentate la Cap.- 4.e „*Accidente sau incidente anterioare cu caracter similar*” și ținând cont de faptul că, pentru accidentul similar produs la data de 01.04.2022 în stația CFR Turceni pe zona diagonalei nr.28-38/44, a fost emisă o recomandare de siguranță, recomandare care, conform informațiilor furnizate de către ASFR, este în curs de implementare, comisia de investigare consideră că nu mai este necesară emiterea unor alte recomandări cu caracter similar.

Menționăm faptul că, chiar în absența unor noi recomandări privind siguranța feroviară, în baza analizei făcute de comisia de investigare urmare a neconformităților constatate, CNCF poate dispune măsurile de siguranță pe care le consideră necesare, pentru ținerea sub control al riscului de producere a deraierilor.

IX. RAPORT DE INVESTIGARE privind accidentul feroviar produs la data de 13.12.2023, ora 12:35, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Cluj, secția de circulație Dej – Beclean pe Someș (linie dublă electrificată), la intrarea de pe fir I de circulație la linia 6 în stația CFR Beclean pe Someș, a trenului de marfă nr.661004 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), prin deraierea a 5 vagoane din compunerea trenului.



*Raport de investigare
10 decembrie 2024*

REZUMAT

La data de 13.12.2023, în jurul orei 12:35, în circulația trenului de marfă nr.661004, la intrarea acestuia de pe fir I de circulație la linia 6 din stația CFR Beclean pe Someș, la km 24+232, s-a produs deraierea a cinci vagoane de marfă (Rils), aflate al 18-lea, al 19-lea, al 21-lea, al 22-lea și al 23-lea în compunerea trenului.

Trenul a fost compus din locomotiva DHC 053 în stare inactivă și 25 vagoane încărcate cu saci de ciment, a fost remorcat de locomotiva EA 702.

Locul producerii accidentului feroviar este situat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Cluj, secția de circulație Dej – Beclean pe Someș (linie dublă electrificată), aflată în administrarea CNCF „CFR” SA.

Locomotiva de remorcare și personalul de conducere și deservire al acesteia aparțin operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA.

Vagoanele deraiate, cu numerele de înmatriculare 31533540417-6, 31533540331-9, 31533540281-6, 31533540062-0, 31533540003-3, ca și celelalte vagoane din compunerea trenului aparțin operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA.

Ca urmare a producerii acestui accident, nu s-au înregistrat victime și nici pagube la mediul înconjurător. Au fost înregistrate pagube la suprastructura căii.

Imediat după producerea accidentului, circulația feroviară a fost închisă pe firul I de circulație, între Hm. Coldău și stația CFR Beclean pe Someș (firul II de circulație Coldău – Beclean pe Someș fiind închis permanent pentru lucrări). La ora 13:17, a fost asigurat gabaritul și s-a reluat circulația pe baza de cale liberă și semnale de chemare pe distanța Beclean pe Someș - Coldău.

Ca urmare a producerii acestui eveniment feroviar au fost înregistrate întârzieri în circulația a 5 trenuri de călători cu un total de 126 minute.

Repunerea pe linie a osiilor deraiate de la cele 5 vagoane din compunerea trenului de marfă nr.661004 s-a făcut cu ajutorul grinzii hidraulice, fiind finalizată la data de 14.12.2023, ora 00:30.

Deraierea vagonului nr.31533540417-6, aflat al 18-lea din compunerea trenului, a fost inițiată pe curba aflată după schimbătorul de cale nr.16, la o distanță de 1,45 m de joanta de capăt a schimbătorului, fiind produsă prin căderea între firele căii a roților din dreapta, sens de mers, de la osiile celui de al doilea boghiu.

Trenul a circulat cu vagoanele în stare deraiată o distanță de aproximativ 110 m, după care s-a oprit ca urmare a măsurilor de frânare luate de către mecanicul de locomotivă.

Căderea între firele căii a roților din dreapta, în sensul de mers, de la osiile celui de al doilea boghiu al vagonului nr.31533540417-6, al 18-lea din compunerea trenului, a fost urmată de deraierea a altor patru vagoane, în condițiile pierderii capacității traverselor de susținere a șinei.

CONCLUZII

Rezumatul analizei și concluzii privind cauzele accidentului

La intrarea trenului de marfă nr.661004 din direcția fir I de circulație Coldău, la linia 6 a stației CFR Beclean pe Someș, pe curba după schimbătorul de cale nr.16 s-a produs deraierea unui număr de 5 (cinci) vagoane.

Deraierea s-a produs la o distanță de 1,45 m de joanta de capăt a schimbătorului, prin căderea între firele căii a roților din partea dreaptă a sensului de mers, de la osiile celui de al doilea boghiu al vagonului nr.31533540417-6 (al 18-lea din compunerea trenului).

În cuprinsul zonei unde s-a constatat prima urmă de deraiere, în cale erau 7 traverse de lemn necorespunzătoare consecutive („T-1” ÷ „T5”), a căror stare tehnică nu permiteau strângerea tirfoanelor pentru fixarea plăcilor metalice și împiedicarea deplasării acestora. Defectele pe care le aveau aceste traverse, se încadrau între acele tipuri de defecte care, în conformitate cu prevederile art.25, alin.(1), (2) și (4) din *Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii - linii cu ecartament normal - nr.314/1989*, impuneau înlocuirea acestora.

Sub acțiunea forțelor dinamice transmise șinei de roțile materialului rulant, starea tehnică necorespunzătoare a traverselor în zona punctului „0”, au favorizat deplasarea pe direcție radială a ansamblului șină - placă metalică, având ca efect creșterea valorii ecartamentului căii peste valoarea maximă admisă în exploatare. Acest fapt a făcut posibilă căderea roților din partea dreaptă de la al doilea boghiu al vagonului nr.31533540417-6.

Valorile ecartamentului, măsurate în regim static și consemnate după producerea deraierii, depășeau toleranțele prevăzute de cadrul de reglementare.

Având în vedere constatările și măsurătorile efectuate, după producerea accidentului, la suprastructura căii și la materialul rulant implicat, se poate afirma că accidentul a fost cauzat, de starea tehnică necorespunzătoare a suprastructurii căii.

Analizând constatările și măsurătorile efectuate la suprastructura căii și la materialul rulant, după producerea accidentului, documentele puse la dispoziție, discuțiile și rezultatul chestionării

personalului implicat, comisia de investigare a stabilit, potrivit definițiilor prevăzute de Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/572, în cadrul cap.4 „Analiza accidentului” următorii factori cauzali, contributivi și sistemici:

Factorul cauzal

Existența în cale, la locul producerii accidentului, a unui grup de traverse de lemn necorespunzătoare, a căror stare tehnică nu a mai asigurat strângerea tirfoanelor pentru fixarea plăcilor metalice și împiedicarea deplasării acestora, permițând astfel creșterea valorii ecartamentului căii peste valoarea maximă admisă în exploatare.

Factori contributivi

1. Neînlocuirea traverselor de lemn necorespunzătoare identificate, conform „*evidenței traverselor cu defecte și uzuri și înlocuirea lor în anul 2023-2024*”, pe curba aflată după aparatul de cale nr.16;

2. Neefectuarea reviziilor căii, de către personalul cu atribuții în siguranța circulației, la termenele și în ordinea specificată în codurile de practică, pentru identificarea la timp a agravării defectelor existente pe curba aflată după aparatul de cale nr.16 din stația Beclean pe Someș;

Factor sistemic

Gestionarea ineficace a riscurilor asociate pericolului generat de menținerea în cale a două sau mai multe traverse necorespunzătoare vecine.

Măsurile luate de la producerea accidentului

Prin act nr.43/E/2/124/07.05.2024, Divizia Linii Cluj a informat comisia de investigare că, după producerea accidentului, au fost verificate curbele după aparatele de cale de pe raza Districtului L Beclean, s-au înlocuit traverse T17, s-a îmbalastat cu piatră spartă și s-a executat burajul liniei cu mașini grele de cale.

Observații suplimentare

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare s-au făcut următoarele **observații suplimentare** privind unele deficiențe în activitatea de întreținere a căii:

1. programul de revizie și control la districte conform Instrucției nr.305/1997, întocmit de Secția L8 Bistrița pentru anul 2022, nu respectă art.2 Fișa nr.12 Atribuțiile șefului secției de întreținere, *Instrucția nr.305/1997 privind fixarea termenelor și a ordinei în care trebuie efectuate reviziile căii*, care prevede că programul de revizie amânunțită a căii trebuie stabilit astfel ca, împreună cu cel al șefului de secție adjunct, să asigure pe o durată de două luni, verificarea întregii secții de întreținere;

2. Secția L Bistrița, nu are inginer autorizat și desemnat responsabil cu calea fără joante, această activitate fiind preluată de șeful de secție adjunct din data de 06.01.2021;

Aceste observații au fost prezentate și în raportul de investigare al accidentului feroviar produs la data de 13.09.2022, între stația CFR Monor Gledin și halta de mișcare Râpa de Jos, pe aceeași secție de întreținere.

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare s-au făcut următoarele **observații suplimentare** privind neregulile constatate la modul de încărcare a vagoanelor:

1. paleții pe care au fost încărcăți sacii, au fost așezați pe platforma vagoanelor excentric, neuniform, față de axul longitudinal a vagonului. Această încărcare neuniformă a produs depășirea valorii maxim admise a raportului sarcinii pe cele două roți ale osiei, putând duce în anumite condiții la escaladarea ciupercii șinei. Această neregulă a fost constatată în cazul unui număr de 4 osii (din 20 osii cântărite la 5 vagoane nederaiate, alese cu încărcătura cea mai excentrică) cântărite și prezentate în cap.3.a.4 din prezentul raport.

RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚĂ

Preambul recomandarea de siguranță nr.472/1

Având în vedere observațiile suplimentare identificate în cursul investigației, în scopul prevenirii producerii unor accidente sau incidente similare în viitor, în conformitate cu prevederile art.26, alin.(2) din OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară, **comisia de investigare consideră oportună emiterea următoarelor recomandări de siguranță, adresate către ASFR, care, în limitele competențelor sale, ia măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță emise de AGIFER sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate.** Conform prevederilor art.26, alin.(3) din OUG nr.73/2019 **ASFR va raporta periodic, cel puțin o dată la 6 luni, AGIFER cu privire la măsurile luate sau planificate drept consecință a recomandărilor emise.**

Având în vedere factorul cauzal, și contributiv identificat, precum și constatările comisiei de investigare, se poate afirma că SNTFM nu a contribuit la producerea acestui accident feroviar. Neregula constatată prin încărcarea neuniformă a vagoanelor care au condus la depășirea valorii maxim admise a raportului sarcinii dintre două roți ale aceleiași osii, produc descărcarea neuniformă a sarcinii pe cele două roți și pot favoriza escaladarea ciupercii șinei.

Din documentele puse la dispoziția comisiei de investigare a reieșit faptul că SNTFM nu a identificat posibilitatea ca riscul de producere a unui accident pe rețeaua CFR să fie generat de încărcarea necorespunzătoare pentru circulație a vagoanelor sigilate de către încărcător, neregulă care nu poate fi depistată cu ocazia predării-primirii vagoanelor (vagoanele fiind cu ușile închise și sigilate la predarea-primirea acestora). În vederea îmbunătățirii siguranței feroviare și a prevenirii unor accidente feroviare, AGIFER consideră oportună adresarea, către ASFR, a următoarei recomandări de siguranță:

Recomandarea de siguranță nr.472/1

Operatorul de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA să evalueze riscurile asociate pericolelor generate de admiterea în circulație a unui vagon încărcat neuniform, pentru situațiile în care neregula nu poate fi depistată cu ocazia predării-primirii vagoanelor, și să stabilească măsuri concrete pentru ținerea sub control a acestor riscuri.

X. RAPORT DE INVESTIGARE privind incidentului feroviar produs la data 17.11.2024, ora 13:58, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Iași, secția de circulație Lețcani - Dorohoi (secție neinteroperabilă, gestionată de RC-CF Trans SRL Brașov - linie simplă, neelectrificată), în stația CFR Lețcani, prin expedierea fără ordinul operatorului de circulație a trenului de marfă nr.66578015, aparținând operatorului de transport feroviar Deutsche Bahn Cargo România SRL.



*Ediția finală
11 decembrie 2024*

REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

La data de 17.11.2024, ora 13:58, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Iași, secția de circulație Lețcani-Dorohoi (secție neinteroperabilă, gestionată de RC-CF Trans SRL Brașov - linie simplă, neelectrificată), IDM de serviciu din stația Lețcani a expediat trenul nr. 66578015 remorcat cu locomotiva BR 1006 având în componere 15 vagoane goale, aparținând operatorului de transport feroviar Deutsche Bahn Cargo România SRL., pe secția cu sistemul „conducerea centralizată a circulației trenurilor” Lețcani-Dorohoi, în direcția Larga Jijia, fără a avea dispoziție scrisă de la operatorul de circulație.

În urma producerii incidentului nu s-au constatat pagube la infrastructura feroviară, mediu sau la materialul rulant.

Urmările incidentului

În urma producerii incidentului nu s-au constatat pagube la infrastructura feroviară, mediu sau materialul rulant.

Nu au fost înregistrate victime ca urmare a producerii incidentului investigat.



Locul producerii incidentului: stația CFR Letcani

Analiză și concluzii

Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii

Având în vedere mențiunile prezentate la capitolul C.5.4.2. *Date constatate cu privire la linie*, se poate afirma că starea tehnică a suprastructurii căii nu a influențat producerea acestui incident.

Concluzii privind starea tehnică a instalațiilor feroviare

Având în vedere mențiunile prezentate la capitolul C.5.4.1. *Date constatate cu privire la instalații*, se poate afirma că starea tehnică a instalațiilor a influențat producerea acestui incident.

Concluzii privind starea tehnică a materialului rulant

Urmare citirii și interpretării înregistrărilor instalației IVMS a locomotivei BR 1006 rezultă următoarele:

În data de 17.08.2024, locomotiva BR 1006 a remorcat tren 66578 015 (Constanța Port Vlădeni), pe distanța Bacău - Letcani - Vlădeni.

Trenul 66578015 a garat în stația Letcani, ora 11:31, în baza indicațiilor semnalului de intrare (două lumini galbene). În intervalul orar 12:08-13:46 a efectuat mișcări de manevră în stație, pentru descompunere tren în cupluri. Trenul nr. 66578015 a plecat din stația CFR Letcani la ora 14:05 (în trasa tren DBCR, nr. 70993, din Livret Marfă 2023/2024 al SRCF Iași), în baza O.C. nr 1025651 emis de IDM st Letcani și a O.C. nr. 1025652 emis de IDM stația CFR Letcani, în care se permite depășirea semnalului de ieșire X5 având indicația ”oprește fără a depăși semnalul” p (mecanicul a acționat butonul Depășire Ordonată și a circulat cu viteza maximă de 20 km/h peste macazuri).

Trenul 66578015 a circulat fără oprire, cu respectarea limitărilor de viteză, mecanicul acționează Butonul Atenție la trecerea peste inductorul permanent (1000 Hz) de acoperire Hm Larga Jijia și respectă viteza la trecerea peste aparatele de cale la intrarea în Hm Larga Jijia, și după parcurgerea unei distanțe de 711 metri s-a produs frânarea rapidă a trenului de la viteza de 48 km/h la 0 km/h, trenul este oprit la ora 14:34.

Trenul 66578015 a staționat în Hm Larga Jijia în intervalul orar 14:34—16:07.

Trenul 66578015 pleacă din Hm Larga Jijia la ora 16:07, în baza ordinului de circulație nr. 0374347 emis de revizorul de ace din Hm Larga Jijia, a circulat fără oprire până la Hm Vlădeni unde a oprit la ora 16:23. Locomotiva BR 1006 a fost remizată la ora 16:53.

În acest interval de timp, mecanicul nu a depășit viteza de circulație, a efectuat proba de eficacitate, iar instalația INDUSI a fost în funcție. În concluzie, starea tehnică a locomotivei și a vagoanelor nu a influențat producerea incidentului feroviar.

Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului

La data de 17.11.2024, ora 13:58, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Iași, secția de circulație Lețcani-Dorohoi (secție neinteroperabilă, gestionată de RC-CF Trans SRL Brașov pe care circulație trenurilor se făcea utilizând sistemul „conducerea centralizată a circulației trenurilor”-linie simplă, neelectrificată), IDM de serviciu din stația CFR Lețcani a expedit trenul nr. 66578.015 remorcat cu locomotiva BR 1006 având în componere 15 vagoane goale, aparținând operatorului de transport feroviar Deutsche Bahn Cargo România SRL., în direcția Larga Jijia”, fără a avea dispoziție scrisă de la operatorul de circulație.

Cauzele producerii incidentului

Cauza directă

Cauza directă a producerii incidentului feroviar o constituie eroarea umană apărută în cadrul procesului de conducere a circulației trenurilor prin executarea parcursului de ieșire pentru trenul de marfă nr. 66578015, fără a avea dispoziție de la operatorul de circulație, de către IDM din stația CFR Lețcani.

Factori care au contribuit

- verificarea superficială de către IDM cu privire la dispoziția operatorului RC referitoare la circulația trenului de marfă nr. 66578015;
- lipsa de comunicare dintre IDM și personalul care a condus și deservit locomotiva BR 1006 referitor la predarea-primirea ordinului de circulație;
- în timpul efectuării operațiilor de manevră, secțiunea izolată 22-26 a stației Lețcani prezintă ocupat pe lumnoschema, liberă pe teren (probleme tehnice la instalația CR3).
- mecanicul trenului 66578015 pleacă din stația Letcani fără a observa că ordinul de circulație nu avea înscris numărul și ora dispoziției de aprobare a operatorului de circulație, conform art. 204, alin.1, din „Instrucțiunea nr 201/2006, Activitatea personalului de locomotivă în domeniul feroviar”.

Cauze subiacente:

Nerespectarea prevederilor art. 235(1), art.237(1), art.237(2), art. 240(1) din „Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare” nr.005/2005, referitor la obligația IDM de a comunica operatorului de circulație că trenul de marfă 66578015 este pregătit pentru expediere pe secția de circulație cu sistemul „conducerea centralizată a circulației trenurilor”, în vederea transmiterii dispoziției scrise.

Cauze primare:

Nu au fost identificate cauze primare ale producerii acestui incident.

Observații suplimentare

Nu fost identificate observații suplimentare.

Măsuri care au fost luate în timpul investigației

Urmare a producerii incidentului feroviar, SRCF Iași a luat următoarele măsuri în scopul evitării producerii pe viitor a unor incidente/accidente cu cauze asemănătoare:

1. Reinstruirea personalului trafic cu privire la întocmirea și emiterea ordinelor de circulație pentru circulația trenurilor pe secție de circulație cu sistemul „conducerea centralizată a circulației trenurilor”.
2. Identificarea cazurilor în care condițiile de exploatare s-au modificat datorită deranjamentelor la instalațiile de centralizare, închiderilor de linii și instalații și verificarea măsurilor stabilite de conducerea stației împreună cu conducerea celorlalte subunități CF implicate în respectivul proces, în vederea ținerii sub control a riscurilor apărute.
3. Verificarea informării personalului propriu cu privire la riscurile din activitatea proprie/interfata, generate de pericolele identificate.

Urmare a producerii incidentului feroviar, DBCR va lua următoarele măsuri în scopul evitării producerii pe viitor a unor incidente/accidente asemănătoare:

1. Reinstruirea personalului de tracțiune cu prevederile Instrucțiunii nr 201/2006, activitatea personalului de locomotivă, partea a VII-a, Cap I „Circulația trenurilor pe secții cu conducere centralizată a circulației”.
2. Prelucrarea personalului de tracțiune cu Raportul de incident la prima sedință SC planificată.

Recomandări de siguranță

Având în vedere măsurile comunicate de către SRCF Iași, măsuri care au fost luate în timpul desfășurării activității de investigare, comisia de investigare nu consideră necesară emiterea unei recomandări de siguranță.

XI. RAPORT DE INVESTIGARE privind incidentul feroviar produs la data de 25.09.2024 pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, pe secția de circulație Giurgiu Nord – Videle, între stațiile CFR Rădulești și Videle (linie simplă, electrificată) produs prin lovirea contrașinei situată pe podul de la km.62+409, de către plugul locomotivei GM 1025 care remorca trenul de călători Interregio nr.460025 (aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA).



*Ediție finală
12 decembrie 2024*

REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

La data de 25.09.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Giurgiu Nord – Videle, pe distanța dintre stațiile CFR Rădulești și Videle (linie simplă, electrificată), trenului de călători Interregio nr.460025 (aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA), a lovit contrașina situată pe podul de la km.62+409 de către plugul locomotivei GM 1025 care a asigurat remorcarea trenului.

Urmare a producerii acestui incident nu au fost înregistrate trenuri întârziate.

Nu au fost înregistrate victime omenești sau răniți.

ANALIZĂ ȘI CONCLUZII

Descrierea finală a lanțului de evenimente:

La data de 25.09.2024, trenul de călători nr.460025 a fost expedit din stația CFR Giurgiu Nord având ca destinație stația CFR București Nord. Trenul de călători nr.460025 a trecut prin stația CFR Rădulești la ora 16.58, iar la km.62+409 mecanicul de locomotivă al trenului a auzit un zgomot

anormal pe podețul metalic. Mecanicul de locomotivă a luat măsuri de oprire și a constatat plugul de animale lovit pe partea stângă. Mecanicul de locomotivă a avizat IDM din stația CFR Videle după care și-a continuat mersul până în stația CFR Videle unde a întocmit raport de eveniment.

La verificarea pe teren a fost constatată o urmă de lovire în capătul contrașinei și o urmă de luciu metalic pe suprafața de rulare.

Interpretare și analiză:

După colectarea și analizarea probelor, a informațiilor și a mărturiilor personalului implicat și a martorilor, comisia de investigare a concluzionat următoarele:

1. În zona producerii lovirii traversele de lemn, în zona plăcilor metalice, aveau defecte care nu permiteau strângerea și fixarea plăcilor de traverse în proporție de 75% (crăpături și putrezirea traverselor pe toată lungimea sau pe zona blochetului). Aceste defecte, au avut implicații directe în menținerea în parametrii de exploatare a valorilor nivelului longitudinal al căii.

În urma recensământului de traverse din anul 2023 au fost solicitate secției L1 București traverse speciale și normale de lemn. Acestea fiind achiziționate centralizat nu au putut să fie puse în totalitate la dispoziția districtului pentru înlocuire la termen.

2. Personalul normat la nivelul districtului este de 1 șef district, 2 picheri, 2 șefi de echipă, 1 primitor distribuitor, 5 revizori de cale, 73 meseriași de cale (total 84 de salariați). La data producerii incidentului personalul existent la nivelul districtului este de 1 șef de district, 1 picher, 2 șefi de echipă, 1 primitor distribuitor, 3 revizori de cale și 5 meseriași de cale.

3. Ultima revizie chenzinală a fost efectuată în luna august (chenzina I). Datorită lucrărilor existente pe raza districtului nu a fost efectuată la termen revizia chenzinală pe luna septembrie. Revizorul de cale și șeful de echipă au înștiințat verbal despre starea traverselor din cale aflate în zona podețului de la km. 62+409. Șeful de district la rândul lui a avizat verbal conducerea secției referitor la lipsa materialelor.

CAUZELE PRODUCERII INCIDENTULUI

Cauza directă și factorii care au contribuit

Concluzii:

Cauza directă:

Cauza directă o constituie denivelarea locală în profilul longitudinal al căii. Acest lucru s-a produs în condițiile cedării prinderii cadrului șină-traversă sub acțiunea forțelor transmise căii de materialul rulant în mișcare. Aceste defecte, au implicații directe în menținerea în parametrii de exploatare a valorilor nivelului longitudinal al căii.

Factorii care au contribuit:

- starea tehnică necorespunzătoare a traverselor de lemn care sub acțiunea forțelor transmise de roțile materialului rulant care nu au permis menținerea în parametrii de exploatare a valorilor nivelului longitudinal al căii.;

Cauze subiacente:

- nerespectarea prevederilor art.25, alin.(2) și alin.(4) din „Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii – linii cu ecartament normal nr. 314/1989”, referitoare la defectele care impun înlocuirea traverselor de lemn;
- nerespectarea prevederilor art.3 din Instrucția 305/1997 privind fixarea termenelor și a ordinii în care trebuie efectuate reviziile căii referitor la efectuarea reviziilor chenzinale.

Cauze primare:

Neaplicarea prevederilor procedurii operaționale cod PO SMS 0-4.07, ”Respectarea specificațiilor tehnice, standardelor și cerințelor relevante pe întreg ciclul de viață a liniilor în procesul de întreținere”, parte a sistemului de management al siguranței al CNCF "CFR" SA, referitoare la dimensionarea personalului Districtului de Linii nr.3 Videle din cadrul Secției L1 București, în raport cu volumul de lucrări..

MĂSURI CARE AU FOST LUATE

Ca urmare a producerii incidentului feroviar, Divizia Linii București a luat măsuri de aprovizionare a Districtului de linii nr.3 Videle cu materiale necesare realizării mentenanței căii și menținerea liniilor în stare corespunzătoare pentru circulația și manevrarea trenurilor în condiții de siguranță feroviară ;

F. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

XII. RAPORT DE INVESTIGARE privind incidentul feroviar produs pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova în data de 10.01.2024, pe distanța D.T. Severin Mărfuri-Balota, în circulația trenurilor de marfă nr.67002, nr.87067 și nr.87069 aparținând SC Tim Rail Cargo SRL, prin depășirea vitezei maxime admise impusă de restricția de viteză de 30 km/h.



*Raport final
16 decembrie 2024*

REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

În data de **10.01.2024**, trenul de marfă nr.67002 (cuplul 1) a circulat pe distanța Drobeta Turnu Severin - Balota, fiind format din 8 vagoane de marfă încărcate cu semifabricate din fier și a fost remorcat cu locomotiva electrică cu numărul de înmatriculare 91 53 0 40**1020-9**.

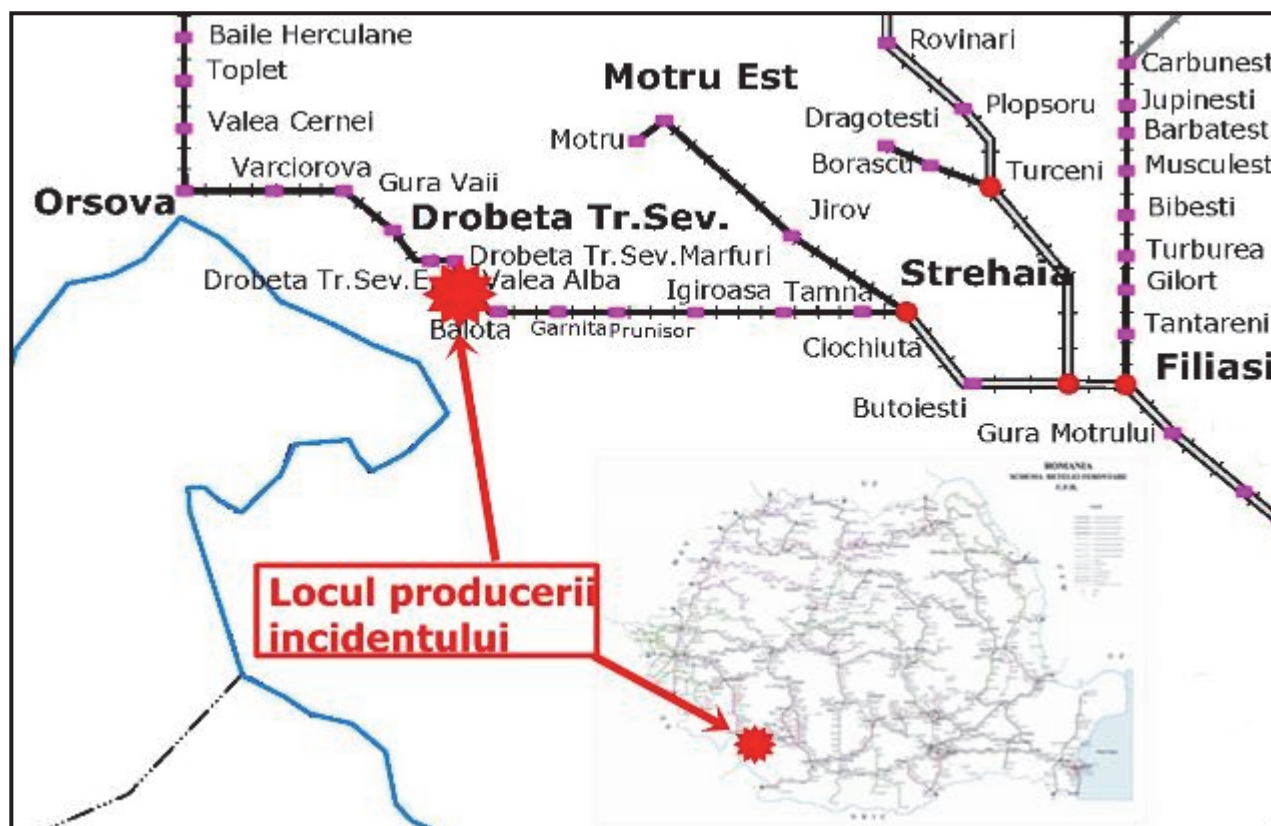
Tot în data de **10.01.2024**, trenurile de marfă nr.87067 și 87069 au circulat pe distanța Balota - Drobeta Turnu Severin, fiind formate din locomotiva electrică - izolată cu numărul de înmatriculare 91 53 0 40**1020-9**.

Între stațiile CFR Drobeta Turnu Severin Marfă – Balota și retur, trenurile mai sus menționate au înregistrat pe distanța Post Macazuri – Balota și retur pe restricția de viteză de 30 km/h depășiri ale vitezei de circulație astfel:

- trenul de marfă nr.67002 a circulat cu viteze cuprinse între 31-36 km/h pe o distanță de aproximativ 412 metri
- trenul de marfă nr.87067 a circulat cu viteze cuprinse între 31-46 km/h pe o distanță de aproximativ 942 metri
- trenul de marfă nr.87069 a circulat cu viteze cuprinse între 31-49 km/h pe o distanță de aproximativ 1355 metri.

Trenurile de marfă nr.67002, 87067 și 87069, vagoanele din compunerea trenului, locomotiva de remorcarea cu mecanicul de locomotivă aflat în conducerea și deservirea acestuia și personalul de tren, aparțin operatorului de transport feroviar de marfă S.C. TIM RAIL CARGO S.R.L..

Locul producerii incidentului este situat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova (SRCF Craiova), secția de circulație Caransebeș – Strehaia, linie simplă electrificată (Fig. nr.1).



Locul producerii incidentului

Urmările incidentului

În urma producerii incidentului nu s-au constatat pagube la infrastructura feroviară, materialul rulant sau mediu. Nu au fost înregistrate victime și nu au fost înregistrate perturbații în circulația trenurilor.

Analiză și concluzii

În data de **09.01.2024**, trenul de marfă nr.67002 format din 25 vagoane încărcate cu semifabricate din fier remorcat de locomotiva electrică EA 1020 a sosit în stația CFR Drobeta Turnu Severin la ora 23.05.

În stația CFR Drobeta Turnu Severin trenul de marfă nr.67002 a fost descompus (împărțit în trei cupluri) iar primul cuplu (cuplul nr.1) format din 8 vagoane de marfă a plecat din stație ca tren de marfă tot cu nr.67002 în data de 10.01.2024, la ora 00:23, remorcat de locomotiva electrică EA 1020 și a sosit în stația CFR Balota la ora 01:10.

După trecerea prin halta de mișcare Valea Albă în jurul orei 01:02, viteza trenului a crescut de la valoarea de 31 km/h la valoarea de 36 km/h pe o distanță de 202 metri, de la viteza de 36 km/h aceasta a scăzut la 31 km/h pe o distanță de 210 metri până în jurul orei 01:03.

În jurul orei 01:04 viteza trenului a crescut din nou de la valoarea de 31 km/h la valoarea de 33 km/h pe o distanță de 295 metri, de la viteza de 33 km/h aceasta a scăzut la 31 km/h pe o distanță de 1121 metri până în jurul orei 01:07.

În stația CFR Balota locomotiva EA 1020 a fost dezlegată de la garnitura de vagoane a trenului de marfă nr.67002 (cuplul nr.1) și a plecat din stație ca tren de marfă nr.87067 (locomotivă izolată) la ora 01.40 și a sosit în stația CFR Drobeta Turnu Severin la ora 02.35.

După trecerea prin halta de mișcare Valea Albă, în jurul orei 01:56, viteza trenului a crescut de la valoarea de 31 km/h la valoarea de 46 km/h pe o distanță de 942 metri până în jurul orei 01:57, după care s-a terminat restricția de viteză de 30 km/h viteza fiind în continuare de 60 km/h, conform livretului de mers.

În stația CFR Drobeta Turnu Severin locomotiva EA 1020 după efectuarea operațiilor de legare și cuplare a locomotivei la tren și frână s-a efectuat proba de frână și a plecat din stație ca tren de marfă nr.67050 format din 8 vagoane (cuplul nr.2 din trenul de marfă nr.67002) la ora 03.35 și a sosit în stația CFR Balota la ora 04.20.

În stația CFR Balota locomotiva EA 1020 a fost dezlegată de la garnitura de vagoane a trenului de marfă nr.67050 (cuplul nr.2) și a plecat din stație ca tren de marfă nr.87069 (locomotivă izolată) la ora 05.15 și a sosit în stația CFR Drobeta Turnu Severin la ora 06.17.

După trecerea prin halta de mișcare Valea Albă, în jurul orei 05:29, viteza trenului a crescut de la valoarea de 31 km/h la valoarea de 49 km/h pe o distanță de 1355 metri până în jurul orei 05:31, după care s-a terminat restricția de viteză de 30 km/h viteza fiind în continuare de 60 km/h, conform livretului de mers.

Pe porțiunea de linie respectivă (Post Macazuri – Balota și retur), viteza maximă de circulație a trenului prevăzută în livret a fost de 50 km/h dar este redusă prin restricție de viteză de 30 km/h semnalizată pe teren și menționată și în BAR. În concluzie, pe distanța menționată, s-a depășit viteza de circulație prevăzută de restricția de viteză de 30 km/h astfel:

- cu până la +6 km/h, pe o distanță totală de 412 metri, într-un timp de aproximativ de 44 secunde și cu până la +3 km/h, pe o distanță totală de 1416 metri, într-un timp de aproximativ de 2 minute și 39 secunde la tren de marfă nr.67002 (*Figura nr.4*);
- cu până la +16 km/h, pe o distanță totală de 942 metri, într-un timp de aproximativ de 1 minut și 33 secunde la tren de marfă nr.87067-locomotivă izolată (*Figura nr.5*);
- cu până la +19 km/h, pe o distanță totală de 1355 metri, într-un timp de aproximativ de 2 minute și 44 secunde la tren de marfă nr.87069-locomotivă izolată (*Figura nr.6*)

Acest lucru s-a produs din cauza neurmăririi cu atenție a vitezei de circulație.

Menționăm faptul că, din declarația mecanicului, acesta a motivat că a avut oscilații la indicarea valorii vitezei – instalația de vitezometru tip IVMS a funcționat defectuos, aspect care nu l-a avizat serviciului dispecerat, nu a întocmit raport de eveniment și nici nu l-a consemnat în carnetul de bord al locomotivei. Este de reținut și faptul că personalul de locomotiva care a efectuat serviciu pe locomotiva electrică EA 1020 în zilele de dinainte și după producerea incidentului nu a făcut niciun fel de mențiuni în carnetul de bord legat de funcționarea defectuoasă a acestei instalații.

Cauzele incidentului

Cauza directă

Cauza directă a producerii incidentului o constituie eroarea umană apărută în cadrul procesului de conducere și deservire a locomotivei, manifestată prin neurmărirea cu atenție a vitezei de circulație a trenului.

Cauze subiacente

Nerespectarea unor prevederi din codurile de practică după cum urmează:

- art.9,- (1) lit. i din *Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007*, referitoare la întocmirea raportului de eveniment în cazurile prevăzute în reglementările specifice în vigoare, precum și în toate situațiile în care este necesar să aducă la cunoștința conducerii unității de tracțiune problemele apărute în circulația trenului;
- art.9,- (1) lit. h din *Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007*, referitoare la completarea carnetului de bord al locomotivei cu datele cerute de formular și observațiile privind funcționarea locomotivei în timpul remorcării trenurilor sau la manevră;
- art.90,- (1) lit. b din *Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007*, referitoare la consultarea și însușirea înainte de îndrumarea trenului de către personalul de locomotivă a prevederilor din BAR corespunzătoare secției de circulație pe care urmează să remorce trenul;
- art.125,- (3) din *Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007*, referitoare la respectarea în timpul parcursului de către personalul de locomotivă a dispozițiilor înscrise în ordinul de circulație și BAR. Aceste dispoziții nu scutesc personalul de locomotivă de observarea atentă și respectarea indicațiilor semnalelor și indicatoarelor din parcurs;
- art.125,- (4) din *Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007*, referitoare la observarea unei indicații care ordonă reducerea vitezei într-un anumit punct sau pe o anumită porțiune de linie, unde mecanicul va regla viteza trenului în așa fel încât viteza trenului în punctul sau pe porțiunea de linie respectivă să fie cu 2 – 3 km/h mai mică decât cea ordonată.

Cauze primare

Nu au fost identificate **cauze primare** ale producerii acestui incident.

Observații suplimentare

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare au fost identificate alte deficiențe fără relevanță asupra cauzelor producerii incidentului, astfel:

- nerespectarea prevederilor din *HG nr.117 din 17 februarie 2010, CAPITOLUL IV, SECȚIUNEA 1, Art. 22-(2), referitoare la faptul că „Personalul operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport pe calea ferată, care a luat la cunoștință despre producerea unui accident sau incident în linie curentă, este obligat să sesizeze de îndată prin raport de eveniment pe șeful stației celei mai apropiate sau pe înlocuitorul acestuia”.*

Menționăm că incidentul în cauză s-a produs la data de 10.01.2024 și a fost avizat la data de 09.05.2024.

Operatorul de transport feroviar de marfă SC Tim Rail Cargo SRL în Procedura Operațională Cod: PO-09 *ORGANIZAREA CITIRII, INTERPRETĂRII ȘI TRATĂRII INFORMAȚIILOR DIN INSTALAȚIILE CU CARE SUNT DOTATE LOCOMOTIVELE*, la punctul 5, subpunctul 5.1. menționează că „ Descărcarea datelor din instalațiile CEL, ICL, IVMS și Deuta și înlocuirea benzilor

de vitezometru din vitezometrele Hassler cu care sunt dotate locomotivele se face lunar în perioada 1-10 a lunii pentru datele din luna precedentă de către personalul de specialitate T din cadrul Serviciului Exploatare”.

La subpunctul 5.4 menționează că „Activitatea de citire, interpretare a datelor descărcate din memoria IVMS, Hassler și Deuta se va face de către personalul de specialitate T din cadrul Serviciului Exploatare, maxim în 5 luni de la data primei înregistrări înscrise în fișier”.

Înregistrarea descărcată din memoria instalației de vitezometru tip IVMS a locomotivei EA 1020 pe luna ianuarie 2024 a fost citită, analizată, interpretată și consemnată în procesul verbal de citire a benzii nr.E/145/22.03.2024, dar **depășirile de viteză menționate în prezentul raport de investigare nu au fost avizate la data respectivă.**

Operatorul de transport feroviar de marfă SC Tim Rail Cargo SRL în Procedura Generală Cod: PG-17 *INVESTIGAREA ACCIDENTELOR/INCIDENTELOR FERROVIARE, INCIDENTELOR EVITATE LA LIMITĂ ȘI ALTE EVENIMENTE PERICULOASE*, la punctul 5, subpunctul 5.17., alin. 5.17.7. menționează că „Avizarea incidentelor feroviare constatate ulterior datei producerii lor (depășire serviciu maxim admis, **depășiri de viteză**, rapoarte de eveniment în urma cărora s-a dovedit producerea incidentului feroviar, efectuarea serviciului fără cunoașterea/recunoașterea secției de circulație, efectuarea serviciului cu autorizații, avize medicale și/sau psihologice cu termen de valabilitate expirat, etc), se va face imediat după cercetarea personalului considerat vinovat de producerea acestuia, în urma raportului de cecetare aprobat de conducerea societății”.

RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

Nu a fost necesară emiterea unor *recomandări de siguranță*.

XIII. RAPORT DE INVESTIGARE privind incidentul feroviar produs pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova în data de 15.01.2024, pe distanța D.T. Severin Mărfuri-Balota, în circulația trenurilor de marfă nr.87099, nr.87051 și nr.67094 aparținând SC Tim Rail Cargo SRL, prin depășirea vitezei maxime admise impusă de restricția de viteză de 30 km/h.



*Raport final
16 decembrie 2024*

REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

Descrierea pe scurt

În data de **15.01.2024**, trenul de marfă nr.67094 (cuplul 3) a circulat pe distanța Drobeta Turnu Severin - Balota, fiind format din 8 vagoane de marfă încărcate cu semifabricate din fier și a fost remorcat cu locomotiva electrică cu numărul de înmatriculare 91 53 0 40**1020-9**.

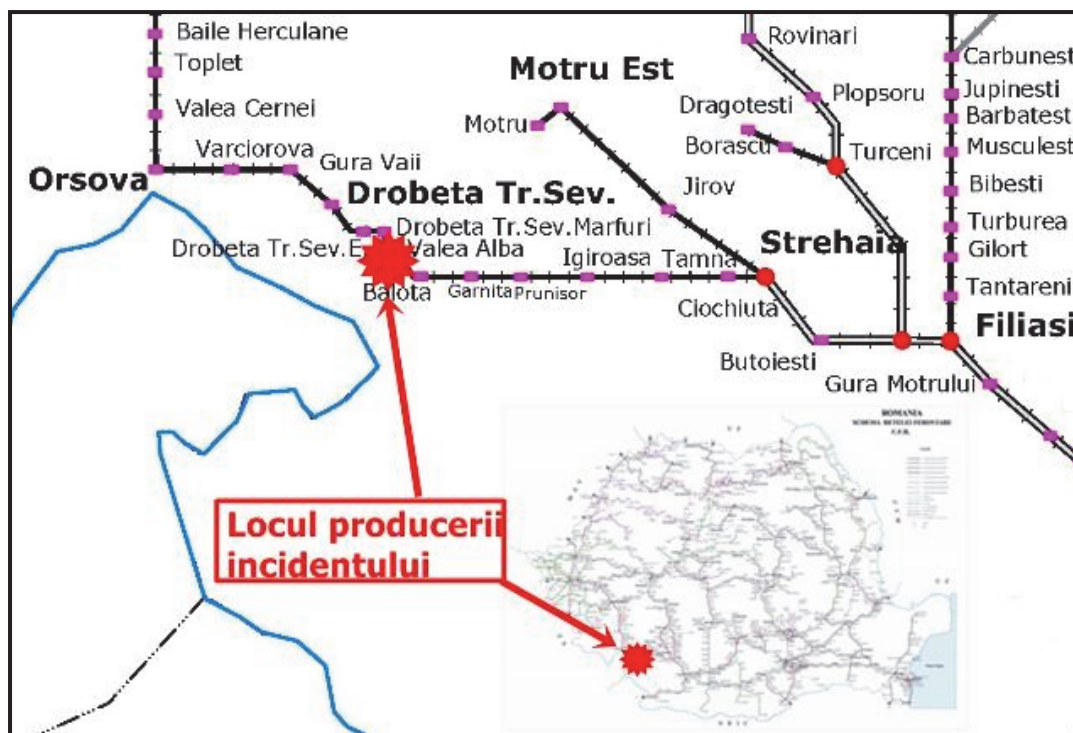
Tot în data de **15.01.2024**, trenurile de marfă nr.87067 și 87069 au circulat pe distanța Balota - Drobeta Turnu Severin, fiind formate din locomotiva electrică - izolată cu numărul de înmatriculare 91 53 0 40**1020-9**.

Între stațiile CFR Drobeta Turnu Severin Marfă – Balota și retur, trenurile mai sus menționate au înregistrat pe distanța Post Macazuri Drobeta Turnu Severin Marfă – Balota și retur pe restricția de viteză de 30 km/h depășiri ale vitezei de circulație astfel:

- trenul de marfă nr.67094 a circulat cu viteze cuprinse între 32-36 km/h pe o distanță de aproximativ 412 metri
- trenul de marfă nr.87099 a circulat cu viteze cuprinse între 31-46 km/h pe o distanță de aproximativ 471 metri
- trenul de marfă nr.87051 a circulat cu viteze cuprinse între 32-51 km/h pe o distanță de aproximativ 471 metri.

Trenurile de marfă nr.67094, 87099 și 87051, vagoanele din compunerea trenului, locomotiva de remorcarea cu mecanicul de locomotivă aflat în conducerea și deservirea acesteia și personalul de tren, aparțin operatorului de transport feroviar de marfă S.C. TIM RAIL CARGO S.R.L..

Locul producerii incidentului este situat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova (SRCF Craiova), secția de circulație Caransebeș – Strehaia, linie simplă electrificată (Fig. nr.1).



Locul producerii incidentului

Urmările incidentului

În urma producerii incidentului nu s-au constatat pagube la infrastructura feroviară, materialul rulant sau mediu. Nu au fost înregistrate victime și nu au fost înregistrate perturbații în circulația trenurilor.

Analiză și concluzii

În data de **15.01.2024**, trenul de marfă nr.67000 format din 25 vagoane încărcate cu semifabricate din fier remorcat de locomotiva electrică **EA 1020** a sosit în stația CFR Drobeta Turnu Severin la ora 01.20.

În stația CFR Drobeta Turnu Severin trenul de marfă nr.67000 a fost descompus (împărțit în trei cupluri) iar primul cuplu (cuplul nr.1) format din 9 vagoane de marfă a plecat din stație ca tren de marfă tot cu nr.67000 în data de 15.01.2024, la ora 01:21, remorcat de locomotiva electrică EA 1020 și a sosit în stația CFR Balota la ora 02:14.

În stația CFR Balota locomotiva EA 1020 a fost dezlegată de la garnitura de vagoane a trenului de marfă nr.67000 (cuplul nr.1) și a plecat din stație ca tren de marfă nr.87099 (locomotivă izolată) la ora 03.47 și a sosit în stația CFR Drobeta Turnu Severin la ora 04.18.

După trecerea prin halta de mișcare Valea Albă, în jurul orei 04.04, viteza trenului a crescut de la valoarea de 31 km/h la valoarea de 46 km/h pe o distanță de 471 metri până în jurul orei 04.05, după care s-a terminat restricția de viteză de 30 km/h viteza fiind în continuare de 60 km/h, conform livretului de mers.

Cuplu (cuplul nr.2) format din 9 vagoane de marfă a plecat din stație ca tren de marfă cu nr.67092 în data de 15.01.2024, la ora 04:35, remorcat de locomotiva electrică EA 1020 și a sosit în stația CFR Balota la ora 05:15.

În stația CFR Balota locomotiva EA 1020 a fost dezlegată de la garnitura de vagoane a trenului de marfă nr.67092 (cuplul nr.2) și a plecat din stație ca tren de marfă nr.87051 (locomotivă izolată) la ora 05.30 și a sosit în stația CFR Drobeta Turnu Severin la ora 05.58.

După trecerea prin halta de mișcare Valea Albă, în jurul orei 05.44, viteza trenului a crescut de la valoarea de 32 km/h la valoarea de 51 km/h pe o distanță de 471 metri până în jurul orei 05.45, după care s-a terminat restricția de viteză de 30 km/h viteza fiind în continuare de 60 km/h, conform livretului de mers.

În stația CFR Drobeta Turnu Severin locomotiva EA 1020 după efectuarea operațiilor de legare și cuplare a locomotivei la tren și frână s-a efectuat proba de frână și a plecat din stație ca tren de marfă nr.67094 format din 7 vagoane (cuplul nr.3 din trenul de marfă nr.67000) la ora 06.25 și a sosit în stația CFR Balota la ora 07.02.

După trecerea prin halta de mișcare Valea Albă, în jurul orei 06.58, viteza trenului a crescut de la valoarea de 32 km/h la valoarea de 36 km/h pe o distanță de 236 metri, de la viteza de 36 km/h aceasta a scăzut la 32 km/h pe o distanță de 176 metri până în jurul orei 6.59.

Pe porțiunea de linie respectivă (Post Macazuri – Balota și retur), viteza maximă de circulație a trenului prevăzută în livret a fost de 50 km/h dar este redusă prin restricție de viteză de 30 km/h semnalizată pe teren și menționată și în BAR. În concluzie, pe distanța menționată, s-a depășit viteza de circulație prevăzută de restricția de viteză de 30 km/h astfel:

- cu până la +15 km/h, pe o distanță totală de 471 metri, într-un timp de aproximativ de 46 secunde la tren de marfă nr.87099-locomotivă izolată (*Figura nr.6*);
- cu până la +19 km/h, pe o distanță totală de 471 metri, într-un timp de aproximativ de 40 secunde la tren de marfă nr.87051-locomotivă izolată (*Figura nr.7*);
- cu până la +6 km/h, pe o distanță totală de 412 metri, într-un timp de aproximativ de 42 secunde la tren de marfă nr.67094 (*Figura nr.8*)

Acest lucru s-a produs din cauza neurmăririi cu atenție a vitezei de circulație.

Menționăm faptul că, din declarația mecanicului, acesta a motivat că a avut oscilații la indicarea valorii vitezei – instalația de vitezometru tip IVMS a funcționat defectuos, aspect care nu l-a avizat serviciului dispecerat, nu a întocmit raport de eveniment și nici nu l-a consemnat în carnetul de bord al locomotivei. Este de reținut și faptul că personalul de locomotiva care a efectuat serviciu pe locomotiva electrică EA 1020 în zilele de dinainte și după producerea incidentului nu a făcut niciun fel de mențiuni în carnetul de bord legat de funcționarea defectuoasă a acestei instalații.

Cauzele incidentului

Cauza directă

Cauza directă a producerii incidentului o constituie eroarea umană apărută în cadrul procesului de conducere și deservire a locomotivei, manifestată prin neurmărirea cu atenție a vitezei de circulație a trenului.

Cauze subiacente

Nerespectarea unor prevederi din codurile de practică după cum urmează:

- art.9,- (1) lit. i din *Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007*, referitoare la întocmirea raportului de eveniment în cazurile prevăzute în reglementările specifice în vigoare, precum și în toate situațiile în care este necesar să aducă la cunoștința conducerii unității de tracțiune problemele apărute în circulația trenului;
- art.9,- (1) lit. h din *Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007*, referitoare la completarea carnetului de bord al locomotivei cu datele cerute de formular și observațiile privind funcționarea locomotivei în timpul remorcării trenurilor sau la manevră;
- art.90,- (1) lit. b din *Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007*, referitoare la consultarea și însușirea înainte de îndrumarea trenului de către personalul de locomotivă a prevederilor din BAR corespunzătoare secției de circulație pe care urmează să remorce trenul;
- art.125,- (3) din *Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007*, referitoare la respectarea în timpul parcursului de către personalul de locomotivă a dispozițiilor înscrise în ordinul de circulație și BAR. Aceste dispoziții nu scutesc personalul de locomotivă de observarea atentă și respectarea indicațiilor semnalelor și indicatoarelor din parcurs;
- art.125,- (4) din *Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007*, referitoare la observarea unei indicații care ordonă reducerea vitezei într-un anumit punct sau pe o anumită porțiune de linie, unde mecanicul va regla viteza trenului în așa fel încât viteza trenului în punctul sau pe porțiunea de linie respectivă să fie cu 2 – 3 km/h mai mică decât cea ordonată.

Cauze primare

Nu au fost identificate **cauze primare** ale producerii acestui incident.

Observații suplimentare

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare au fost identificate alte deficiențe fără relevanță asupra cauzelor producerii incidentului, astfel:

- nerespectarea prevederilor din *HG nr.117 din 17 februarie 2010, CAPITOLUL IV, SECȚIUNEA 1, Art. 22-(2), referitoare la faptul că „Personalul operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport pe calea ferată, care a luat la cunoștință despre producerea unui accident sau incident în linie curentă, este obligat să sesizeze de îndată prin raport de eveniment pe șeful stației celei mai apropiate sau pe înlocuitorul acestuia”.*

Menționăm că incidentul în cauză s-a produs la data de 15.01.2024 și a fost avizat la data de 09.05.2024.

Operatorul de transport feroviar de marfă SC Tim Rail Cargo SRL în Procedura Operațională Cod: PO-09 *ORGANIZAREA CITIRII, INTERPRETĂRII ȘI TRATĂRII INFORMAȚIILOR DIN INSTALAȚIILE CU CARE SUNT DOTATE LOCOMOTIVELE*, la punctul 5, subpunctul 5.1. menționează că „ Descărcarea datelor din instalațiile CEL, ICL, IVMS și Deuta și înlocuirea benzilor



de vitezometru din vitezometrele Hassler cu care sunt dotate locomotivele se face lunar în perioada 1-10 a lunii pentru datele din luna precedentă de către personalul de specialitate T din cadrul Serviciului Exploatare”.

La subpunctul 5.4 menționează că „Activitatea de citire, interpretare a datelor descărcate din memoria IVMS, Hassler și Deuta se va face de către personalul de specialitate T din cadrul Serviciului Exploatare, maxim în 5 luni de la data primei înregistrări înscrise în fișier”.

Înregistrarea descărcată din memoria instalației de vitezometru tip IVMS a locomotivei EA 1020 pe luna ianuarie 2024 a fost citită, analizată, interpretată și consemnată în procesul verbal de citire a benzii nr.E/145/22.03.2024, dar **depășirile de viteză menționate în prezentul raport de investigare nu au fost avizate la data respectivă.**

Operatorul de transport feroviar de marfă SC Tim Rail Cargo SRL în Procedura Generală Cod: PG-17 *INVESTIGAREA ACCIDENTELOR/INCIDENTELOR FERROVIARE, INCIDENTELOR EVITATE LA LIMITĂ ȘI ALTE EVENIMENTE PERICULOASE*, la punctul 5, subpunctul 5.17., alin. 5.17.7. menționează că „Avizarea incidentelor feroviare constatate ulterior datei producerii lor (depășire serviciu maxim admis, **depășiri de viteză**, rapoarte de eveniment în urma cărora s-a dovedit producerea incidentului feroviar, efectuarea serviciului fără cunoașterea/recunoașterea secției de circulație, efectuarea serviciului cu autorizații, avize medicale și/sau psihologice cu termen de valabilitate expirat, etc), se va face imediat după cercetarea personalului considerat vinovat de producerea acestuia, în urma raportului de cecetare aprobat de conducerea societății”.

RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

Nu a fost necesară emiterea unor *recomandări de siguranță*.

XIV. RAPORT DE INVESTIGARE privind incidentul feroviar produs la data de 05.10.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București în stația CFR Comarnic prin depășirea semnalului de ieșire Y4, având indicația ”oprește fără a depăși semnalul”, de către trenul nr. 87702005 remorcat cu locomotiva BB 523 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Rail Force SRL) ce avea în componere locomotiva DA 850 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Vest Trans Rail SRL).



*Raport final
17.12.2024*

REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

Descrierea pe scurt a incidentului

La data de 05.10.2024, la ora 09.10, trenul nr. 87702005 remorcat cu locomotiva BB 523 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Rail Force SRL) ce avea în componere locomotiva DA 850 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Vest Trans Rail SRL), care era în stare rece, a fost expedit din stația Brașov, în direcția Ploiești Est. Locomotiva DA 850 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Vest Trans Rail SRL) efectuase revizia tehnica la SC Marub SA și urma să fie detașată în stația CFR Ploiești Est. Datorita lucrarilor la linie între stiaia Brasov si Ramificatia Brasov Triaj, trenul nu a putut fi indrumat la stiaia Darste decat cu rebusare prin stiaia Brasov Triaj. La ora 09.33 trenul a fost expedit din stația Brașov Triaj. Trenul a circulat fără probleme până la stația Predeal. După întocmirea ordinului de circulație „Circulați până la stația Ploiești Est în condițiile stabilite în livret pentru trenul 81118” și înmânarea lui de către IDM, mecanicului trenului nr. 87702005, trenul a fost expedit din stația CFR Predeal.

La data de 05.10.2024, ora 10.46 Regulatorul de Circulație Ploiești a emis dispoziția RC nr.12 privind oprirea trenului la linia 4 abătută din stația CFR Comarnic.

La ora 10.51 a fost transmis avizul de plecare de către IDM Dispozitor al trenului nr. 87702005 din HM Valea Largă către IDM dispozitor din stația CFR Comarnic. IDM Dispozitor din

stația CFR Comarnic a efectuat comandă normală de intrare din Firul II Valea Largă – Comarnic la linia 4 abătută.

Trenul nr. 87702005 a circulat pe firul II, Valea Largă – Comarnic, a intrat la linia 4 abătută și a continuat mersul depășind semnalul de ieșire Y4 cu o unitate luminoasă de culoare roșie, spre tren cu indicația „Oprește fără a depăși semnalul!” și a talonat macazul nr. 9, oprind pe secțiunea 1AD.

În urma incidentului nu s-au înregistrat victime omenești.

Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului

Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii

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

Concluzii privind starea tehnică a instalațiilor feroviare

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

Concluzii privind starea tehnică a locomotivei

În cadrul SC MARUB SA au fost efectuate verificări ale locomotivei BB523 la data de 08.10.2024 unde au fost constatate următoarele:

Locomotiva BB 523 este dotată cu compresor Westinghouse seria AFES 2363 iar vopseaua de pe conductele de înaltă și joasă presiune era intactă, fără urme de supraîncălzire

- compresorul alimentează rezervorul principal în intervalul 8,2 – 9,2 bari;
- verificarea supapelor de suprapresiune ale frânei directe și de la rezervorul principal:
 - la frâna directă supapa de suprapresiune acționează (deschide/descarcă) la presiunea de aproximativ 3,5 bari;
 - la rezervorul principal supapa de siguranță se deschide la 9,8 bari;
- la verificarea etanșeității conductei generale, aceasta a fost alimentată la presiunea de 5,1 bari după care cu robinetul frânei automate în poziția neutră ,scăderea presiunii în CG în timp de 1 minut a fost mai mică de 0,1 bari/min;
- pentru verificarea etanșeității rezervorului principal, acesta a fost alimentat la presiunea de 9,1 bari după care cu robinetul frânei automate în poziția neutră și cu compresorul oprit, scăderea presiunii în RP în timp de 1 minut a fost de 0,2 bari/min;
- presiunea în conducta generală de frână este de 5 bari;
- la o depresiune în conducta generală de 0,6 – 0,7 bar dintr-o singură treaptă de strângere, s-a constatat strângerea saboților pe roți , la regimul de frânare marfă;
- cursa pistonului cilindrilor de frână, PC1 145 mm și PC2 150 mm;
- se trece mânerului robinetului mecanicului în poziția de slăbire a frânei și s-a constatat slăbirea saboților de pe bandaje;
- Grosimea saboților la locomotivă:
 - PC1 stânga față sus 20 mm, jos 20 mm, spate sus 30 mm, jos 30 mm;
 - PC1 dreapta față sus 15 mm, jos 15 mm, spate sus 30 mm, jos 30 mm;
 - PC2 stânga față sus 30 mm, jos 30 mm, spate sus 0 (zero) mm, jos 20 mm;
 - PC2 dreapta față sus 20 mm, jos 25 mm, spate sus 30 mm, jos 30 mm;
- la verificarea frânei directe la locomotivă, la trecerea mânerului robinetului frânei directe în poziția de frânare, presiunea în cilindrul de frână a atins valoarea de 3,5 bari în 12,6 secunde, iar pistoanele cilindrilor de frână au ieșit complet în 12,7 secunde;
- la efectuarea unei depresiuni de 0,6 bari în CG realizată cu frâna automată pistoanele cilindrilor de frână au ieșit în aproximativ 6 secunde;

- la efectuarea unei frânări totale realizată cu frâna automată (depresiune de 1,5 bari) în cilindrii de frână intră o presiune de 3,8 bari în timp de 14,7 secunde și pistoanele cilindrilor de frână au ieșit complet;

Valorile măsurate au corespuns normelor instrucționale.

În cadrul Multimodal Service Ploiești Est au fost efectuate verificări ale locomotivei DA 850 la data de 09.10.2024 unde au fost constatate următoarele:

- locomotiva este dotată cu compresor tip 2A320 seria 1983 -1974 iar vopseaua de pe conductele de înaltă și joasă presiune era intactă, fără urme de supraîncălzire.
- a fost verificat debitul compresorului și s-a constatat că după golirea rezervorului principal, presiunea de la 0 la 10 bari se realizează în timp de 4 minute;
- compresorul alimentează rezervorul principal în intervalul 8,1 – 10,2 bari;
- verificarea supapelor de suprapresiune ale frânei directe și de la rezervorul principal:
 - la frâna directă supapa de suprapresiune nu a putut fi verificată;
 - la rezervorul principal supapa de siguranță se deschide la 10,9 bari;
- la verificarea etanșeității conductei generale, aceasta a fost alimentată la presiunea de 5,1 bari după care cu robinetul frânei automate în poziția neutră scăderea presiunii în CG în timp de 1 minut a fost mai mică de 0,1 bari/min;
- pentru verificarea etanșeității rezervorului principal, acesta a fost alimentat la presiunea de 10,2 bari după care cu robinetul frânei automate în poziția neutră și cu compresorul oprit, scăderea presiunii în RP în timp de 1 minut a fost mai mică de 0,1 bari/min;
- presiunea în conducta generală de frână este de 5,1 bari;
- la o scădere de presiune din conducta generală de 0,6 – 0,7 bar dintr-o singură treaptă de strângere, s-a constatat strângerea saboților pe roți la regimul de frânare marfa;
- la trecerea mânerului robinetului mecanicului în poziția de slăbire a frânei și s-a constatat slăbirea saboților de pe bandaje;
- boghiul nr.1 cilindrul nr.1 cursa pistonului 30 mm, cilindrul nr.2 cursa pistonului 30 mm;
- boghiul nr.2, cilindrul nr.3 cursa pistonului 60 mm, cilindrul nr.4 cursa pistonului 40 mm.
- Grosimea saboților la locomotivă:
 - Osia nr.1 stânga față 45 mm, spate 45 mm;
 - Osia nr.1 dreapta față 45 mm, spate 50 mm;
 - Osia nr.2 stânga față 45 mm, spate 50 mm;
 - Osia nr.2 dreapta față 40 mm, spate 40 mm;
 - Osia nr.3 stânga față 60 mm, spate 45 mm;
 - Osia nr.3 dreapta față 45 mm, spate 45 mm;
 - Osia nr.4 stânga față 45 mm, spate 45 mm;
 - Osia nr.4 dreapta față 50 mm, 40 mm;
 - Osia nr.5 stânga față 45 mm, spate 50 mm;
 - Osia nr.5 dreapta față 45 mm, spate 45 mm;
 - Osia nr.6 stânga față 65 mm, spate 60 mm;
 - Osia nr.6 dreapta față 50 mm, spate 55 mm.

Saboții nu prezentau urme de supraîncălzire.

Vopseaua de pe bandajele roților locomotivei este de culoare albă fără urme de supraîncălzire sau deplasare de la semne.

- la verificarea frânei directe la locomotivă, la trecerea mânerului robinetului frânei directe în poziția de frânare, presiunea în cilindrii de frână a atins valoarea de 3,5 bari în 7 secunde;

- la efectuarea unei frânări totale realizată cu frâna automată (depresiune de 1,5 bari) în cilindrii de frână intră o presiune de 3,8 bari în timp de 43 secunde;
- la efectuarea unei frânări rapide în cilindrii de frână intră o presiune de 3,6 bari în timp de 55 secunde;
- cu ocazia frânărilor și defrânărilor s-a constatat faptul că saboții de frână strâng, respectiv slăbesc pe bandajele roților locomotivei.

Au fost efectuate următoarele probe:

De locomotiva DA 850 a fost cuplată locomotiva LDH 849 activă.

Schimbatoarele de regim au fost pozitionate la regimul marfa.

Probe efectuate în regim normal (fără menținerea valvei de descărcare a cilindrilor de frână în poziția acționat)

- la efectuarea unei frânări de serviciu (depresiune de 0,8 bari în CG) citită la manometrul locomotivei LDH 849 s-a constatat ca în cilindrii de frână se realizează o presiune de 1,2 bari în timp de 10 secunde, iar la locomotiva DA 850 în CG s-a înregistrat o depresiune de 0,6 bari iar în cilindrii de frână s-a înregistrat o presiune de 1,2 bari, după 2 minute și 30 secunde, după care presiunea a continuat să crească lent, atingând valoarea de 2 bari după 11 minute, cu tendința de creștere;
- la efectuarea unei frânări totale (depresiune de 1,6 bari în CG) citită la manometrul locomotivei LDH 849 s-a constatat ca în cilindrii de frână se realizează o presiune de 3,2 bari în timp de 35 de secunde, iar la locomotiva DA 850 în CG s-a înregistrat o depresiune de 1,7 bari iar în cilindrii de frână s-a înregistrat o presiune de 2,1 bari, după 35 de secunde, după care presiunea a continuat să crească lent, atingând valoarea de 3,1 bari după 4 minute și 40 de secunde. După alimentarea CG la presiunea de regim la ambele locomotive presiunea în CF a ajuns la zero simultan;
- la efectuarea unei frânări rapide (zero presiune în CG) citită la manometrul locomotivei LDH 849 s-a constatat ca în cilindrii de frână se realizează o presiune de 3,8 bari în timp de 28 de secunde, iar la locomotiva DA 850 în CG s-a înregistrat zero bari presiune, iar în cilindrii de frână s-a înregistrat o presiune de 2,4 bari, după 28 de secunde, după care presiunea a continuat să crească lent;
- la locomotiva LDH 849 a fost efectuată o franare de serviciu (L+3 dinti), iar în cilindrii de frână a fost înregistrată presiunea de 1,8 bari la LDH 849 și 0,9 bari la DA 850. A fost efectuată o slabire a franei automate cu 0,3 bari iar în cilindrii de frână a fost înregistrată presiunea de zero bari ambele locomotive. A fost efectuată o nouă franare (scaderea presiunii cu 0,3 bari în CG) iar în cilindrii de frână a fost înregistrată presiunea de 0,6 bari la LDH 849 și 0,25 bari la DA 850;
- La locomotiva LDH 853, a fost făcută o franare de serviciu (L+3) urmată de slabiri și franări de ±0,3 bari în CG, iar în cilindrii de frână a fost înregistrată presiunea de 1,2 bari la LDH 849 și 0,3 bari la DA 850.

Probe efectuate cu menținerea valvei de descărcare a cilindrilor de frână în poziția acționat/apăsată

- la efectuarea unei frânări de serviciu (depresiune de 0,8 bari în CG) citită la manometrul locomotivei LDH 849 s-a constatat ca în cilindrii de frână se realizează o presiune de 1,3 bari în timp de 12 secunde, iar la locomotiva DA 850 în CG s-a înregistrat o depresiune de 0,6 bari iar în cilindrii de frână s-a înregistrat zero bari presiune;

- la efectuarea unei frânări totale (depresiune de 1,6 bari în CG) citită la manometrul locomotivei LDH 849 s-a constatat ca în cilindrii de frână se realizeaza o presiune de 3,5 bari in timp de 30 de secunde, iar la locomotiva DA 850 în CG s-a înregistrat o depresiune de 1,7 bari iar în cilindrii de frână s-a înregistrat o presiune de zero bari;
- la efectuarea unei frânări rapide (zero presiune în CG) citită la manometrul locomotivei LDH 849 s-a constatat ca în cilindrii de frână se realizeaza o presiune de 3,9 bari in timp de 33 de secunde, iar la locomotiva DA 850 în CG s-a înregistrat zero bari presiune, iar în cilindrii de frână s-a înregistrat o presiune zero bari.

Probele și măsurătorile efectuate la cele două locomotive arată că acestea corespund valorilor din instrucții/documentații tehnice **cu excepția valorilor măsurate pentru cursa cilindrilor de frână la cilindrii nr.1, 2, 3 și 4 ai locomotiei DA 850, care erau mai mici decât cele prescrise în Tabelul 3 - Anexa 7 la Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201/2007.**

Astfel

- boghiul nr.1 cilindrul nr.1 cursa pistonului 30 mm, cilindrul nr.2 cursa pistonului 30 mm;
- boghiul nr.2, cilindrul nr.3 cursa pistonului 60 mm, cilindrul nr.4 cursa pistonului 40 mm față de 60-150 mm limite conform instrucției.

Tipul locomotivei	Cursa pistoanelor
LE 5100 kW	110 – 150 mm
LE 3400 kW	110 – 150 mm
LDE	60 – 150 mm
LDHC	60 – 150 mm
LDH (A; B)	60 – 150 mm
Automotoare și LDH cu cilindrii verticali	80 – 110 mm
Locomotive diesel de 4000, 3000 și 1500 CP (DD, DC, DG)	100 – 170 mm

- Cursa minimă a pistonului - La presiunea maximă de 4 ± 2 kgf/cm² în cilindrul de frână cursa minimă a pistonului trebuie să fie de 60 ± 5 mm.
- Datorita neregării corecte a cursei pistoanelor cilindrilor de frână la boghiurile I și II respectiv cilindrul 1 și 2 (cursa pistoanelor 30 mm – mult sub cursa minima), cilindrul 3 (60 mm) și cilindrul 4 (40 mm) s-au creat dezechilibre si asimetrii, forța de apăsare a saboților pe bandaje fiind mult inferioară ceea ce a făcut ca eficiența frânării să nu asigure oprirea materialului rulant pe drumul de frânare stabilit.

Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului

În urma verificării benzilor de vitezometru și a declarațiilor, incidentul feroviar s-a produs astfel:

În conformitate cu Regulamentul de remorcare si franare – nr. 006,

- Frânarea trenurilor pe porțiuni de linie în pantă Art.75.(5), pe porțiunile de linie cu pante mai mari de 15 ‰, defrânarea trenului nu trebuie să se facă complet, menținându-se pe întreaga distanță un efect de frânare redus, printr-o scădere a presiunii corespunzătoare în conducta generală de aer a trenului, pentru a evita creșterea vitezei peste limitele admise.

- Frânarea de serviciu Art.72.(13), la trenurile care au în compunere vehicule feroviare echipate cu frâne nemoderabile la slăbire, orice creștere de presiune în conducta generală de aer a trenului, după o frânare, conduce la slăbirea totală a frânei

În urma verificării benzilor de vitezometru și a declarațiilor, incidentul feroviar s-a produs astfel:

Pe distanța Predeal-Valea Largă, mecanicul trenului e efectuat franari si defrânări in trepte, și acest lucru a condus la slăbirea totală a frânei la DA 850. Acest lucru coraborat cu ineficienta franei locomotivei DA 850 datorita curselor pistoanelor cilindrilor de frana care nu corespundeau valorilor normale și a declivității de aproximativ 20 la mie au condus la creșterea vitezei pe această distanță (aproximativ 40 km/h pe linia 4 a stației Comarnic) și la depășirea semnalului de ieșire Y4 cu talonarea schimbătorului de cale nr.9

Cauzele producerii incidentului

Cauza directă

Cauza directă a producerii incidentului feroviar o constituie depășirea semnalului de ieșire Y4 al stației datorată neadaptării vitezei și a frânării având în vedere faptul că locomotiva DA 850 aflată la roata trenului nu are frână moderabilă la slăbire.

Factori care au contribuit:

1. la franarea trenului pe porțiuni de linie în panta, nu s-a ținut cont că, locomotiva LDE 850 aflată la roata trenului nu are frână moderabilă la slabire și orice treaptă de defrânare duce la alimentarea completă a conductei generale, respectiv la ieșirea aerului din cilindrii de frâna ai locomotivei, ceea ce a făcut ca locomotiva LDE 850 să nu frâneze (sau să frâneze defectuos) pe toată distanța și astfel drumul de frânare să crească semnificativ.

2. timoneria de frână a locomotivei LDE 850 nu a fost reglată corespunzător, ceea ce a făcut ca eficiența frânării să fie foarte scăzută, neasigurându-se astfel procentul de franare pentru trenul respectiv.

Cauze subiacente:

Nerespectarea prevederilor:

- Art.75. (5) din Regulamentul de remorcare si franare – nr. 006, Frânarea trenurilor pe porțiuni de linie în pantă, referitor la defrânarea trenului
- Art.72. (13) din Regulamentul de remorcare si franare – nr. 006, Frânarea de serviciu, la trenurile care au în compunere vehicule feroviare echipate cu frâne nemoderabile la slăbire, orice creștere de presiune în conducta generală de aer a trenului, după o frânare, conduce la slăbirea totală a frânei
- Anexa 7 tabelul nr. 3 din Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201/2007, referitor la cursa pistonului în cilindrii de frână

Cauze primare :

Nu au fost identificate cauze primare.

Recomandări de siguranță

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

Alte constatări:

Cu ocazia investigării nu au fost alte constatari.

XV. RAPORT DE INVESTIGARE privind accidentului feroviar produs la data de 05.01.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova, la intrare în stația CFR Turceni, pe schimbătorul de cale nr.47, prin deraierea celui de al doilea boghiu al vagonului nr.31536651420-7, din compunerea trenului de marfă nr.65096.

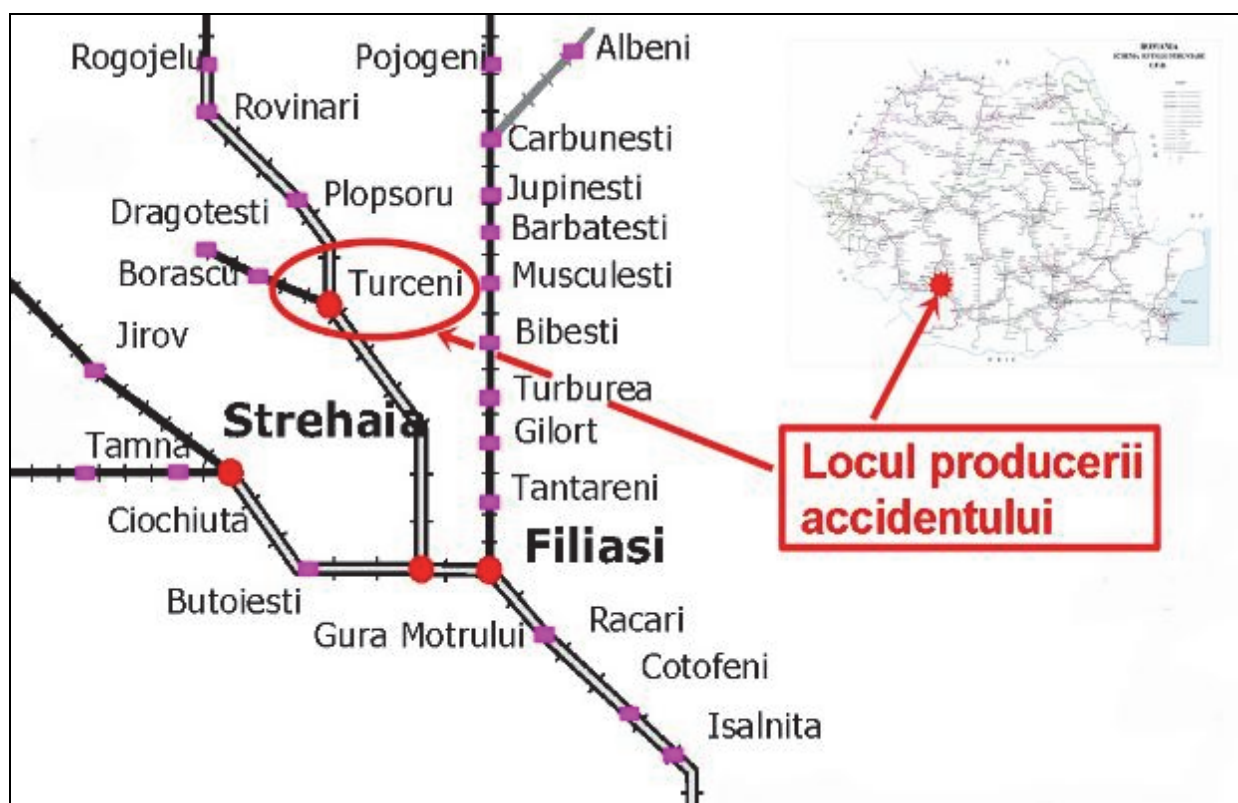


*Raport de investigare final
20 decembrie 2024*

REZUMAT

La data de 05.01.2024, ora 08:00, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova, secția de circulație Gura Motrului – Turceni (linie dublă electrificată), la intrarea în stația CFR Turceni, peste schimbătorul de cale nr.47, s-a produs deraierea celui de al doilea boghiu al vagonului nr.31536651420-7, situat al 18-lea de la locomotivă, din compunerea trenului de marfă nr.65096.

Trenul de marfă nr.65096 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA), remorcat cu locomotiva ED 082, și avea în compunere 37 vagoane, seria Fals încărcate cu cărbune, 148 osii, 2936 tone, 580 m, a fost expediat din stația CFR Gura Motrului și avea ca destinație stația CFR Turceni.



În parcursul comandat pentru trenul de marfă nr.65096, schimbătorul de cale nr.47 a fost manevrat în poziție „pe abateră” și a fost atacat pe la vârful schimbătorului.

Deraierea vagonului nr.31536651420-7, aflat al 18-lea din compunerea trenului, a fost inițiată pe schimbătorul de cale nr.47, la o distanță de 7,3 m de prima joantă a schimbătorului, fiind produsă prin căderea între firele căii a roții din dreapta, sens de mers, de la a treia osie a vagonului.

Trenul de marfă nr.65096 a circulat cu vagonul nr.31536651420-7 în stare deraiată, aproximativ 35 m după care s-a oprit ca urmare a frânării trenului prin scăderea presiunii aerului din conducta generală de aer a trenului ca urmare a smulgerii semiacuplărilor flexibile de aer dintre vagonul al 18-lea și al 19-lea de la siguranță.

Consecințele accidentului

În urma producerii acestui accident feroviar a fost afectată suprastructura căii ferate pe o distanță de aproximativ 35 m.

Ca urmare a producerii acestui eveniment a deraiat vagonul nr.31536651420-7, de ambele osii ale celui de-al doilea boghiu, în sensul de mers.

Ca urmare a acestui accident s-a închis circulația trenurilor de marfă în stația CFR Turceni capătul X, de la linia nr.3 la linia nr.13 și accesul către linia industrială CFU Turceni și s-a interzis circulația trenurilor pe fir I Gura Motrului – Turceni de la ora 08:27. După ridicarea vagonului și eclisarea schimbătorului de cale nr.47 în poziția pe „directă” la ora 13:21 a fost redeschisă circulația pe fir I Gura Motrului – Turceni.

Urmare a producerii acestui accident feroviar nu au fost înregistrate întârzieri în circulația trenurilor de călători și nu s-au înregistrat victime.

Ridicarea vagonului deraiat a fost făcută cu ajutorul vinciurilor hidraulice, acțiunea fiind în finalizată la data de 05.01.2022, ora 12:20.

CONCLUZII

Rezumatul analizei și concluzii

La data de 05.01.2024, ora 08:00, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova, secția de circulație Gura Motrului – Turceni (linie dublă electrificată), la intrarea în stația CFR Turceni, pe zona macazului propriu zis a schimbătorului de cale nr. 47, s-a produs deraierea celui de al doilea boghiu al vagonului nr.315366514207 situat al 18-lea, din compunerea trenului de marfă nr. 65096.

Trenul de marfă nr.65096 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA), remorcat cu locomotiva ED 082, având în compunere 37 vagoane, seria Fals încărcate cu cărbune, 148 osii, 2936 tone, 580 m, a fost expediat din stația CFR Gura Motrului și avea ca destinație stația CFR Turceni.

La trecerea trenului de marfă pe direcția „abatere” a schimbătorului de cale nr.47, pe zona macazului propriu zis, s-a produs deraierea celui de al doilea boghiu al vagonului nr.31536651420-7.

Prima urmă de cădere a buzei bandajului roții de pe flancul activ al suprafeței de rulare, a fost constatată pe șina contraacului curb la o distanță de 7,3 m de prima joantă a schimbătorului, pe firul drept de rulare în sensul de mers al trenului.

Având în vedere constatările efectuate la suprastructura căii după producerea accidentului, prezentate în cuprinsul raportului de investigare, se poate afirma că, starea tehnică a schimbătorului de cale nr. 47, generată de existența unui grup de traverse speciale de lemn necorespunzătoare consecutive, a căror stare tehnică nu a mai putut asigura strângerea tirfoanelor pentru fixarea plăcilor metalice și împiedicarea deplasării acestora, având ca efect depășirea valorii maxime admise a ecartamentului căii în exploatare, a condus la producerea deraierii.

Analizând constatările și măsurătorile efectuate la suprastructura căii și la materialul rulant, după producerea accidentului, documentele puse la dispoziție, discuțiile și rezultatul chestionării personalului implicat, comisia de investigare a stabilit, potrivit definițiilor prevăzute de Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/572, în cadrul cap.4 „Analiza accidentului” următorii factori cauzali, contributivi și sistemici:

Factorul cauzal

Existența în cale la locul producerii accidentului, a unui grup de traverse speciale de lemn necorespunzătoare vecine, a căror stare tehnică nu a mai putut asigura strângerea tirfoanelor pentru fixarea plăcilor metalice și împiedicarea deplasării acestora, permițând astfel creșterea valorii ecartamentului căii peste valoarea maximă admisă în exploatare.

Factori contributivi

Neînlocuirea traverselor speciale de lemn necorespunzătoare identificate, conform *evidenței traverselor cu defecte și uzuri și înlocuirea lor în anul 2023-2024*, în cuprinsul aparatului de cale nr.47;

Factori sistemici

1. Neexecutarea lucrărilor de reparație periodică pentru realizarea mentenanței corespunzătoare la linii și aparatele de cale pentru menținerea geometriei căii în toleranțele admise în condițiile alocării unor resurse materiale și umane insuficiente pentru aceste activități.

2. Gestionarea ineficace a riscurilor asociate pericolului generat de menținerea în cale a traverselor speciale necorespunzătoare în cuprinsul aparatului de cale.

Măsuri luate de la producerea accidentului

Nu e cazul.

Observații suplimentare

Nu e cazul.

Recomandări privind siguranța

Nu s-au emis recomandări de siguranță.

Motivarea absenței recomandărilor privind siguranță

Accidentul feroviar produs la data de 05.01.2024, pe parcursul de primire a trenului de marfă nr.65096 la linia nr.4 din stația CFR Turceni, a fost cauzat de starea tehnică necorespunzătoare a infrastructurii feroviare, determinată de mentenanța care nu a fost realizată în conformitate cu prevederile codurilor de practică (documente de referință/asociate ale procedurilor din cadrul SMS de la nivelul AI).

În raportul de investigare întocmit în urma accidentului produs la data de 01.04.2022 în stația CFR Turceni, AGIFER a propus CNCF „CFR” SA să își reevalueze riscul „deraierea vehiculelor feroviare” generat de „menținerea în cale a traverselor necorespunzătoare”, să stabilească măsuri concrete privind gestionarea riscurilor asociate acestui pericol și a emis către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR o recomandare de siguranță în acest sens.

Din anul 2020 până în prezent, AGIFER a emis 6 recomandări de siguranță în urma accidentelor care au avut cauze și factori similari și sau produs pe secția de circulație Turceni – Drăgotești.

Una dintre recomandările de siguranță adresate către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR, este aceea de a evalua modul în care administratorul de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA, a identificat și aplicat măsurile ce trebuiau luate pentru implementarea recomandărilor de siguranță emise în cadrul rapoartelor de investigare finalizate pentru accidentele feroviare produse pe secția de circulație Turceni - Drăgotești, în ultimii cinci ani, care au avut cauze și factori similari.

Comisia de investigare consideră că nu mai este necesară emiterea unor alte recomandări cu caracter similar.

XVI. RAPORT DE INVESTIGARE privind accidentul feroviar produs la data de 10.01.2024, în jurul orei 16:45, pe raza de activitate a SRCF Craiova, între halta de mișcare Popești Vâlcea și stația CFR Băbeni, la km 15+130, prin deraierea primei osii de la al doilea boghiu, în sensul de mers, a celui de-al 14-lea vagon din compunerea trenului de marfă nr.60566, aparținând SNTFM „CFR Marfă” SA.



*Raport de investigare final
20 decembrie 2024*

REZUMAT

La data de 10.01.2024, în jurul orei 16:45, pe raza de activitate a SRCF Craiova, secția de circulație Băbeni – Alunu (linie simplă, neelectrificată), în linie curentă, între halta de mișcare Popești Vâlcea și stația CFR Băbeni, la km 15+130, pe o porțiune de linie în curbă cu deviație stânga în sensul de mers (invers creșterii kilometrajului) și restricție de viteză de 15 km/h, în circulația trenului de marfă nr.60566, s-a produs deraierea primei osii în sensul de mers, a celui de al doilea boghiu de la vagonul nr.81536650824-1 (aflat al 14-lea în compunerea trenului).

Trenul a fost remorcat cu locomotivele DA 1183 - titulară, locomotiva DA 1185 - multiplă tracțiune, locomotiva DA 939 – împingătoare și avea în compunere 25 de vagoane de tip Fals (încărcate cu lignit).

Vagoanele din compunerea trenului, locomotivele de remorcare și personalul de conducere și deservire al acestora aparțin operatorului de transport feroviar SNTFM.

Urmările accidentului

Ca urmare a producerii acestui accident, nu s-au înregistrat victime și nici pagube la mediul înconjurător. Au fost înregistrate pagube la vagonul deraiat.

Suprastructura căii a fost afectată pe o distanță de 1760 m, prin lovirea și distrugerea traverselor și a materialului metalic mărunț.

Imediat după producerea accidentului, de la ora 16:45, circulația feroviară a fost închisă, între Hm Popești Vâlcea și stația CFR Băbeni.

Repunerea pe linie a osiei deraiate s-a realizat cu ajutorul vinciurilor hidraulice, acțiunea fiind finalizată la data de 10.01.2024, ora 22:48.

S-au executat lucrări de înlocuire parțială a traverselor de lemn normale și ale materialului metalic mărunț din cale afectate de deraiere.

După terminarea acestor lucrări, în data de 11.01.2024, la ora 01:15, a fost redeschisă circulația.

Nu au fost înregistrate întârzieri de trenuri.

CONCLUZII

Rezumatul analizei și și concluzii privind cauzele accidentului

După plecarea trenului din Hm. Alunu, în jurul orei 16:45, între Hm. Popești Vâlcea și stația CFR Băbeni, la km. 15+130, pe curba cu deviația stânga, în sensul de mers, mecanicul locomotivei titulare a observat pe vitezometru o scădere anormală a vitezei, a simțit un recul în corpul trenului și a luat măsuri de frânare rapidă concomitent cu anunțarea mecanicilor celorlalte două locomotive, pentru frânarea trenului. După oprirea trenului, ca urmare a verificărilor efectuate, s-a constatat că la km. 15+130, s-a produs deraierea unui vagon, al 14-lea din compunerea trenului.

Deraierea s-a produs prin căderea roții din partea stângă a primei osii de la al doilea boghiu al vagonului de marfă nr.81536650824-1, de pe flancul activ al șinei firului interior al curbei, între firele căii, în condițiile pierderii capacității traverselor de susținere a șinei.

Pe linia curentă între Hm. Popești Vâlcea și stația CFR Băbeni, traversele în zona producerii deraierii au permis sub sarcina dinamică a materialului rulant aflat în circulație, deplasarea șinelor pe direcție radială a curbei în sensul creșterii ecartamentului, favorizând depășirea toleranțelor admise în exploatare.

Factorul causal

- depășirea limitei maxime admise a ecartamentului căii în exploatare, producându-se astfel căderea roții din partea stângă a primei osii de la al doilea boghiu al vagonului nr.81536650824-1, de pe flancul activ al șinei firului interior al curbei, între firele căii, din cauza stării necorespunzătoare a căii.

Factori contributivi

- Depășirea termenelor, prevăzute de legislația aplicabilă, pentru efectuarea lucrărilor de reparații periodice ale liniei pe zona producerii accidentului, menținându-se astfel un grad ridicat de colmatare a prisme de piatră spartă cu vegetație și praf de cărbune;
- Neefectuarea reviziilor tehnice ale căii cu personal autorizat, la termenele și în ordinea specificată, a favorizat scăderea eficienței acestei activități și prin urmare, a condus la neidentificarea la timp a deficiențelor la suprastructura căii

Factori sistemici

- Asigurarea unui volum inadecvat al resurselor, materiale și umane, în raport cu cel necesar, pentru realizarea mentenanței corespunzătoare a liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise
- Deficiențe în activitatea de identificare și evaluare a riscurilor generate de operațiunile feroviare proprii realizată de către entitatea responsabilă cu mentenanța suprastructurii căii referitor la riscul „*Deraieri de vehicule feroviare din compunerea trenurilor în circulație*”.

RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚA

Accidentul feroviar produs la data de 10.01.2024, între halta de mișcare Popești Vâlcea și stația CFR Băbeni, a fost cauzat de starea necorespunzătoare a căii generat de menținerea geometriei căii în afara toleranțelor admise în exploatare, care a avut ca efect depășirea limitei maxime admise a ecartamentului căii în exploatare, conducând astfel la căderea roții din partea stângă a primei osii de la al doilea boghiu al vagonului, de pe flancul activ al șinei firului interior al curbei, între firele căii, în momentul în care vagonul se afla pe o porțiune de linie în curbă cu deviație stângă în sensul de mers.

Având în vedere factorul sistemic identificat în cursul investigației, în scopul prevenirii producerii unor accidente sau incidente similare în viitor, în conformitate cu prevederile art.26, alin.(2) din OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară, **comisia de investigare consideră oportună emiterea următoarei recomandări privind siguranța, adresate către ASFR, care, în limitele competențelor sale, ia măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările privind siguranța emise de AGIFER sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate.** Conform prevederilor art.26, alin.(3) din OUG nr.73/2019 **ASFR va raporta periodic, cel puțin o dată la 6 luni, AGIFER cu privire la măsurile luate sau planificate drept consecință a recomandării emise.**

Preambul recomandarea privind siguranța nr.476/1

În cursul acțiunii de investigare a accidentului s-a constatat că traversele în zona producerii deraierii au permis sub sarcina dinamică a materialului rulant aflat în circulație, deplasarea șinelor pe direcție radială a curbei în sensul creșterii ecartamentului, favorizând depășirea toleranțelor admise în exploatare. Menționăm faptul că în zona deraierii, a fost imposibil de urmărit starea prinderilor și a traverselelor cu ocazia efectuării reviziilor tehnice ale liniei, întrucât zona este acoperită cu cărbune rezultat din activitatea de transport.

Comisia de investigare a constatat faptul că, administratorul de infrastructură a identificat riscul „*Deraieri de vehicule feroviare din compunerea trenurilor în circulație*”, dar acțiunea de evaluare a acestuia nu a fost efectuată corespunzător.

Recomandarea privind siguranța nr.476/1

CNCF „CFR” SA – SRCF Craiova va reanaliza modul de identificare a riscurilor și va întocmi „*Evidența pericolelor privind siguranța feroviară*” cu respectarea Procedurii de Sistem Managementul Riscului – cod PS 0 - 6.1, ediția 3.

XVII. RAPORT DE INVESTIGARE privind accidentului feroviar produs la data de 05.01.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova, secția de circulație Strehaia – Drobeta Turnu Severin (linie simplă electrificată), la linia nr.5 abătută din stația CFR Balota, pe o zonă în curbă după schimbătorul de cale nr.11, prin deraierea primei osii, în sensul de mers, a locomotivei EA 478, împingătoare la trenul de marfă nr.66240.



*Raport de investigare final
23 decembrie 2024*

REZUMAT

La data de **05.01.2024**, ora **11:40**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Craiova**, secția de circulație Strehaia - Drobeta Turnu Severin (linie simplă electrificată), în stația CFR Balota la gararea trenului de marfă nr.66240 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA) la linia nr.5 abătută, s-a produs deraierea locomotivei împingătoare EA 478 de prima osie în sensul de mers.

Trenul de marfă nr.66240, remorcat cu locomotivele EA 1007 titulară și EA 478 împingătoare, aparținând operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA, având în componere 26 de vagoane, seria Zas încărcate cu produse petroliere, 104 osii, 1972 tone, 384 m, a fost expedit din stația CFR Capu Midia și avea ca destinație stația CFR Glogovăț.



Locul producerii accidentului feroviar

Accidentul feroviar s-a produs la intrarea trenului de marfă nr.66240 în stația CFR Balota, după înscrierea pe linia nr.5 abătută, pe o porțiune din cuprinsul curbei de după schimbătorul de cale nr.11, la km 344+071, prin deraierea primei osii, în sensul de mers, a locomotivei împingătoare EA 478.

Locomotiva a rulat în stare deraiată cu roțile de la osia nr.1, boghiul 1, aproximativ 8,00 m, pe elementele metalice verticale de prindere.

Viteza maximă de circulație a trenurilor de marfă pe linia nr.5 „abătută” este restricționată la 10 km/h din data de 09.07.2003, de la km 344+060 la km 345+080, din cauza prisme de piatră spartă colmatate, a lipsei de piatră spartă și a defectelor de nivel transversal.

Urmările accidentului

Suprastructura căii

În urma producerii acestui accident suprastructura căii nu a fost afectată.

Instalații feroviare

În urma producerii acestui accident nu au fost afectate elementele instalațiilor feroviare.

Materialul rulant

Ca urmare a producerii acestui eveniment s-a produs deraierea primei osii în sensul de mers la locomotiva împingătoare EA 478.

Persoane vătămate

În urma producerii accidentului nu s-au înregistrat victime.

Măsuri luate și lucrări executate pentru restabilirea circulației feroviare

În urma producerii evenimentului a fost închisă linia 5 „abătută” din stația CFR Balota pentru circulația trenurilor.

Ridicarea locomotivei deraiate a fost făcută cu ajutorul vinciurilor hidraulice, acțiunea a fost în finalizată la data de 05.01.2024, ora 15:50.

Circulația și manevra trenurilor pe linia 5 abătută a fost redeschisă în data de 16.01.2024 cu restricția de viteză de 10 km/h, după efectuarea de lucrări la suprastructura căii: ciuruire manuală a traverselor noroioase, înlocuire dibluri la traversele din beton precomprimat T13 și rectificarea nivelului transversal prin buraj manual.

Având în vedere constatările efectuate la suprastructura căii și la materialul rulant după producerea accidentului, prezentate în cuprinsul raportului de investigare, se poate afirma că, starea tehnică necorespunzătoare a liniei 5 aflată pe curba de după schimbătorul de cale nr.11 și repartizarea neconformă a sarcinilor pe roțile osiei nr.1 a locomotivei împingătoare EA 478, au condus la producerea deraierii.

CONCLUZII

Rezumatul analizei și concluzii

La data de 05.01.2024, trenul de marfă nr.66240 (aparținând OTF GFR), remorcat cu locomotivele EA 1007 titulară și EA 478 împingătoare, având în componere 26 de vagoane, seria Zas încărcate cu produse petroliere, 104 osii, 1972 tone, 384 m, a fost expediat din stația CFR Capu Midia și avea ca destinație stația CFR Glogovăț.

La intrarea trenului de marfă nr. 66240 în stația CFR Balota și înscrierea pe linia nr.5 s-a produs deraierea primei osii în sensul de mers a locomotivei împingătoare EA 478.

Prima urmă de escaladare, a fost identificată la km 344+071 pe firul exterior al curbei situate după schimbătorul de cale nr.11, pe partea dreaptă în sensul de mers al trenului, la o distanță de 11,00 m de ultima joantă a schimbătorului de cale nr.11.

Având în vedere constatările efectuate la suprastructura căii după producerea accidentului și la locomotiva împingătoare EA 478, prezentate în cuprinsul raportului de investigare, se poate afirma că, în momentul rulării osiei nr.1 descărcată de sarcină pe roata din dreapta pe porțiunea de linie aflată pe curba după schimbătorul de cale nr.11 în care erau depășite valoarea maximă admisă pentru rampa torsionării căii, toleranțele admise la nivelul transversal și a variației ecartamentului între punctele premergătoare punctului de deraiere, s-a produs escaladarea firului din partea dreaptă (firul exterior al curbei).

Analizând constatările și măsurătorile efectuate la suprastructura căii și la materialul rulant, după producerea accidentului, documentele puse la dispoziție, discuțiile și rezultatul chestionării personalului implicat, comisia de investigare a stabilit, potrivit definițiilor prevăzute de Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/572, în cadrul cap.4 „Analiza accidentului” următorii factori cauzali, contributivi și sistemici:

Factor cauzal

Deraierea s-a produs ca urmare a creșterii raportului dintre forța de ghidare și greutatea care acționa pe roata din dreapta a osiei nr.1, în raport cu sensul de mers a locomotivei împingătoare EA 478, depășindu-se astfel limita de stabilitate la deraiere, ca urmare a combinației următoarelor neconformități:

1. existența în cale, la locul producerii accidentului feroviar, a unei zone în care rampa torsionării căii depășea valoarea maximă admisă, precum și depășirea toleranțelor admise la nivelul transversal, fapt care a condus la descărcarea de sarcină a roții din dreapta a osiei nr.1;
2. depășirea variației ecartamentului între punctele premergătoare punctului de deraiere, fapt care a condus la creșterea forței laterale (de ghidare);
3. diferența de sarcină stânga-dreapta la osia nr.1, prima în sensul de mers, fapt care a condus la creșterea descărcarea de sarcină a roții din dreapta a osiei nr.1.

Factor contributiv

Depășirea termenelor, prevăzute de legislația aplicabilă, pentru efectuarea lucrărilor de reparații periodice ale liniei pe zona producerii accidentului.

Factori sistemici:

- Asigurarea unui volum inadecvat al resurselor materiale și umane, în raport cu cel necesar, pentru realizarea mentenanței corespunzătoare a liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise;
- Gestionarea ineficace a riscurilor asociate pericolului de depășire a toleranțelor admise ale geometriei căii de către administratorul de infrastructură.

Măsurile luate de la producerea accidentului

Nu e cazul.

Observații suplimentare

Nu e cazul.

Recomandări privind siguranța

Accidentul feroviar produs la data de 05.01.2024, pe parcursul de primire a trenului de marfă nr.66240 la linia nr.5 din stația CFR Balota, a fost cauzat de starea tehnică necorespunzătoare a liniei 5 aflată pe curba după schimbătorul de cale nr.11 și repartizarea neconformă a sarcinilor pe roțile osiei nr.1 a locomotivei împingătoare EA 478.

Având în vedere factori sistemici identificați în cursul investigației, în scopul prevenirii producerii unor accidente sau incidente similare în viitor, în conformitate cu prevederile art.26, alin.(2) din OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară, **comisia de investigare consideră oportună emiteria următoarei recomandări privind siguranța, adresate către ASFR, care, în limitele competențelor sale, ia măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările privind siguranța emise de AGIFER sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate.** Conform prevederilor art.26, alin.(3) din OUG nr.73/2019 **ASFR va raporta periodic, cel puțin o dată la 6 luni, AGIFER cu privire la măsurile luate sau planificate drept consecință a recomandării emise.**

Preambul recomandarea nr.475/1

În cursul acțiunii de investigare a accidentului s-a constatat că, existența în cale, la locul producerii accidentului feroviar, a unei zone în care rampa torsionării căii depășea valoarea maximă admisă, depășirea toleranțelor admise la nivelul transversal și depășirea variației ecartamentului între punctele premergătoare punctului de deraiere, au constituit factori critici care au influențat producerea accidentului.

În plus, din analiza activității de gestionare a riscurilor și managementul siguranței (prezentată la cap.4.d.2), a rezultat faptul că, administratorul infrastructurii feroviare publice CNCF „CFR” SA are întocmite proceduri și are identificate și analizate riscurile și stabilit ca ținerea lor sub control să fie realizată prin aplicarea prevederilor unor coduri de practică. Cu toate acestea CNCF „CFR” SA nu a asigurat condițiile necesare aplicării acestor prevederi ceea ce denotă o gestionare ineficace a acestor riscuri asociate pericolului de depășire a toleranțelor admise ale geometriei căii.

Recomandarea de siguranță nr.475/1

CNCF „CFR” SA, în calitate de administrator al infrastructurii feroviare publice, va reanaliza modul de gestionare a riscurilor asociate pericolului de depășire a toleranțelor admise ale geometriei căii și va dispune măsurile necesare pentru o gestionare eficientă a acestora.

Referințe:

Regulamentul (UE) nr.402/2013 privind metoda comună de siguranță pentru evaluarea riscurilor;

Regulamentul (UE) nr.1169/2010 al Comisiei Europene din 10 decembrie 2010 privind o metodă de siguranță comună pentru evaluarea conformității cu cerințele pentru obținerea autorizației de siguranță feroviară;

Regulamentul (UE) nr.1077/2012 al Comisiei Europene din 16 noiembrie 2012 privind o metodă de siguranță comună pentru supravegherea exercitată de autoritățile naționale de siguranță după eliberarea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță;

Regulamentul (UE) nr.1078/2012 al Comisiei din 16 noiembrie 2012 privind o metodă de siguranță comună pentru monitorizarea pe care trebuie să o aplice administratorii de infrastructură după primirea unui certificate de siguranță sau a unei autorizații de siguranță precum și entitățile responsabile cu întreținerea;

Norma privind acordarea autorizațiilor de siguranță administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară din România aprobată prin OMT 101/2008;

OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară;

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;

Instrucțiuni privind revizia tehnică și întreținerea vagoanelor în exploatare nr.250/2005, aprobate prin Ordinul MTCT nr.1817/26.10.2005.

Instrucțiuni de întreținere a suprastructurii căii ferate nr.300/2003, aprobată prin Ordinul MLPTL nr.519/03.04.2013;

Instrucția pentru fixarea termenelor și a ordinei în care trebuie efectuate reviziile căii nr.305/1997, aprobată prin Ordinul MT nr.71/17.02.1997;

Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii - linii cu ecartament normal - nr.314/1989, aprobată prin Ordinul MTT nr.89/10.01.1989;

Instrucția pentru alcătuirea, întreținerea și supravegherea căii fără joante nr.341/1980.

XVIII. RAPORT DE INVESTIGARE privind incidentului feroviar produs pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Cluj la data de 27.05.2024, ora 23:52, în circulația trenului de marfă nr.66350427, aparținând SC GRUP FEROVIIAR ROMÂN SA prin depășirea semaforului de ieșire cu un braț de grup B având indicația „oprește fără a depăși semnalul”.



*Raport final
23 Decembrie 2024*

REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

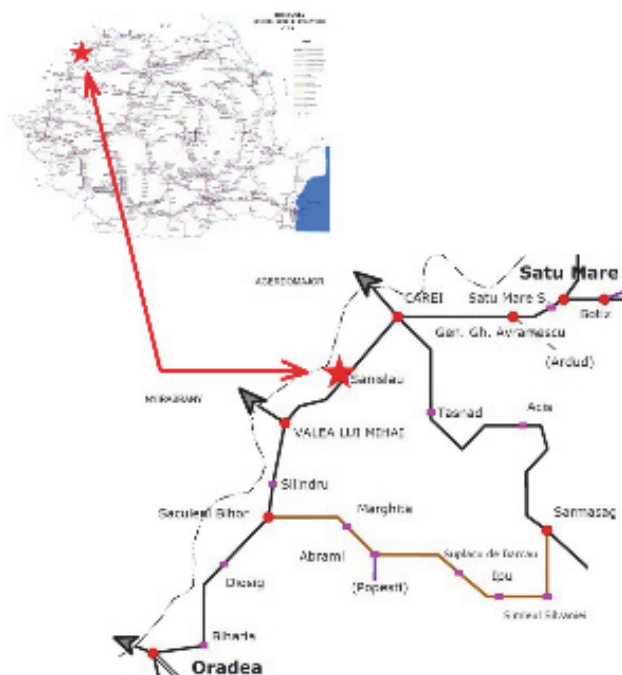
La data de 27.05.2024, trenul de marfă nr.66350427 a fost programat pentru circulație pe distanța Halmeu - Aleșd, fiind format din locomotiva LDE 1554 și 26 vagoane de marfă tip Eaos, încărcate cu zgură granulată.

Trenul a circulat în bune condiții de siguranța circulației, pe distanța cuprinsă între stația CFR Satu Mare Sud și Hm Sanislău. În Hm Sanislău, la ora 23:48, trenul a avut parcurs de primire în stație cu oprire pe linia nr.2 abătută, urmând a staționa în vederea efectuării unei încrucișări cu trenul de călători nr.407027. În timpul circulației prin haltă, pe fondul luării cu întârziere a măsurilor de frânare, trenul de marfă nr.66350427 nu a oprit în fața semaforului de ieșire cu un braț de grup B care afișa indicația „OPREȘTE fără a depăși semnalul! Ziua – brațul orizontal, spre dreapta sensului de mers și noaptea – o unitate luminoasă de culoare roșie spre tren, depășindu-l pe oprire, după care trenul a rulat până la macazul schimbătorului de cale nr.1, pe care l-a talonat.

Trenul de marfă nr. 66350427 a fost format din locomotiva LDE 1554 și 26 vagoane de marfă tip Eaos și a aparținut operatorului de transport feroviar GFR.

Personalul de conducere și deservire al trenului a aparținut operatorului de transport GFR .

Locul producerii incidentului este situat pe raza de activitate a SRCF Cluj, pe secția de circulație Halmeu – Oradea, linie simplă neelectrificată.



Locul producerii incidentului

Urmările incidentului

Suprastructura și infrastructura căii

În urma producerii incidentului s-a produs avarierea ciocului încuietorii de la macazul nr. 1.

Vehicule feroviare

Incidentul feroviar nu a cauzat pagube la locomotiva de remorcare și la vagoanele din compunerea trenului.

Mediu

Nu a fost afectat mediul înconjurător.

Persoane vătămate

În urma producerii incidentului feroviar nu au fost înregistrate victime omenești sau persoane accidentate.

Perturbații în circulația feroviară

În urma producerii incidentului feroviar au întârziat 3 trenuri de călători.

Analiză și Concluzii

Concluzii privind starea tehnică a instalațiilor feroviare

Având în vedere starea instalațiilor prezentate la capitolul C.5.4.1. *Date constatate cu privire la instalații*, se poate afirma că starea tehnică a instalațiilor nu a influențat producerea acestui incident.

Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii

Având în vedere starea tehnică a liniei prezentată la capitolul C.5.4.2. *Date constatate cu privire la linie*, se poate afirma că starea tehnică a suprastructurii liniilor nu a influențat producerea incidentului feroviar.

Concluzii privind starea tehnică a locomotivei

Din constatările efectuate la capitolul C.5.4.3. *date constatate la funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice ale acestuia*, rezultă că starea tehnică a locomotivei LDE 1554, nu a influențat producerea incidentului feroviar.

Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului

Comisia de investigare a luat în considerare afirmația mecanicului de locomotivă privitoare la existența unei defecțiuni la robinetul de frânare KD2 care s-a manifestat în cursul acțiunii de frânare a trenului, motiv pentru care s-a solicitat demontarea și verificarea pe stand a robinetului KD2. În urma verificării a reieșit că diagramele aferente frânării sunt conforme cu prescripțiile tehnice, de unde rezultă că robinetul KD2 era corespunzător tehnic pentru acțiunea de frânare a trenului.

În urma observațiilor făcute la fața locului, a constatărilor tehnice efectuate la locomotiva, din analiza datelor și a mărturiilor personalului implicat, membrii comisiei de investigare au concluzionat că depășirea semaforului de ieșire cu un braț de grup B care avea indicația „OPREȘTE fără a depăși semnalul! Ziua – brațul orizontal, spre dreapta sensului de mers și noaptea – o unitate luminoasă de culoare roșie spre tren”, s-a produs din cauza neatenției mecanicului de locomotivă, care a luat cu întârziere măsuri de frânare a trenului.

Observații suplimentare

Referitor la prevenirea depășirii semaforului de ieșire, prin frânare de urgență declanșată de instalația INDUSI

Pe parcursul desfășurării acțiunii de investigare a reieșit faptul că, în stația Halmeu, mecanicul a scos din funcție în mod nejustificat instalația de control automat a vitezei INDUSI, potrivit informațiilor înregistrate de IVMS. Astfel, mecanicul a scos din funcție în mod nejustificat instalația de control automat a vitezei tip INDUSI, contrar prevederilor Anexei 2, art.1, pct.(3) din *Instrucțiunile 201/2007*, privitoare la cazurile în care este permisă scoaterea din funcție a instalațiilor de control automat al vitezei.

Din verificările făcute de comisia de investigare, a reieșit de asemenea că după scoaterea din funcție a instalației INDUSI, mecanicul de locomotivă a omis să avizeze pe IDM din stația CFR Halmeu despre scoaterea din funcție a acestei instalații, contrar prevederilor art.6, pct.(2) din Anexa 2 la *Instrucțiunile 201/2007*. Totodată mecanicul a omis să facă înscrisurile sub semnătură privitoare la scoaterea din funcție a instalației INDUSI, în Carnetul de Bord al locomotivei LDE 1554, contrar prevederilor art.3, alin(1) din Anexa 2 la *Instrucțiunile 201/2007*.

În ceea ce privește eventuala frânare automată a trenului de către instalația INDUSI înainte de depășirea semaforului de ieșire, în cazul în care instalația ar fi fost în funcție în Hm Sanislău, verificările au identificat cele expuse în continuare.

Din datele înregistrate în instalația IVMS a reieșit faptul că, la momentul trecerii de semaforul de intrare D1/2, trenul avea viteza mai mică decât 46 km/h iar la momentul începerii frânării executate de către mecanic, trenul avea viteza de 24 km/h. Ținând cont de valorile prescrise ale vitezelor de control V1 și V2 de la instalația INDUSI, rezultă că vitezele trenului au fost mai mici decât viteza de control V1=50 km/h și viteza de control V2=40 km/h, deci instalația INDUSI nu ar fi declanșat frânarea de urgență, deoarece vitezele de control au fost respectate.

În ceea ce privește trecerea trenului prin dreptul inductorului de 2000 Hz de la semaforul de ieșire, comisia de investigare a constatat că trenul nu ar fi fost în mod automat oprit de către instalația INDUSI în fața semaforului de ieșire în poziție pe oprire, chiar dacă această instalație ar fi fost în

funcție, deoarece inductorul de 2000 Hz este poziționat la distanță de 19 m după semaforul de ieșire, în raport cu sensul de mers al trenului, astfel locomotiva LDE 1554 a depășit mai întâi semaforul și ulterior inductorul de 2000 Hz.

Din cele menționate anterior, comisia de investigare concluzionează că incidentul nu ar fi fost prevenit prin frânarea automată a trenului, în cazul în care instalația INDUSI ar fi fost în funcție, însă scoaterea din funcție în mod nejustificat a instalației INDUSI este reținută ca neconformitate.

Referitor la măsurile luate.

Contractul de muncă al mecanicului de locomotivă a fost suspendat temporar de către angajator imediat după producerea incidentului, iar ulterior a fost desființat contractul de muncă în urma acțiunii de cercetare administrativă.

Cauzele incidentului, factori care au contribuit

Cauza directă

Cauza directă o constituie eroarea umană produsă în activitatea de conducere a locomotivei de către mecanicul de locomotivă, care nu a luat măsuri de frânare adecvate în vederea opririi trenului înaintea semaforului de ieșire cu un braț de grup B care afișa indicația „OPREȘTE fără a depăși semnalul! Ziua – brațul orizontal, spre dreapta sensului de mers și noaptea – o unitate luminoasă de culoare roșie spre tren fapt ce a condus la depășirea acestui semnal.

Factori care au contribuit:

- Lipsa de atenție a mecanicului de locomotivă în conducerea trenului

Cauze subiacente

Cauzele subiacente ale producerii incidentului au fost nerespectarea unor prevederi din regulamentele și instrucțiunile în vigoare, respectiv:

- art.11 alin. (2) din *Regulamentul 004/2006* privitor la semaforul de ieșire cu un braț de grup B aflat în poziție „pe oprire”, care afișa indicația „OPREȘTE fără a depăși semnalul! Ziua – brațul orizontal, spre dreapta sensului de mers și noaptea – o unitate luminoasă de culoare roșie spre tren;

- art.8 din *Regulamentul 004/2006*, referitor la semnificația culorii roșu care ordonă oprirea, în legătură cu circulația trenurilor și executarea mișcărilor de manevră ;

- art.121 alin.(1), din *Instrucțiunile 201/2006*, referitoare la obligația personalului de locomotivă de a ține în permanență sub observație indicația semnalului de ieșire al stației;

- art.127 alin (1), lit a) din *Instrucțiunile 201/2006*, care prevede că în timpul parcursului personalul de locomotivă trebuie să urmărească cu atenție indicația semnalelor fixe amplasate în conformitate cu reglementările specifice în vigoare;

Cauze primare

Nu au fost identificate **cauze primare** ale producerii acestui incident.

RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

În cursul acțiunii de investigare desfășurate, comisia a constatat că producerea incidentului feroviar a fost generată de o eroare a mecanicului de locomotivă, cauzată de lipsa de atenție. În evidența pericolelor, a fost înscris pericolul de depășire a semnalelor ce ordonă oprirea, respectiv consecințele ce pot apărea într-o astfel de situație. În aceste condiții, comisia de investigare consideră că nu se impune emiterea unor recomandări de siguranță.

XIX. RAPORT DE INVESTIGARE privind accidentul feroviar produs la data de 23.01.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Cluj, între halta de mișcare Mogoșeni și stația CFR Beclean pe Someș, prin declanșarea unui incendiu la două vagoane din compunerea trenului de călători Interregio nr.1830, aparținând SNTFC „CFR Călători” SA.

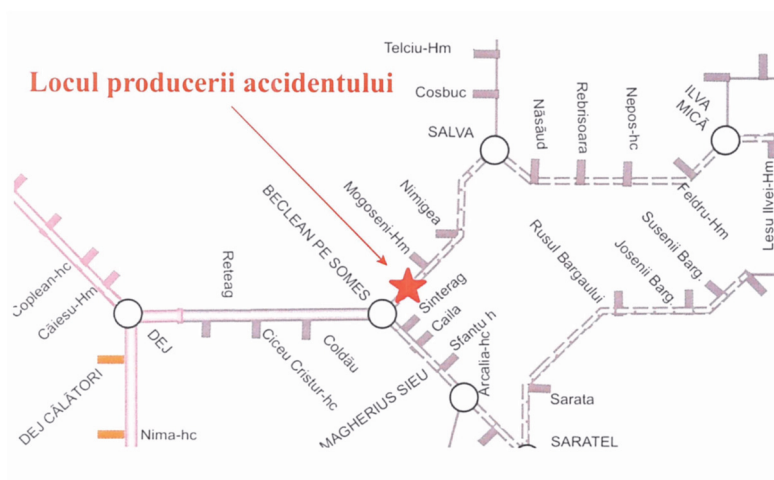


*Raport de investigare
23 decembrie 2024*

REZUMAT

La data de 23.01.2024, în jurul orei 17:50, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Cluj, secția de circulație Salva – Beclean pe Someș (linie simplă, electrificată), între halta de mișcare Mogoșeni și stația CFR Beclean pe Someș, la km.1+336, în circulația trenului de călători Interregio nr.1830 (aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA) s-a declanșat un incendiu la vagonul de călători nr.50532049115-0, al treilea vagon din compunerea trenului. Urmare a declanșării incendiului, un pasager aflat în acest vagon a acționat semnalul de alarmă și s-a produs frânarea de urgență a trenului în linie curentă, trenul oprindu-se la km.1+336. Incendiul s-a extins ulterior și la vagonul de călători nr.50532049112-7, al doilea vagon din compunerea trenului.

Trenul a fost compus din 4 vagoane de călători și a fost remorcat de locomotiva electrică EA cu numărul de înmatriculare 91 53 0 410920-9.



Locul producerii accidentului

Vagoanele din compunerea trenului, locomotiva de remorcare, personalul de conducere și deservire al trenului, aparțin operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA.

Consecințele accidentului

Urmare a producerii acestui accident, nu s-au înregistrat victime omenești și nici pagube la mediul înconjurător. Au fost înregistrate pagube la cele 2 vagoane incendiate și la firul de contact. Au fost 3 trenuri anulate și a întârziat un tren de călători.

CONCLUZII

Rezumatul analizei și concluzii privind cauzele accidentului

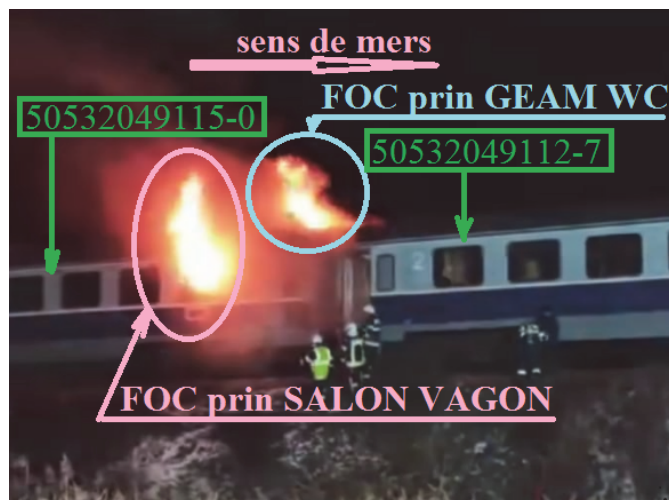
Constatările efectuate la acest vagon, după producerea incendiului, arată că incendiul s-a produs în cutia vagonului și nu are legătură cu partea de rulare sau instalația de frânare. În aceste condiții rămân două ipoteze: deficiențe în funcționarea instalațiilor electrice existente în cutia vagonului sau din cauza unei acțiuni externe. Analiza modului de inițiere a incendiului a avut în vedere atât mărturiile personalului de tren și martorului pasager aflat în vagon, cât și imaginile capturate imediat după oprirea trenului, respectiv fotografiile efectuate după stingerea incendiului.

Martorul pasager aflat în vagonul de călători nr.50532049115-0 a declarat că prima dată s-a produs o pocnitură care s-a auzit în salon de către pasagerii acestuia (în urma supraîncălzirii și deteriorării conductelor de 5, respectiv 10 bar ale instalației pneumatice de acționare ale ușii salon). În momentul pocniturii încă nu s-a observat fum de către pasageri, nici în salon și nici în holul frontal din fața tabloului electric. Pocnitura s-a auzit după ce trenul a trecut de Hm Mogoșeni. După aproximativ 1-2 minute martorul pasager a simțit miros de fum, a intrat în holul cabinei WC-tabloului electric unde a observat că sursa de proveniență a fumului era din partea dreaptă în sens de mers (partea tabloului electric), fiind prima persoană care a intrat în zona cu fum. La capitolul 4.b.1. *Materialul rulant* a fost explicat traseul real a fumului care a indus observarea acestuia, de către martor, în partea corespunzătoare tabloului electric.

După oprirea trenului ca urmare a acționării de către un pasager din tren a semnalului de alarmă, mecanicul ajutor care efectua serviciul în regie pe locomotiva de remorcare a trenului a deschis geamul locomotivei și a observat incendiul la al 3-lea vagon din compunerea trenului, geamul întredeschis a WC-ului a fost pe partea mecanicului ajutor. A avizat mecanicul de locomotivă și a coborât din locomotiva de remorcare cu un stingător din dotarea locomotivei și s-a îndreptat spre locul producerii incendiului. În drum s-a întâlnit cu șeful de tren căruia i-a comunicat despre producerea unui incendiu, deplasându-se împreună pentru stingerea incendiului. Mecanicul ajutor și personalul de tren au încercat să intervină cu stingătoarele din dotare. Inițial au acționat cu stingătoarele prin ușa întredeschisă dinspre vagonul al 2-lea din compunere, flacăra fiind în partea superioară a vagonului, în mijlocul acestuia, după care au încercat să intervină cu stingătoarele din exteriorul vagonului, prin geamul întredeschis a cabinei WC, datorită faptului că din vagonul al 2-lea din compunere au constatat că **flacăra era pe partea superioară a cabinei WC**. Șeful de tren a fost prima persoană care a acționat cu stingătorul la vagonul al 3-lea.

La momentul în care forțele de intervenție din cadrul Stației de Pompieri Beclean au ajuns la locul evenimentului, incendiul se manifesta la capetele vagoanelor la 2-lea (vagonul de călători nr.50532049112-7) și al 3-lea (vagonul de călători nr.50532049115-0) din compunerea trenului și la spațiul dintre acestea (*Imaginea nr.16*).

În imaginea nr.16 se poate observa că incendiul a pornit de la al 3-lea vagon (vagonul de călători nr.50532049115-0) din componerea trenului, flăcările ieșind prin geamul cabinei WC și prin primul geam a salonului vagonului.



Incendiul dintre al 2-lea și al 3-lea vagon din componerea trenului

Din datele rezultate în urma verificărilor tehnice efectuate la vagonul nr.50532049115-0 la Depoul de locomotive Jibou, prezentate la capitolul nr. 3.a.4., comisia de investigare a concluzionat că, distrugerile provocate de incendiu pe partea cabinei WC erau mai mari, focul fiind mai intens pe această parte a vagonului, decât pe partea cu tabloul electric, astfel, în mod rezonabil, este posibil că incendiul a pornit din cabina WC a vagonului nr.50532049115-0, aflat în capătul vagonului către vagonul nr.50532049112-7, în urma aruncării a unei surse de foc (posibil un rest de țigară nestinsă), care a aprins resturile menajere.

În urma verificărilor efectuate la vagonul nr.50532049115-0 nu au fost identificați indicii (urme de scurtcircuit, nereguli tehnice, etc), care să conducă la concluzia că au existat probleme în funcționarea instalațiilor electrice care să fi favorizat producerea incendiului.

Revizia de Vagoane Cluj a fost avizată, în scris, de către SC Diatours SRL (firma de salubritate), că în urma activității efectuate cu ocazia salubrității vagoanelor, s-a constatat la golirea coșurilor de resturi, situate la capetele de vagon și în cabinele WC, că printre alte deșeuri au fost găsite și resturi de țigări stinse, acest lucru conducând la concluzia că este o practică fumatul în cabinele WC ale vagoanelor în circulația trenurilor de călători.

Având în vedere cele prezentate anterior comisia de investigare concluzionează, în mod rezonabil, că ipoteza producerii acestui incendiu pe fondul unei acțiuni externe este cea mai probabilă.

Mențiune: Precizăm că nu constituie scopul activității de investigare stabilirea faptului că acțiunea externă a fost făcută cu intenție sau involuntar..

Analizând constatările, verificările și măsurătorile efectuate la suprastructura căii și la materialul rulant, documentele puse la dispoziție, discuțiile și rezultatul chestionării martorului pasager și personalului feroviar implicat, comisia de investigare a stabilit că, în mod rezonabil, este posibil ca accidentul feroviar să fi fost generat de următorii factori cauzali, contributivi și sistemici:

Factorul cauzal:

Posibila existență a unei acțiuni externe care a dus la inițierea incendiului în zona inferioară a cabinei toaletei, aflată în partea din față stânga, în sensul de mers, a vagonului de călători nr.50532049115-0 (capătul opus cu frâna de mână).

Factorul contributiv:

Extinderea urmărilor accidentului a fost influențată de curenții de aer produși de circulația trenului, geamul cabinei toaletei fiind în poziția întredeschisă, precum și de aerul comprimat al instalației pneumatice de deschidere a ușii compartimentului salon al vagonului (în urma supraîncălzirii și deteriorării conductelor de 5, respectiv 10 bar ale instalației pneumatice de acționare ale ușii salon).

Factorul sistemic:

Neidentificarea riscurilor generate de situațiile în care un factor extern (exemplu: călător) ar putea să producă incendii la vehiculele feroviare din compunerea trenurilor aflate în circulație.

Măsurile luate de la producerea accidentului

În urma producerii accidentului feroviar CNCFR a comunicat că a luat următoarele măsuri:

- RRSCF Cluj a întocmit Raportul de cercetare nr.49/SC/2/3/2024 prin care s-a cercetat modul de intervenție a personalului Secției IFTE 2 Dej, în urma căruia au stabilit următoarele măsuri:

1. Având în vedere faptul că urmare incendiului, FC a fost afectat pe o porțiune de aprox. 20 – 21 m, se va întocmi Deviz de Pagubă.

Termen: 01.03.2024

Răspunde: Divizia Instalații – Secția IFTE 2 Dej

2. Pentru o mai bună organizare, deplasare și operativitate la intervenția în cazul unui astfel de incident, și nu numai, este necesară dotarea unei Autoutilitare (la fiecare Secție IFTE cu: scurtcircuitoare (cel puțin 2 buc.), ștangă electroizolantă articulată (cel puțin 1 buc.), echipament individual de protecție (cel puțin 1 pereche).

Termen: 30.06.2024

Răspunde: Divizia Instalații – Secțiile IFTE

3. Tot pentru o mai bună organizare, deplasare și operativitate la intervenția în cazul unui astfel de incident și, nu numai, este necesară dotarea unei Autoutilitare (la fiecare Secție IFTE) cu câte o remorcă auto 1.000 Kg cu sau fără sistem de frânare, pentru transport combustibil, grup electrogen / generator electric, corpuri de iluminat; etc .

Termen: 30.06.2024

Răspunde: Divizia Instalații – Secțiile IFTE

În urma producerii accidentului feroviar SNTFC a comunicat că a luat următoarele măsuri:

- Direcția Material Rulant/Serviciul Exploatare Vagoane prin actul nr.DMR7/1/183/28,02,2024 a dispus tuturor Sucursalelor Regionale de Transport Feroviar de Călători măsuri necesare pentru eliminarea oricăror deficiențe tehnice de natură să favorizeze sau să conducă la producerea unor scurtcircuite electrice, componente ale instalațiilor electrice în parcursul trenurilor.

- În conformitate cu art.23.2 din contractul de acces pe infrastructură nr.49/08.02.2024 și prevederile Legii Apărării Împotriva Incendiilor nr.307/2006 și a actelor normative în vigoare, CNCFR și SNTFC au încheiat o Convenție privind apărarea împotriva incendiilor, prin care au fost stabilite drepturile și obligațiile părților.

Observații suplimentare

Privitor la timpii de intervenție pentru punerea la pământ a LC, comisia de investigare a constatat că, în acest caz precum și în altele investigate, în mod repetat acești timpi au fost inadecvat de mari, cu toate că au fost respectate prevederile art.15 din Instrucțiuni nr.355, privind utilizarea Mijloacelor de Intervenție la LC, însă totuși s-a produs întârzierea intervenției pompierilor. Intervenția în caz de urgențe a echipelor IFTE este făcută cu DP, fără nici o diferențiere față de situația lucrărilor uzuale de intervenție pentru reparația LC. Investigația a revelat faptul că ar putea fi îmbunătățit circuitul de avizare al echipelor IFTE și faptul că s-ar îmbunătăți timpii de intervenție a echipelor IFTE, dacă acestea ar interveni în punctele critice, fără ca mijlocul de deplasare să fie limitat la DP.

În urma accidentului feroviar produs la data de 08.10.2020, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Simeria-Livezeni, stația CFR Bănița, în circulația trenului de marfă nr.90478 prin declanșarea unui incendiu la locomotiva EA 647, privitor la timpii de intervenție pentru punerea la pământ a LC s-a emis următoarea recomandare de siguranță care nu s-a implementat:

- ASFR să se asigure că, CNCFR împreună cu Electrificare CFR și, după caz, cu operatorii de transport feroviar, vor analiza modul de intervenție pentru punerea la pământ a LC, în vederea identificării unor modalități de reducere a timpilor necesari pentru efectuarea acestei operații.

RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚA

Având în vedere măsurile întreprinse de către CNCFR în urma producerii accidentului feroviar, prezentate la Capitolul 5.b., coroborat cu recomandare de siguranță emisă în urma accidentului feroviar produs la data de 08.10.2020, prezentată la Capitolul 5.c. și rămasă neimplementată, comisia de investigare consideră că nu este necesară emiterea unei alte recomandări privind siguranța.

Rapoartele finalizate de investigare pot fi găsite, în format integral, pe pagina de internet a Agenției de Investigare Feroviară Române - AGIFER, accesând următorul link:

<https://agifer.ro/index.php/ro/investigatii/rapoarte-investigare-finale>

