



**ORGANISMUL DE INVESTIGARE
FEROVIAR ROMÂN
- OIFR -**

**RAPORT ANUAL
2014**



Până în anul 2006 cauzele producerii accidentelor și evenimentelor în activitatea de transport feroviar și cu metroul din România constituiau subiectul analizei comisiilor de cercetare constituite în acest scop, în conformitate cu legislația existentă, respectiv Instrucțiunile pentru prevenirea și cercetarea accidentelor și evenimentelor feroviare-nr.003, aprobate prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr.210 din 14.03.2000 și Instrucțiunile pentru prevenirea și cercetarea accidentelor și evenimentelor feroviare la metrou-nr.003 M, aprobate prin Ordinul Ministrului Transporturilor Lucrărilor Publice și Locuinței nr.1852 din 11.01.2002.

Aderarea României la Uniunea Europeană a presupus instituirea unui cadru de reglementare bazat în domeniul siguranței feroviare care să corespundă cerințelor comune ale statelor membre UE.

În România, armonizarea legislației în domeniul siguranței feroviare, cu legislația Comunității Europene, s-a realizat odată cu implementarea Directivei 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului, prin elaborarea și emiterea de către Parlamentul României a Legii nr.55/2006 privind siguranța feroviară, care a fost promulgată prin Decretul nr.315/15.03.2006 al președintelui României.

Prin această lege a fost reorganizată Autoritatea Feroviară Română-AFER, a fost înființată și Organismul de Investigare Feroviar Român-OIFR ca organism independent în cadrul autorității, au fost stabilite atribuțiile acestui organism și a fost reglementată activitatea de investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare.

Pentru procedurarea modului de desfășurare a activității de investigare a accidentelor și incidentelor în concordanță cu prevederile Legii nr.55/2006, a fost necesară elaborarea și adoptarea prin Hotărâre a Guvernului României a unui act normativ, care să reglementeze această activitate, și în același timp să abroge Ordinul Ministrului Transporturilor nr.210 din 14.03.2000 privind aprobarea Instrucțiunilor pentru prevenirea și cercetarea accidentelor și a evenimentelor feroviare-nr.003, și Ordinul Ministrului Transporturilor, Lucrărilor Publice și Locuinței nr.1852 din 11.01.2002 pentru aprobarea Instrucțiunilor pentru prevenirea și cercetarea accidentelor și evenimentelor feroviare la metrou-003 M.

În acest context la data de 17.02.2010 a fost adoptată Hotărârea Guvernului României nr.117/2010 privind 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, act normativ care a intrat în vigoare începând cu data de 01.05.2010.

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 se adresează întregului spectru de operatori economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar sau cu metroul:

- a) administratorul/administratorii de infrastructură feroviară;
- b) gestionarii de infrastructură feroviară neinteroperabilă;
- c) operatorii de transport feroviar;
- d) operatorul economic care efectuează operațiuni de transport cu metroul;
- e) operatorii economici care dețin, în proprietate, în leasing sau cu chirie, linii ferate industriale racordate la infrastructura feroviară publică și/sau la infrastructura feroviară privată deschisă circulației publice;
- f) operatorii economici care dețin, în proprietate sau cu chirie, vehicule feroviare care circulă pe infrastructura feroviară;
- g) operatorii economici care desfășoară activități conexe și adiacente transportului feroviar.

În cuprinsul acestui raport este prezentat Organismul de Investigare Feroviar Român-OIFR, rolul și scopul pentru care a fost înființat, organizarea acestuia și activitatea desfășurată de acesta în cursul anului 2014.

CUPRINS

1.	PREZENTAREA ORGANISMULUI DE INVESTIGARE FERVIAR ROMÂN	4
1.1	Legislația națională și stadiul implementării Directivei de Siguranță	4
1.2.	Rolul și scopul	4
1.3.	Date generale privind OIFR	5
1.4	Organizarea	6
1.5	Grafic organizațional	7
2	PROCESUL INVESTIGĂRII	7
2.1	Cazurile care au fost investigate	8
2.2	Instituțiile implicate în investigare (în mod curent sau excepțional)	10
2.3	Procesul de investigare	10
3	INVESTIGAȚII	11
3.1	Privire de ansamblu a investigațiilor, finalizate în anul 2014 comparativ cu anul 2013, identificarea principalelor tendințe	11
3.2.	Investigații finalizate și începute în anul 2014	11
3.3.	Studii de cercetare (sau studii de siguranță) comandate și finalizate în anul 2014	22
3.4	Prezentarea sumară a investigațiilor finalizate în anul 2014	22
3.5	Accidente și incidente care au fost investigate în timpul ultimilor 5 ani.	43
4	RECOMANDĂRI	44
4.1	Scurtă revedere și prezentare a recomandărilor	44

1. PREZENTAREA ORGANISMULUI DE INVESTIGARE FERROVIAR ROMÂN

Organismul de Investigare Feroviar Român a fost înființat pentru investigarea accidentelor feroviare grave, obiectivul acestuia fiind îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea accidentelor.

Organismul de Investigare Feroviar Român este organizat și funcționează în conformitate cu prevederile Legii nr.55/16.03.2006 privind siguranța feroviară (prin care s-a transpus Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului) și a Hotărârii Guvernului nr.1561/01.11.2006 pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr.626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române - AFER, fiind un organism permanent și independent în cadrul Autorității Feroviare Române - AFER.

Organismul de Investigare Feroviar Român este independent din punct de vedere funcțional de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română și de orice autoritate de reglementare a sistemului feroviar. De asemenea Organismul de Investigare Feroviar Român este independent, în organizarea, structura juridică și luarea deciziilor, de orice administrator de infrastructură, operator de transport feroviar, organism de tarifare, organism de repartizare și organism notificat, precum și de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu sarcinile încredințate Organismului de Investigare Feroviar Român.

Organismul de Investigare Feroviar Român are obligația de a investiga accidentele grave din sistemul feroviar, dar poate investiga, în plus față de accidentele grave, acele accidente și incidente care în condiții ușor diferite ar fi putut duce la accidente grave, inclusiv defecțiuni tehnice ale subsistemelor structurale sau ale constituenților de interoperabilitate ai sistemelor feroviare de mare viteză ori convenționale europene.

Organismul de Investigare Feroviar Român își îndeplinește sarcinile în mod independent de orice administrator de infrastructură, operator de transport feroviar, organism de tarifare, organism de repartizare și organism notificat, și dispune de resursele necesare pentru aceasta, în realizarea investigației investigatorii se bucură de totală independență în îndeplinirea sarcinilor de investigare care le revin.

Organismul de Investigare Feroviar Român poate desfășura și alte sarcini stabilite prin hotărâre a Guvernului în legătură cu investigarea altor evenimente decât accidentele și incidentele feroviare, în măsura în care aceste investigații nu îi periclitează independența.

1.1 Legislația națională și stadiul implementării Directivei de Siguranță.

Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului a fost transpusă în România prin Legea nr.55/16.03.2006 privind siguranța feroviară, care a intrat în vigoare la data de 13.04.2006.

Implementarea Directivei de Siguranță s-a realizat prin adoptarea Hotărârii Guvernului nr.117/02.03.2010 prin care a fost aprobat 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 și au fost abrogate Ordinul ministrului transporturilor nr.210 din 14.03.2000 privind aprobarea Instrucțiunilor pentru prevenirea și cercetarea accidentelor și evenimentelor feroviare – 003 și Ordinul ministrului transporturilor, lucrărilor publice și locuinței nr.1852 din 11.01.2002 pentru aprobarea Instrucțiunilor pentru prevenirea și cercetarea accidentelor și evenimentelor feroviare la metrou – 003 M.

Având în vedere avizul motivat al Comisiei Europene în cauza nr.2012/2219 prin care Comisia Europeană a considerat că România nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul art.23 alin.(1) din Directiva 2004/49/CE, Guvernul României a adoptat ordonanța de urgență nr.33 din 30 iunie 2015 prin care se fac o serie de modificări ale legislației naționale de profil. Conform prevederilor articolului art.9¹, alin.(1) se înființează Agenția de Investigare Feroviară Română - AGIFER, denumită în continuare AGIFER, organ de specialitate în subordinea Ministerului Transporturilor, instituție publică cu personalitate juridică, finanțată integral din venituri proprii, reorganizând prin divizarea parțială Autoritatea Feroviară Română - AFER și preluând din cadrul AFER activitatea, structuri de personal și patrimoniu aferente Organismului de Investigare Feroviar Român, urmând ca prin hotărâre a Guvernului să fie aprobat Regulamentul de organizare și funcționare al AGIFER.

1.2 Rolul și scopul

Organismul de Investigare Feroviar Român (OIFR) a devenit operațional la data de 01.03.2007 când structura organizatorică a acestuia, a fost aprobată prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr.373/01.03.2007.

Rolul Organismului de Investigare Feroviar Român

Rolul Organismului de Investigare Feroviar Român este de a desfășura acțiuni de investigare a accidentelor/incidentelor și de a face analize și studii asupra cauzelor și circumstanțelor care au condus la producerea acestora. De asemenea OIFR poate desfășura și alte sarcini stabilite prin hotărâre de Guvern în legătură cu investigarea altor evenimente decât accidentele și incidentele feroviare.

În conformitate cu prevederile Directivei de Siguranță, a prevederilor Legii nr.55/2006 privind siguranța feroviară și a Hotărârii Guvernului nr.117/02.03.2010 prin care a fost aprobat 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 (denumit în continuare *Regulament de investigare*), în luarea deciziei privind deschiderea unei acțiuni de investigare, Organismul de Investigare Feroviar Român ține seama de:

- gravitatea accidentului sau incidentului;
- dacă face parte dintr-o serie de accidente sau incidente relevante pentru întreg sistemul;
- impactul său asupra siguranței feroviare la nivel comunitar;
- cereri ale administratorilor de infrastructură, operatorilor de transport feroviar, Autorității de Siguranță Feroviară Română sau ale statelor membre ale Uniunii Europene.

Organismul de Investigare Feroviar Român nu investighează:

- accidentele/incidentele feroviare care nu sunt relevante pentru sistemul de transport feroviar;
- loviri ale vehiculelor rutiere la trecerile la nivel de către trenuri în circulație care nu sunt urmare a neînchiderii barierei sau nefuncționării instalației de semnalizare;
- loviri ale persoanelor de către vehicule feroviare aflate în mișcare;
- cazurile de suicid;

Cu precizarea că pentru aceste oricare din aceste cazuri se poate declanșa acțiunea de investigare ținând seama de cele precizate la paragraful anterior.

Scopul urmărit de Organismul de Investigare Feroviar Român

Prin acțiunile de investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare Organismul de Investigare Feroviar Român urmărește îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea producerei unor accidente sau incidente în condiții similare celor investigate.

Acest lucru se realizează prin recomandările de siguranță formulate de membrii comisiilor de investigare și se regăsesc structura raportului de investigare.

Organismul de Investigare Feroviar Român investighează numai acele accidente care se corespund scopului urmărit.

1.3 Date generale privind OIFR

Personal angajat la finalul anului 2014

În cadrul OIFR își desfășoară activitatea un număr total de 28 salariați, din care

- 1 director;
- 1 investigator șef;
- 3 coordonatori compartimente;

- 17 investigatori;
- 2 psihologi;
- 4 salariați cu atribuții administrative.

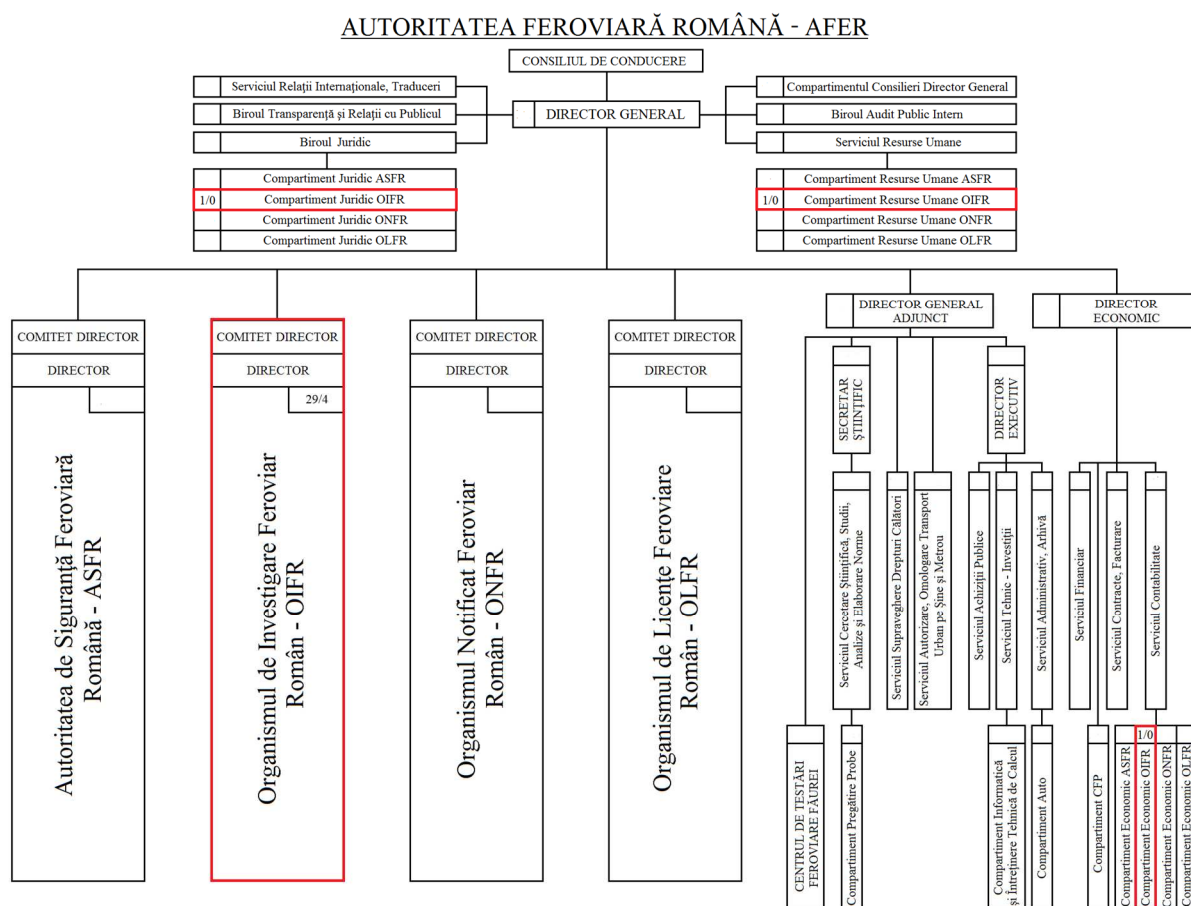
În plus față de acest personal, în cadrul AFER la nivelul compartimentelor Resurse Umane, Economic și Juridic este nominalizat câte un salariat pentru realizarea activităților necesare OIFR, specifice acestor compartimente.

Bugetul alocat

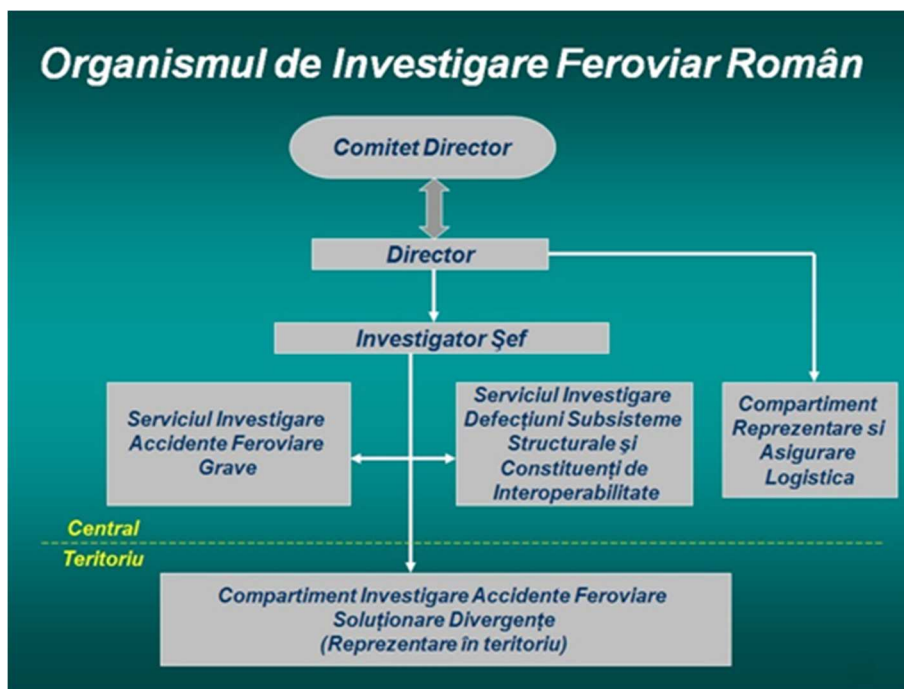
În anul 2014, pentru desfășurarea activității, OIFR a avut alocat un buget de 2.563.696 lei respectiv 569.710 € (considerând un curs de referință 1 € = 4,5 lei).

1.4 Organizarea

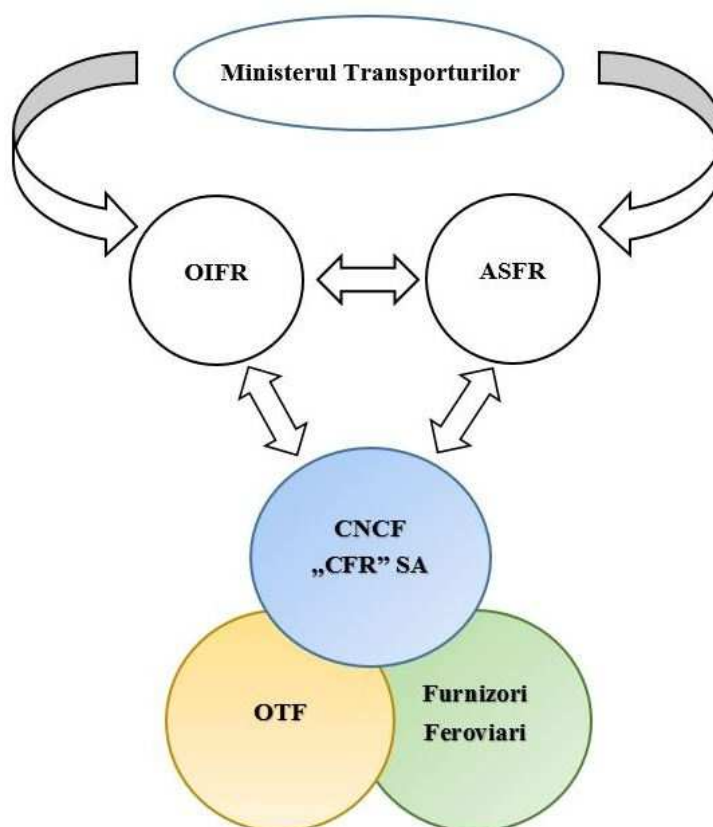
În cursul anului 2014, prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr.1260/21.08.2014 a fost modificată structura organizatorică a Autorității Feroviare Române - AFER și implicit a OIFR prin alocarea explicită de personal din cadrul compartimentelor Resurse Umane, Economic și Juridic din AFER celor patru organisme independente. Organigrama Autorității Feroviare Române – AFER având marcat OIFR este cea prezentată mai jos:



Structura organizatorică internă a OIFR, la nivelul anului 2014, este cea prezentată în figura de mai jos:



1.5 Grafic organizațional



2 Procesul investigării

Investigația este un proces desfășurat în scopul prevenirii accidentelor și incidentelor, care include strângerea și analizarea informațiilor, stabilirea condițiilor, inclusiv determinarea cauzelor și, dacă este cazul, emiterea unor recomandări de siguranță.

Investigația are statutul juridic de act administrativ, permițând investigatorilor principali să își îndeplinească sarcinile în modul cel mai eficient și în timpul cel mai scurt cu putință. Investigația este

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

Rezultatul acțiunii de investigare a unui accident sau incident, constituie obiectul raportului de investigare întocmit în funcție de gravitatea accidentului sau incidentului.

Raportul descrie obiectivele investigației și cuprinde, dacă este cazul, recomandări de siguranță.

Premergător întocmirii raportului de investigare (a raportului de investigare final) se întocmește un proiect de raport, care în conformitate cu prevederile art.22(3) din Legea nr.55/2006 se înaintează administratorului de infrastructură, operatorilor de transport feroviar implicați, Autorității de Siguranță Feroviară Română, victimelor și rudelor acestora, proprietarilor bunurilor deteriorate, producătorilor, serviciilor de urgență implicate și reprezentanților personalului și utilizatorii pentru a-i informa cu privire la investigație și mersul acesteia și pentru a le acorda posibilitatea de a-și prezenta opiniile și punctele de vedere referitoare la investigație și de a face comentarii cu privire la informațiile din proiectul de raport.

Dacă punctele de vedere și comentariile făcute în proiectul de raport sunt relevante pentru investigare, acestea vor fi luate în considerare la elaborarea raportului final.

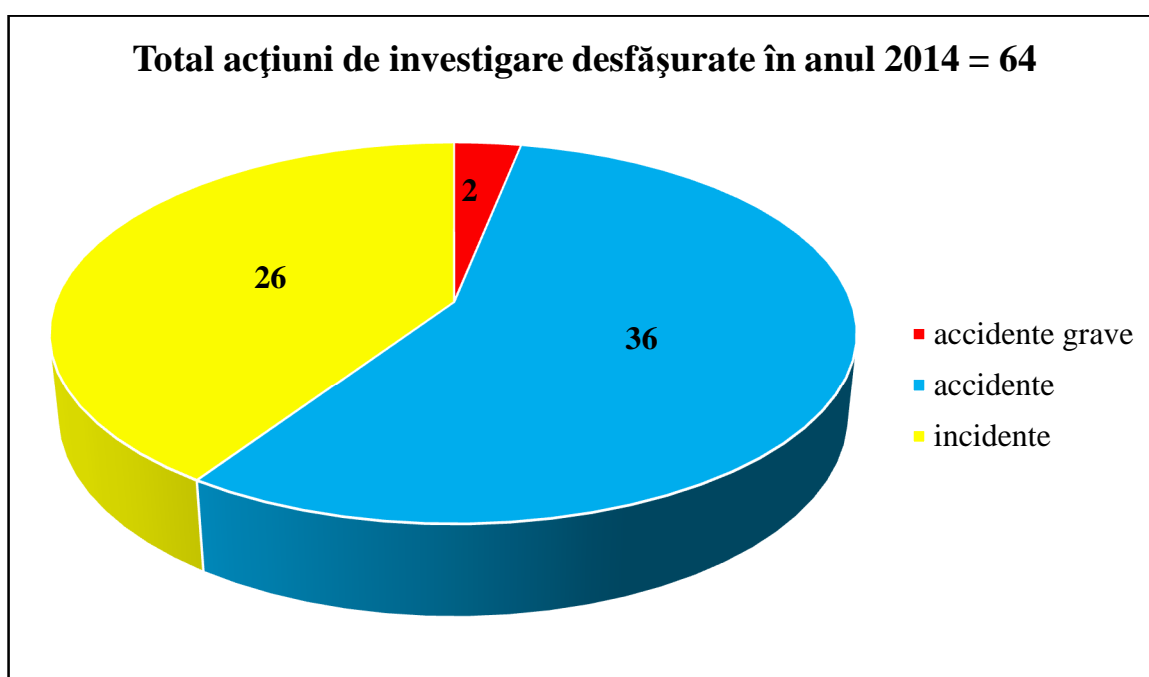
După finalizare raportul de investigare este înaintat conducerii Organismului de Investigare Feroviar Român pentru avizare și publicare pe site-ul OIFR.

2.1 Cazurile care au fost investigate

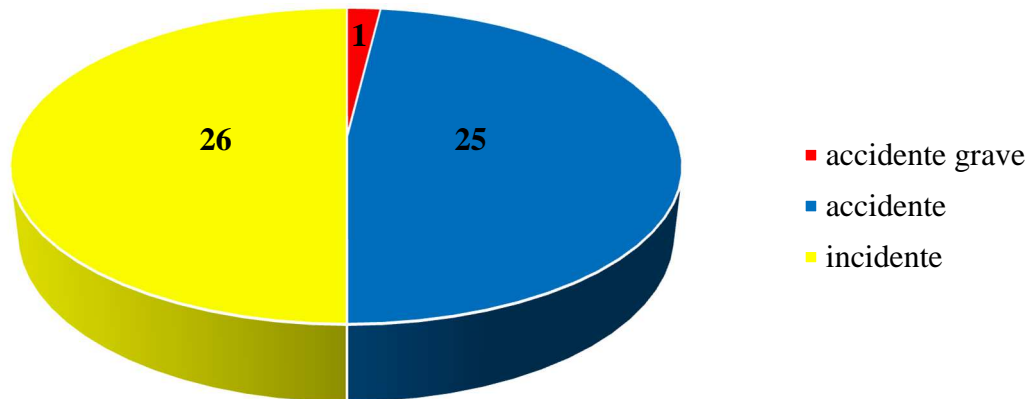
În cursul anului 2014 Organismul de Investigare Feroviar Român, ținând seama de gravitatea accidentelor/incidentelor feroviare, inclusiv a defecțiunilor tehnice ale subsistemelor structurale produse pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România și de impactul pe care acestea l-au avut asupra siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile art. 19 alin.(1) și alin.(2) din Legea nr.55/2006 privind siguranța feroviară, a considerat necesar a fi deschise un număr de 52 de acțiuni de investigare. Dintre acestea în cursul anului 2014 au fost finalizate 27 investigații, pentru 1 caz activitatea de investigare a fost închisă ca urmare a reîncadrării făcute în baza constatărilor preliminare, iar un număr de 24 investigații au fost finalizate în cursul anului 2015.

În anul 2014 au mai fost finalizate un număr de 12 investigații care au fost deschise în anul 2013, astfel că numărul total de investigații finalizate în anul 2014 a fost de 39.

- investigații deschise în anul 2013 - finalizate și închise în anul 2014	= 12
- investigații deschise în anul 2014 - finalizate și închise în anul 2014	= 28
- <u>investigații deschise în anul 2014 - cu finalizare în anul 2015</u>	<u>= 24</u>
Total investigații efectuate în anul 2014	= 64



Acțiuni de investigare deschise în anul 2014 = 52



Investigații finalizate și închise în anul 2014

- accidente grave
- accidente
 - ✓ coliziuni
 - ✓ deraieri
 - ✓ lovirii la treceri la nivel
 - ✓ incendii
- incidente
- defecțiuni tehnice ale subsistemelor structurale sau ale componentelor de interoperabilitate

= 40 din care:

= 1;

= 18 din care:

= 0;

= 16;

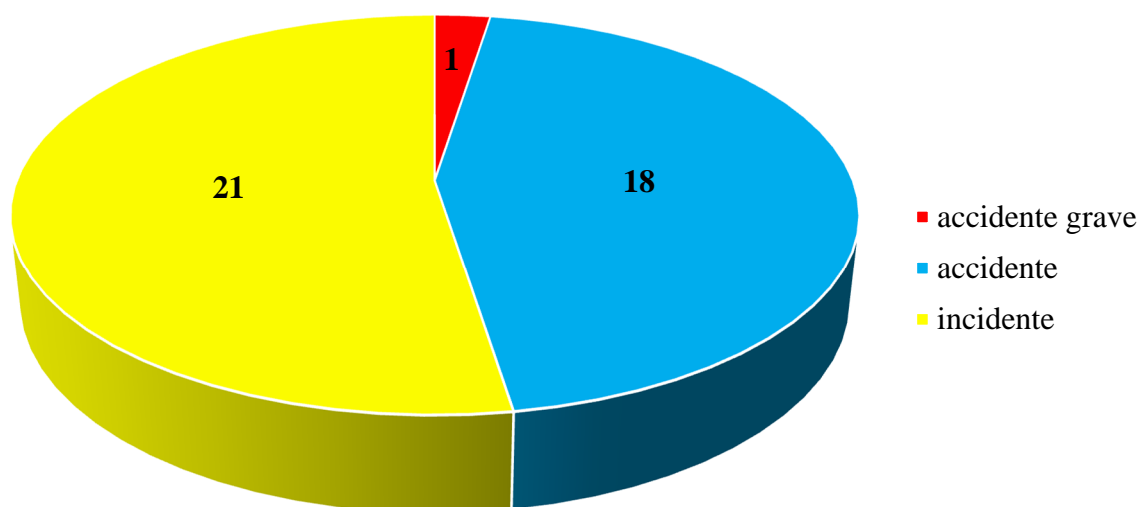
= 1

= 1;

= 21;

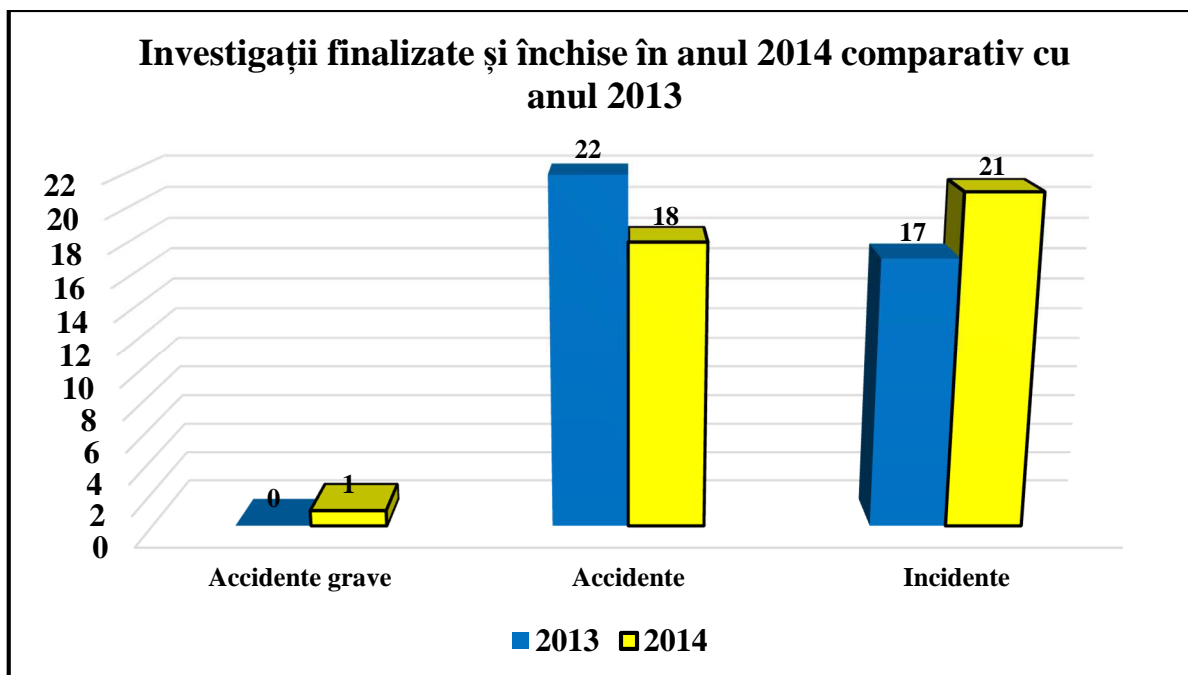
= 0.

Acțiuni de investigare finalizate și închise în anul 2014 = 40



Durata de publicare a investigațiilor nu a depășit termenul de 12 luni impus de Legea nr.55/2006 privind siguranța feroviară și de prevederile Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România.

Comparativ cu anul anterior situația investigațiilor finalizate și închise este următoarea:

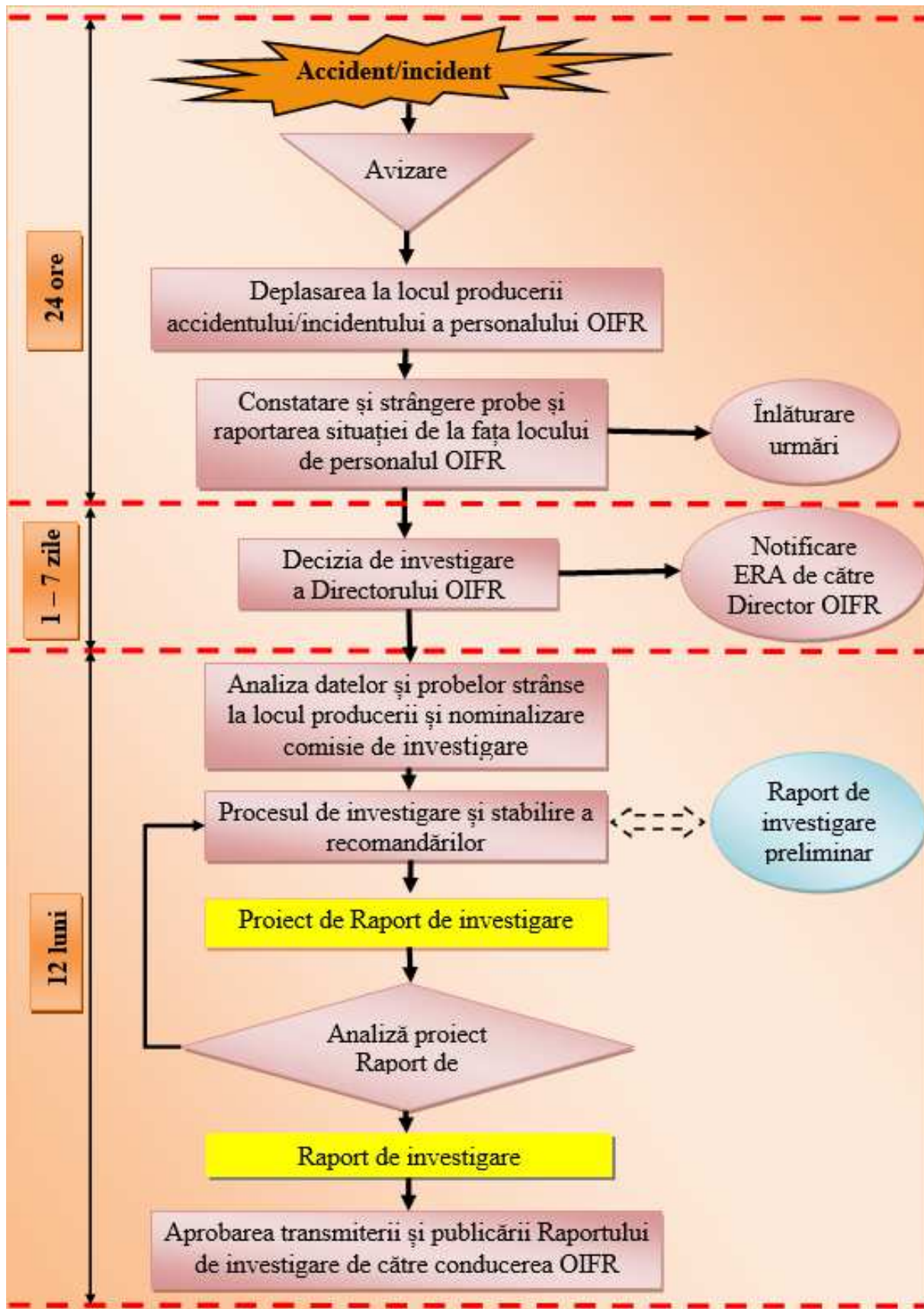


2.2 Instituțiile implicate în investigare (în mod curent sau excepțional)

De la înființare și până în prezent, pe parcursul desfășurării acțiunilor de investigare Organismul de Investigare Feroviar Român a cooperat cu autoritățile responsabile cu ancheta judiciară, precum și cu alte autorități cu atribuții de intervenție la locul accidentului/incidentului.

În conformitate cu prevederile art.20 alin.4 din Legea nr.55/2006 privind siguranța feroviară, în realizarea investigațiilor Organismul de Investigare Feroviar Român poate apela în caz de nevoie la specialiști din domenii conexe. În cursul anului 2014 nu a fost necesar a fi aplicate prevederile acestui articol, în acțiunile de investigare desfășurate nefiind necesară apelarea la specialiști din domenii conexe.

2.3 Procesul de investigare.



3 INVESTIGAȚII

3.1 Privire de ansamblu a investigațiilor finalizate în anul 2014 comparativ cu anul 2013, identificare principalelor tendințe.

Tipul accidentelor investigate în anul 2014 ⁽¹⁾	Numărul accidentelor	Numărul victimelor		Pagube (lei)	Pagube (€)	Tendință comparativ cu anul 2013 a numărului accidentelor
		Morți	Răniți grav			
Coliziuni între trenuri	1	-	13	2795,05	618,8 €	+1 (+100%)
Deraieri de trenuri	16	-	-	1.538.866,48	343.529,80 €	-2 (-11%)
Loviri ale vehiculelor rutiere la treceri la nivel	1	-	-	1230,94	280,59 €	+1 (+100%)
Incendii la materialul rulant	1	-	-	387.289,2	85.871,53 €	-3 (-75%)
TOTAL	19	0	13	1.930.181,67	430.300,72 €	-3 (-14%)
Total pagube în euro (aproximativ)						

⁽¹⁾ a fost luat în considerare anul finalizării investigației;

3.2. Investigații finalizate și începute în anul 2014

În anul 2014 Organismul de Investigare Feroviar Român a finalizat și publicat un număr de 39 rapoarte de investigare (din care 12 au fost investigații deschise în anul 2013) și a inițiat procedura de investigare pentru un număr de 24 cazuri pentru care acțiunile de investigare deschise în anul 2014 urmează a fi finalizate în anul 2015. În perioada analizată pentru 1 caz activitatea de investigare a fost închisă ca urmare a reîncadrării făcute în baza constatărilor preliminare.

În tabelul de mai jos prezentăm investigațiile și temeiul legal în care au fost efectuate acestea ținând seama de cerințele Directivei europene privind siguranța feroviară și legislația națională.

Investigații finalizate în anul 2014

Nr. crt.	Data producerii	Descriere	Baza legală a investigației ⁽¹⁾	Data finalizării
1	02.02.2013	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Simeria - Livezeni (linie dublă electrificată), în stația CF Pui, în circulația trenului de marfă nr.23817 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a produs deraierea ultimelor 2 vagoane din compunerea trenului, ca urmare a ruperii circulare a membranei roții nr.2 a vagonului nr.815366558758 (echipat cu roți monobloc).	i	21.01.2014
2	08.05.2013	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Cluj, între stațiile CF Fiad și Telciu, în circulația trenului de marfă nr.43622, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM "CFR	i	07.04.2014

		Marfă" SA s-a produs deraierea a 9 vagoane încărcate cu bușteni (3 vagoane răsturnate și 6 vagoane deraiate).		
3	02.09.2013	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Cluj, între stațiile CF Suplacu de Barcău și Șimleu Sivaniei , km. 53+500, în circulația trenului de marfă nr.89435, aparținând operatorului de transport feroviar SC GRUP FERVIAR ROMÂN SA, s-a produs deraierea vagonului nr.335379915549 (al 12-lea din compunerea trenului – încărcat cu țiței brut, fără scurgeri din conținut), de primul boghiu în sensul de mers.	i	16.01.2014
4	24.09.2013	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Brașov, în stația CF Cătușa , la trecerea peste schimbătorul de cale centralizat nr.6, a trenului de marfă nr.76059, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA, s-a produs deraierea de un boghiu a ultimului vagon din compunerea trenului.	i	09.01.2014
5	27.09.2013	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Cluj, stația CF Reteag , în circulația trenului de marfă nr.89441, aparținând operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român S.A., s-a produs deraierea celui de-al doilea vagon de la locomotivă de primul boghiu, în sensul de mers al trenului.	i	13.01.2014
6	04.10.2013	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Cluj, între stațiile CF Suplacu de Barcău și Șimleu Silvaniei (secție neinteroperabilă gestionată de SC APRIA SRL), km.53+730, în circulația trenului de marfă nr.89401, aparținând operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA, s-a produs deraierea celui de-al 18-lea vagon din compunerea trenului, de primul boghiu în sensul de mers.	i	19.02.2014
7	16.10.2013	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Cluj, între stațiile CF Monor Gledin și Râpa de Jos , km.33+300, s-a produs ajungerea din urmă și lovirea ultimului vagon din compunerea trenului de marfă nr.50473-2 (aparținând operatorului de transport feroviar S.C. Unicom Tranzit S.A.) de către trenul nr.48924 (drezină pantograf DP 58 aparținând districtului LC Sărățel), care circula pe relația Sărățel - Râpa de Jos. În urma impactului s-a produs deraierea drezinei pantograf de a doua osie în sensul de mers și rănirea a 16 persoane aflate în cabina drezinei pantograf.	i	03.03.2014
8	20.11.2013	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, între stațiile CF Valea Albă și Balota , la km 347+200, în circulația trenului de marfă nr.31710, aparținând operatorului de transport	i	31.01.2014

		feroviar SNTFM "CFR Marfă" SA, s-a produs deraierea celui de-al optulea vagon, din compunerea trenului, de un boghiu.		
9	02.12.2013	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, între stațiile CF Zlătărei și Drăgășani , km 234+800, s-a produs un incendiu la locomotiva DA 875 a trenului de marfă nr.22002-1 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM "CFR Marfă" SA).	i	24.02.2014
10	04.12.2013	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, între stațiile CF Praid și Sovata (linie neinteroperabilă gestionată de SC RC-CF Trans SRL), la trecerea de nivel de la km 109+410, prevăzută cu IR și bariere mecanice, în circulația trenului de călători nr.14630 (aparținând operatorului de transport feroviar SC REGIOTRANS SRL), s-a produs lovirea de către autovehiculul cu nr.AG-87-BCE a automotorului nr.4503, având ca urmare deraierea de o osie a remorcii automotorului, accidentarea șoferului autovehiculului și deteriorarea autovehiculului.	i	30.06.2014
11	09.12.2013	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, între stațiile CF Valea Albă și Balota , km 347+230, în circulația trenului de marfă nr.30650 aparținând operatorului de transport feroviar DB SCHENKER RAIL ROMÂNIA SRL, s-a produs deraierea a două vagoane, respectiv a vagonului al 5-lea de la urma trenului de ambele osii și a celui de-al 6-lea vagon de a doua osie în sensul de mers.	i	05.03.2014
12	21.12.2013	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, între stațiile CF Mureni și Vânători , fir I, km.282+600, în circulația trenului de marfă nr.32603, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM "CFR Marfă" SA, s-a produs deraierea locomotivei de remorcare EA 745, de prima osie în sensul de mers.	i	19.03.2014
13	09.01.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, între stația CF Brașov Triaș și Dârste , km.169+100, în circulația trenului de marfă nr.51740, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM "CFR Marfă" SA, s-a produs deraierea celui de-al 9-lea vagon de prima osie în sensul de mers.	i	28.03.2014
14	18.01.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, în stația CF Aradu Nou , km 51+570, locomotiva izolată ED 016-9 (aparținând Depoului Craiova) care circula ca tren nr.L 27501, dar care se afla în staționare, a fost pusă în mișcare de către mecanicul trenului, fără ca acesta să aibă acest drept. Această acțiune a avut ca urmare depășirea semnalului de ieșire	i	31.03.2014

		X5 în poziție pe oprire și talonarea macazurilor 14-12 cu atacarea parcursului de trecere al trenului 78-1 urmată de deraierea celor 3 osii ale boghiului 2 în sensul de mers.		
15	27.01.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, în stația CF Hunedoara , zona TJD 49/51, km 15+350, în circulația trenului de călători nr.14269, format din trei vagoane automotor RIO-004 și locomotiva BB-523 la urma trenului, aparținând operatorului de transport feroviar SC REGIOTRANS SRL, s-a produs deraierea celui de-al treilea vagon având nr.57-3353-0, de ultimul boghiu (în sens de mers) și a locomotivei BB-523 de primul boghiu (în sens de mers).	i	07.03.2014
16	01.02.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, în stația CF Ploiești Sud , după intrarea trenului pe linia 7, în circulația trenului de marfă nr.30638-1, aparținând operatorului de transport feroviar DB SCHENKER RAIL ROMÂNIA SRL, s-a produs deraierea locomotivei nr.91530471003-0, de prima osie în sensul de mers.	i	25.02.2014
17	02.02.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, în stația CF C.A. Rosetti , în circulația trenului de marfă nr.20936 aparținând operatorului de transport feroviar CARGO TRANS VAGON S.A., s-a produs lovirea a 4 stâlpi LC de o ușă deschisă la cel de-al 7-lea vagon din compunerea trenului.	i	19.02.2014
18	03.02.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, în stația CF Barboși Triaj , la intrarea trenului la linia 0D, în circulația trenului de marfă nr.89543, aparținând operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA, s-a produs deraierea de câte un boghiu a vagoanelor aflate al 31-lea și 35-lea în compunerea trenului.	i	24.03.2014
19	06.02.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, în stația CF Palas , în circulația trenului de marfă nr.L87967, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM "CFR Marfă" SA, a fost executat eronat parcursul de ieșire din stație a trenului, având ca urmare de talonarea macazului nr.22.	i	25.02.2014
20	15.02.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Iași, între stația CF Târgu Frumos și Ruginoasa , Km 18+500, în circulația trenului de călători nr.R 5601, aparținând operatorului feroviar de transport SNTFC "CFR Călători" SA, s-a produs lovirea de către locomotiva de remorcare EA 929 a inductorul de 1000/2000Hz aferent semnalului BI 113.	i	07.03.2014

21	17.02.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Braşov, între staţiile CF Valea Lungă şi Micăsasa , Km 361+500, fir II, în circulaţia trenului de marfă nr.50472, aparţinând operatorului de transport feroviar SC UNICOM TRANZIT SA, s-a produs lovirea unui buldozer al societăţii SC ARCADA SA care executa lucrări pe firul I în cadrul lucrărilor de modernizare a coridorului IV Paneuropean.	i	20.03.2014
22	20.02.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, în staţia CF Vlădueni , linia II, în circulaţia trenului de marfă nr.50490-1, aparţinând operatorului de transport feroviar SC UNICOM TRANZIT SA, s-a produs depăşirea mărcii de siguranţă şi semaforul de ieşire nr.2 în poziţia pe „ <i>oprire</i> ”.	i	31.03.2014
23	10.03.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Constanţa, în circulaţia trenului de lucru nr.88395 format din drezinele DCL 033 şi DCL 007, aparţinând CNCF „CFR” SA, între staţiile CF Palas şi Constanţa Mărfuri (secţie neinteroperabilă gestionată de SC GFR SA), km 1+200, s-a produs deraierea de prima osie în sensul de mers a drezinei DCL 033.	i	29.08.2014
24	27.03.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Timişoara, secţia de circulaţie Simeria - Subcetate (linie dublă electrificată), în staţia CF Bretea Streiului , pe linia III directă închisă pentru lucrări de întreţinere, s-a produs punerea în mişcare, depăşirea mărcii de siguranţă şi angajarea pe firul I de circulaţie spre staţia CF Călan Băi, a maşinii de ciuruit balast MCB 057 cuplată cu vagonul tehnologic nr.40539530064-4 şi cu un utilaj hidraulic de ridicat linia CF (aparţinând SC Întreţinere Mecanizată a Căii Ferate SA - SIMC Timişoara)	i	28.05.2014
25	31.03.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Iaşi, în staţiile CF Dolhasca-km.407+600, Lespezi-km.396+300 şi Paşcani-km.387+00 - 385+800 , în circulaţia trenului de marfă nr.94688, aparţinând operatorului de transport feroviar SNTFM "CFR Marfă" SA, s-a produs lovirea pichetilor şi a echipamentelor aferente secţiunilor SI 4-8 (Dolhasca), LII (Lespezi), SI026, 4C, 28-30, 2C, 4C-7C (Paşcani) de către oblonul lateral al vagonului nr.21533316116-8 al 13-lea din compunerea trenului.	i	22.04.2014
26	08.04.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Timişoara, în staţia CF Timişoara Nord , în circulaţia trenului de călători nr.9613-2, aparţinând operatorului de transport feroviar SNTFC "CFR Calatori" SA, a fost executat parcursul de intrare în staţie pe linia închisă	i	30.04.2014

		dublă din direcția Timișoara Sud și atacarea macazului nr.4 cu acces la porțiunea de linie închisă.		
27	13.04.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Timișoara, secția de circulație Brașov – Ploiești Vest (linie dublă electrificată), între stațiile CF Predeal și Timișul de Sus , pe firul I de circulație, în circulația trenului de marfă nr.50406-1 (aparținând operatorului de transport SC Unicom Tranzit SA București) s-a produs depășirea vitezei maxime admise.	i	03.12.2014
28	14.04.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Brașov, secția de circulație Sighișoara-Copșa Mică (linie dublă electrificată), pe firul II de circulație, între stația CF Ațel și Mediaș , în circulația trenului de călători regio nr.3501, (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC "CFR Calatori" SA), s-a produs lovirea de către locomotiva EA 236 (aparținând Depoului de locomotive Brașov) a unui utilaj care efectua lucrări pe coridorul IV Paneuropean și care se afla în gabaritul de liberă trecere.	i	08.05.2014
29	08.05.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, între stațiile CF Ișalnița și Coțofeni , km 264+000, în circulația trenului de marfă nr.93849, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM "CFR Marfă" SA, s-a produs deraierea de primul boghiu în sensul de mers al celui de-al 9-lea vagon de la urma trenului.	i	29.09.2014
30	02.06.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, între stațiile CF Roșiori Est – Roșiori Nord , în circulația trenului de călători nr.9358, aparținând operatorului feroviar de călători SNTC "CFR Călători" SA, s-a produs depășirea de către automotorul AM 764 a semnalului YU, ca urmare a schimbării indicației acestuia din galben în roșu	i	04.07.2014
31	26.06.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Cluj, între stațiile CF Beclean pe Someș și Bistrița Nord , în circulația trenului nr.48364 format din utilajul MP 135-004, s-a produs lovirea inductorilor de 1000/2000 Hz și a celor de 500 Hz amplasați pe partea dreaptă a sensului de deplasare Beclean pe Someș - Bistrița Nord	i	15.07.2014
32	12.08.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Constanța, în stația CF Fetești , trenul de marfă nr.21737 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA) a fost depistat cu procent de masă frânată neasigurat, ca urmare a poziției neinstrucționale a schimbătoarelor de regim gol/încărcat la 8 vagoane din compunerea trenului, tren îndrumat din stația CF Pogoanele.	i	30.09.2014

33	28.08.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, între stațiile CF Banu Mărăcine și Craiova , la km.207+287, pe firul 1, s-a produs lovirea semnalului repetitor RXBF al semnalului de intrare XBF, de către trenul de marfă nr.20302-1, (aparținând operatorului de transport feroviar SC Rail Cargo Romania SRL)	i	02.10.2014
34	24.09.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Cluj, în stația CF Halmeu , linia 7 cale largă, în circulația trenului de marfă nr.48651/3651, format din 17 vagoane de cale largă încărcate, remorcat cu locomotiva DA 1920 (aparținând căilor ferate ucrainene – UZ) s-a produs deraierea celui de-al doilea boghiu, în sensul de mers, a ultimului vagon din tren.	i	22.12.2014
35	12.10.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, secția de circulație Piatra Olt - Băbeni (linie simplă neelectrificată), în stația CF Drăgășani , s-a produs depășirea semnalului de ieșire care ordona „oprirea” și atacarea în fals a macazului nr.2 cu ruperea vârfului de ac, de către trenul de marfă nr.60802-1 (aparținând operatorului de transport feroviar SC TRANSFEROVIAR GRUP SA).	i	13.12.2014
36	14.10.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Brașov, între stația CF Daneș și Dumbrăveni , pe firul II de circulație, km.309+900, s-a produs lovirea de către trenul de călători nr.1530 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA) a ușii deschise a unui camion aflat pe șantierul FCC AZVI STRACO.	i	02.12.2014
37	23.10.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF București, între stația CF București Nord și Mogoșoaia , în circulația trenului de călători nr.15073 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Transferoviar Călători SRL), s-a produs depășirea vitezei maxime admise.	i	26.11.2014
38	09.11.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Galați, secția de circulație Făurei – Galați (linie dublă, electrificată), în stația CF Făurei , s-a produs depășirea vitezei maxime admise la expedierea trenului de călători nr.15073, aparținând operatorului de transport feroviar SC Transferoviar Călători SRL, de la linia 2 a stației.	i	20.12.2014
39	30.11.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Constanța, în stația CF Lehliu , în circulația trenului de călători nr.1986 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), s-a produs lovirea dispozitivului DAM și a traverselor aferente aparatului de cale nr.3 datorită căderii piesei SAB de la osia nr.3 a locomotivei EA 613.	i	16.12.2014

40	23.06.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, între stațiile CF Saligny și Cernavodă Pod , zona km.170+270 – 170+350, în circulația trenului de marfă nr.30686 (aparținând operatorului de transport feroviar DB SCHENKER RAIL ROMÂNIA SRL), s-a produs lovirea a 10 bucăți platelaje pod și smulgerea altor 2 bucăți datorită căderii unui balot de sârmă din al optulea vagon de la semnal ca urmare a deschiderii unei uși.	i	Încetat investigația 02.07.2014
----	------------	--	---	---------------------------------

(1) **Baza legală a investigației:** i= În conformitate cu Directiva de Siguranță, ii= În temeiul juridic național (care acoperă posibilele domenii excluse prin art.2, paragraful 2 al Directivei de Siguranță), iii= Opțional – alte criterii (Norme naționale/reglementări la care Directiva de Siguranță nu face referire).

Investigații începute în anul 2014 ce urmează a fi finalizate în anul 2015

Nr. crt.	Data producerii	Descriere	Baza legală a investigației ⁽¹⁾	Data finalizării
1	14.03.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, între stațiile CF Constanța Mărfuri și Palas , la km 0+950, s-a produs deraierea de prima osie în sensul de mers a drezei DCL 007 (aparținând CNCFR „CFR” SA) ce circula ca tren de marfă nr.88396.	i	21.01.2015
2	07.05.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara în circulația trenului de călători regio nr.9612, compus din AM 979 aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC "CFR Călători" SA, în stația CF Timișoara Nord , firul 124, km.1+750, s-a produs automotorului, de roata din dreapta, prima osie în sensul de mers.	i	16.02.2015
3	02.08.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, stația CF Cotești , în circulația trenului de marfă nr.60842-1, aparținând SC TRANS FERVIAR GRUP SA, s-a produs depășirea semnalului de intrare X în poziție pe oprire urmată de tamponarea violentă a unui grup de utilaje grele de cale, aparținând SIMC Buzău, ce erau garate, asigurate contra fugirii și semnalizate instrucțional pe linia III directă. În urma coliziunii a fost rănit un salariat al SC IMCF SA-Secția IMC Buzău și s-au produs următoarele pagube: <ul style="list-style-type: none"> • deraierea și avarierea locomotivei de remorcare a trenului (locomotiva EA 389); • deraierea și avarierea a 2 utilaje grele de cale (profilator SSP-813 și mașină de burat și ripat calea Plasser-08); • distrugerea totală a unui vagon tehnologic; • avarierea utilajului de ciuruire a prisme de piatră spartă RM 08-275. 	i	31.03.2015

4	04.08.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Braşov, secţia de circulaţie Braşov – Vânători (linie dublă electrificată), staţia CF Augustin , în circulaţia trenului de marfă nr.50427-2, aparţinând operatorului de transport feroviar SC Unicom Tranzit SA, s-a produs deraierea primei osii de la locomotiva împingătoare EA 531 după trecerea peste schimbătorul de cale nr.1.	i	31.03.2015
5	22.08.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Braşov, între staţiile CF Izvoru Mureşului şi Voşlobeni , la km.138+200, în circulaţia trenului de marfă nr.51713-2, aparţinând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM "CFR MARFĂ" S.A., remorcat cu locomotivele EA 883 şi EA 572 (împingătoare), s-a produs deraierea locomotivei împingătoare EA 572, de osia nr.6.	i	09.03.2015
6	28.08.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Braşov, între staţiile CF Izvoru Mureşului şi Voşlobeni , la km.138+200, în circulaţia trenului de marfă nr.41755-2, aparţinând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM "CFR MARFĂ" S.A., remorcat cu locomotivele EA 740 şi locomotiva EA 020 (împingătoare), s-a produs deraierea celui de-al 16-lea vagon din compunerea trenului de primul boghiu în sensul de mers.	i	07.05.2015
7	05.09.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, linia neinteroperabilă Băbeni – Alunu, gestionată de SC RC-CF TRANS SRL Braşov, între staţiile CF Băbeni şi Popeşti , în circulaţia trenului de marfă nr.23688 (aparţinând operatorului de transport feroviar SNTFM "CFR Marfă" SA) compus din 25 vagoane încărcate cu cărbune, remorcat cu două locomotive în capul trenului (locomotiva DA 1277 şi locomotiva DA 682) şi cu locomotiva împingătoare DA 1174, în zona km 15+025, s-a produs deraierea a 6 vagoane.	i	24.06.2015
8	07.09.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanţa, în circulaţia trenului de marfă nr.89617, aparţinând operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA, la trecerea peste macazul nr.17, în staţia CFR Constanţa Mărfuri , s-a produs deraierea primelor două vagoane de câte un boghiu.	i	13.03.2015
9	19.09.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Iaşi, în staţia CFR Valea Seacă , la trecerea la nivel de la km 292+055 prevăzută cu instalaţii automate de semnalizare rutieră fără semibariere – tip SAT, s-a produs lovirea unui autotren de către trenul de călători nr.1753 (aparţinând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA), având drept consecinţe decesul conducătorului autotrenului, a mecanicului de	i	investigaţie în derulare

		locomotivă și deraierea de ambele boghiuri a primului vagon din compunerea trenului.		
10	19.10.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, la km 265+967, între stația CF Mureni și Beia , s-a produs depășirea semnalului prevestitor YF aferent Hm Beia care era stins, de către trenul de marfă nr.80068, aparținând operatorului de transport feroviar SC SNTFM „CFR Marfă” SA.	i	14.01.2015
11	30.10.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Cluj, în stația CF Telechiu , s-a produs depășirea semnalului de intrare Y (stins) și a semnalului de ieșire Y1 (stins), de către trenul de călători nr.367-2, aparținând operatorului de transport feroviar SC SNTFC „CFR Călători” SA.	i	05.01.2015
12	30.10.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, km 400+410, între stațiile CF Topleț și Băile Herculane , în circulația trenului de călători nr.1691, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA, s-a produs deraierea primelor trei vagoane ale trenului.	i	investigație în derulare
13	04.11.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Petroșani – Simeria (linie dublă electrificată), pe firul I de circulație, km 60+430, între stațiile CF Merișor și Crivadia , în circulația trenului de marfă nr.23815, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA, s-a produs deraierea de primul boghiu în sensul de mers al celui de-al patrulea vagon de la urma trenului.	i	investigație în derulare
14	10.11.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, în stația CF Gilort , s-a produs depășirea semnalului de ieșire Y1 a cărui indicație permisă (verde) s-a schimbat în scurt în indicație nepermisivă (roșu) ce ordona oprirea, de către locomotiva izolată EA 476 (aparținând SNTFM „CFR Marfă” SA) și continuarea mersului fără ca mecanicului de locomotivă să-i fie înmânat ordin de circulație în acest sens.	i	08.01.2015
15	19.11.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Simeria – Șibot (linie dublă electrificată), între stațiile CF Simeria Triaj și Turdaș , la expedierea trenului de marfă nr.50480, aparținând operatorului de transport feroviar UNICOM TRANZIT SA, s-a produs deraierea de toate osiile a primului vagon din tren în sensul de mers, la trecerea peste schimbătorul de cale nr.7, după depășirea semnalului YTj aflat în poziție pe oprire.	i	23.06.2015
16	23.11.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, în stația Cătușa aparținând de SC Arcelor Mittal Stell, linia 1CL (cale largă), la sosirea trenului 76058 CL (aparținând operatorului de transport feroviar SC UNICOM TRANZIT SA),	i	24.03.2015

		remorcat cu locomotiva DAL 1112 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a produs deraierea celui de-al treilea vagon (CSI încărcat), de la urma trenului în sensul de mers, de un boghiu peste schimbătorul de cale nr.6CL.		
17	30.11.2015	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Galați, între stația CF Filești și stația de cale ferată uzinală – CFU Cătușa (cale largă), la km.2+700, în circulația trenului de marfă nr.76052 (aparținând SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a produs deraierea a 3 vagoane CSI încărcate, al 3-lea și al 4-lea de la locomotivă de ambele boghiuri și a vagonului situat al 5-lea de la locomotivă de primul boghiu în sensul de mers.	i	22.06.2015
18	03.12.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, în stația CFR Filiași , s-a produs lovirea capacelor dispozitivelor DAM aferente aparatele de cale nr.7, nr.11 și nr.15 de către un amortizor provenit de la material rulant aflat în mișcare.	i	30.06.2015
19	07.12.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Iași, secția de circulație Adjud – Bacău (linie dublă electrificată), între stațiile CF Orbeni și Faraoani , fir II, la Km. 279+200, s-a declanșat un incendiu în cabina locomotivei DHB 2001, aflată în compunerea trenului de marfă nr.80450, aparținând operatorului de transport feroviar S.C. Grup Feroviar Român SA, remorcat cu locomotiva EA 428.	i	investigație în derulare
20	11.12.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Galați, între stația CFR Filești și stația de cale ferată uzinală – CFU Cătușa (cale largă), la km.2+500, în circulația trenului de marfă nr.76054, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA, s-a produs deraierea a 5 vagoane CSI încărcate.	i	investigație în derulare
21	17.12.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Timișoara, secția de circulație Simeria – Hunedoara, secție neinteroperabilă gestionată de către SC RC-CF TRANS SRL Brașov, linie simplă electrificată, în stația CF Pestiș , în circulația trenului de marfă nr.29920, aparținând operatorului de transport feroviar SC Cargo Trans Vagon SA, s-a produs deraierea a 4 vagoane din compunerea trenului.	i	investigație în derulare
22	18.12.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Cluj, în stația CF Dej Triaj , s-a produs deraierea primului boghiu de toate osiile în sensul de mers la locomotiva EA 386, aflată în remorcarea trenului de marfă nr.50448 aparținând operatorului de transport feroviar SC UNICOM TRANZIT SA.	i	25.06.2015
23	18.12.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Timișoara, în stația CF Lugoj , s-a produs lovirea	i	27.01.2015

		și ruperea instalației autostop de la semnalul de parcurs YPL 1 de către instalația autostop de pe automotorul AM 952 care circula ca tren de călători nr.9615, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA.		
24	23.12.2014	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, la ieșirea din stația CF Ploiești Sud , în circulația trenului de marfă nr.80386, aparținând operatorului de transport feroviar GRUP FERVIAR ROMÂN SA, s-a produs deraierea de toate osiile a 3 vagoane din compunerea trenului.	i	investigație în derulare

(1) **Baza legală a investigației:** i= În conformitate cu Directiva de Siguranță, ii= În temeiul juridic național (care acoperă posibilele domenii excluse prin art. 2, paragraful 2 al Directivei de Siguranță), iii= Opțional – alte criterii (Norme naționale/reglementări la care Directiva de Siguranță nu face referire).

3.3. Studii de cercetare (sau studii de siguranță) finalizate sau comandate în anul 2014

Studii comandate în 2014 și finalizate în 2014

Data comenzii	Denumirea Studiului (tipul încadrării, localizarea)	Baza legală a investigației ⁽¹⁾	Date complementare
17.06.2014	Raport de încercări de laborator mecanice, analize chimice și examinări metalografice nr.3011 – 038 din 02.10.2014 pentru osia motoare nr. 43, șarja 20991, marca de oțel 34MoCN15x, ruptă de la automotorului AM 979, implicat în accidentul feroviar din data de 07.05.2014, în stația CF Timișoara Nord	ii	02.10.2014

(1) **Baza legală a investigației:** i= În conformitate cu Directiva de Siguranță, ii= În temeiul juridic național (care acoperă posibilele domenii excluse prin art. 2, paragraful 2 al Directivei de Siguranță), iii= Opțional – alte criterii (Norme naționale/reglementări la care Directiva de Siguranță nu face referire).

Studii comandate în anul 2014

Data comenzii	Denumirea Studiului (tipul încadrării, localizarea)	Baza legală a investigației ⁽¹⁾	Date complementare
-	-	-	-

(1) **Baza legală a investigației:** i= În conformitate cu Directiva de Siguranță, ii= În temeiul juridic național (care acoperă posibilele domenii excluse prin art. 2, paragraful 2 al Directivei de Siguranță), iii= Opțional – alte criterii (Norme naționale/reglementări la care Directiva de Siguranță nu face referire).

3.4. Prezentarea sumară a investigațiilor finalizate și închise în anul 2014

În cursul anului 2014 au fost finalizate și închise un număr de 40 de acțiuni de investigare dintre care 12 au fost deschise în anul 2013, restul de 28 fiind deschise în cursul anului 2014.

În continuare este prezentată o situație sintetică privind cele 40 de rapoarte de investigare finalizate și închise în cursul anului 2014.

3.4.1. Accidentul feroviar produs la data de 02.02.2013, ora 01:34, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Simeria - Livezeni (linie dublă

electrificată), în stația CF Pui, în circulația trenului de marfă nr.23817 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), prin deraierea ultimelor 2 vagoane (încărcate cu cărbune) din compunerea trenului, ca urmare a ruperii circulare a membranei roții nr.2 a vagonului nr.815366558758 (vagon echipat cu roți monobloc). Raportul de investigare a fost finalizat la data de 21.01.2014.

Cauza directă a constituit-o ruperea circulară a membranei roții monobloc nr.2 de la osia conducătoare a primului boghiu al vagonului nr.81536655875-8, partea stângă a sensului de mers ca urmare a unei fisuri circumferențiale produse în zona racordării dintre membrană și butuc, la o distanță de circa 300 mm de la marginea butucului.

Factorii care au contribuit:

- tratament termic necorespunzător;
- structură defectuoasă a oțelului;
- caracteristici mecanice inferioare celor impuse de reglementările în vigoare.

Cauze subiacente:

Nerespectarea tehnologiei de fabricație la elaborarea șarjei nr.55743 IOB 1991 din care a provenit oțelul folosit la construcția roții monobloc nr.2 din componența osiei conducătoare a primului boghiu al vagonului nr.81536655875-8.

Cauze primare: nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță:

Identificarea imediată a tuturor vagoanelor din parcul activ SNTFM echipate cu roți monobloc fabricate din șarja nr. 55743 IOB 1991 și retragerea acestora din circulație în vederea efectuării verificărilor impuse de reglementările în vigoare la roțile montate în scopul depistării eventualelor fisuri la membrana, obada și butucul acestora și aplicarea prevederilor ce se impun.

3.4.2. Accidentul feroviar produs la data de 08.05.2013, ora 17:45, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Cluj, între stațiile CF Fiad și Telciu, în circulația trenului de marfă nr.43622, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM "CFR Marfă" SA, prin deraierea a 9 vagoane încărcate cu bușteni (3 vagoane răsturnate și 6 vagoane deraiate). Raportul de investigare a fost finalizat la data de 07.04.2014.

Cauza directă a constituit-o cățărarea buzei roții din partea dreaptă a primei osii de la boghiul al doilea în sens de mers al vagonului nr. 315354935878 pe ciuperca șinei corespunzătoare firului exterior al curbei și părăsirea căii de rulare.

Factorii care au contribuit

- existența unui exces de supraînălțare la linie ca urmare a reducerii în timp a vitezei de circulație, de la 60 km/h la 30 km/h;
- existența la vagonul nr.315354935878 a unor valori a raportului de sarcini a roții din stânga față de cea din dreapta a aceleiași osii, respectiv roata nr.3 față de roata nr.4 cu o valoare de 1,20 și roata nr.1 față de roata nr.2 cu o valoare de 1,13;
- existența unei înclinări a cutiei vagonului către interiorul curbei, constatată la măsurarea distanțelor dintre cadrul boghiului și glisierile superioare;
- existența la vagonul nr.315354935878 a unui amortizor ineficace corespunzător roții nr.4;
- reacțiunile în tren provocate de poziționarea trenului simultan pe linii cu declivități diferite și în curbe cu sensuri opuse și raze diferite, precum și de existența unui raport de 2,1:1 dintre masa locomotivei de la urma trenului față de masele vagoanelor din tren.

Cauze subiacente:

Înțelegerea și aplicarea eronată a art.6 alin.(16) din Regulamentul de Remorcare și frânare nr.006 referitor la rămânerea în poziția inițială în compunerea trenului fără să fie active a locomotivelor care au fost utilizate ca locomotive împingătoare.

Cauze primare nu au fost identificate .

Măsurile care au fost luate:

Pentru îmbunătățirea siguranței feroviare, CREIR CF Cluj a luat măsuri de restricționare a circulației cu locomotivă inactivă la urma trenului pe porțiunea de linie Dealu Ștefăniței – Salva .

Recomandări de siguranță:

Luarea măsurilor necesare pentru ca personalul de exploatare să înțeleagă cu precizie și fără echivoc condițiile de aplicare a prevederilor art.6 alin.(16) din Regulamentul de Remorcare și frânare nr.006, referitor la rămânerea în poziția inițială în compunerea trenului, pentru continuarea mersului, ca vehicule remorcate și fără să fie active în remorcarea trenului, a locomotivelor care au fost utilizate ca locomotive împingătoare.

- 3.4.3. Accidentul feroviar produs la data de 02.09.2013, ora 15.42, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Cluj, între stațiile CF Suplacu de Barcău și Șimleu Sivaniei, km.53+500, în circulația trenului de marfă nr.89435, aparținând operatorului de transport feroviar SC GRUP FERVIAR ROMÂN SA, prin deraierea vagonului nr.335379915549 (al 12-lea din compunerea trenului – încărcat cu țitei brut, fără scurgeri din conținut), de primul boghiu în sensul de mers.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 16.01.2014.

Cauza directă a constituit-o torsionarea căii peste toleranțele admise, fapt care a condus la cățărarea roții nr.8 (roata din partea dreaptă în sensul de mers al trenului a osiei conducătoare de la primul boghiu al vagonului nr.33537991554-9) pe șina corespunzătoare firului exterior al curbei, urmată de deraierea acesteia în exterior.

Factori care au contribuit:

- excesul de supraînălțare;
- suprapunerea punctelor caracteristice “RC” determinat de sfârșitul curbei parabolice și începutul curbei circulare cu punctul “V” determinat de sfârșitul rampei de 4,5‰ și începutul rampei de 8,0‰ (RC km 53+702, iar V km 53+700);
- efectul forței de comprimare dezvoltată de locomotiva împingătoare activă.

Cauze subiacente: nu au fost identificate cauze subiacente.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

- 3.4.4. Accidentul feroviar produs la data de 24.09.2013, ora 12:20, în circulația trenului de marfă nr.76059, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Galați, în stația Cătușa, la trecerea peste aparatul de cale centralizat nr.6, prin deraierea de un boghiu a ultimului vagon din compunerea trenului.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 09.01.2014.

Cauza directă a constituit-o blocarea, la inima de încrucișare a macazului nr.6R, a unui sabot de mână neridicat de pe calea de rulare înainte de expedierea trenului, ce a generat pierderea capacității de ghidare a căii și escaladarea sabotului cu părăsirea căii de rulare de către roata nr.3 (roata din partea stângă a primei osii a celui de-al doilea boghiu, sens mers) a vagonului nr.64508542 a trenului de marfă nr.76059.

Factori care au contribuit:

- nerespectarea prevederilor privind consemnarea în registrul de căi libere comenzi și mișcare de către salariații responsabili cu manevra vagoanelor în incinta stației, a stării amplasării sabotului nr.52.

Cauze subiacente:

- existența în cuprinsul „Reglementărilor privind modul de desfășurare a activității de manevră/transport feroviar pe LFI” a denumirii unor funcții cu responsabilități în siguranța circulației referitoare la îndrumarea trenurilor în circulație, necorelate cu cele

existente în instrucțiile în vigoare.

Cauze primare nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță:

1. Completarea „Reglementărilor privind modul de desfășurare a activității de manevră/transport feroviar pe LFI ” cu prevederi care să stabilească în detaliu responsabilitățile privind siguranța circulației a funcțiilor implicate în primirea/expedierea trenurilor în circulație, inclusiv corelarea denumirii acestor funcții cu cele din instrucțiile și reglementările specifice în vigoare.
2. Actualizarea sau emiterea unei noi reglementări instrucționale prin care să se stabilească în detaliu responsabilitățile factorilor implicați în siguranța circulației a trenurilor cu expediere de/sau pe altă infrastructură decât cea publică.

3.4.5. Accidentul feroviar produs la data de 27.09.2013, ora 22:00, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Cluj, în circulația trenului de marfă nr.89441, aparținând operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA, la trecerea pe linia III din stația CF Reteag, prin deraierea celui de-al doilea vagon de la locomotivă de primul boghiu, în sensul de mers al trenului.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 13.01.2014.

Cauza directă a constituit-o Ruperea șinei de pe firul interior al curbei la joanta de la km 17+100 (curbă cu deviație stânga în sensul de mers), urmată de dislocarea unei porțiuni de șină în lungime de 170 mm, sub acțiunea roții nr.1 a primei osii de la primul boghiu al celui de-al doilea vagon din compunerea trenului.

Acest fapt a determinat:

- căderea roții nr.1 între firele căii;
- cățărarea roții corespondente (roata nr.2) a osiei pe ciuperca șinei din dreapta sensului de mers (firul exterior al curbei), urmată de căderea roții nr.2 în exteriorul căii;
- deraierea osiei cu roțile 1 - 2;
- antrenarea în deraiere a celei de-a doua osii a boghiului (osia cu roțile 3 - 4).

Factori care au contribuit:

- existența unei fisuri care s-a propagat de la gaura de eclisare spre capătul șinei. Această fisură s-a propagat prin inimă și ciuperca șinei.
- existența unor incluziuni de zgură (care au permis apariția fisurilor și au condus la ruperea șinei) în secțiunea de rupere din zona centrală a ciupercii șinei, unde s-a observat o pată de culoare închisă.

Cauze subiacente:

Neurmărirea și neverificarea defectului de categoria II, existent în evidența șinelor defecte a Districtului L Beclean - Secția L8 Bistrița, de la km 17+100 (șina din partea stângă în sensul de mers), încălcându-se astfel prevederile următoarelor instrucții:

- Instrucția pentru picherul șef de district de întreținerea căii nr.323/1972, Art.9;
- Instrucția pentru activitatea șefului de echipă nr.322/1972, Art.6, 7 și 14;
- Instrucția pentru cantonieri și revizori de cale sau puncte periculoase nr.321/1972, Art.22.

Cauze primare nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

3.4.6. Accidentul feroviar produs la data de 04.10.2013, ora 15:40, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Cluj, între stațiile Suplacu de Barcău și Șimleu Silvaniei (secție neinteroperabilă gestionată de SC APRIA SRL), km.53+730, în circulația trenului de marfă nr.89401, aparținând operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA, prin deraierea celui de-al 18-lea vagon din compunerea trenului.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 19.02.2014.

Cauză directă a constituit-o cățărarea buzei bandajului roții nr.1 din partea dreaptă a primei osii de la primul boghiu sens mers al vagonului nr.82537988021-4, al 18-lea din

compunerea trenului pe ciuperca șinei corespunzătoare firului exterior al curbei și deraierea osiei.

Factorii care au contribuit:

- existența unui amortizor Lenoir ineficace aferent roții atacante nr.1 de la primul boghiu sens mers al vagonului nr.82537988021-4, al 18-lea din compunerea trenului;
- suprapunerea punctelor caracteristice “RC” cu punctul “V”, în dreptul km 53+702, determinat în profilul în lung de sfârșitul rampei de 4,5‰ și începutul rampei de 8,0‰, curbă cu deviație stânga;
- reacțiunile în tren provocate de efectul forței de împingere produsă de locomotiva împingătoare activă pe un traseu în curbă, pe o rampă cu declivitate de 8,00 ‰.

Cauze subiacente:

- Nerespectarea art.6 pct.3 din Instrucția de norme și toleranțe pentru construcții și întreținerea căii - linii cu ecartament normal nr.314/1989 aprobată prin Ordinul Adjunctului Ministrului Transporturilor și Telecomunicațiilor nr.89 din 10.01.1989, ce prevede că: “Amplasarea racordării declivităților în profil în lung în curbele de racordare se admite numai în cazuri bine justificate și numai cu aprobarea Direcției Linii și Instalații”.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Măsurile care au fost luate:

Întrucât pe secția de circulație Suplacu de Barcău – Șimleu Silvaniei s-au produs două accidente feroviare în circulația trenurilor de marfă care au fost remorcate și cu locomotivă împingătoare, directorul SC APRIA srl Cluj-Napoca, în calitate de gestionar al secției neinteroperabile, a emis DECIZIA nr.2/18.12.2013 cu următorul conținut:

“Pe distanța de circulație Suplacu de Barcău – Șimleu Silvaniei - Suplacu de Barcău se interzice circulația trenurilor cu locomotivă împingătoare”.

Recomandări de siguranță:

Identificarea măsurilor necesare ținerii sub control a riscului de deraiere pe relația Suplacu de Barcău – Șimleu Silvaniei prin diminuarea efectelor factorilor care au contribuit la producerea accidentului feroviar

- 3.4.7. Accidentul feroviar produs la data de 16.10.2013, ora 08:40, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Cluj, între stațiile CF Monor Gledin și Râpa de Jos, km.33+300, prin ajungerea din urmă și lovirea ultimului vagon din compunerea trenului de marfă nr.50473-2 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SC Unicom Tranzit SA) de către trenul nr.48924 (drezină pantograf DP 58 aparținând districtului LC Sărățel), care circula pe relația Sărățel - Râpa de Jos. Având ca urmare deraierea drezinei pantograf de a doua osie în sensul de mers și rănirea a 16 persoane aflate în cabina drezinei. Raportul de investigare a fost finalizat la data de 03.03.2014.

Cauză directă a constituit-o neoprirea drezinei pantograf DP 58 care circula în trasa trenului de marfă nr.48924, la semnalul BL 6 de pe BLA Monor Gledin – Râpa de Jos care, fiind stins, ordona oprirea, fapt ce a condus la ajungerea din urmă și lovirea ultimului vagon din compunerea trenului de marfă nr.50473-2, deraierea drezinei pantograf de cea de a doua osie în sensul de mers și rănirea unui număr de 16 persoane aflate pe drezina pantograf.

Factori care au contribuit:

- vegetația abundentă existentă în zona semnalului luminos de trecere al blocului de linie automat BL 6, care a împiedecat vizibilitatea acestuia;
- starea tehnică a semnalului luminos BL6 care avea becul ars și la focul roșu de rezervă;
- starea de oboseală accentuată a mecanicului de drezină generată prin faptul că acesta lucra în regim de consemn la locul de muncă, în condițiile în care nu a avut asigurat timpul de odihnă prevăzut de Regulamentul de consemn și nici cel prevăzut între două prezențe succesive la serviciu;
- neasigurarea la Districtul LC+EA ELF Sărățel a numărului optim de posturi pentru funcția de mecanic drezină pantograf, fapt ce a condus la neacoperirea necesarului de

personal autorizat pentru asigurarea continuității serviciului, chiar și prin regimul de consemn adoptat.

Cauze subiacente:

Nerespectarea prevederilor art.89 alin.(1) și alin.(2) din Regulamentul de semnalizare nr.004/2006 referitoare la obligațiile mecanicului în cazul în care întâlnește un semnal luminos de trecere al blocului de linie automat stins.

Cauze primare:

- neconcordanța între prevederile art.13 alin.(1) din Instrucția 340/2001 (conform căruia îndrumarea și circulația UAM se face pe bază de cale liberă) și art.208, alin.(3) din Regulamentul 005/2005 (conform căruia UAM se pot expedia după un tren – care suntează sigur – la sector de bloc).
- lipsa prevederilor referitoare la competențele și la modul de desfășurare a autorizării agentului de însoțire a drezinei pantograf.
- lipsa prevederilor din Regulamentului de consemn referitoare la asigurarea personalului autorizat pentru conducerea drezinelor după intervențiile ce întrerup perioada de odihnă.

Recomandări de siguranță:

- completarea cadrului de reglementare cu prevederi referitoare la modul de instruire, examinare și autorizare a agentului de însoțire a drezinei pantograf.
- completarea *Regulamentului de consemn* cu prevederi referitoare la asigurarea personalului autorizat pentru conducerea drezinelor după intervențiile ce întrerup perioada de odihnă.
- corelarea prevederilor din Instrucția 340/2003 și a celor din Regulamentul nr.005/2005 referitoare la îndrumarea și circulația UAM.

3.4.8. Accidentul feroviar produs la data de 20.11.2013, ora 09:30, în circulația trenului de marfă nr.31710, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM "CFR Marfă" SA, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, între stațiile CF Valea Albă și Balota, la km 347+200, prin deraierea celui de-al optulea vagon, de la siguranță, de un boghiu. Raportul de investigație a fost finalizat la data de 31.01.2014.

Cauza directă a deraierii vagonului nr.31539335121-0 a constituit-o cățărarea buzei bandajului roților nr.7 pe suprafața de rulare a șinei corespunzătoare firului exterior al curbei, datorită torsionării căii peste valoarea maximă admisă, sub acțiunea forțelor dinamice generate de materialul rulant, urmată de căderea acesteia în exteriorul căii și a roții corespondente nr.8 între firele căii.

Factori care au contribuit:

- nerespectarea prevederilor instrucționale referitoare la măsurile care trebuie luate la terminarea lucrărilor de refacție în vederea redeschiderii circulației feroviare, ceea ce a favorizat formarea unor denivelări transversale ale căii, cu valori peste toleranțele admise;
- lipsa contrașinei dintre firele căii de lângă șina corespunzătoare firului interior al curbei;
- nerealizarea condiției ca diferențele între valorile măsurate ale săgeților vecine ale curbei să se încadreze în toleranța admisă;
- nerespectare prevederilor caietului de sarcini „Consolidare terasament km 347+100-km 347+250 situat între stațiile Balota - Valea Albă linia CF 100 Videle - Orșova P.TH.+ D.E. SUPRASTRUCTURĂ LINII C.F.”, referitoare la neconservarea rețelei de picheti marcați în cadrul pichetajului complementar, legați în plan și profil de aceleași repere ca pichetii plantați inițial;

Cauze subiacente nu au fost identificate cauze subiacente.

Cauze primare nu au fost identificate cauze primare.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

3.4.9. Accidentul feroviar produs la data de 02.12.2013, ora 01:30, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, între stațiile CF Zlătărei și Drăgășani, la km 234+800, în circulația trenului de marfă nr.22002-1 (aparținând operatorului de transport feroviar

SNTFM "CFR Marfă" SA), prin declanșarea unui incendiu la locomotiva DA 875 de remorcare a trenului de marfă.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 24.02.2014.

Cauza directă: Incendiul s-a produs ca urmare a fisurării racordului flexibil de la instalația de alimentare cu combustibil a motorului diesel, care face legătura între robinetul cu trei căi și filtrul brut, în zona armăturii superioare de lângă robinetul cu trei căi, ce a avut ca urmare pulverizarea motorinei și aprinderea acesteia de la scânteile produse la colectorul motorului electric ce antrenează pompa de combustibil și pompa auxiliară de ulei a motorului diesel).

Factori care au contribuit: nu au fost identificați.

Cauze subiacente:

Nu s-a respectat ciclul de reparații la locomotivă, conform prevederilor 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", aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr.315/2011, modificat și completat prin Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr.1359/2012.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

- 3.4.10. Accidentului feroviar produs la data de 04.12.2013, ora 07:30, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Brașov, între stațiile CF Praid și Sovata (linie neinteroperabilă gestionată de SC RC-CT Trans SRL), la trecerea de nivel de la km 109+410 prevăzută cu IR și bariere mecanice, prin lovirea de către autovehiculul cu nr. AG-87-BCE a automotorului nr. 4503 care circula ca tren de călători nr. 14630 (aparținând operatorului de transport feroviar SC REGIOTRANS SRL), care a condus la deraierea de o osie a remorcii automotorului, accidentarea șoferului autovehiculului, deteriorarea autovehiculului. Raportul de investigare a fost finalizat la data de 30.06.2014.

Cauza directă a constituit-o nerespectarea de către conducătorul autovehiculului a semnificației indicatoarelor rutiere, referitor la prudența sporită de care trebuie să dea dovadă participanții la traficul rutier la apropierea și traversarea liniilor de cale ferată, coroborată cu nerespectarea priorității de trecere a trenului la trecerea la nivel.

Factori care au contribuit:

- conducătorul autovehiculului nu s-a asigurat înainte de trecerea la nivel și nu a oprit înaintea acesteia, având în vedere că indicatoarele rutiere îl avertizau că se apropie de un loc deosebit de periculos unde ar fi trebuit să se asigure înainte de a traversa pasajul la nivel, chiar dacă informațiile referitoare la tipul trecerii la nivel erau ambigue.

Cauze subiacente: nu au fost identificate cauze subiacente.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Măsuri care au fost luate:

Ca urmare a neconformităților constatate în legătură cu semnalizarea trecerii la nivel, Organismul de Investigare Feroviar Român, a înaintat proiectul de raport administratorului drumului, respectiv Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România (CNADNR), precum și Direcției Poliției Rutiere din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române, solicitându-le o întrevvedere pentru analizarea neconformităților privind semnalizarea trecerii la nivel.

În urma acestei întrevvederi au reieșit următoarele:

- Serviciul Rutier din cadrul Inspectoratului Județean de Poliție Harghita, după consultarea proiectului de raport de investigare, a sesizat administratorul drumului public, respectiv Direcția Regională de Drumuri și Poduri Brașov - Secția de Drumuri Naționale Miercurea Ciuc pentru remedierea neconformităților constatate în legătură cu semnalizarea rutieră a acestora;
- Reprezentantul administratorul drumului a precizat faptul că, urmare a consultării

proiectului de raport de investigare și a demersului Serviciului Rutier din cadrul Inspectoratului Județean de Poliție Harghita, au fost luate toate măsurile de semnalizare a trecerilor la nivel de pe drumurile aflate pe raza de activitate a Direcției Regionale de Drumuri și Poduri Brașov din cadrul CNADNR.

Recomandări de siguranță:

Prin recomandările formulate, comisia de investigare își propune să determine gestionarii/administratorii de infrastructură feroviară să efectueze verificări proprii ale trecerilor la nivel pe care le exploatează în condiții similare celei de la km 109+400 dintre Hm Praid și Hm Sovata și a cadrului de reglementare referitor la modul cum se realizează traversarea trecerilor la nivel de către trenuri în circulație și să dispună, acolo unde este cazul, măsurile care se impun pentru ținerea sub control a riscului producerii accidentelor. Recomandările de siguranță în cazul acestei investigații sunt:

1. Armonizarea Regulamentului de Exploatare al secției Târnăveni-Praid (întocmit de către CNCF „CFR” SA) și a Reglementărilor privind funcționarea posturilor de barieră de la trecerile la nivel de pe secțiile de circulație Blaj-Praid, Vânători-Odorhei, Alba Iulia-Zlatna (întocmite de gestionarul de infrastructură neinteroperabilă SC RC-CF TRANS SRL Brașov) prin coroborarea prevederilor din Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare - nr.005/2005 (aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr.1816/26.10.2005) cu cele din standardele SR 1244-3/1990, standardul SR 1244-2/2004 și standardul SR 1244-1/1996, referitor la clasificarea trecerii la nivel de la km 109+400 dintre stația CF Praid și Sovata și la semnalizarea feroviară și rutieră a acesteia;
2. Completarea cadrului de reglementare cu prevederi amănunțite referitoare la modul cum se realizează traversarea unei treceri la nivel din linie curentă pentru care nu este asigurat rambul de vizibilitate și nu există post de barieră, de către trenurile aflate în circulație, dar și a cazurilor în care instalațiile de semnalizare a trecerii la nivel sunt defecte sau distruse, astfel încât riscul producerii accidentelor să fie ținut sub control.
3. Organizarea de către administratorii/gestionarii de infrastructură feroviară publică interoperabilă sau neinteroperabilă a unor acțiuni comune cu administratorii drumurilor și cu Direcția Rutieră din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române pentru verificarea tuturor trecerilor la nivel care funcționează în condiții similare celei de la km 109+400 dintre stația CF Praid și Sovata și dacă este cazul, luarea măsurilor care se impun, pentru ținerea sub control a riscului producerii de accidente.

Recomandările de siguranță sunt adresate instituțiilor statului și operatorilor economici implicați direct în mentenanța trecerii la nivel de la km 109+400 dintre stațiile CF Praid și Sovata și în verificarea condițiilor de exploatare a acesteia, respectiv:

- Autorității de Siguranță Feroviară Română;
- administratorului de infrastructura feroviară neinteroperabilă SC RC-CF TRANS SRL Brașov;
- operatorului de transport feroviar de călători SC REGIOTRANS SRL Brașov;
- Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - administratorului drumului național DN 13A - Secția Drumuri Naționale Miercurea Ciuc din cadrul Direcției Regionale de Drumuri și Poduri Brașov;
- Direcția Rutieră din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române;
- celorlalți administratori/gestionari de infrastructură feroviară publică interoperabilă sau neinteroperabilă, care au în exploatare treceri la nivel similare celei care a făcut obiectul acestei investigații.

- 3.4.11. Accidentul feroviar produs la data de 09.12.2013, ora 21:39, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, între stațiile CF Valea Albă și Balota, km 347+230, în circulația trenului de marfă nr.30650 aparținând operatorului de transport marfă DB

SCHENKER RAIL ROMÂNIA SRL, prin deraierea a două vagoane, respectiv a vagonului al 5-lea de la de la urma trenului de ambele osii și a celui de-al 6-lea vagon de a doua osie în sensul de mers.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 05.03.2014.

Cauza directă producerii deraierii vagonului nr.25804367935-0 a constituit-o cățărarea buzei bandajului roții nr.1 pe suprafața de rulare a șinei corespunzătoare firului exterior al curbei, urmată de căderea acesteia în exteriorul căii și a roții corespondente nr.2 între firele căii, la circulația peste o porțiune a căii cu valoarea torsionării căii peste valoarea admisă.

Factori care au contribuit

- nu au fost făcute toate verificările geometriei căii, după terminarea lucrărilor, în vederea redeschiderii circulației feroviare;
- compactarea necorespunzătoare a prisme de piatră spartă, ceea ce a favorizat formarea unor denivelări transversale ale căii cu valori peste toleranțele admise;
- neîncadrarea în toleranțele admise a valorilor diferențelor dintre diametrele cercurilor de rulare ale roților vagonului nr.25804367935-0;
- executarea lucrărilor de consolidare a terasamentului pe o lungime de două ori mai mare față de prevederile caietului de sarcini fără alocarea unui interval de timp corespunzător;
- nu a fost montată contrașina dintre firele căii de lângă șina corespunzătoare firului interior al curbei;
- nerespectare prevederilor caietului de sarcini „Consolidare terasament km 347+100-km 347+250 situat între stațiile Balota - Valea Albă linia CF 100 Videle - Orșova P.TH.+ D.E. SUPRASTRUCTURĂ LINII C.F.”, referitoare la conservarea rețelei de pichetați marcați în cadrul pichetajului complementar, legați în plan și profil de aceleași repere ca pichetații plantați inițial.

Cauze subiacente:

- Nerespectarea prevederilor caietelor de sarcini referitoare la modul de executare a lucrărilor;
- Nerespectarea prevederilor Instrucției de norme și toleranțe pentru construcții și întreținerea căii - linii cu ecartament normal nr.314/1989 aprobată prin Ordinul Adjunctului Ministrului Transporturilor și Telecomunicațiilor nr.89 din 10.01.1989, referitoare la toleranțele la nivel și poziția căii în plan.

Cauze primare nu au fost identificate cauze primare.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

3.4.12. Accidentul produs la data de 21.12.2013, ora 19:05, pe raza de activitate a Sucursalei Sucursalei Regionala CF Brașov, între stațiile CF Mureni și Vânători, fir I, km.282+600, în circulația trenului de marfă nr.32603, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM "CFR Marfă" SA, prin deraierea locomotivei de remorcă EA 745, de prima osie în sensul de mers.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 19.03.2014.

Cauza directă a constituit-o cățărarea buzei bandajului roții din dreapta a osiei nr.6 pe suprafața de rulare a șinei corespunzătoare firului exterior al curbei, din cauza torsionării căii peste valoarea maximă admisă, sub acțiunea forțelor dinamice generate de materialul rulant, urmată de căderea acesteia în exteriorul căii și a roții corespondente din stânga a aceleiași osii între firele căii.

Factori care au contribuit: nu au fost identificați.

Cauze subiacente:

Nerespectarea prevederilor art.6.7 din *Instrucția pentru folosirea vagoanelor de măsurat calea nr.329/1995* referitor la remedierea defectelor de gradul 5.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.13. Accidentul feroviar produs la data de 09.01.2014, ora 00:50, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Braşov, între staţiile CF Braşov Triaj şi Dârste, km.169+100, în circulaţia trenului de marfă nr.51740, aparţinând operatorului de transport feroviar SNTFM "CFR Marfă" SA, prin deraierea celui de-al nouălea vagon de prima osie în sensul de mers. Raportul de investigare a fost finalizat la data de 28.03.2014.

Cauza directă a constituit-o creşterea punctuală a ecartamentului căii în timpul circulaţiei materialului rulant pe o zonă de traseu în curbă, fapt care a condus la căderea între firele căii a roţii din partea stângă a primei osii în sensul de mers a vagonului nr.215315023071, urmată de căţărarea buzei bandajului roţii din partea dreaptă a aceleiaşi osii pe suprafaţa de rulare a ciupercii corespunzătoare firului exterior al curbei şi căderea acesteia în exteriorul căii de rulare.

Factori care au contribuit:

- inexistenţa numărului corespunzător de tirfoane pentru fixarea plăcilor metalice de traversele de lemn, precum şi existenţa unor tirfoane rupte;
- prisma de piatră colmatată cu pământ şi vegetaţie în proporţie de 80-90 %, elementele de prindere fiind acoperite (nu erau vizibile) şi în interiorul şi în exteriorul curbei.

Cauze subiacente:

Mentenanţa necorespunzătoare a suprastructurii căii în cuprinsul curbei km 168+756-169+114.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Recomandări de siguranţă: nu au fost identificate.

3.4.14. Incidentul feroviar produs la data de 18.01.2014, ora 08:05, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Timişoara, în staţia CF Aradu Nou, km 51+570, în circulaţia trenului L 27501, prin punerea în mişcare a locomotivei izolate ED 016-9 (aparţinând Depoului Craiova) de către mecanicul trenului, fără a avea acest drept, depăşirea semnalului de ieşire X5 în poziţie pe oprire şi talonarea macazurilor 14-12 cu atacarea parcursului de trecere al trenului 78-1 urmată de deraierea celor 3 osii ale boghiului 2 în sensul de mers.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 31.03.2014.

Cauza directă a constituit-o punerea în mişcare a locomotivei izolate ED 016-9 (tren L 27501) aflată în staţionare la linia nr.5, din propria iniţiativă a mecanicului, urmată de neluarea din timp a măsurilor de frânare în faţa semnalului luminos de ieşire X5 care avea indicaţia roşu „OPREŞTE fără a depăşi semnalul! ”.

Factori care au contribuit: nu au fost identificaţi.

Cauze subiacente:

Neurmărirea cu atenţie a indicaţiei semnalelor fixe şi mobile şi a indicatoarelor contrar prevederilor art.127 alin.(1) lit.a), din Instrucţiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Recomandări de siguranţă: nu au fost identificate.

3.4.15. Accidentului feroviar produs la data de 27.01.2014, ora 21:00, în circulaţia trenului de călători nr.14269, format din trei vagoane automotor RIO-004 şi locomotiva BB-523 la urma trenului, aparţinând operatorului de transport feroviar SC REGIOTRANS SRL, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Timişoara, în staţia CF Hunedoara, prin deraierea peste TDJ 49/51, km 15+350, a celui de-al treilea vagon având nr.57-3353-0, de ultimul boghiu (în sens de mers) şi a locomotivei BB-523 de primul boghiu (în sens de mers).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 07.03.2014.

Cauza directă a constituit-o căderea roții din partea stângă a primei osii a primului boghiu al locomotivei între firele căii, urmată de cățărarea buzei roții din partea dreaptă pe suprafața de rulare a șinei corespunzătoare firului exterior al curbei și căderea acesteia în exteriorul căii, la deplasarea pe o zonă a căii ce avea valori a ecartamentului căii peste limita maximă admisă în exploatare.

Factori care au contribuit:

- menținerea în cale a traverselor care nu asigură prinderea șinelor, păstrarea ecartamentului și nivelului în limitele toleranțelor admise și care nu pot fi reparate.

Cauze subiacente:

Nerespectarea prevederilor art.25 al *Instrucției de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii - linii cu ecartament normal - nr.314/1989*, ce reglementează înlocuirea în cale a traverselor necorespunzătoare.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze subiacente.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.16. Accidentul feroviar produs la data de 01.02.2014, ora 05:05, în circulația trenului de marfă nr.30638-1, aparținând operatorului de transport feroviar DB SCHENKER RAIL ROMÂNIA SRL, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF București, în stația CFR Ploiești Sud, după intrarea trenului pe linia 7, prin deraierea de prima osie, în sens de mers, a locomotivei 91 53 0 471 003-0.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 25.02.2014.

Cauza directă a constituit-o ruperea și dislocarea unei porțiuni în lungime de 250 mm din șina de pe firul exterior al curbei la joanta de la km 59+450 (curbă cu deviație stânga în sensul de mers), sub acțiunea dinamică a osiei nr.1 a locomotivei EA 91-53-0-471-003-0.

Factorii care au contribuit:

- tăierea și găurirea șinei cu flacăra oxiacetilenică;
- fulgi, bule de gaze și incluziuni nemetalice în masa oțelului din zona ciupercii șinei, în jurul cărora s-au format fisuri care, sub acțiunea dinamică a materialului rulant au condus la ruperea șinei;

Cauze subiacente:

Menținerea în cale a șinei defecte de categoria I (șină tăiată și găurită cu flacăra), încălcându-se astfel prevederile art.21 al *Instrucției de norme și toleranțe pentru construcții și întreținerea căii-linii cu ecartament normal nr.314/1989*.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.17. Incidentul feroviar produs la data de 02.02.2014, ora 23:40, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Galați, în stația CF C.A. Rosetti, în circulația trenului de marfă nr.20936, aparținând operatorului de transport feroviar CARGO TRANS VAGON SA, prin lovirea a 4 stâlpi LC de o ușă deschisă la cel de-al 7-lea vagon de la locomotivă.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 19.02.2014.

Cauza directă a constituit-o deschiderea în parcursul de circulație a celei de-a doua perechi de uși laterale duble, situată pe partea dreaptă în sensul de mers (partea mecanicului), de la vagonul nr.33535320002-5, al 10-lea de la siguranța trenului de marfă nr.20936.

Factorii care au contribuit: nu au fost identificați.

Cauze subiacente: nu au fost identificate cauze subiacente.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.18. Accidentul feroviar produs la data de 03.02.2014, ora 17:35, în circulația trenului de marfă nr.89543, aparținând operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Galați, în stația CF Barboși Triaș, la intrarea

trenului la linia OD, prin deraierea de câte un boghiu a vagoanelor aflate al 31-lea și 35-lea în compunerea trenului.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 24.03.2014.

Cauza directă a constituit-o escaladarea a buzei bandajelor roților de pe partea dreaptă în sensul de mers a vagoanelor deraiate pe suprafața căii de rulare, datorate unei acumulări de gheață pe șina din stânga, cumulat cu stratul gros de zăpadă existent între firele căii presat de aparatele de rulare a vehiculelor feroviare.

Factori care au contribuit:

- condițiile meteorologice deosebite de iarnă

Cauze subiacente: nu au fost identificate cauze subiacente.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Măsurile care au fost luate:

- imediat după producerea accidentului feroviar a fost dispusă de către gestionarul infrastructurii publice o curățare a căii de rulare de gheața și zapada depusă ca urmare a condițiilor meteo deosebite.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.19. Incidentul feroviar produs la data de 06.02.2014, ora 20:32, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Constanța, în stația CF Palas, în circulația trenului de marfă nr.L87967, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM "CFR Marfă" SA, prin executarea eronată a parcursului de ieșire din stație a trenului, urmată de talonarea macazului nr.22.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 19.02.2014.

Cauza directă a constituit-o executarea eronată a parcursului de ieșire a trenului de marfă nr. 87967.

Factorii care au contribuit:

- neverificarea parcursului de ieșire înainte de expedierea trenului de marfă nr.87967;

Cauze subiacente: nu au fost identificate cauze subiacente.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.20. Incidentul feroviar produs la data de 15.02.2014, ora 06:12, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Iași, între stația CF Târgu Frumos și Ruginoasa, Km 18+500, în circulația trenului de călători R 5601, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA, prin lovirea de către locomotiva de remorcare EA 929 a inductorului de 1000/2000Hz aferent semnalului BI 113.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 07.03.2014.

Cauza directă a constituit-o depășirea gabaritului CFR de locomotivă de către apărătoarea inductorului de la postul de conducere nr.II al locomotivei ce a avut ca urmare lovirea inductorului de 1000/2000 Hz aferent semnalului luminos de trecere BL 113.

Factorii care au contribuit:

- surprinderea de către locomotivă în gabaritul de liberă trecere a unui animal, după plecarea trenului din stația CF Costești Iași.

Cauze subiacente: nu au fost identificate cauze subiacente.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.21. Incidentul feroviar produs la data de 17.02.2014, ora 08:05, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Brașov, între stațiile CF Valea Lungă și Micăsasa, km 361+500, fir II, în circulația trenului de marfă nr.50472, aparținând operatorului de transport feroviar SC UNICOM TRANZIT SA, prin lovirea unui buldozer al societății SC ARCADA SA

care executa lucrări pe firul I în cadrul lucrărilor de modernizare a coridorului IV Paneuropean.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 20.03.2014.

Cauza directă a constituit-o pătrunderea în gabaritul de liberă trecere a unui utilaj care efectua lucrări specifice în zona căii ferate.

Factori care au contribuit: nu au fost identificați.

Cauze subiacente: nu au fost identificate cauze subiacente.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.22. Incidentul feroviar produs la data de 20.02.2014, ora 20:18, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, în stația CF Vlădueni, linia II, în circulația trenului de marfă nr.50490-1, aparținând operatorului de transport feroviar SC UNICOM TRANZIT SA, prin depășirea mărcii de siguranță și semaforul de ieșire nr.2 în poziția pe „*oprire*”.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 31.03.2014.

Cauza directă a constituit-o neoprirea trenului de marfă nr.50490-1 ca urmare a neperceperii și neurmăririi cu atenție a indicației semaforului de ieșire nr.2 care era în poziția pe oprire cu brațul orizontal spre dreapta sensului de mers având indicația „*OPREȘTE fără a depăși semnalul!*”.

Factori care au contribuit: nu au fost identificați.

Cauze subiacente:

- nerespectarea prevederilor art.127(1), lit.a, din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, care prevede obligativitatea urmării cu atenție în timpul parcursului de către personalul de locomotivă a indicației semnalelor fixe și mobile și a indicatoarelor amplasate în conformitate cu reglementările specifice în vigoare.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.23. Accidentul feroviar produs la data de 10.03.2014, ora 12:15, în circulația trenului de lucru nr.88395 format din drezinele DCL 033 și DCL 007, aparținând CNCF „CFR” SA, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Constanța, între stațiile CF Palas și Constanța Mărfuri (secție neinteroperabilă administrate de SC GFR SA), km 1+200, prin deraierea de prima osie în sensul de mers a drezinei DCL 033.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 29.08.2014.

Cauza directă a constituit-o circulația drezinei cu o viteză apreciată de mecanic intuitiv, drezina având vitezometrul nefuncțional, pe o linie de cale ferată cu defecte de nivel ale suprastructurii căii ce permitea circulația cu restricție de 30 km/h, care a condus la :

- supraîncărcarea roții din partea stângă sens mers a primei osii a drezinei;
- descărcarea de sarcină a roții din partea dreaptă (roata atacantă) în zona km.1+200 pe distanța Palas - Constanța Mărfuri;
- escaladarea șinei din partea dreaptă sens mers de către roata atacantă;
- deraierea osiei motoare a drezinei, cu roata atacantă în partea dreaptă a sensului de mers și roata corespondentă între firele căii.

Dinamica deraierii a fost influențată negativ și de repartizarea neuniformă a sarcinilor pe roți, generată de existența unei diferențe de 7 mm între valorile extreme (maxime și minime) ale cotei măsurate în cele patru puncte ale suspensiei primare a drezinei, limita admisă fiind de 6 mm.

Factori care au contribuit: nu au fost identificați.

Cauze subiacente:

- executarea necorespunzătoare a lucrărilor de înlocuire osii, prin neechilibrarea suspensiei

secundare și neefectuarea cântăririi drezinei după înlocuirea osiilor, de o societate care nu a deținut un agrement tehnic în acest sens și nici documentația tehnică necesară.

Cauze primare:

Lipsa unui normativ feroviar pentru drezinele de cale referitor la:

- tipuri de revizii și reparații planificate;
- norme de timp pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate ;
- lucrări ce trebuie executate în cadrul reviziilor și reparațiilor planificate.

Recomandări de siguranță:

Elaborarea unui cadru normativ pentru exploatarea, circulația și mentenanța drezinelor de cale tip DCL referitoare la ținerea sub control a elementelor determinante siguranței circulației.

- 3.4.24. Incidentul feroviar produs la data de 27.03.2014, ora 21:15, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Timișoara, secția de circulație Simeria - Subcetate (linie dublă electrificată), în stația CF Bretea Streiului, linia III directă închisă pentru lucrări de întreținere, prin punerea în mișcare, depășirea mărcii de siguranță și angajarea pe firul I de circulație spre stația CF Călan Băi, a mașinii de ciuruit balast MCB 057 cuplată cu vagonul tehnologic nr.40539530064-4 și cu un utilaj hidraulic de ridicat linia CF (aparținând SC „ÎNTREȚINERE MECANIZATĂ A CĂII FERATE” SA - SIMC Timișoara).
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 28.05.2014.

Cauza directă a constituit-o neasigurarea contra fugirii a convoiului tehnologic format din mașina de ciuruit balast MCB 450-057, vagonul tehnologic pe 2 osii nr.40539530064-4 și utilajul hidraulic pentru ridicat linia, din stația CF Bretea Streiului, conform prevederilor instrucționale.

Factori care au contribuit:

- neprelucrarea „Prescripțiilor tehnice privind modul de lucru la lucrarea de RPC pe linia 3 directă Bretea Strei km 21+975 – 23+14”, din stația CF Bretea Streiului.

Cauze subjacente:

- nerespectarea prevederilor „Prescripțiilor tehnice privind modul de lucru la lucrarea de RPC pe linia 3 directă Bretea Strei km 21+975 – 23+14”, privind gararea convoiului tehnologic după terminarea lucrărilor în stația CF Bretea Streiului, la altă linie decât cea stabilită , respectiv linia 3 directă în loc de linia 1;
- nerespectarea prevederilor Fișei 25 din PTE-ul stației CF Bretea Streiului privind asigurarea materialului rulant pe liniile stației și înscrierea eronată la predarea/primirea serviciului de mișcare în Registrul Unificat de Căi Libere Comenzi și Mișcare, fără verificarea pe teren, a asigurării materialului rulant din compunerea convoiului tehnologic.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Măsuri care au fost luate:

- imediat după scăparea convoiului tehnologic, personalul de mișcare a luat toate măsurile de dirijare a acestuia în siguranță până pe linia 6 și în continuare pe linia de tragere din stația CFR Călan Băi unde a fost oprit cu saboți de mână așezați pe cele două fire ale căii urmată de deraierea utilajului hidraulic și a vagonului tehnologic.

Prin măsurile luate a fost posibilă evitarea unor consecințe grave cu pierderi de vieți omenești și pagube materiale importante.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

- 3.4.25. Accidentul feroviar produs la data de 31.03.2014, ora 00:18 – 00:48, pe raza de activitate a Sucursalei Regională CF Iași, în stațiile CF Dolhasca km.407+600, Lespezi km.396+300 și Pașcani km.387+00-385+800, în circulația trenului de marfă nr.94688, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM "CFR MARFĂ" SA, prin lovirea picheților și a echipamentelor aferente secțiunilor SI 4-8 (Dolhasca), LII (Lespezi), SI 026, 4C, 28-30,

2C, 4C-7C (Pașcani) de către oblonul lateral al vagonului nr.21533316116-8 aflat al 13-lea de la siguranță.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 22.04.2014.

Cauza directă a constituit-o căderea primului oblon din partea stângă în sensul de mers de la cel de-al 13-lea vagon de la locomotivă, datorită lipsei bolțului de la prima balama, fapt ce a condus la pătrunderea acestuia în gabaritul de liberă trecere, urmată de lovirea pichetilor și a echipamentelor aferente secțiunilor izolate.

Factori care au contribuit: nu au fost identificați.

Cauze subiacente:

- neasigurarea contra căderii a oblonului cu ocazia efectuării reviziei tehnice la compunere efectuată la trenul de marfă nr.94688 din 30/31.03.2014, în stația CFR Suceava.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.26. Incidentul feroviar produs la data de 08.04.2014, ora 09:10, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Timișoara, în stația CF Timișoara Nord, în circulația trenului de călători nr.9613-2, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC "CFR Calatori" SA, prin executarea parcursului de intrare în stație pe linia închisă dublă Timișoara Sud și atacarea macazului nr.4 cu acces la porțiunea de linie închisă.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 30.04.2014.

Cauza directă a constituit-o efectuarea eronată a parcursului de intrare și primirea trenului de călători regio nr.9613-2 în stația CFR Timișoara Nord, pe linia 124 linie închisă, între schimbătorul de cale nr.8 și semnalul de parcurs YPF.

Factori care au contribuit:

- comunicarea deficitară între impiegatul de mișcare dispozitor cap Y al stației CF Timișoara Nord și responsabilul SC L de lucrare, cu privire la existența echipei L la locul lucrării și acoperirea porțiunii de linie închisă cu discuri roșii.

Cauze subiacente:

- neevidențierea de către impiegatul de mișcare dispozitor cap Y al stației CF Timișoara Nord în instalația CE, a porțiunii de linie închisă, contrar art.12 din Instrucția de manipulare a instalației CE din stația CF Timișoara Nord, a Instrucției 317/2004 art.110 lit (b) și a Regulamentului nr.005/2005 art.325 lit.b).

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.27. Incidentul feroviar produs la data de 13.04.2014, ora 00:01, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Brașov, secția de circulație Brașov – Ploiești Vest (linie dublă electrificată) între stațiile CF Predeal și Timișul de Sus, pe firul I de circulație, în circulația trenului de marfă nr.50406-1 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Unicom Tranzit SA București) prin depășirea vitezei maxime admise.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 03.12.2014.

Cauza directă a constituit-o funcționarea necorespunzătoare a frânelor automate la vagoanele din compunerea trenului care a condus la nerealizarea efectului de frânare necesar pentru menținerea vitezei maxime admise la coborârea pe pantă.

Factori care au contribuit:

- depășirea tonajului maxim admis prevăzut în livretul cu mersul trenurilor de marfă pentru secția de circulație Predeal-Brașov datorită înscrierii eronate, în scrisoarea de trăsură, a masei mărfii transportate.

Cauze subiacente:

- lucrările efectuate în cadrul ultimei reparații planificate (RP) la o parte din vagoanele aflate în compunerea trenului de marfă nr.50406-1 nu au asigurat funcționarea frânelor automate la nivelul de siguranță feroviară impus de reglementările specifice în vigoare.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Măsuri care au fost luate:

În timpul activității de investigare au fost luate unele măsuri pentru creșterea siguranței circulației trenurilor pe pante mari prin punerea în aplicare de la data de 30 octombrie 2014 a Ordinului Ministrului Transporturilor nr.1466, care prevede la art.III, pct.2 că „Îndrumarea trenurilor de marfă pe pante cu declivități mai mari de 21‰ sau pe secțiile de circulație caracterizate prin pante mari prevăzute în anexa nr. 12 la Regulamentul de remorcare și frânare nr. 006/2005, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr.1.815/2005, cu modificările și completările ulterioare, oricare ar fi declivitatea acestora, se va face numai după efectuarea unei probe a frânelor la tren, respectiv proba completă. Efectuarea probei complete se va efectua într-o stație premergătoare stației vârf de pantă, ce va fi stabilită în livretul cu mersul trenurilor de marfă.”.

Recomandări de siguranță:

- introducerea în livretele cu mersul trenurilor de marfă a procentelor de masă frânată minime pentru trenurile de marfă având în compunere vagoane echipate cu frână proporțională cu încărcătura și care circulă pe secțiile de circulație caracterizate prin pante mari.
- reglementarea modului de transmitere de către operatorii de transport feroviar către administratorul de infrastructură feroviară publică C.N.C.F. „CFR” S.A, a informațiilor referitoare la existența în compunerea trenului a vagoanelor cu frână proporțională cu încărcătura sau existența și funcționarea frânei electrice la locomotivele de remorcare a trenului.

3.4.28. Incidentului feroviar produs la data de 14.04.2014, ora 10:35, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Brașov, secția de circulație Sighișoara-Copșa Mică (linie dublă electrificată), pe firul II de circulație, între stațiile CF Ațel și Mediaș, prin lovirea de către locomotiva EA 236 (aparținând Depoului de locomotive Brașov) aflată în remorcarea trenului de călători regio nr.3501, (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC "CFR Calatori" SA), a unui utilaj care efectua lucrări pe coridorul IV Paneuropean și care se afla în gabaritul de liberă trecere.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 08.05.2014.

Cauza directă a constituit-o pătrunderea în gabaritul de liberă trecere a unui utilaj (excavator cu șenile) care efectua lucrări specifice în zona căii ferate.

Factori care au contribuit: nu au fost identificați.

Cauze subiacente: nu au fost identificate.

- nerespectarea prevederilor din „Instrucțiunile pentru lucrările de reparație capitală a liniilor de cale ferată Nr.303/2003”, Art.115 (2), referitoare la stabilirea pentru fiecare conducător de lucrări a sarcinilor care să se refere atât la execuția lucrărilor, cât și la protecția personalului și utilajelor.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.29. Accidentul feroviar produs la data de 08.05.2014, ora 00:50, în circulația trenului de marfă nr.93849, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM "CFR MARFĂ" SA, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, între stațiile CF Ișalnița și Coțofeni, km 264+000, prin deraierea de primul boghiu în sensul de mers al celui de-al 9-lea vagon de la urma trenului.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 29.09.2014.

Cauza directă a constituit-o descărcarea incompletă a mărfii din vagonul deraiat (marfa din compartimentul opus roții atacante nr.7 nu a fost descărcată).

Acest fapt a condus la supraîncărcarea roții nr.8 și descărcarea corespunzătoare de sarcină a roții atacante nr.7 aparținând primei osii a primului boghiu al vagonului nr.81536651298-7, al 9-lea de la semnal în componerea trenului de marfă nr.93849, producând deraierea osiei conducătoare a boghiului pe partea stângă a sensului de mers, pe schimbătorul de cale nr.14 cap Y al stației CFR Cernele, la km 256+500

Factori care au contribuit: nu au fost identificați.

Cauze subiacente: nu au fost identificate cauze subiacente.

Cauze primare:

- convenția cadru de descărcare nr. C.S.1.1/343/09.10.2013 conform căreia se desfășoară primirea vagoanelor descărcate în stația CF Cernele nu prevede explicit modul de verificare al vagoanelor privind descărcarea acestora de către beneficiar.

Recomandări de siguranță:

- identificarea de măsuri în sensul ținerii sub control a riscului aferent descărcării incomplete a vagoanelor de către beneficiar.

3.4.30. Incidentul feroviar produs la data de 02.06.2014, ora 03:27, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, între stațiile CF Roșiori Est și Roșiori Nord, în circulația trenului de călători nr.9358, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC "CFR Călători" SA, prin depășirea de către automotorul AM 764 a semnalului Yu, ca urmare a schimbării indicației acestuia din galben în roșu.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 04.07.2014.

Cauza directă a constituit-o schimbarea indicației luminoase a semnalului YU, din galben în roșu în momentul trecerii trenului prin dreptul lui.

Factori care au contribuit: nu au fost identificați.

Cauze subiacente: nu au fost identificate cauze subiacente.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Recomandări de siguranță:

- identificarea semnalelor de înscriere pe bloc care fac și funcția de prevestitor a semnalului de intrare și punerea în concordanță, după caz, a semnalizării cu reperatele prevăzute în Regulamentul de Semnalizare nr.004 și Regulamentul de exploatare tehnică feroviară nr.002.

3.4.31. Incidentul feroviar produs la data de 26.06.2014, ora 14:00, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Cluj, în circulația trenului nr.48364 format din utilajul MP 135-004, între stațiile CF Beclean pe Someș și Bistrița Nord, prin lovirea inductorilor de 1000/2000 Hz și a celor de 500 Hz amplasați pe partea dreaptă a sensului de deplasare Beclean pe Someș - Bistrița Nord.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 15.07.2014.

Cauza directă a constituit-o depășirea gabaritului de material rulant de către placa de uzură a plugului frontal din spate, partea dreaptă a sensului de mers și pătrunderea acesteia în gabaritul de liberă trecere.

Factori care au contribuit:

- utilizarea pentru fixarea plăcii de uzură a unei șaibe plate în loc de dispozitivul de blocare în caneluri;
- piulița șurubului de reglare a plăcii de uzură a plugului frontal din spate partea dreaptă, slăbită datorită trepidațiilor.

Cauze subiacente: nu au fost identificate cauze subiacente.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Măsuri care au fost luate:

Placa de uzură a fost asigurată în mod corespunzător cu un dispozitiv de blocare în caneluri

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.32. Incidentul feroviar produs la data de 12.08.2014, ora 12:30, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Constanța, în stația CF Fetești, unde trenul de marfă nr.21737 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA) a fost depistat cu procent de masă frânată neasigurat, ca urmare a poziției neinstrucționale a schimbătoarelor de regim gol/încărcat la 8 vagoane din compunerea trenului, tren îndrumat din stația CF Pogoanele.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 30.09.2014.

Cauza directă a constituit-o nerealizarea procentului de masă frânată minim admis pentru trenul de marfă nr.21737 din data de 12.08.2014, schimbătoarele de regim „Gol/Încărcat” la un număr de 5 vagoane din totalul de 32 vagoane din compunerea trenului aflându-se în poziție necorespunzătoare.

Din cauza poziției necorespunzătoare a schimbătoarelor de regim „Gol/Încărcat” de la cele 5 vagoane acestea fiind pe poziția „Gol” (vagoanele fiind încărcate), tonajul frânat real al trenului a fost diminuat cu 80 tone, fapt care a făcut ca procentul de masă frânată corespunzător frânării automat să fie realizat în proporție de 46,7% față de 50% minim prevăzut în livretul de mers al trenului.

Factori care au contribuit: nu au fost identificați.

Cauze subiacente:

- poziționarea manetelor schimbătoarelor de regim la un număr de 5 vagoane încărcate, vagoane cu frâna automată în acțiune, în poziția „Gol” în loc de „Încărcat”, contrar prevederilor Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005, art.40 (3).

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.33. Incidentul feroviar produse la data de 28.08.2014, ora 01. 45, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, la km.207+287, între stația CF Banu Mărăcine și Craiova, pe firul 1, prin lovirea semnalului repetitor RXBF al semnalului de intrare XBF, de către trenul de marfă nr.20302-1, (aparținând operatorului de transport feroviar SC Rail Cargo Romania SRL).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 02.10.2014.

Cauza directă a constituit-o deschiderea ușii frontale, situată pe partea stângă în sensul de mers, de la containerul PVDU 330097-4, încărcat pe vagonul 31554575108-5, situat al 3-lea de la semnalul trenului de marfă nr. 20302-1 și lovirea tăbliței cu inscripția semnalului R_{XBF} în parcursul de circulație al acestui tren

Factori care au contribuit:

- acțiunea unor persoane neautorizate asupra ușilor containerului

Cauze subiacente: nu au fost identificate cauze subiacente.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.34. Accidentul feroviar produs la data de 24.09.2014, ora 13.45, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Cluj, în stația CF Halmeu, pe parcursul de intrare la linia 7 cale largă a trenului de marfă nr.48651/3651 format din 17 vagoane de cale largă încărcate, remorcat cu locomotiva DA 1920 (aparținând căilor ferate ucrainene – UZ) prin deraierea celui de-al doilea boghiu, în sensul de mers, a ultimului vagon din tren.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 22.12.2014.

Cauza directă a constituit-o escaladarea firului exterior a curbei de către roata nr.5 a vagonului nr.52623642 la o distanță de 7,6 metri înainte de vârful inimii de încălecare-

descălecare nr.2 ca urmare a măririi raportului dintre forța conducătoare și sarcina ce acționau pe roata atacantă (roata nr.5), depășindu-se astfel limita de stabilitate la deraiere. Creșterea raportului dintre forța conducătoare și sarcina ce acționau pe roata atacantă a fost generată de:

- abaterile peste limitele admise prin reglementările specifice constatate la nivelul transversal al liniei, abateri ce au condus la torsionări mari ale liniei și, implicit, la descărcarea puternică de sarcină a roții atacante (roata nr.5);
- grosimea buzei roții nr.5 aflată sub limita minimă admisă prin Regulamentul de utilizare a vagoanelor de marfă în trafic internațional (PGV), fapt ce a condus la creșterea unghiului de atac al roții nr.5 în raport cu șina și, implicit, la creșterea forței de conducere.

Factori care au contribuit: nu au fost identificați.

Cauze subiacente:

- menținerea vagonului nr.52623642 în compunerea trenului nr.3651/48651 și îndrumarea acestuia din stația Diacovo (UZ) în condițiile în care grosimea roții nr.5 de la acest vagon era sub limita impusă prin Regulamentul de utilizare a vagoanelor de marfă în trafic internațional (PGV).
- menținerea în cale a traverselor necorespunzătoare, pe zona curbei aferente inimii de încălecare – descălecare nr. 2, traverse ce au fost constatate ca necorespunzătoare la recensământul din anul 2013.

Cauze primare: nu au fost identificate.

Măsuri care au fost luate:

Pe durata desfășurării investigației, pentru a reduce riscurile apariției de accidente cu cauze similare, Sucursala Regională CF Cluj din cadrul CNCF „CFR” SA, a luat următoarele măsuri corective:

- redifuzarea planului de montare a inimii de încălecare - descălecare la subunitățile de linii interesate;
- efectuarea de măsurători suplimentare ale ecartamentului și nivelului transversal al liniei în zona inimilor de încălecare - descălecare și a curbelor adiacente;
- aprovizionarea Districtul de Linii Halmeu cu traverse de lemn pentru linia largă.

Recomandări de siguranță:

Având în vedere cele precizate la cap. C.8. *Observații suplimentare*, comisia de investigare consideră necesară implementarea următoarei recomandări de siguranță:

- demararea de către administratorul infrastructurii feroviare publice CNCF „CFR” SA a procedurilor pentru încheierea unei noi convenții de frontieră româno - ucrainene, convenție ce va fi negociată și semnată din partea României și de către reprezentanții ai Autorității de Siguranță Feroviară Române – ASFR și ai Organismului de Investigare Feroviar Român – OIFR. În noua convenție de frontieră vor fi introduse prevederi clare, prin care să se stabilească ca personalul feroviar implicat într-un accident/incident feroviar produs între stațiile de frontieră sau în stațiile de frontieră să permită accesul la materialul rulant implicat și să răspundă la întrebările formulate de către reprezentanții autorizați ai statului pe teritoriul căruia a avut loc accidentul/incidentul.

3.4.35. Incidentul feroviar produs la data de 12.10.2014, ora 20:24, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Piatra Olt - Băbeni (linie simplă neelectrificată), în stația CF Drăgășani, prin depășirea semnalului de ieșire care ordona „oprirea” și atacarea în fals a macazului nr.2 cu ruperea vârfului de ac, de către trenul de marfă nr.60802-1 (aparținând operatorului de transport feroviar TRANSFEROVIAR GRUP S.A.).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 13.12.2014.

Cauza directă a constituit-o neluarea măsurilor de oprire a trenului de marfă nr.60802-1 înaintea semaforului de ieșire „C”, din capătul Y al stației CFR Drăgășani, care indica „OPREȘTE fără a depăși semnalul !”.

Factori care au contribuit:

- efectuarea altor activități în detrimentul urmăririi indicației semnalelor.

Cauze subiacente:

Nerespectarea prevederilor din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007 astfel:

- art. 127, pct.(1), litera a), referitor la obligativitatea urmăririi cu atenție în timpul parcursului de către personalul de locomotivă a indicației semnalelor fixe și mobile și a indicatoarelor amplasate în conformitate cu reglementările specifice în vigoare;
- art. 137, alin.(2), care prevede că mecanicul ajutor avea obligația să ocupe locul normal de lucru în cabina de conducere și să urmărească cu atenție indicația semnalelor, starea liniei și condițiile de intrare în stație, comunicându-le mecanicului;
- art.143, alin.(2), care prevede că intervențiile efectuate la locomotive în scopul remedierii neregulilor apărute în parcurs se vor efectua numai după oprirea trenului și asigurarea acestuia contra pornirii din loc.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.36.Incidentul feroviar produs la data de 14.10.2014, ora 18:40, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Brașov, între stația CF Daneș și Dumbrăveni, pe firul II de circulație la km.309+900, prin lovirea de către trenul de călători nr.1530 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA) a ușii deschise a unui camion aflat pe șantierul FCC AZVI STRACO.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 02.12.2014.

Cauza directă a constituit-o pătrunderea în gabaritul de „liberă trecere” a trenului, a unui autovehicul de transport (autobasculantă) care efectua lucrări specifice de transport piatră spartă în zona căii ferate.

Factori care au contribuit: nu au fost identificați.

Cauze subiacente:

- nerespectarea de către șoferul autovehiculului de transport a măsurilor de protecție necesare în timpul lucrărilor în zona căii ferate referitoare la respectarea gabaritului de „liberă trecere” a trenurilor.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Măsuri care au fost luate:

După începerea acțiunii de investigare, urmare a constatărilor făcute de comisie, S.C. CONSTRUCȚII EXCAVAȚII DVF S.R.L. a modificat „Protocolul asupra riscurilor de accidentare, îmbolnăvire profesională, prevenire a incendiilor, exploziilor și a incidentelor periculoase”. La punctul nr.7 din protocol s-au făcut mențiuni speciale privind obligativitatea de respectare a gabaritului de „liberă trecere” a trenului.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.37.Incidentul feroviar produs la data de 23.10.2014, ora 09.10, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF București, între stațiile CF București Nord și Mogoșoaia prin depășirea vitezei maxime admise, de către trenul de călători nr.15073 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Transferoviar Călători SRL).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 26.11.2014.

Cauza directă a constituit-o eroarea umană manifestată prin lipsa de atenție a personalului de conducere/deservire a trenului care a condus la depășirea vitezei maxime peste restricția de viteză de 15 km/h cuprinsă în Buletinul de Avizare a Restricțiilor (B.A.R).

Factori care au contribuit:

- Personalul de locomotivă care a condus automotorul se afla în stagiul de practică cu drept de manipulare a automotorului sub supravegherea mecanicului titular în vederea autorizării.

Cauze subiacente:

- personalul de locomotivă nu a respectat prevederile din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201, Art. 125 alin. (3) respectiv (4) privind respectarea dispozițiilor înscrise în B.A.R. și reglarea vitezei trenului astfel încât aceasta să fie mai mică decât cea ordonată .
- personalul de locomotivă nu a respectat prevederile din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201, Art. 127, alin (1) lit.a) privind urmărirea cu atenție a indicației indicatoarelor.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.38. Incidentul feroviar produs la data de 09.11.2014, ora 17.54, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, între stația CF București Nord și Galați, prin depășirea vitezei maxime admise, la expedierea din linia 2 a stației Făurei, de către trenul de călători nr.15073 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Transferoviar Călători SRL). Raportul de investigare a fost finalizat la data de 20.12.2014.

Cauza directă a constituit-o nerespectarea vitezei maxime de circulație, în abatere, peste aparatele de cale.

Factori care au contribuit:

- lipsa de atenție a personalului de conducere/deservire a trenului manifestată prin neurmărirea indicațiilor date de vitezometru, de semnalele fixe și a parcursului.

Cauze subiacente:

Nerespectarea prevederilor din:

- Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.125 alin.(1) si (4) și art.127 alin.(1) litera a) și f);
- Regulamentul de Semnalizare nr.004 art.7, alin (3).

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.39. Incidentul feroviar produs la data de 30.11.2014, ora 14:29, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, în stația CF Lehliu, în circulația trenului de călători nr.1986 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), prin lovirea dispozitivului DAM și a traverselor aferente aparatului de cale nr.3 datorită căderii piesei SAB de la osia nr.3 a locomotivei EA 613. Raportul de investigare a fost finalizat la data de 16.12.2014.

Cauza directă a constituit-o ruperea, urmată de intrarea în gabaritul de liberă trecere al căii a tije de reglaj de la regulatorul de timonerie tip SAB aferent osiei nr.3 în condițiile existenței unei fisuri vechi pe circa 40% din secțiunea acesteia.

Factori care au contribuit:

- cedarea siguranței contra căderii regulatorului de timonerie SAB de la osia nr.3.

Cauze subiacente: nu au fost identificate cauze subiacente.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Măsurile care au fost luate:

În scopul prevenirii unor incidente similare, SNTFC „CFR Călători” S.A. a dispus prin actul nr. D 4/10/983/03.12.2014 următoarele măsuri:

- cu ocazia reviziilor intermediare de tip Pth3 și a reviziilor efectuate la ieșirea din unitățile de tracțiune a locomotivelor se va face și verificarea siguranțelor contra căderii (șufe) de la fiecare regulator de timonerie în ce privește: existența acestora, dacă sunt în stare corespunzătoare (fixare corespunzătoare, spire rupte, etc.), dacă asigură ca regulatorul de timonerie să nu coboare sub limita gabaritului inferior al locomotivei în cazul în care regulatorul de timonerie se rupe și rămâne suspendat pe siguranță, fiind interzisă ieșirea locomotivelor din unitățile de tracțiune cu siguranțe contra căderii lipsă sau

necorespunzătoare.

- unitățile de tracțiune din care sunt îndrumate locomotivele să remorce trenuri cu viteze de circulație mai mari de 120 km/h vor întocmi lunar programe de suprarevizie la aceste locomotive, suprarevizii care se vor efectua de către: șef tură, mecanic instructor, personal tehnico-ingineresc, etc., după caz. Personalul care efectuează suprarevizia va semna în carnetul de bord al locomotivei alături de revizorul de locomotivă.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

3.4.40. Incidentul feroviar produs la data de 23.06.2014, ora 02:00, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, între stațiile CF Saligny și Cernavodă Pod, zona km 170+270 – 170+350 în circulația trenului de marfă nr.30686 (aparținând operatorului de transport feroviar DB SCHENKER RAIL ROMÂNIA S.R.L.), prin lovirea a 10 bucăți platelaje pod și smulgerea altor 2 bucăți datorită căderii unui balot de sârmă din al optulea vagon de la semnal ca urmare a deschiderii unei ușii.

Activitatea de investigare a fost închisă la data de 02.07.2014 ca urmare a reîncadrării făcute în baza constatărilor preliminare.

3.5 Accidente și incidente care au fost investigate în timpul ultimilor 5 ani

Investigații feroviare în perioada 2010-2014:

Accidente investigate ⁽¹⁾		2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
Accidente (Art.19, 1 + 2)	Coliziuni între trenuri	3	2	-	-	1	6
	Coliziuni de trenuri cu obstacole	-	-	-	-	-	-
	Deraieri de trenuri	9	19	20	18	16	82
	Accidente la trecerile la nivel	-	-	1	-	1	2
	Accidentarea persoanelor cauzată de materialul rulant în mișcare	-	-	-	-	-	-
	Incendii la materialul rulant	2	15	2	4	1	24
	Accidente implicând mărfuri periculoase	-	-	-	-	-	-
Alte accidente (Art.21.6)	Coliziuni între trenuri	-	-	-	-	-	-
	Coliziuni de trenuri cu obstacole	-	-	-	-	-	-
	Deraieri de trenuri	-	-	-	-	-	-
	Accidente la trecerile la nivel	-	-	-	-	-	-
	Accidentarea persoanelor cauzată de materialul rulant în mișcare	-	-	-	-	-	-
	Incendii la materialul rulant	-	-	-	-	-	-
	Accidente implicând mărfuri periculoase	-	-	-	-	-	-

Incidente	22	29⁽²⁾	16⁽³⁾	17	20	104
TOTAL	36	65	39	39	39	218

(1) a fost luat în considerare anul finalizării investigației;

(2) a fost finalizată și o defecțiune de subsistem structural, care nu se regăsește în numărul total de incidente finalizate în anul 2011;

(3) a fost finalizată și o defecțiune a unui constituent de interoperabilitate, care nu se regăsește în numărul total de incidente finalizate în anul 2012.

4 RECOMANDĂRI

4.1. Scurtă revedere și prezentare a recomandărilor

Prin recomandările emise, Organismul de Investigare Feroviar Român a urmărit îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea accidentelor.

Nr. crt.	Trenul/ materialul rulant implicat		Localizarea evenimentului feroviar			Data finalizării raportului	Tipul evenimentului feroviar		
	Nr. tren	Tip tren	Locul producerii	Data producerii	Ora		8	9	
0	1	2	3	4	5	7			8
1.	76059	marfă	Cătușa	24.09.2013	12:07	09.01.2014	accident	deraierea unui vagon de marfă de un boghiu	
		Trenul de marfă nr.76059, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” S.A., care circula pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, în stația Cătușa, la trecerea peste aparatul de cale centralizat nr.6 a deraiat de un boghiu a ultimului vagon din compunere.							
		recomandări emise	2	Completarea „Reglementărilor privind modul de desfășurare a activității de manevră/transport feroviar pe LFI” cu prevederi care să stabilească în detaliu responsabilitățile privind siguranța circulației a funcțiilor implicate în primirea/expedierea trenurilor în circulație, inclusiv corelarea denumirii acestor funcții cu cele din instrucțiile și reglementările specifice în vigoare. Actualizarea sau emiterea unei noi reglementări instrucționale prin care să se stabilească în detaliu responsabilitățile factorilor implicați în siguranța circulației a trenurilor cu expediere de/sau pe altă infrastructură decât cea publică.					
		recomandări implementate (închise)	2	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2010/300/03.06.2014 a comunicat implemetarea recomandărilor de siguranță emise în urma investigării acestui accident feroviar.					

2.	23817	marfă	Pui	02.02.2013	01:34	21.01.2014	accident	deraierea a două vagoane de marfă	
		Trenul de marfă nr.23817, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” S.A., care circula pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Simeria - Livezeni (linie dublă electrificată), în stația CFR Pui, a deraiat de ultimele 2 vagoane (încărcate cu cărbune) din compunere, ca urmare a ruperii circulare a membranei roții nr.2 (roată monobloc) a penultimului vagon.							
		recomandări emise	1	Identificarea imediată a tuturor vagoanelor din parcul activ SNTFM echipate cu roți monobloc fabricate din șarja nr. 55743 IOB 1991 și retragerea acestora din circulație în vederea efectuării verificărilor impuse de reglementările în vigoare la roțile montate în scopul depistării eventualelor fisuri la membrana, obada și butucul acestora și aplicarea prevederilor ce se impun					
recomandare implementată (închisă)	1	Operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” S.A., prin răspunsul formulat în actul nr.2010/300/03.06.2014 a comunicat implemetarea recomandării de siguranță emisă în urma investigării acestui accident feroviar.							
3.	89401	marfă	Suplacu de Barcau - Simleu Silvaniei	04.10.2013	15:40	19.02.2014	accident	deraierea unui vagon de marfă de un boghiu	
		Trenul de marfă nr.89401, aparținând operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român S.A., care circula pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Cluj, între stațiile Suplacu de Barcău și Șimleu Silvaniei (secție neinteroperabilă gestionată de SC APRIA SRL), la km.53+730, a deraiat de primul boghiu a celui de-al 18-lea vagon din compunerea.							
		recomandări emise	1	Identificarea măsurilor necesare ținerii sub control a riscului de deraiere pe relația Suplacu de Barcău – Șimleu Silvaniei prin diminuarea efectelor factorilor care au contribuit la producerea accidentului feroviar					
recomandare implementată (închisă)	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2010/300/03.06.2014 a comunicat implemetarea recomandării de siguranță emisă în urma investigării acestui accident feroviar.							
4.	48924 + 50473-2	drezină pantograf + marfă	Monor Gledin Râpa de Jos	16.10.2013	00:43	03.03.2014	accident grav	ajungere din urmă și lovirea unui tren de marfă de către o drezină pantograf	
		Trenul de marfă nr.50473-2, (aparținând operatorului de transport feroviar SC Unicom Tranzit SA), care circula pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Cluj, între stațiile CF Monor Gledin și Râpa de Jos, km.33+300, a fost ajuns din urmă și lovit de către trenul nr.48924 (drezină pantograf DP 58 aparținând districtului LC Sărățel), având ca urmare deraierea drezinei pantograf de a doua osie în sensul de mers și rănirea a 16 persoane aflate în cabina drezinei.							
		recomandări emise	3	A. Completarea cadrului de reglementare cu prevederi referitoare la modul de instruire, examinare și autorizare a agentului de însoțire a drezinei pantograf.					

									<p>B. Completarea Regulamentului de consemn cu prevederi referitoare la asigurarea personalului autorizat pentru conducerea drezinelor după intervențiile ce întrerup perioada de odihnă.</p> <p>C. Corelarea prevederilor din Instrucția 340/2003 și a celor din Regulamentul 005/2005 referitoare la îndrumarea și circulația UAM.</p>
		recomandări în curs de implementare (deschise)	3	<p>Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2010/541/03.07.2015 a comunicat că pentru prima și a treia recomandare (recomandarea A. și C.) a luat măsuri în vederea implementării.</p> <p>Până la data întocmirii raportului, nu s-a primit răspuns din partea Autorității de Siguranță Feroviară Română referitor la stadiul și modul de implementare a celei de-a doua recomandări de siguranță (recomandarea B.) emisă în urma investigării acestui accident feroviar.</p>					
		marfă	Fiad-Telciu	08.05.2013	17:45	07.04.2014	accident	deraierea a nouă vagoane de marfă	
		Trenul de marfă nr.43622, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” S.A., care circula pe raza de activitate a Sucursalei Regionale Cluj, între stațiile CF Fiad și Telciu, a deraiat de 9 vagoane aflate în compunere în pozițiile 28 ÷ 36 (3 dintre vagoane răsturnându-se).							
5.	43622	recomandări emise	1	Luarea măsurilor necesare pentru ca personalul de exploatare să înțeleagă cu precizie și fără echivoc condițiile de aplicare a prevederilor art.6 alin.(16) din Regulamentul de Remorcare și frânare Nr.006, referitor la rămânerea în poziția inițială în compunerea trenului, pentru continuarea mersului, ca vehiculele remorcate și fără să fie active în remorcarea trenului, a locomotivelor care au fost utilizate ca locomotive împingătoare.					
		recomandare implementată (închisă)	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2010/545/06.07.2015 a comunicat implementarea recomandării de siguranță emisă în urma investigării acestui accident feroviar.					
		călători	Praid-Sovata	04.12.2013	07:30	30.06.2014	accident	lovirea de către un autovehiculul a unui automotor	
6.	14630	Trenul de călători nr.14630, aparținând operatorului de transport feroviar SC REGIOTRANS SRL, care circula pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, între stațiile CF Praid și Sovata (linie neinteroperabilă gestionată de SC RC-CT Trans SRL), la trecerea de nivel de la km 109+410 prevăzută cu IR și bariere mecanice a fost lovit de către autovehiculul producându-se deraierea de o osie a remorcii automotorului, accidentarea șoferului și deteriorarea autovehiculului.							

		recomandări emise	3	<p>A. Armonizarea Regulamentului de Exploatare al secției Târnăveni-Praid (întocmit de către CNCF „CFR” SA) și a Reglementărilor privind funcționarea posturilor de barieră de la trecerile la nivel de pe secțiile de circulație Blaj-Praid, Vânători-Odorhei, Alba Iulia-Zlatna (întocmite de gestionarul de infrastructură neinteroperabilă S.C. R.C.-C.F. TRANS SRL Brașov), prin coroborarea prevederilor din Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare - nr.005/2005 (aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr.1816/26.10.2005) cu cele din standardele SR 1244-3/1990, standardul SR 1244-2/2004 și standardul SR 1244-1/1996, referitor la clasificarea trecerii la nivel de la km 109+400 dintre stațiile CF Praid și Sovata și la semnalizarea feroviară și rutieră a acesteia.</p> <p>B. Completarea cadrului de reglementare cu prevederi amănunțite referitoare la modul cum se realizează traversarea unei treceri la nivel din linie curentă pentru care nu este asigurat rambul de vizibilitate și nu există post de barieră, de către trenurile aflate în circulație, dar și a cazurilor în care instalațiile de semnalizare a trecerii la nivel sunt defecte sau distruse, astfel încât riscul producerii accidentelor să fie ținut sub control.</p> <p>C. Organizarea de către administratorii/gestionarii de infrastructură feroviară publică interoperabilă sau neinteroperabilă a unor acțiuni comune cu administratorii drumurilor și cu Direcția Rutieră din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române pentru verificarea tuturor trecerilor la nivel care funcționează în condiții similare celei de la km 109+400 dintre Hm Praid și Hm Sovata și dacă este cazul, luarea măsurilor care se impun, pentru ținerea sub control a riscului producerii de accidente.</p>				
		recomandare în curs de implementare (deschisă)	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2010/631/13.10.2014 a comunicat că pentru prima recomandare (recomandarea A.) a luat măsuri în vederea implementării.				
		recomandări neimplementate (închise)	2	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2010/631/13.10.2014 a comunicat referitor la cea de-a doua și cea de-a treia recomandare (B. și C.) că nu pot fi urmate.				
7.	9358	c	Roșiori Est-Roșiori Nord	02.06.2014	03:27	04.07.2014	incident	depășirea de către trenuri a semnalelor
		Trenul de călători nr.9358, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC "CFR Călători" SA, care circula pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, între stațiile CF Roșiori Est și Roșiori Nord, a depășit semnalului Yu care ordona „Oprește fără a depăși semnalul”.						
		recomandări emise	1	Identificarea semnalelor de înscriere pe bloc care fac și funcția de prevestitor a semnalului de intrare și punerea în concordanță, după caz, a semnalizării cu reperele prevăzute în Regulamentul de Semnalizare nr.004 și Regulamentul de exploatare tehnică feroviară nr.002.				
		recomandare implementată (închisă)	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2010/560/10.07.2015 a comunicat implementarea recomandării de siguranță emisă în urma investigării acestui incident feroviar.				

8.	93849	marfă	Ișalnița - Coțofeni	08.05.2014	00:50	29.09.2014	accident	deraierea unui vagon de marfă de un boghiu	
		Trenul de marfă nr.93849, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” S.A., care circula pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, între stațiile CF Ișalnița și Coțofeni, km 264+000, a deraiat de primul boghiu în sensul de mers al celui de-al 9-lea vagon de la urma trenului.							
		recomandări emise	1	Identificarea de măsuri în sensul ținerii sub control a riscului aferent descărcării incomplete a vagoanelor de către beneficiar.					
		recomandare neimplementată (închisă)	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2010/630/10.10.2014 a comunicat că nu poate aplica recomandarea de siguranță emisă în urma investigării acestui accident feroviar deoarece consideră că implementarea acesteia ar contravenii cu prevederile art.16, alin.1 din Legea nr.24/2000.					
9.	88395	2 drezine	Palas-Constanța Mărfuri	10.03.2014	12:15	29.08.2014	accident	deraierea de o osie a unei drezine	
		Trenul de lucru nr.88395 format din drezinele DCL 033 și DCL 007, aparținând CNCF „CFR” S.A., pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, între stațiile CF Palas și Constanța Mărfuri (secție neinteroperabilă gestionată de S.C. GFR S.A.), km 1+200, a deraiat de prima osie în sensul de mers a drezinei DCL 033.							
		recomandări emise	1	Elaborarea unui cadru normativ pentru exploatarea, circulația și mentenanța drezinelor de cale tip DCL referitoare la ținerea sub control a elementelor determinante siguranței circulației.					
		recomandare în curs de implementare (deschisă)	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2010/577/17.09.2014 a comunicat că recomandarea de siguranță emisă în urma investigării acestui accident feroviar este în curs de implementare.					
10.	50406-1	marfă	Predeal - Timișu de Sus	13.04.2014	00:01	03.12.2014	incident	depășirea vitezei maxime admise	
		Trenul de marfă nr.50406-1, aparținând operatorului de transport feroviar SC Unicom Tranzit SA, care circula pe pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Brașov – Ploiești Vest (linie dublă electrificată) între stațiile CF Predeal și Timișul de Sus, pe firul I de circulație, a depășit viteza maximă admisă.							
		recomandări emise	2	Introducerea în livretele cu mersul trenurilor de marfă a procentelor de masă frânată minime pentru trenurile de marfă având în componere vagoane echipate cu frână proporțională cu încărcătura și care circulă pe secțiile de circulație caracterizate prin pante mari. Reglementarea modului de transmitere de către operatorii de transport feroviar către administratorul de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA, a informațiilor referitoare la existența în componerea trenului a vagoanelor cu frână proporțională cu încărcătura sau existența și funcționarea frânei electrice la locomotivele de remorcare a trenului.					
		recomandări în curs de implementare (deschise)	2	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2010/159/25.02.2015 a comunicat că recomandările emise în urma investigării acestui incident feroviar se vor lua în considerare în vederea implementării.					

11.	48651/ 3651	marfă	Halmeu	24.09.2014	13:45	22.12.2014	accident	deraierea unui vagon de marfă de un boghiu	
		Trenul de marfă nr.48651/3651 format din 17 vagoane de cale largă încărcate, remorcat cu locomotiva DA 1920 (aparținând căilor ferate ucrainene – UZ), care circula pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Cluj, în stația CF Halmeu, pe parcursul de intrare la linia 7 cale largă a deraiat de al doilea boghiu, în sensul de mers, al ultimului vagon din tren.							
		recomandări emise	1	Demararea de către administratorul infrastructurii feroviare publice CNCF „CFR” SA a procedurilor pentru încheierea unei noi convenții de frontieră româno - ucrainene, convenție ce va fi negociată și semnată din partea României și de către reprezentanți ai Autorității de Siguranță Feroviară Române – ASFR și ai Organismului de Investigare Feroviar Român – OIFR. În noua convenție de frontieră vor fi introduse prevederi clare, prin care să se stabilească ca personalul feroviar implicat într-un accident/incident feroviar produs între stațiile de frontieră sau în stațiile de frontieră să permită accesul la materialul rulant implicat și să răspundă la întrebările formulate de către reprezentanții autorizați ai statului pe teritoriul căruia a avut loc accidentul/incidentul.					
recomandare neimplementată (închisă)	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2010/165/26.02.2015 a comunicat că nu poate aplica recomandarea de siguranță emisă în urma investigării acestui accident feroviar.							

DIRECTOR
Dr. ing. Vasile BELIBOU