



RAPORT DE INVESTIGARE

privind incidentul feroviar produs la data de 17.10.2024, ora 17:25, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale C.F. Timișoara, secția de circulație Timișoara – Lugoj (linie simplă, electrificată), în halta de mișcare Belinț, prin lovirea pichetului aferent circuitului de cale 1-3Si3, aflat în gabaritul de liberă trecere CFR, de către robinetii de izolare cu alimentator ai distribuitorilor cu aer KE, ale vagoanelor din compunerea trenului de marfă nr.48431016 (aparținând operatorului de transport feroviar Deutsche Bahn Cargo România SRL)



*Raport de Investigare
Ediția finală
30 ianuarie 2025*

Definiții și abrevieri

AFER	- Autoritatea Feroviară Română
AGIFER	- Agenția de Investigare Feroviară Română
ASFR	- Autoritatea de Siguranță Feroviară Română
BLA	- Bloc de linie automat
CT	- Centralizare și telecomandă
DBCR	- Deutsche Bahn Cargo România
Hm	- Haltă de mișcare
IDM	- impiegat de mișcare - salariat absolvent al unui curs de calificare, autorizat să organizeze și să execute activități în legătură cu circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare într-o stație de cale ferată. (<i>Regulamentul nr.005/2005, Anexa 4</i>)
INDUSI	- instalație ce cuprinde echipament de cale și de pe locomotive, pentru controlul punctual al vitezei trenurilor
OTF	- operator de transport feroviar
OUG	- ordonanța de urgență a guvernului
Regulament	- Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.117/2010
RRSCF	- Revizoratul Regional de Siguranța Circulației Feroviare
RER	- Stație radio de emisie recepție
SCB	- instalații de semnalizare, centralizare și bloc
SMS	- sistem de management al siguranței – modul de organizare al activităților specifice astfel încât acestea să se desfășoare în depline condiții de siguranță feroviară (<i>Regulament, art.13</i>)
SRCF	- Sucursală Regională de Cale Ferată – structura teritorială din cadrul CN CF „CFR” SA

CUPRINS

	Pag.
A. PREAMBUL	4
<i>A.1. Introducere</i>	4
<i>A.2. Procesul investigației</i>	4
B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE	5
C. RAPORTUL DE INVESTIGARE	7
<i>C.1. Descrierea incidentului</i>	7
<i>C.2. Circumstanțele incidentului</i>	8
<i>C.2.1. Părțile implicate</i>	8
<i>C.2.2. Compunerea și echipamentele trenului</i>	8
<i>C.2.3. Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului</i>	8
<i>C.2.3.1. Linii</i>	8
<i>C.2.3.2. Instalații</i>	8
<i>C.2.3.3. Locomotivă</i>	9
<i>C.2.3.4. Material rulant</i>	9
<i>C.2.4. Mijloace de comunicare</i>	10
<i>C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar</i>	10
<i>C.3. Urmările incidentului</i>	11
<i>C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți</i>	11
<i>C.3.2. Pagube materiale</i>	11
<i>C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar</i>	11
<i>C.3.4. Consecințele incidentului asupra mediului</i>	11
<i>C.5. Desfășurarea investigației</i>	11
<i>C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat</i>	11
<i>C.5.2. Sistemul de management al siguranței</i>	12
<i>C.5.3. Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigare</i>	13
<i>C.5.4. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și a materialului rulant</i>	14
<i>C.5.4.1. Date constatate cu privire la linii și instalații</i>	14
<i>C.5.4.2. Date constatate cu privire la locomotiva implicată LE-MA 012</i>	14
<i>C.5.4.3. Date constatate cu privire la vagoanele din compunerea trenului</i>	15
<i>C.5.5. Interfața om – mașină – organizație</i>	16
<i>C.5.6. Incidente anterioare cu caracter similar</i>	16
<i>C.6. Analiză și concluzii</i>	17
<i>C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a infrastructurii feroviare</i>	17
<i>C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a vagoanelor implicate</i>	17
<i>C.6.3. Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului</i>	17
D. CAUZELE INCIDENTULUI	18
<i>D.1. Cauza directă</i>	18
<i>D.2. Cauze subiacente</i>	19
<i>D.3. Cauze primare</i>	19
<i>D.4. Observații suplimentare</i>	19
<i>D.5. Măsurile luate în timpul investigației</i>	19
E. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ	20

A. PREAMBUL

A.1. Introducere

În conformitate cu prevederile Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.117/2010, denumit în continuare Regulament de Investigare, Agenția de Investigare Feroviară Română – AGIFER asigură investigatorul principal pentru anumite incidente produse în circulația trenurilor.

Investigația a fost efectuată în conformitate cu prevederile Regulamentului de investigare, fiind realizată independent de orice anchetă judiciară și nu s-a ocupat în nici un caz cu stabilirea vinovăției sau a răspunderii civile, penale sau patrimoniale, responsabilității individuale sau colective.

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

Utilizarea acestui RAPORT DE INVESTIGARE în alte scopuri decât cele referitoare la prevenirea producerii accidentelor și incidentelor feroviare și îmbunătățirea siguranței feroviare, poate conduce la interpretări eronate care nu corespund scopului prezentului document.

A.2. Procesul investigației

Prin nota informativă a Revizoratului General de Siguranța Circulației din cadrul CNCF „CFR” SA precum și prin fișa de avizare nr.20, din data de 17.10.2024, a RRSCF din cadrul SRCF Timișoara, Agenția de Investigare Feroviară Română – AGIFER a fost informată cu privire la incidentul feroviar produs la aceeași dată la ora 17:25, pe raza de activitate a SRCF Timișoara, secția de circulație Timișoara – Lugoj (linie simplă, electrificată), în Hm Belinț, prin lovirea pichetului aferent circuitului de cale 1-3Si3, aflat în gabaritul de liberă trecere, de către robineții de izolare cu alimentator ai distribuitoarelor cu aer KE, ale vagoanelor din compunerea trenului de marfă nr.48431016 (aparținând OTF DBCR).

Luând în considerare faptul că evenimentul feroviar se încadrează ca *incident produs în circulația trenurilor*, în conformitate cu prevederile art.8, grupa A, pct.1.14 din *Regulament*, și prin nota nr.I.261/2024 a Directorului General Adjunct a fost numit investigatorul principal al comisiei de investigare, un investigator din cadrul AGIFER.

După consultarea prealabilă a părților implicate – SRCF Timișoara, respectiv OTF DBCR, conform prevederilor din *Regulament*, investigatorul principal, prin Nota nr.1110-3/18/21.10.2024, a numit comisia de investigare, aceasta având în componență, un salariat de la SRCF Timișoara, respectiv un salariat de la OTF DBCR, ca membri.

B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

Descrierea pe scurt

La data de 17.10.2024, trenul de marfă nr.48431016, aparținând OTF DBCR, remorcat cu locomotiva LE-MA 012, având în componere 25 vagoane, 100 osii goale, 661 tone, lungime 700 metri, a circulat în condiții normale până în Hm Belinț, unde a fost garat la linia nr.2 abătută, (trenul circula pe relația Curtici – Craiova).

După staționarea trenului la linia nr.2 abătută, aproximativ 30 minute, (pentru încrucișarea cu trenul de călători nr.9553), IDM a efectuat parcurs centralizat de ieșire de la linia nr.2 abătută, în direcția Hm Jabăr. În jurul orei 17:20, trenul de marfă nr.48431016, s-a pus în mișcare, iar după ce a depășit semnalul de ieșire Y2, la aproximativ 5 m de semnal (**Foto nr.1**), a lovit pichetul aferent circuitului de cale 1-3Si3 (relocat în urma lucrărilor de modernizare, derulate în Hm Belinț), aflat în gabaritul de liberă trecere, cu robinetii de izolare cu alimentator ai distribuitorilor cu aer KE, ai vagoanelor cu numerele: 25804366464-2, 25804366132-5, 25804367007-8, 25804366474-1, 25804367024-3, 25804366640-7, 25804366448-5, 25804366862-7, aflate în ordine după locomotivă, în componerea trenului de marfă.



Foto nr.1

După ce a parcurs aproximativ o distanță de 383 m de la plecarea din Hm Belinț, mecanicul de locomotivă, a constatat că trenul merge din ce în ce mai greu, iar viteza tinde să scadă, motiv pentru care a luat măsuri de oprire a trenului, acționând frâna automată. După ce a alimentat cu aer din nou trenul a încercat să îl pună în mișcare dar a sesizat că trenul este în continuare frânat. A luat măsuri de asigurare al trenului contra fugirii, și a trimis mecanicul ajutor să verifice motivul frânării trenului. La verificarea efectuată, acesta a constatat lovirea pichetului aferent circuitului de cale 1-3Si3, de către robinetii de izolare cu alimentator ai distribuitorilor cu aer KE (aceștia fiind manipulați între poziții sau pe poziția izolare), de la vagoanele: 1,2,3,5,6,7,8, și 9, din componerea trenului. După verificarea pe teren, mecanicul ajutor a făcut fotografiile, și s-a întors pe locomotivă, comunicându-i mecanicului de locomotivă cele constatate. Mecanicul de locomotivă a luat legătura cu IDM de serviciu Hm Belinț, prin stația RER, comunicându-i acestuia cele întâmplate, iar în jurul orei 18:10, trenul a fost retras din linie curentă și regarat la linia nr.2 abătută în Hm Belinț.

Urmările incidentului

suprastructura căii

În urma producerii acestui incident nu a fost afectată suprastructura căii ferate.

materialul rulant

În urma producerea incidentului feroviar, au fost constatate avarii la robinetii de izolare cu alimentator al distribuitorului de aer KE, ai vagoanelor cu numerele: 25804366464-2, 25804366132-5, 25804367007-8, 25804366474-1, 25804367024-3, 25804366640-7, 25804366448-5, 25804366862-7, din compunerea trenului de marfă nr.48431016, aparținând OTF DBCR.

instalații feroviare

În urma producerii incidentului feroviar a fost afectat pichetul de releu al circuitului de cale 1-3Si3.

persoane vătămate

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

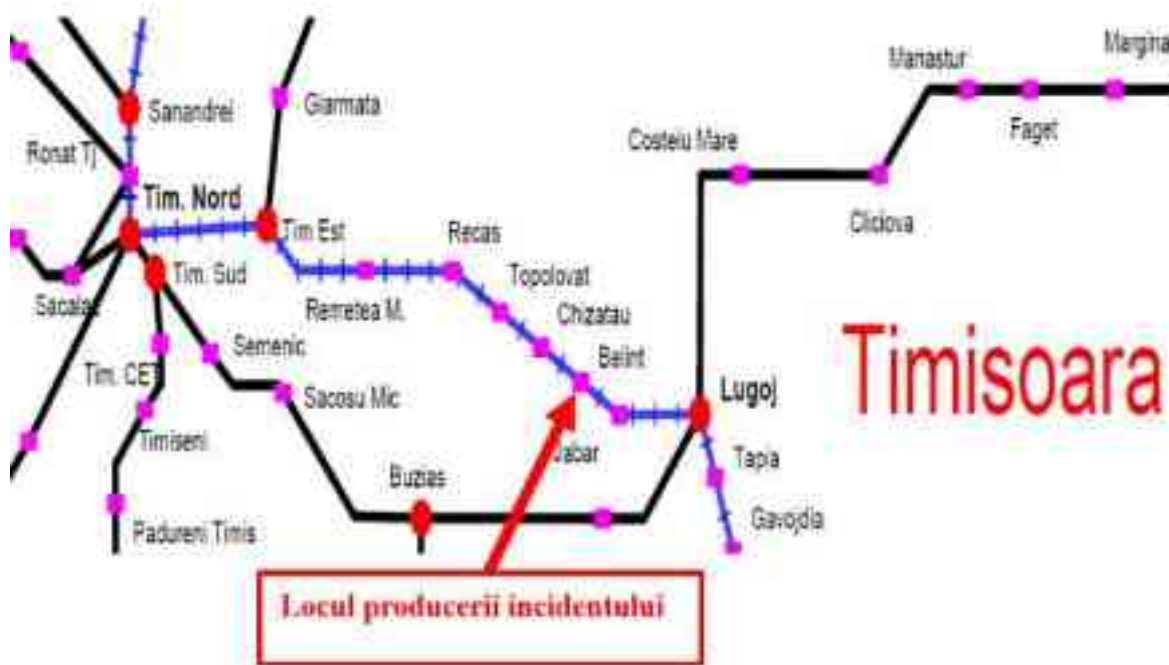
mediul înconjurător

Incidentul feroviar nu a avut impact asupra mediului înconjurător.

perturbații în circulația feroviară

Urmare acestui incident trenul de călători nr.9576 a înregistrat o întârziere de 32 minute.

Locul producerii incidentului este prezentat în schița de mai jos (*Schița nr.1*) și se află situat pe raza de activitate a SRCF Timișoara.



Schița nr.1– Harta cu locul producerii incidentului

Cauză directă și factorii care au contribuit

Cauza directă a producerii incidentului feroviar o constituie, lovirea pichetului aferent circuitului de cale 1-3Si3 aflat în gabaritul de liberă trecere, de către robinetii de izolare cu alimentator ai distribuitorilor de aer KE, ale vagoanelor din compunerea trenului.

Factorii care au contribuit la producerea incidentului feroviar, au fost :

- Montarea pichetului aferent circuitului de cale 1-3Si3, urmare a lucrărilor de modernizare a infrastructurii feroviare din Hm Belinț (relocare cabluri CSST pentru asigurare front de lucru cu utilaje), fără respectarea gabaritului de liberă trecere.

Cauze subiacente:

Cauzele subiacente ale producerii incidentului:

- Neînscrierea în RRLISC din Hm Belinț, de către responsabilul SC autorizat AFER al executantului lucrărilor de relocare a pichetului aferent circuitului de cale 1-3Si3;
- Neasigurarea gabaritului de liberă trecere a liniilor deschise circulației trenurilor pe perioada executării lucrărilor de relocare pentru elemente ale instalațiilor feroviare, din Hm Belinț.

Cauze primare

Lipsa reglementărilor privind modul de executare a lucrărilor de linii și instalații, pe linii sau părțile de instalații în funcție, nepredare antreprenorului din punct de vedere al siguranței circulației.

Grad de severitate

Conform clasificării incidentelor prevăzută în **Regulamentul de investigare**, având în vedere activitatea în care s-a produs, evenimentul se clasifică ca incident feroviar conform **art.8, Grupa A, pct.1.14.**

Recomandări de siguranță

Având în vedere cele prezentate mai sus, comisia de investigare consideră că nu este oportună emiterea de recomandări de siguranță.

Prezentul Raport de Investigare se va transmite Autorității de Siguranță Feroviară Română, administratorului de infrastructură feroviară CNCF „CFR” SA, OTF DBCR SRL, și FCC Construcción SA.

C. RAPORTUL DE INVESTIGARE

C.1. Descrierea incidentului

La data de 17.10.2024, a fost programat în circulație trenul de marfă nr.48431016, aparținând OTF DBCR, remorcat cu locomotiva LE-MA 012, având în compunere 25 vagoane, 100 osii goale, 661 tone, lungime 700 metri, cu formare în stația CFR Curtici, pentru stația CFR Craiova. Trenul a circulat în condiții normale până în Hm Belinț, unde a fost garat la linia nr.2 abătută.

După staționarea trenului la linia nr.2 abătută, aproximativ 30 minute, (pentru încrucișarea cu trenul de călători nr.9553), IDM a efectuat parcurs centralizat de ieșire de la linia nr.2 abătută, în direcția Hm Jabăr. În jurul orei 17:20, trenul de marfă nr.48431016, a fost pus în mișcare, iar după ce a depășit semnalul de ieșire Y2, la aproximativ 5m de semnal, a lovit pichetul aferent circuitului de cale 1-3Si3 (relocat în urma lucrărilor de modernizare, derulate în Hm Belinț), aflat în gabaritul de liberă trecere, cu robinetii de izolare cu alimentator ai distribuitorilor cu aer KE, ai vagoanelor cu numerele: 25804366464-2, 25804366132-5, 25804367007-8, 25804366474-1, 25804367024-3, 25804366640-7, 25804366448-5, 25804366862-7, aflate în ordine după locomotivă, în compunerea trenului de marfă.

După ce a parcurs aproximativ o distanță de 383 m de la plecarea din Hm Belinț, mecanicul de locomotivă, a constatat că trenul merge din ce în ce mai greu, iar viteza tinde să scadă, motiv pentru care a luat măsuri de oprire a trenului, acționând frâna automată. A alimentat cu aer din nou trenul și a încercă să îl pună în mișcare dar a sesizat că trenul este frânat. Atunci a luat măsuri de asigurare al trenului contra fugirii, și a trimis mecanicul ajutor să verifice motivul frânării trenului. Acesta a constatat lovirea pichetului aferent circuitului de cale 1-3Si3, cu robinetii de izolare cu alimentator ai distribuitoarelor cu aer KE (aceștia fiind manipulați între poziții sau pe poziția izolare), de la vagoanele: 1,2,3,5,6,7,8, și 9, din compunerea trenului. După verificarea pe teren, mecanicul ajutor a făcut fotografii, și s-a întors pe locomotivă, comunicându-i mecanicului de locomotivă cele constatate. Mecanicul de locomotivă a luat legătura cu IDM de serviciu Hm Belinț, prin stația RER, comunicându-i acestuia cele întâmplate, iar în jurul orei 18:10, trenul a fost retras din linie curentă și regarat la linia nr.2 abătută în Hm Belinț.

C.2. Circumstanțele incidentului

C.2.1. Părțile implicate

Zona de producere a incidentului este situată pe linii aflate în administrarea CNCF „CFR” SA – SRCF Timișoara și întreținute de salariații din cadrul Secției L2 Lugoj, district D3 Belinț.

Trenul de marfă nr.48431016, și locomotiva LE-MA 012 aparțin OTF DBCR.

Instalațiile de semnalizare, centralizare și blocare (SCB) de pe secția de circulație Timișoara – Lugoj sunt în administrarea CNCF „CFR” SA – SRCF Timișoara și întreținute de salariați din cadrul Secției CT1 Timișoara – District 2SCB Timișoara Est.

Instalația de comunicații feroviare de pe locomotivă este proprietatea OTF DBCR.

Mentenanța preventivă a vagoanelor implicate a fost efectuată în ateliere de reparații aparținând SIRV Caransebeș și DB AG.

C. 2.2. Compunerea și echipamentele trenului

Trenul de marfă nr.48431016, aparținând OTF DBCR, remorcat cu locomotiva LE-MA 012, a fost programat în circulație cu formare în stația CFR Curtici, pentru stația CFR Craiova, având în compunere 25 vagoane, 100 osii goale, 661 tone, lungime 700 metri.

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

C.2.3.1. Linii

Descrierea traseului căii

- Traseul liniei nr.2 abătută din Hm Belinț este în aliniament, profilul căii în plan transversal este în rambleu, cu înălțimea aproximativ 0,5m (platforma haltei).
- Declivitatea este 1,32 ‰, rampă în sensul de mers al trenului.

Descrierea suprastructurii căii

Linia nr.2 abătută din Hm Belinț, este electrificată, cale cu joante, suprastructura este alcătuită din șină tip 60, traverse din beton precomprimat T17, prindere indirectă tip K.

C.2.3.2. Instalații

Pe secția de circulație Timișoara - Lugoj, circulația trenurilor se face pe bază de BLA.

Hm Belinț este înzestrată cu instalație CED-CR2, circulația trenurilor efectuându-se pe liniile 1 și 2, linia 3 fiind dezafectată în urma lucrărilor de modernizare care se efectuează pe secția de circulație Timișoara – Lugoj, drept pentru care părțile de instalație care intră în parcursurile de circulație pentru liniile 1 și 2, au fost menținute și relocate, pentru a se putea efectua circulația trenurilor pe liniile 1și 2, (exemplu pichetul de releu al circuitului de cale 1-3Si3, **Foto nr.2**).



Foto nr.2

Instalațiile sunt întreținute de salariații secției CT1 Timișoara din cadrul SRCF Timișoara. În perioada 01.10.2024 - 17.10.2024, au fost înregistrate un număr de două deranjamente la instalațiile feroviare din Hm Belinț, și anume:

1. În data de 15.10.2024, Secțiunea 1-3Si3 defectă (circuite de cale), cauza: Cablu rupt de către firma constructoare care execută lucrări de modernizare.
2. În data de 16.10.2024 – 17.10.2024, Secțiunea 1-3Si3 defectă (circuite de cale), cauza: Cablu rupt și echipament avariat de către firma constructoare care execută lucrări de modernizare.

C.2.3.3. Locomotivă

Caracteristicile tehnice ale locomotivei LE-MA 012:

Locomotiva LE-MA 012 aparține OTF DBCR și are următoarele caracteristici tehnice:

- Felul curentului: - alternativ monofazat;
- Tensiunea nominală, minimă și maximă în linia de contact - 25 kV / 19,5 kV / 27,5 kV;
- Frecvența nominală - 50Hz;
- Puterea nominală – 6000 kW;
- Formula osiilor- Co'-Co';
- Lungimea peste tamponane – 19.740 mm;
- Ecartament – 1.435 mm;
- Greutatea totală - 126 t;
- Sarcină pe osie - 20 t/osie;
- Viteza maximă constructivă – 160 km/h;
- Rază minimă de înscriere în curbă – 170 m.

Starea tehnică a locomotivei de remorcă LE-MA 012:

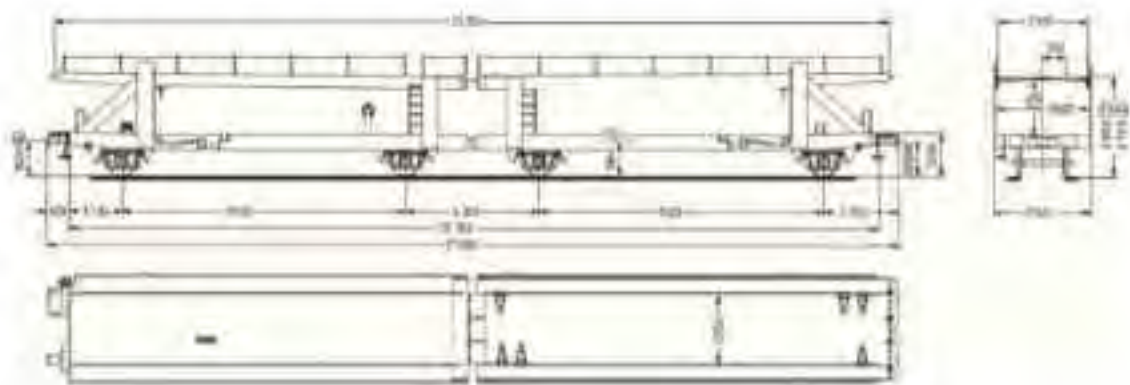
- Instalațiile de frână directă și automată erau funcționale;
- Instalația de siguranță și vigilență era funcțională la ambele posturi de conducere;
- Instalația de control punctual al vitezei tip INDUSI, era funcțională și sigilată;
- Instalația de vitezometru de tip IVMS, era în funcție și sigilată.

C.2.3.4. Material rulant

Vagoanele din compunerea trenului sunt de tipul Laaeks 553 (*Schița nr.2*), și au următoarele caracteristici tehnice:

- Seria literală: - Laaeks 553;
- Lungimea peste tamponane: - 27000mm;

- Ampatamentul vagonului: - 22300mm;
- Lățimea vagonului: - 3140mm;
- Înălțimea maximă la nivelul superior al șinei 2800mm;
- Tara vagonului: - 26100mm;
- Raza minimă de înscriere în curbă: - 80m;
- Frână automată: - KE-GP;
- Încărcătura maximă: - 18,5t.



Schița nr.2

Vagoanele din seria Laaeks 553, sunt vagoane pe 4 osii pentru transport autoturisme (*Foto nr.3*)



Foto nr.3

C.2.4. Mijloace de comunicare

Comunicarea între mecanicul de locomotivă și IDM de serviciu Hm Belinț s-a făcut prin stații RER (radio-emisie-recepție), acestea funcționând corespunzător.

C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar

Imediat după producerea incidentului feroviar, avizarea s-a realizat prin circuitul informațiilor transmis între mecanicul de locomotivă și IDM din Hm Belinț, mecanicul ajutor și operatorul de circulație.

După producerea incidentului, pentru primele constatări, prelevarea de probe și consemnarea acestora în procese verbale, s-au prezentat reprezentanții AGIFER (ulterior unul din aceștia a fost

numit în comisia de investigare ca investigator principal), un reprezentant al OTF DBCR și reprezentanți ai RRSCF – SRCF Timișoara.

C.3. Urmările incidentului

C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți

În urma producerii incidentului feroviar nu s-au înregistrat pierderi de vieți omenești sau răniți.

C.3.2. Pagube materiale

În conformitate cu Nota nr.1708/04.12.2024, a OTF DBCR, referitoare la pagubele rezultate ca urmare a incidentului produs în Hm Belinț, acestea sunt în valoare de 5332 lei (inclusiv TVA).

C.3.3. Consecințele în traficul feroviar

Incidentul feroviar produs la data de 17.10.2024 ora 17:25, pe raza de activitate a SRCF Timișoara, secția de circulație Timișoara – Lugoj (linie simplă, electrificată), în Hm Belinț, în circulația trenului de marfă nr.48431016, a avut drept consecință asupra traficului feroviar, întârzierea unui tren de călători cu 32 minute.

C.3.4. Consecințele asupra mediului

În urma producerii acestui incident feroviar nu au fost urmări asupra mediului.

C.4. Circumstanțe externe

La data de 17.10.2024, în jurul orei 17:25, vizibilitatea în zona producerii incidentului a fost corespunzătoare, cer parțial acoperit, cu temperatura în aer de plus 19°C.

C.5. Desfășurarea investigației

C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat

C.5.1.1. Mecanicul de locomotivă care a condus locomotiva LE-MA 012 ca locomotivă de remorcă a trenului de marfă nr.48431016, din data de 17.10.2024, a declarat următoarele:

- a luat locomotiva în primire în stația CFR Aradu Nou, în tranzit și la verificarea documentelor de bord și efectuarea reviziei exterioare nu a constatat nimic deosebit;
- a condus locomotiva de la luarea în primire până la locul producerii incidentului, fără a întâmpina probleme în parcurs și fără a avea frânări de urgență;
- în Hm Belinț trenul a avut parcurs de intrare cu oprire la linia nr.2 abătută, unde a staționat aproximativ 30 minute;
- după staționare și după ce i-a comunicat IDM Hm Belinț că are parcurs de ieșire cu semnal pe liber, a pus trenul în mișcare și a efectuat în condiții normale o distanță de aproximativ 300 m, moment în care a sesizat că trenul merge greu și viteza tinde să scadă, și a luat decizia de oprire a trenului, acționând frâna automată;
- după oprirea trenului, a trimis mecanicul ajutor pe teren pentru a constata ce s-a întâmplat și eventual să facă poze;
- la deplasarea pe teren mecanicul de locomotivă ajutor a constatat lovirea pichetului aferent circuitului de cale 1-3Si3, cu robinetii de izolare cu alimentator ai distribuitorilor cu aer KE (aceștia fiind manipulați între poziții sau pe poziția izolare), de la vagoanele: numărul 1,2,3,5,6,7,8, și 9, din compunerea trenului. După verificarea pe teren, mecanicul ajutor a făcut fotografii, și s-a întors pe locomotivă, comunicându-i mecanicului de locomotivă cele constatate. Mecanicul de locomotivă a

luat legătura cu IDM de serviciu Hm Belinț, prin stația RER, comunicându-i acestuia cele întâmplate, iar în jurul orei 18:10, trenul a fost retras din linie curentă și regarat la linia nr.2 abătută în Hm Belinț.

C.5.1.2. Mecanicul de locomotivă ajutor care a deservit locomotiva LE-MA 012 ca locomotivă de remorcare a trenului de marfă nr.48431016, din data de 17.10.2024, a declarat următoarele:

- a luat locomotiva în primire în stația CFR Aradu Nou, în tranzit și la verificarea documentelor de bord și efectuarea reviziei exterioare nu a constatat nimic deosebit;
- a circulat în condiții normale pe relația Aradu Nou - Belinț;
- în Hm Belinț trenul a avut parcurs de intrare cu oprire la linia nr.2 abătută, unde a staționat aproximativ 30 minute;
- după staționare, mecanicul de locomotivă a pus trenul în mișcare și a circulat aproximativ 300 m, după care mecanicul de locomotivă a oprit trenul și i-a comunicat să coboare și să verifice cauzele ce au dus la frânarea trenului;
- după ce a coborât de pe locomotivă și a defilat trenul, a constatat lovirea pichetului aferent circuitului de cale 1-3Si3, cu robinetii de izolare cu alimentator ai distribuitoarelor cu aer KE (aceștia fiind manipulați între poziții sau pe poziția izolare), de la vagoanele: numărul 1,2,3,5,6,7,8, și 9, din compunerea trenului. După verificarea pe teren, mecanicul ajutor a făcut fotografii, și s-a întors pe locomotivă, comunicându-i mecanicului de locomotivă cele constatate;

C.5.1.3. IDM de serviciu în data de 17.10.2024, în Hm Belinț, a declarat următoarele:

- aflat de serviciu în data de 17.10.2024, în Hm Belinț, a primit dispoziție RC că trenul de marfă nr.48431016, va fi garat la linia nr.2 abătută, pentru încrucișarea cu trenul de călători nr.9553;
- la ora 17:21 trenul de marfă a plecat de la linia nr.2 abătută cu semnal pe liber;
- la ora 17:30 a fost anunțat de către mecanicul trenului de marfă, prin stația RER, că trenul a oprit, fiind frânat, deoarece unele vagoane din compunerea trenului au probleme la sistemul de frânare;
- în jurul orei 18:10, mecanicul trenului de marfă i-a solicitat regararea în Hm Belinț, fapt pentru care trenul a fost regarat între mărcile de siguranță la linia nr.2 abătută la ora 18:20.

C.5.2. Sistemul de management al siguranței

A. Sistemul de management al siguranței la nivelul gestionarului de infrastructură feroviară

La momentul producerii incidentului feroviar CNCF „CFR” SA în calitate de administrator al infrastructurii feroviare publice avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile Directivei 2016/798/CE privind siguranța pe căile ferate comunitare și cu legislația națională aplicabilă, aflându-se în posesia Autorizației de siguranță cu numărul de identificare AS21003 cu valabilitate în perioada 28.12.2021 ÷ 27.12.2026.

La data producerii incidentului feroviar CNCF „CFR” SA în calitate de autoritate contractantă și FCC Construcción în calitate de contractant, aveau încheiat un contract de lucrări nr.133/28.11.2022 – **Proiectare și Execuție lucrări aferente obiectivului de investiții „Modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara - Arad” – lotul 2, Lugoj – Timișoara Est (Planul de Management al Traficului – PMT).**

În urma verificării documentelor existente la SRCF Timișoara – Divizia Investiții – Serviciul UMP, comisia de investigare a constatat următoarele:

1.Existau „Reglementări privind modul de executare a lucrărilor de linii și instalații, pe linii sau părțile de instalații în funcție, nepredare antreprenorului din punct de vedere al siguranței circulației”, act nr.3/1/2/600/2024 al RRSC Timișoara, acestea fiind puse la dispoziția antreprenorului în urma producerii incidentului, pe parcursul investigației.

2.Existau „Reglementări comune” – privind modul de avizare a deranjamentelor produse la instalațiile SCB sau infrastructurii feroviare, ca urmare a lucrărilor de modernizare – act nr.3/7/2/2/286/28.03.2024.

3.Exista Proces Verbal cu nr.22/02.04.2024 în vederea identificării cablurilor și/sau echipamentelor existente în ampriza lucrărilor de reabilitare cuprinse între Km 527+000 și 528+500 firul I și II de circulație, semnat atât de beneficiar cât și de antreprenor, în care era stipulat printre altele: „Pe distanța dintre semnalul de intrare X și PC (post central), cablurile SCB vor fi relocate la capătul traverselor liniei nr.2. Lucrările se vor executa cu scoatere din funcție a instalațiilor CED/BLA, condițiile pentru executarea acestora urmând a fi stabilite ulterior în comisie mixtă”.

În ziua producerii incidentului feroviar Divizia Trafic Timișoara- Serviciul Alocare Capacitate, nu a emis telegramă de aprobare a închiderilor de linii pentru executarea lucrărilor de relocare cabluri SCB în Hm Belinț.

FCC CONSTRUCCION SA în calitate de Antreprenor în cadrul Contractului pentru **Proiectare și Execuție lucrări aferente obiectivului de investiții „Modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara - Arad” – lotul 2, Lugoj – Timișoara Est**, la data producerii incidentului avea încheiat un contract de subcontractare cu HITACHI RAIL GTS ROMÂNIA SRL pentru toate lucrările de semnalizare și telecomunicații aferente contractului menționat.

HITACHI RAIL GTS ROMÂNIA SRL la data producerii incidentului, avea încheiat un contract de subcontractare cu DELTATEL SRL, care execută lucrări de construcții montaj la Instalațiile SCB/TTR-TC.

DELTATEL SRL, deține următoarele documente:

1. Acord Tehnic Feroviar Proiectare în domeniul instalațiilor feroviare de TTR-TC/inclusiv fibră optică (FO), Seria AT Nr.858/2023 din 13.10.2023.
2. Acord Tehnic Feroviar Lucrări de construcții-montaj, instalații SCB, Seria AT Nr.801/2020 din 21.12.2020.
3. Autorizația de furnizor feroviar Seria AF nr.9105 din data de 06.10.2023.

B. Sistemul de management al siguranței la nivelul operatorului de transport

La momentul producerii incidentului feroviar, Deutsche Bahn Cargo Romania în calitate de operator de transport feroviar de marfă avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile Directivei (UE) 2016/798 privind siguranța pe căile ferate comunitare, a Ordonanței de Urgență nr.73/2019 privind siguranța feroviară și a OMTIC 932/2020 privind măsuri pentru aplicarea Regulamentului (UE) 2018/763 al Comisiei din 9 aprilie 2018 de stabilire a modalităților practice pentru emiterea certificatelor unice de siguranță pentru întreprinderile feroviare, aflându-se în posesia:

- licența pentru efectuarea serviciilor de transport de mărfuri, inclusive transport de mărfuri periculoase;
- numărul național al licenței: LTF 20 valabilă până la data de 26.07.2026;
- certificat unic de siguranță – Numărul european de identificare (NEI): RO1020200047, valabil până la data de 04.08.2025.

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

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

- OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară;
- Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România, aprobat prin HG nr.117/2010;
- Reglementări comune privind modul de avizare a deranjamentelor produse la instalațiile SCB sau infrastructurii feroviare, ca urmare a lucrărilor care se execută conform **Contractului**

nr.133/28.11.2022-Proiectare și Execuție lucrări aferente obiectivului de investiții „Modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara - Arad” – lotul 2, Lugoj – Timișoara Est.

La investigarea incidentului feroviar s-au luat în considerare următoarele **surse și referințe**:

- acte, documente, fotografii și schițe puse la dispoziție de entitățile implicate;
- fotografii realizate după producerea incidentului de către membrii comisiei de investigare;
- rezultatele verificărilor efectuate imediat după producerea incidentului feroviar la instalațiile feroviare și la vagoanele implicate;
- proces verbal de constatare cu ocazia verificării stării tehnice a vagoanelor seria Laaeks implicate;
- declarațiile și chestionarele salariaților implicați în producerea incidentului feroviar.

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

C.5.4.1. Date constatate cu privire la linii și instalații

Pe secția Timișoara - Lugoj, circulația trenurilor se face pe bază de BLA.

Hm Belinț este înzestrată cu instalații de centralizare tip CED – CR2, și sunt deservite de IDM.

În urma verificărilor la fața locului comisia de investigare a constatat următoarele:

- instalația CED-CR2 din biroul de mișcare avea plumbii compleți și intacti, fără deranjamente, înscrise în RRLISC, circulația trenurilor efectuându-se numai pe liniile 1 și 2, linia 3 fiind desființată;
- pichetul de releu al circuitului de cale 1-3Si3 avea urme de lovire la sistemul de închidere și urme de vopsea roșie (**Foto nr.4**)



Foto nr.4

- din măsurătorile efectuate la fața locului, pichetul era intrat în gabaritul de liberă trecere cu aproximativ 8 mm în plan vertical (ca urmare a lucrărilor provizorii de relocare, efectuate de către subantreprenorul DELTATEL SRL), pentru asigurarea frontului de lucru, la lucrările de modernizare);

- de menționat că amplasamentul era predat către antreprenorul general FCC Construcción, cu ocazia începerii lucrărilor.

C.5.4.2. Date constatate cu privire la locomotiva LE-MA 012

La locomotiva LE-MA 012, care remorca trenul de marfă nr.48431016, nu s-au semnalat probleme tehnice care ar fi putut influența producerea incidentului și nici defecțiuni în urma producerii acestuia.

Din examinarea diagramei instalației de măsură și înregistrare a vitezei cu memorie nevolatilă tip IVMS, conform PV nr.S.C./342/05.12.2024, au reieșit următoarele:

- locomotiva LE-MA 012 a fost luată în primire de echipa de tracțiune în data de 17.10.2024 ora 11:30 în stația CFR Aradu Nou;
- trenul nr.48431016 a circulat în condiții normale până la Hm Belinț, unde a sosit la ora 16:46. Trenul a staționat în intervalul orar 16:46 – 17:17, în Hm Belinț;
- trenul nr.48431016 a plecat din Hm Belinț la ora 17:17, a circulat cu viteza maximă de 21 km/h, iar după ce a parcurs distanța de 383 m, la ora 17:20 a oprit în linie curentă la km 527+600;
- trenul a staționat în intervalul orar 17:20 – 16:15 în linie curentă, după care la ora 18:15 a efectuat o mișcare de manevră, cu schimbarea sensului de mers, cu viteza maximă de 9 km/h, parcurgând o distanță de 386 m și s-a oprit la ora 18:19.

Alte mențiuni:

1. Instalația INDUSI a fost în funcție pe tot intervalul orar (11:30 – 18:19), manipulată în poziția „Marfă”.
2. Instalația DSV a fost în funcție pe tot intervalul orar (11:30 – 18:19).

C.5.4.3. Date constatate cu privire la vagoanele din compunerea trenului

La verificarea vagoanelor seria Laaeks, din compunerea trenului de marfă nr.48431016, la sediul LFI FORD OTOSAN CRAIOVA, s-au constatat următoarele:

- la vagonul nr.25804366862-7, RP.28.08.20 EMO:
 - mânerul robinetului de izolare cu alimentator al distribuitorului de aer KE de pe partea dreaptă sens de mers era nedeformat, dar cu urme de lovire și vopsea sărită în dreptul loviturii;
 - placa de indicare a poziției (acționare/izolare) mânerului robinetului de izolare cu alimentator de pe partea dreaptă sens de mers avea opritorul rupt (100% ruptură nouă) pentru poziția mânerului în acțiune;
- la vagonul nr.25804366448-5, RP.01.11.22 SCS:
 - mânerul robinetului de izolare cu alimentator al distribuitorului de aer KE de pe partea dreaptă sens de mers era nedeformat, dar cu urme de lovire și vopsea sărită în dreptul loviturii;
 - placa de indicare a poziției (acționare/izolare) mânerului robinetului de izolare cu alimentator de pe partea dreaptă sens de mers avea opritorul rupt (100% ruptură nouă) pentru poziția mânerului în acțiune;
 - placa de indicare a poziției (acționare/izolare) mânerului robinetului de izolare cu alimentator de pe partea stângă sens de mers avea opritorul rupt (100% ruptură nouă) pentru poziția mânerului în acțiune (acest fapt s-a produs din cauză că mânerele de pe partea stângă, respectiv partea dreaptă au ax de acționare comun);
- la vagonul nr.25804366640-7, RP.26.03.20 EPDX:
 - mânerul robinetului de izolare cu alimentator al distribuitorului de aer KE de pe partea dreaptă sens de mers era nedeformat, dar cu urme de lovire și vopsea sărită în dreptul loviturii;
 - placa de indicare a poziției (acționare/izolare) mânerului robinetului de izolare cu alimentator de pe partea dreaptă sens de mers avea opritorul rupt (100% ruptură nouă) pentru poziția mânerului în acțiune;
 - placa de indicare a poziției (acționare/izolare) mânerului robinetului de izolare cu alimentator de pe partea stângă sens de mers avea opritorul rupt (100% ruptură nouă) pentru poziția mânerului în acțiune (acest fapt s-a produs din cauză că mânerele de pe partea stângă, respectiv partea dreaptă au ax de acționare comun);
- la vagonul nr.25804367024-3, RP.16.01.24 EMO:
 - mânerul robinetului de izolare cu alimentator al distribuitorului de aer KE de pe partea dreaptă sens de mers era nedeformat, dar cu urme de lovire și vopsea sărită în dreptul loviturii;
 - placa de indicare a poziției (acționare/izolare) mânerului robinetului de izolare cu alimentator de pe partea dreaptă sens de mers avea opritorul rupt (100% ruptură nouă) pentru poziția mânerului în acțiune;

- placa de indicare a poziției (acționare/izolare) mânerului robinetului de izolare cu alimentator de pe partea stângă sens de mers avea opritorul rupt (100% ruptură nouă) pentru poziția mânerului în acțiune (acest fapt s-a produs din cauză că mânerul de pe partea stângă, respectiv partea dreaptă au ax de acționare comun);

• la vagonul nr.25804366474-1, RP.02.06.20 109:

- mânerul robinetului de izolare cu alimentator al distribuitorului de aer KE de pe partea dreaptă sens de mers era nedeformat, dar cu urme de lovire și vopsea sărită în dreptul loviturii;

- placa de indicare a poziției (acționare/izolare) mânerului robinetului de izolare cu alimentator de pe partea dreaptă sens de mers avea opritorul rupt (100% ruptură nouă) pentru poziția mânerului în acțiune;

- placa de indicare a poziției (acționare/izolare) mânerului robinetului de izolare cu alimentator de pe partea stângă sens de mers avea opritorul rupt (100% ruptură nouă) pentru poziția mânerului în acțiune (acest fapt s-a produs din cauză că mânerul de pe partea stângă, respectiv partea dreaptă au ax de acționare comun);

• la vagonul nr.25804367007-8, RP.14.07.23 SCS:

- mânerul robinetului de izolare cu alimentator al distribuitorului de aer KE de pe partea dreaptă sens de mers era nedeformat, dar cu urme de lovire și vopsea sărită în dreptul loviturii;

- placa de indicare a poziției (acționare/izolare) mânerului robinetului de izolare cu alimentator de pe partea dreaptă sens de mers avea opritorul rupt (100% ruptură nouă) pentru poziția mânerului în acțiune;

- placa de indicare a poziției (acționare/izolare) mânerului robinetului de izolare cu alimentator de pe partea stângă sens de mers avea opritorul rupt (100% ruptură nouă) pentru poziția mânerului în acțiune (acest fapt s-a produs din cauză că mânerul de pe partea stângă, respectiv partea dreaptă au ax de acționare comun);

• la vagonul nr.25804366132-5, RP.10.10.22 SCS:

- mânerul robinetului de izolare cu alimentator al distribuitorului de aer KE de pe partea dreaptă sens de mers era nedeformat, dar cu urme de lovire și vopsea sărită în dreptul loviturii;

- placa de indicare a poziției (acționare/izolare) mânerului robinetului de izolare cu alimentator de pe partea dreaptă sens de mers avea opritorul rupt (100% ruptură nouă) pentru poziția mânerului în acțiune;

- placa de indicare a poziției (acționare/izolare) mânerului robinetului de izolare cu alimentator de pe partea stângă sens de mers avea opritorul rupt (ruptură nouă 75%) pentru poziția mânerului în acțiune (acest fapt s-a produs din cauză că mânerul de pe partea stângă, respectiv partea dreaptă au ax de acționare comun);

• la vagonul nr.25804366464-3, RP.16.05.2002 SCS:

- mânerul robinetului de izolare cu alimentator al distribuitorului de aer KE de pe partea dreaptă sens de mers era nedeformat, dar cu urme de lovire și vopsea sărită în dreptul loviturii;

- placa de indicare a poziției (acționare/izolare) mânerului robinetului de izolare cu alimentator de pe partea dreaptă sens de mers era crăpată transversal (ruptură nouă 100%) pentru poziția mânerului în acțiune.

C.5.5. Interfața om – mașină – organizație

Personalul feroviar implicat în producerea incidentului investigat – mecanic de locomotivă, mecanic de locomotivă ajutor, IDM de serviciu, se aflau în timpul regulamentar de efectuare a serviciului comandat și dețineau avize de aptitudine medicală și psihologică în termen, necesare pentru exercitarea funcțiilor.

C.5.6. Incidente anterioare cu caracter similar

Cazuri de incidente produse „prin lovirea de către trenuri a vehiculelor feroviare care se pot scoate de pe linie cu brațele, a materialelor, utilajelor, dispozitivelor, pieselor și instalațiilor aflate în gabaritul de liberă trecere, în urma cărora nu au avut loc deraieri de vehicule feroviare” și

încadrate la **art.8 grupa A, punctul 1.14** din *Regulament*, prin montarea unui pichet în gabaritul de liberă trecere, nu au mai fost înregistrate pe raza de activitate a SRCF Timișoara în ultimii ani calendaristici.

C.6. Analiză și Concluzii

C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a infrastructurii feroviare

Având în vedere mențiunile consemnate la capitolul *C.5.4.1. Date constatate cu privire la linii și instalații* după producerea incidentului, comisia de investigare apreciază că **montarea în gabaritul de liberă trecere CFR a pichetului aferent circuitului de cale 1-3Si3 (de către subantreprenorul DELTATEL SRL), în urma lucrărilor de relocare pentru asigurarea frontului de lucru, lucrărilor de modernizare în Hm Belinț a influențat producerea incidentului**, din cauza intrării în gabarit a pichetului în plan vertical (înălțimea față de ciuperca șinei *Foto nr.5*).



Foto nr.5

C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a vagoanelor implicate

Având în vedere mențiunile consemnate la capitolul *C.5.4.3. Date constatate cu privire la vagoanele din componerea trenului* după producerea incidentului, comisia de investigare apreciază că **starea tehnică a vagoanelor implicate nu a influențat producerea incidentului**.

C.6.3. Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului

La data de 17.10.2024, trenul de marfă nr.48431016, aparținând OTF DBCR, remorcat cu locomotiva LE-MA 012, având în componere 25 vagoane, 100 osii goale, 661 tone, lungime 700 metri, a circulat în condiții normale până în Hm Belinț, unde a fost garat la linia 2 abătută, (trenul circula pe relația Curtici – Craiova).

După staționarea trenului la linia nr.2 abătută, aproximativ 30 minute, (pentru încrucișarea cu trenul de călători nr.9553), IDM a efectuat parcurs centralizat de ieșire de la linia 2 abătută, în direcția Hm Jabăr. În jurul orei 17:20, trenul de marfă nr.48431016, a fost pus în mișcare, iar după ce a depășit semnalul de ieșire Y2, la aproximativ 5 m de semnal (*Foto nr.6*), a lovit pichetul aferent circuitului de cale 1-3Si3 (relocat în urma lucrărilor de modernizare, derulate în Hm Belinț), aflat în gabaritul de liberă trecere, cu robinetii de izolare cu alimentator ai distribuitorilor cu aer KE, ai vagoanelor cu numerele: 25804366464-2, 25804366132-5, 25804367007-8, 25804366474-1, 25804367024-3, 25804366640-7, 25804366448-5, 25804366862-7, aflate în ordine după locomotivă, în componerea trenului de marfă.



Foto nr.6

De menționat că pichetul aferent circuitului de cale 1-3Si3 din imaginea de mai sus, nu se afla în poziția din imagine la momentul producerii incidentului feroviar, el fiind mutat pentru a se asigura gabarit de liberă trecere pentru regararea trenului.

În urma celor arătate anterior comisia de investigare a concluzionat că **montarea în gabaritul de liberă trecere CFR a pichetului aferent circuitului de cale 1-3Si3 (de către subantreprenorul DELTATEL SRL), în urma lucrărilor de relocare pentru asigurarea frontului de lucru, lucrărilor de modernizare în Hm Belinț, a influențat producerea incidentului**, din cauza intrării în gabarit a pichetului în plan vertical.

D. CAUZELE PRODUCERII INCIDENTULUI

D.1. Cauză directă și factorii care au contribuit

Cauza directă a producerii incidentului feroviar o constituie, lovirea pichetului aferent circuitului de cale 1-3Si3 aflat în gabaritul de liberă trecere, de către robinetii de izolare cu alimentator ai distribuitorilor de aer KE, ale vagoanelor din compunerea trenului.

Factorii care au contribuit la producerea incidentului feroviar, au fost :

- Montarea pichetului aferent circuitului de cale 1-3Si3, urmare a lucrărilor de modernizare a infrastructurii feroviare din HM Belinț (relocare cabluri CSST pentru asigurare front de lucru cu utilaje), fără respectarea gabaritului de liberă trecere.

D.2. Cauze subiacente

Cauzele subiacente ale producerii incidentului:

- Neînscriserea în RRLISC din Hm Belinț, de către responsabilul SC autorizat AFER al executantului lucrărilor de relocare a pichetului aferent circuitului de cale 1-3Si3;
- Neasigurarea gabaritudinii de liberă trecere a liniilor deschise circulației trenurilor pe perioada executării lucrărilor de relocare pentru elemente ale instalațiilor feroviare, din Hm Belinț.

D.3. Cauze primare

Lipsa reglementărilor privind modul de executare a lucrărilor de linii și instalații, pe linii sau părțile de instalații în funcție, nepredate antreprenorului din punct de vedere al siguranței circulației.

D.4. Observații suplimentare:

În urma verificării documentelor existente la antreprenorul care execută lucrările de modernizare în Hm Belinț, comisia de investigare a constatat că la momentul producerii incidentului, acesta nu deținea „Reglementări privind modul de executare a lucrărilor de linii și instalații, pe linii sau părțile de instalații în funcție, nepredate antreprenorului din punct de vedere al siguranței circulației”.

D.5. Măsuri luate în timpul investigației:

După producerea incidentului, SRCF Timișoara, în calitate de beneficiar, a transmis antreprenorului, care execută lucrările de modernizare în Hm Belinț, „Reglementări privind modul de executare a lucrărilor de linii și instalații, pe linii sau părțile de instalații în funcție, nepredate antreprenorului din punct de vedere al siguranței circulației”, acesta a luat la cunoștință și le-a însușit.

FCC CONSTRUCCION SA în calitate de Antreprenor în cadrul Contractului pentru **Proiectare și Execuție lucrări aferente obiectivului de investiții „Modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara - Arad” – lotul 2, Lugoj – Timișoara Est**, a încheiat un contract de subcontractare cu HITACHI RAIL GTS ROMÂNIA SRL pentru toate lucrările de semnalizare și telecomunicații aferente contractului menționat.

A fost desemnat responsabilul de proces pentru organizarea și desfășurarea activității de construcții instalații SCB din partea Subcontractorului HITACHI RAIL GTS ROMÂNIA SRL, autorizație nr.18158/22.09.2022. De asemenea au fost desemnați responsabilii de proces Siguranța Circulației din partea FCC CONSTRUCCION S.A, autorizația nr.154821, și autorizația nr.173705.

Ca măsuri pentru îmbunătățirea siguranței circulației: a fost reperlucrat personalul cu atribuții în siguranța circulației ca toate solicitările de scoatere din funcție a instalațiilor de semnalizare și telecomunicații să se execute cu înscrierea, supravegherea și coordonarea responsabilului SC desemnat de Subcontractorul de specialitate HITACHI RAIL GTS ROMÂNIA SRL și a responsabilului SC al Antreprenorului FCC CONSTRUCCION SA.

Imediat după producerea incidentului feroviar din Hm Belinț, au fost sistate toate lucrările programate și s-a efectuat o verificare a tuturor echipamentelor și instalațiilor care au fost relocalate în urma executării lucrărilor provizorii în toate stațiile și intervalele de pe lotul 2 de la Lugoj până la Remetea Mare.

Perioada de verificare a durat 2 zile, activitățile în șantier reluându-se după confirmarea că este asigurat gabaritul de liberă trecere conform instrucțiilor și reglementărilor în vigoare.

S-a dispus și s-a efectuat o instruire suplimentară a personalului implicat în execuția lucrărilor la exterior, cu accent pe cele care pot afecta gabaritul de liberă trecere pe liniile în circulație.

De asemenea s-a dispus suplimentar ca orice echipă care execută lucrări la exterior să aibă nominalizat un șef, care la sfârșitul zilei de lucru, să verifice starea instalațiilor aflate în vecinătatea liniilor rămase în funcție/deschise circulației, respectiv asigurarea gabaritului de liberă trecere pe acestea. Numai după efectuarea acestor verificări, precum și a confirmării din partea IDM de serviciu că instalațiile funcționează normal poate fi încheiată activitatea pe ziua respectivă.

E. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

Având în vedere cele prezentate mai sus, comisia de investigare consideră că nu este oportună emiterea de recomandări de siguranță.

*
* *

Prezentul Raport de Investigare se va transmite Autorității de Siguranță Feroviară Română, administratorului de infrastructură feroviară CNCF „CFR” SA ,OTF DBCR SRL, și FCC Construcción SA.