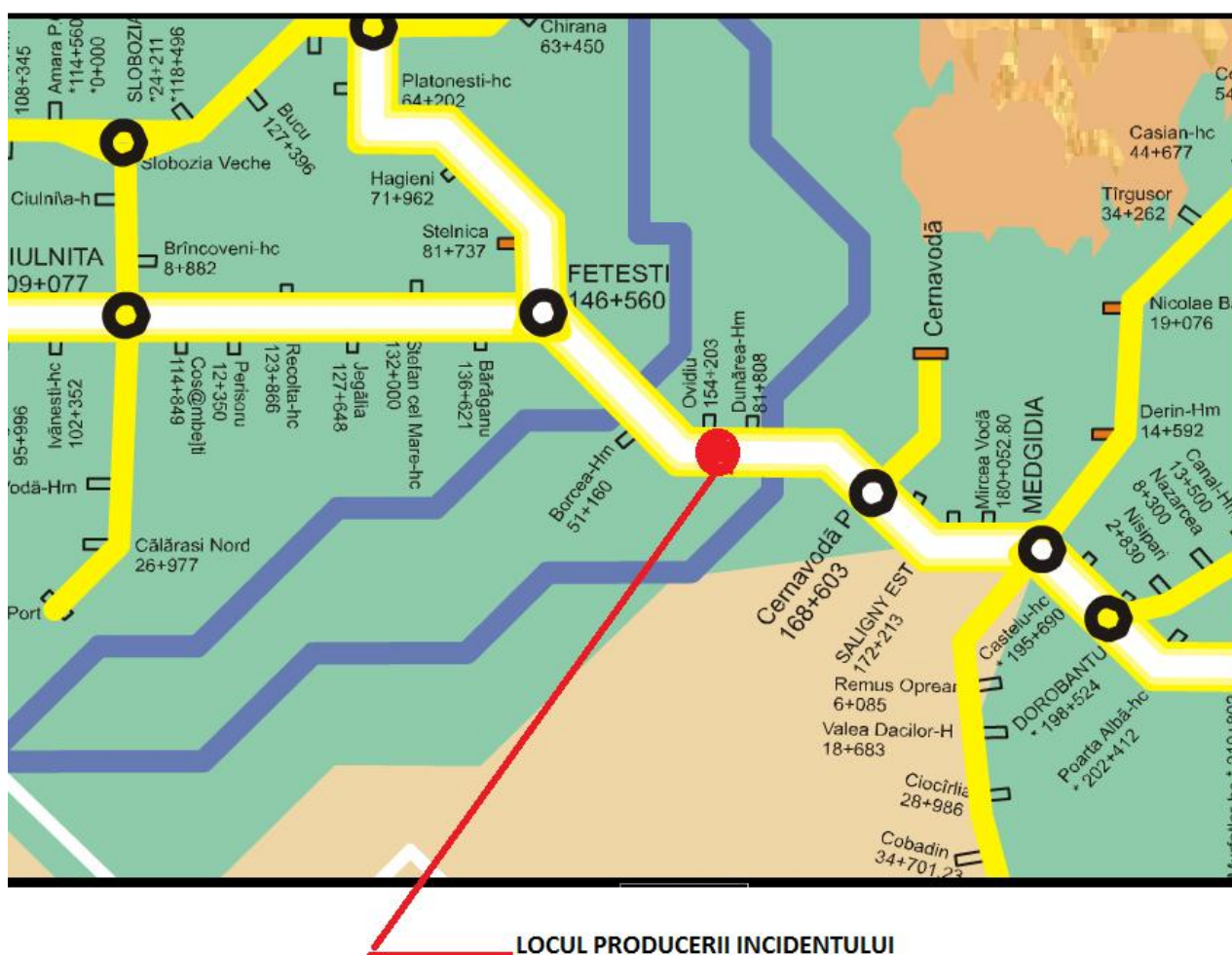




RAPORT DE INVESTIGARE

al incidentului feroviar produs la data de 08.08.2012
pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare,
Întreținere și Reparații CF Constanța, pe secția de circulație Fetești-Medgidia,
prin depășirea semnalului de intrare Y și a semnalului de ieșire Y1 ale
stației CFR Ovidiu de către drezina pantograf nr.88982



Ediția finală

27 august . 2012

CUPRINS

I. Preambul	3
I.1. Introducere	3
I.2. Procesul investigației	3
A. <u>Rezumatul incidentului</u>	4
A.1. Descriere pe scurt	4
A.2. Cauzele producerii incidentului	4
A.2.1. Cauza directă	4
A.2.2. Cauze subiacente	5
A.2.3. Cauzele primare	5
A.3. Grad de severitate	5
A.4. Recomandări de siguranță	5
B. <u>Raportul de investigare</u>	5
B.1. Descrierea incidentului	6
B.2. Circumstanțele incidentului	6
B.2.1. Părțile implicate	6
B.2.2. Compunerea și echipamentul trenului	6
B.2.3. Echipamente feroviare	7
B.2.4. Mijloace de comunicare	7
B.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar	7
B.3. Urmările incidentului	7
B.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți	7
B.3.2. Pagube materiale	7
B.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar	7
B.4. Circumstanțe externe	7
B.5. Desfășurarea investigației	8
B.5.1. Rezumatul mărturiilor ale personalului implicat	9
B.5.2. Sistemul de management al siguranței	9
B.5.3. Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigare	9
B.5.4. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și a materialului rulant	9
B.5.4.1. Date cu privire la instalații	9
B.5.4.2. Date cu privire la linii	9
B.5.4.3. Date constatate la funcționarea materialului rulant și ale instalațiilor tehnice ale acestuia	10
B.6. Analiză și concluzii	10
B.7. Cauzele producerii incidentului	10
B.7.1. Cauza directă	10
B.7.2. Cauze subiacente	10
B.7.3. Cauzele primare	10
C. <u>Recomandări de siguranță</u>	11

I. I. PREAMBUL

I.1. Introducere

În data de 08.08.2012, pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Constanța, pe secția de circulație Fetești-Medgidia (linie dublă electrificată), s-a produs depășirea semnalului de intrare Y și a semnalului de ieșire Y1 ale hm Ovidiu , ambele aflate în poziția pe „OPRIRE” , de către trenul nr. 88982- drezină pantograf- aparținând SC Sucursala Electrificare SA Constanta, districtul LC Fetești .

Comisia de investigare constituită conform prevederilor Anexei 3 din Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și rețeaua de transport cu metroul din România, aprobat prin HG.117/17.02.2010, - denumit în continuare „Regulament” - a declanșat o acțiune de investigare în scopul prevenirii unor incidente cu cauze asemănătoare, prin stabilirea condițiilor, determinarea cauzelor și emiterea unor recomandări de siguranță.

Acțiunea de investigare a OIFR nu a avut ca scop stabilirea vinovăției sau a răspunderii, obiectivul acesteia fiind îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea incidentelor sau a accidentelor feroviare.

Fapta produsă se încadrează ca incident feroviar, conform prevederilor art. 8, grupa A, pct.1.7. din Regulament.

I.2. Procesul investigației

Organismul de Investigare Feroviar Român a fost avizat la data de 08 august 2012 de către Revizorul Regional de Siguranța Circulației din cadrul Sucursalei CREÎR CF Constanța despre producerea unui incident feroviar pe secția de circulație Fetești-Medgidia prin depășirea semnalului de intrare Y și a semnalului de ieșire Y I ale hm Ovidiu, ambele aflate în poziția pe „OPRIRE”, de către trenul nr. 88982 - drezină pantograf.

În urma acestei avizări, s-a procedat la asigurarea de către Organismul de Investigare Feroviar Român a investigatorului principal, conform prevederilor art. 48, alin. (2) din Regulament.

Prin Nota nr. 4110/I 38/2012 a investigatorului șef a fost desemnat ca investigator principal al comisiei de investigare, dl. Lucian Țena, șef serviciu în cadrul Serviciului de Investigare Accidente Feroviare Grave.

După consultarea prealabilă a părților implicate conform prevederilor din Regulament, investigatorul principal a numit prin actul nr. 4110/471/2012 membrii comisiei de investigare.

Comisia de investigare are următoarea componență :

- Țena Lucian - șef Serviciu Investigare Accidente Feroviare Grave, investigator principal
- Anton Radu - șef RRSC Sucursala CREIR CF Constanța
- Precup Constantin - revizor regional SC Sucursala Electrificare Constanța
- Ionel Gheorghiță - șef district SC ELF Fetești.

A. REZUMATUL INCIDENTULUI

A.1. Descriere pe scurt

La data de 08 august 2012, drezina pantograf 045 a fost îndrumată din stația Fetești la hm. Dunărea pentru efectuarea unor lucrări programate la linia de contact la liniile I și II din această haltă de mișcare, lucrări care s-au executat cu scoaterea de sub tensiune a liniei de contact aferente între orele 10:54 și 12:45.

După terminarea lucrărilor, a plecat din hm Dunărea către halta de mișcare Ovidiu la ora 12:52, circulând pe această distanță la cale liberă, blocul de linie automat fiind scos din funcție.

Conform dispoziției nr. 40 a operatorului RC Fetești, drezina pantograf trebuia să staționeze în stația CFR Ovidiu și să plece la sectorul trenului nr. 80292.

La ora 12:59 impegatul de mișcare dispozitor din stația CFR Ovidiu observă pe monitor ca s-a ocupat linia I și drezina pantograf circulând cu viteză în direcția Fetești, depășind semnalul de ieșire Y1 care era în poziție de oprire (pe roșu) și talonând macazul nr. 3, aflat în poziție pe abătută după trecerea trenului nr. 14002-1 în jurul orei 12:31. Drezina și-a continuat mersul, fiind oprită la semnalul de ramificație Borcea în urma comunicării prin RTF de către impegatul de mișcare din ramificația Borcea.

După oprirea drezinei pantograf la ramificația Borcea, aceasta a fost îndrumată la stația CFR Fetești și garată la Districtul LC Fetești.

Drezina pantograf nu a avut comandă de intrare în stația CFR Ovidiu cu semnalul de intrare Y pe care l-a depășit în poziția pe OPRIRE.

În urma depășirii semnalului de ieșire Y1 și a talonării macazului nr.3 care era în poziție pe abătută, nu a fost afectat modul de desfășurare a circulației pe firul II Ovidiu-Fetești.

A.2. Cauzele producerii incidentului

A.2.1. Cauză directă

Cauza directă a incidentului o constituie neoprirea trenului nr. 88982-drezină pantograf- din data de 08.08.2012 în fața semnalului de intrare Y al haltei de mișcare Ovidiu, care ordona oprirea .

Acest lucru a fost posibil ca urmare a unei erori umane apărută în cadrul procesului de conducere al trenului nr. 88982- drezină pantograf, manifestată prin interpretarea eronată a prevederilor din ordinul de circulație și depășirea semnalelor Y și Y1 aflate în poziția pe oprire.

A.2.2. Cauze subiacente

Nu au fost identificate cauze subiacente ale acestui incident.

A.2.3. Cauzele primare

Nu au fost identificate cauze primare ale acestui incident.

A.3. Grad de severitate

Având în vedere activitatea în care s-a produs, fapta se clasifică ca **incident produs în circulația trenurilor**, conform prevederilor art. 8, pct. 1.7. din Regulament.

A.4. Recomandări de siguranță

Nu sunt recomandări de siguranță.

Prezentul Raport de Investigare se va transmite administratorului infrastructurii feroviare publice CNCF „CFR” SA, SC Electrificare „CFR” SA precum și Autorității de Siguranță Feroviară Română.

B. RAPORTUL DE INVESTIGARE

B.1. Descrierea incidentului

La data de 08 august 2012, drezina pantograf a fost îndrumată din stația Fetești la hm. Dunărea pentru efectuarea unor lucrări programate la linia de contact la liniile 1 și II din această haltă de mișcare, lucrări care s-au executat cu scoaterea de sub tensiune a liniei de contact aferente între orele 10:54 și 12:45, conform telegramelor nr. 148/27.07.2012 .

La ora 12:44, impegatul de mișcare din hm Dunărea a transmis prin telefonograma nr. 13 către RC Fetești terminarea lucrărilor din această stație și repunerea sub tensiune a liniilor 1 și II.

La ora 12:46 prin dispoziția RC nr. 40, operatorul RC dispune punerea în circulație a trenului nr. 88982-drezina pantograf, cu plecare din stația Dunărea la ora 12:52 în direcția Fetești, cu viteza maximă de 60 km/h pe liniile directe și curentă, pe fir II Dunărea-Ovidiu la cale liberă.

După terminarea lucrărilor, drezina pantograf era staționată la linia linia 1 din halta de miscare, motiv pentru care impegatul de mișcare a întocmit ordinul de circulație F 0517993 pentru circulația trenului nr. 88982 pe firul II Dunărea- Ovidiu la cale liberă cu parcurs de la linia 1 Dunărea și condiții de circulație.

La ora 12:51 impegatul de mișcare a cerut cale liberă stației Ovidiu în formula 1 și a primit cale liberă în formula 2. Impegatul de mișcare a înmănat ordinul de circulație mecanicului trenului nr.88982, i-a redat conținutul acestuia, după care mecanicul a semnat ordinul de circulație și drezina pantograf a plecat din stația Dunărea la ora 12:52.

Drezina pantograf trebuia să staționeze în stația CFR Ovidiu și să plece la sectorul trenului nr.80292, conform dispoziției nr.40 a operatorului RC.

În jurul orei 12:56 impegatul de mișcare dispozitor din stația CFR Ovidiu a încercat să ia legătura telefonică prin stația RTF cu drezina pantograf dar aceasta nu a răspuns.

La ora 12:59 impegatul de mișcare dispozitor din hm Ovidiu observă pe monitor linia I ocupată și drezina pantograf circulând cu viteză în direcția Fetești, trecând peste semnalul de ieșire YI care era în poziție de oprire (pe roșu) și talonând macazul nr. 3, aflat în poziție pe abătută după trecerea trenului nr. 14002-1 în jurul orei 12:31.

Drezina pantograf a fost oprită la semnalul de ramificație Borcea în urma comunicării prin RTF

de către impegatul de mișcare de la Ramificatia Borcea.

Drezina pantograf nu a avut comandă de intrare în stația CFR Ovidiu cu semnalul Y, pe care l-a depășit în poziția pe OPRIRE.

După oprirea drezinei pantograf la ramificația Borcea, aceasta a fost îndrumată la stația CFR Fetești și garată la Districtul LC Fetești.

În urma talonării macazului nr.3 care era în poziție pe abătută, nu a fost afectată circulația pe firul II Ovidiu-Fetești.

Incidentul feroviar a constat în depășirea semnalului de intrare Y și a semnalului de ieșire YI al stației CFR Ovidiu, cu indicația luminoasă „roșu” (*OPREȘTE fără a depăși semnalul!*) de către trenul nr.88982-drezină pantograf- aparținând SC Electrificare Fetești.

În urma incidentului feroviar nu s-au înregistrat victime, accidentați sau pagube materiale.

B.2. Circumstanțele incidentului

B.2.1. Părțile implicate

Secția de circulație unde a avut loc incidentul feroviar este în administrarea CNCF „CFR” SA și este întreținută de salariații săi.

Infrastructura și suprastructura căii ferate sunt în administrarea CNCF „CFR” SA și este întreținută de salariații Secției L 3 Fetești din cadrul Sucursalei CREIR CF Constanța.

Instalațiile SCB de dirijare a traficului feroviar pe distanța Dunărea Ovidiu sunt în administrarea CNCF „CFR” SA și sunt întreținute de către salariații din cadrul Secției CT 2 Fetești din cadrul Sucursalei CREIR CF Constanța.

Instalația de comunicații feroviare este în administrarea CNCF „CFR” SA și este întreținută de salariații SC TELECOMUNICAȚII CFR SA.

Instalația de radiocomunicații feroviare din dotarea drezinei pantograf DP-045 este proprietatea SC TELECOMUNICAȚII CFR SA, este închiriată de SC Sucursala Electrificare Constanța și este întreținută de către salariații proprietarului.

Drezina pantograf DP-045 este proprietatea SC Sucursala Electrificare Constanța, întreținerea, reparațiile și reviziile sunt efectuate de agenți economici autorizați ca furnizori feroviari.

Comisia de investigare a chestionat salariații implicați în conducerea și deservirea drezinei pantograf și pe cei responsabili cu efectuarea circulației feroviare. Acești salariați sunt: impegatul de mișcare dispozitor din hm Ovidiu, electromecanicul IFTE II al C.E. Fetești, mecanicul DP.

B.2.2. Compunerea și echipamentele trenului

Drezina Pantograf 045 nu este dotată din construcție cu dispozitiv de siguranță și vigilență, instalația de control punctual a vitezei (INDUSI) și instalație de înregistrare a vitezei. Instalația de indicare a vitezei din dotare drezinei era defectă.

B.2.3. Echipamente feroviare

Descrierea traseului căii

Profilul căii ferate la locul producerii incidentului are configurația în aliniament și palier. Incidentul feroviar s-a produs pe o zonă în care viteza maximă de circulație a trenurilor prevăzută în livret este de 80 km/h.

Descrierea instalațiilor de siguranță pentru dirijarea traficului feroviar

Stația CFR Ovidiu este prevăzută cu instalație de centralizare de tip ESTW-L90RO.

B.2.4. Mijloace de comunicare

Comunicarea între mecanicul de pe drezina pantograf și impiegații de mișcare a fost asigurată prin instalația de radiotelefon.

B.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar

După producerea incidentului feroviar, nu a fost necesară declanșarea planului de intervenție pentru înlăturarea eventualelor pagube sau pentru restabilirea circulației trenurilor.

B.3. Urmările incidentului

B.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți

În urma incidentului feroviar nu s-au înregistrat victime și accidentați.

B.3.2. Pagube materiale

La linii- conform devizului Sectiei L3 Fetesti nr 4.1/3/3738/14.08.2021.....	00,00 lei
La instalatii- conform devizului Sectiei CT2 Fetesti nr.5.1/2/927/16.08.2012.....	62,70 lei
La drezina pantograf- nu au fost	
TOTAL	62,70 lei

B.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar

În urma incidentului feroviar nu au fost înregistrate întârzieri de trenuri:

B.4. Circumstanțe externe

La data de 08.08.2012 între orele 12:00-14:00, temperatura în aer era de 35°C, cerul era senin, iar vizibilitatea indicațiilor semnalelor a fost în conformitate cu prevederile reglementărilor specifice în vigoare.

Semnalul de intrare Y și semnalul de ieșire YI ale haltei de mișcare Ovidiu erau cu indicația luminoasă „roșu”(OPREȘTE fără a depăși semnalul!) .

B.5. Desfășurarea investigației

B.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat

Din declarațiile **mecanicului care a condus drezina pantograf** la data de 08.08.2012 se pot reține următoarele:

- după terminarea lucrărilor din halta de mișcare Dunărea, a primit ordinul de circulație în baza căruia trebuia să se deplaseze cu drezina pantograf DP-045 la Districtul LC Fetești ;
- a plecat din halta de mișcare Dunărea în baza ordinului de circulație, cu semnalul de ieșire Y1 pe poziția „OPRIRE” ;
- a continuat deplasarea pe firul II spre stația CFR Ovidiu la cale liberă ;
- la intrarea în stația Ovidiu, i s-a părut că are liberă trecere, din cauza soarelui puternic și a mers mai departe ;
- din cauza zgomotului produs de motorul drezinei nu a auzit nimic la stația RTF ;
- când a ajuns în dreptul semnalului de ramificație Borcea, impegatul de mișcare i-a comunicat prin stația radio să oprească în fața semnalului;
- după circa 10 minute a avut parcurs către stația CFR Fetești ;
- la trecerea prin stația Ovidiu a observat că impegatul de mișcare era la peron la linia I dar a considerat că acesta se afla la defilarea drezinei pantograf ;
- întrucât impegatul de mișcare nu a dat semnale de oprire, a dat semnale de atenționare după care și-a continuat drumul către Fetești ;
- a ieșit pe firul II Ovidiu- Borcea neobservând bine indicațiile semnalelor din cauza soarelui care îi bătea în parbriz ;
- consideră că depășirea semnalului de intrare Y a fost posibilă datorită faptului că nu a interpretat corect prevederile din ordinul de circulație, prin „*liber la stația Ovidiu*” înțelegând că are liber să treacă și prin stația Ovidiu.

Din declarațiile **impegatului de mișcare dispozitor** de serviciu la data de 08.08.2012 în halta de mișcare Ovidiu se pot reține următoarele:

- la ora 12 :51 impegatul de mișcare din halta de mișcare Dunărea i-a cerut liber pentru drezina pantograf care să circule ca tren nr. 88982, pe fir II Dunărea –Ovidiu ;
- avizul de plecare pentru trenul nr. 88982 a fost dat de către impegatul de mișcare din halta de mișcare Dunărea la ora 12 :52 ;
- în jurul orei 12 :56 a încercat să ia legătura cu mecanicul drezinei pantograf prin stația RTF și întrucât acesta nu i-a răspuns, a crezut că este departe, circulația desfășurându-se la cale liberă ;
- la ora 12 :59 a observat pe monitor linia I Ovidiu ocupată și a ieșit afară să vadă care era cauza ;
- a observat drezina pantograf la circa 20 m, care circula cu viteză spre Fetești, dând semnale de atenționare ;
- a încercat din nou să ia legătura prin stația RTF cu mecanicul drezinei pantograf, dar drezina și-a continuat drumul, depășind semnalul de ieșire YI care era în poziție pe „roșu” și a talonat macazul nr. 3 aflat în poziție pe abătută după trecerea trenului nr.14002-1 în jurul orei 12 :31 ;
- când a intrat în biroul de mișcare, a luat legătura cu impegatul de la ramificația Borcea să oprească drezina pantograf ;
- a închis circulația peste macazul nr. 3 și a manevrat macazul nr. 7 pe directă pe care l-a asigurat cu clește pe poziția directă pentru circulația trenurilor pe fir I Ovidiu-Ramificația Borcea-Fetești la cale liberă ;
- menționează că drezina pantograf nu avea comandă de intrare în stație cu semnalul Y pe care l-a depășit în poziția pe oprire și că aceasta nu a luat legătura cu personalul din stația CFR Ovidiu prin stația RTF.

Din declarația **electromecanicului II IFTE , șef de tură si agent de insotire a drezinei pantograf** la data de 08.08.2012, se pot reține următoarele:

- după terminarea lucrărilor la linia de contact din data de 08.08.2012, a primit ordin să se deplaseze cu drezina pantograf la districtul LC Fetești ;
- în timpul deplasării, înainte de intrarea în halta de mișcare Ovidiu, a primit un telefon pe telefonul de serviciu de la dispecerul energetic feroviar de serviciu ;
- datorită zgomotului produs de motorul drezinei pantograf a ieșit din cabina drezinei pe platforma din spatele acesteia, timp în care drezina pantograf parcursese întreaga stație Ovidiu, ajungând în fața semnalului de intrare din halta Borcea ,care era pe „roșu” ;
- a fost sunat de către impegatul de mișcare din stația CFR Fetești care l-a informat că drezina pantograf trecuse prin halta Ovidiu fără a respecta indicația semnalelor luminoase ;
- pe durata convorbirii telefonice cu dispecerul energetic feroviar nu a însărcinat pe nimeni să urmărească indicațiile semnalelor luminoase.

B.5.2. Sistemul de management al siguranței

În realizarea sarcinilor și responsabilităților sale, administratorul de infrastructură feroviară publică - Compania Națională de Căi Ferate „CFR” SA, și SC„Electrificare”-SA aveau implementat propriul sistem de management al siguranței.

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

La investigarea incidentului feroviar s-au luat în considerare următoarele:

- chestionarea personalului implicat în conducerea, deservirea materialului rulant și în efectuarea circulației feroviare;
- Regulamentul de semnalizare nr. 004/2006;
- Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare, nr.005/2005;
- Regulamentul de remorcare și frânare, nr. 006/2005;
- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar, nr. 201/2007 ;

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

B.5.4.1. Date constatate cu privire la instalații

La data de 18.07.2012 începând cu ora 20.45 instalația blocului de linie automat pe distanța Dunarea-Ovidiu a fost scoasă din funcțiune datorită sustragerii de către persoane neidentificate a unor componente ale instalațiilor de semnalizare (relee din dulapurile semnalelor DS PRX/BL12 si DS PRX fals) atât pe firul I cât și pe firul II de circulație, deranjament menționat în registrul RRLISC din h m Dunarea cu nr. 455 din data de 18.08.2012 ora 18.29 de către IDM de serviciu din această halta.

Ca urmare a acestui deranjament, circulația trenurilor pe distanța Dunarea - Ovidiu nu s-a putut efectua după sistemul blocului de linie automat, ci s-a făcut pe bază de cale liberă.

B.5.4.2. Date constatate cu privire la linii

Configurația profilului căii ferate la locul producerii incidentului, este în aliniament și palier.

Incidentul feroviar s-a produs pe o zonă în care viteza maximă de circulație a trenurilor prevăzută în livret este de 80 km/h. Incidentul produs nu a avut consecințe asupra infrastructurii feroviare.

B.5.4.3. Date constatate la funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice ale acestuia

Drezina Pantograf 045 nu este dotata din constructie cu dispozitiv de siguranță și vigilență, instalația de control punctual a vitezei (INDUSI) și instalație de înregistrare a vitezei. Instalația de indicare a vitezei din dotarea drezinei era defectă.

B.6. Analiză și Concluzii

Din analiza constatărilor efectuate la locul producerii incidentului, precum și a declarațiilor salariaților implicați se poate concluziona că incidentul s-a produs în următoarele circumstanțe:

-la data de 08 august 2012, drezina pantograf din stația CFR Fetești a fost îndrumată la hm. Dunărea pentru efectuarea unor lucrări programate la linia de contact la liniile 1 și II din această haltă de mișcare, lucrări care necesitau scoaterea de sub tensiune a acestor linii;

- după terminarea lucrărilor, la ora 12:46, operatorul RC dispune punerea în circulație a trenului nr. 88982 - drezina pantograf - cu plecare din hm Dunărea la ora 12.52 în direcția Fetești, cu viteza maximă de 60 km/h pe liniile directe și curentă pe fir II Dunărea-Ovidiu la cale liberă.

-la ora 12:51 impegatul de mișcare din halta de mișcare Dunărea a cerut cale liberă la hm Ovidiu , drezina pantograf plecând din Dunărea la ora 12:52.

-drezina pantograf trebuia să staționeze în halta de mișcare Ovidiu și să plece la sectorul trenului nr. 80292, conform dispoziției nr. 40 a operatorului RC.

-la ora 12:59 drezina pantograf depășește semnalul de intrare Y al stației CFR Ovidiu (cu indicația luminoasă „roșu”-*OPREȘTE fără a depăși semnalul!*)), depășește și semnalul de ieșire YI (cu indicația luminoasă „roșu”-*OPREȘTE fără a depăși semnalul!*)), și talonează macazul nr. 3 aflat în poziție pe abătută după trecerea trenului nr. 14002-1 în jurul orei 12:31.

În urma talonării macazului nr.3 care era în poziție pe abătută , a fost afectată circulația pe firul II de circulație Ovidiu-Fetești.

Incidentul feroviar a constat în depășirea semnalului de intrare Y și al semnalului de ieșire Y1 ale haltei de mișcare Ovidiu, cu indicația luminoasă „roșu”(OPREȘTE fără a depăși semnalul!) de către trenul nr. 88982- drezină pantograf- aparținând SC Sucursala Electrificare Constanta.

B.7. Cauzele producerii incidentului

B.7.1. Căuza directă

Căuza directă a incidentului o constituie neoprirea trenului nr. 88982-drezină pantograf- din data de 08.08.2012 în fața semnalului de intrare Y al haltei de mișcare Ovidiu, care ordona oprirea .

Acest lucru a fost posibil ca urmare a unei erori umane apărută în cadrul procesului de conducere al trenului nr. 88982- drezină pantograf, manifestată prin interpretarea eronată a prevederilor din ordinul de circulație și depășirea semnalelor Y și Y1 aflate în poziția pe oprire

B.7.2. Cauze subiacente

Nu au fost identificate cauze subiacente ale acestui incident.

B.7.3. Cauze primare

Nu au fost identificate cauze primare ale acestui incident.

C. Recomandări de siguranță

Nu sunt.

Prezentul Raport de Investigare se va transmite administratorului infrastructurii feroviare publice CNCF „CFR” SA, SC Electrificare „CFR” SA , precum și Autorității de Siguranță Feroviară Română.

Membrii comisiei de investigare:

- Țena Lucian - șef Serviciu Investigare Accidente Feroviare Grave, investigator principal
- Precup Constantin - revizor regional SC Sucursala Electrificare Constanța
- Ionel Gheorghiu - șef district SC ELF Fetești.
- Anton Radu - șef RRSC Sucursala CREIR CF Constanța