



AUTORITATEA FERROVIARĂ ROMÂNĂ
- AFER -
ORGANISMUL DE INVESTIGARE FERROVIAR
ROMÂN
- OIFR -

RAPORT ANUAL



PREAMBUL

Acesta este primul Raport Anual al Organismului de Investigare Feroviar Român și vizează activitatea de investigare a accidentelor și incidentelor feroviare desfășurată în anul 2006.

Organismul de Investigare Feroviar Român întocmește și publică prezentul Raport Anual în conformitate cu Art. 23 alin. (3) din Legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, care transpune în legislația din România prevederile Directivei 2004/49/EC.

Organismul de Investigare Feroviar Român a fost înființat prin Legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviară și își desfășoară activitatea în baza Hotărârii Guvernului nr. 1561 din 01.11.2006 pentru modificarea și completarea HG nr 626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române – AFER.

Organigrama Organismului de Investigare Feroviar Român a fost aprobată la data de 01.03.2007 prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 373/01.03.2007 și și-a început activitatea la data de 05.03.2007, din acest motiv raportul anual nu conține date referitoare la investigațiile întreprinse în anul precedent și recomandările emise.

Obiectivele acestui raport sunt:

- prezentarea cadrului de reglementare prin care s-a transpus Directiva 2004/49/EC în legislația națională;
- funcționarea, structura organizatorică și relațiile Organismului de Investigare Feroviar Român cu alte organisme care funcționează în sistemul feroviar din România;
- definirea procesului de investigare și descrierea cadrului general în care se desfășoară această activitate.



CUPRINS

A. INTRODUCERE

1. Considerații generale
2. Situația evenimentelor feroviare produse în anul 2006
3. Investigarea accidentelor
4. Directiva de siguranță – stadiul implementării, baza națională a implementării, realizarea elementelor voluntare

B. Organizare

1. Prezentare generală
2. Diagrama organizațională

C. Procesul de investigare

1. Baza independenței investigației
2. Instituții implicate în investigații
3. Procesul de investigare

D. Investigații

1. Date statistice privind investigațiile începute și finalizate
2. Descrierea acțiunilor de investigație
 - conform directivei de siguranță;
 - în baza legislației naționale legale;
 - voluntare – alte criterii.

E. Recomandări

1. Prezentarea recomandărilor
2. Numărul pentru fiecare categorie din:
 - acceptate (implementate)
 - respinse (nu au fost implementate și justificarea)
 - în curs de implementare (vor fi implementate)
3. Răspunsuri ale ASFR ca cerințe ale directivei de siguranță

A. Secțiune introductivă

1. Considerații generale

Obiectul principal de activitate al Organismului de Investigare Feroviar Roman - OIFR este investigarea accidentelor grave din sistemul feroviar. De asemenea, OIFR 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.

OIFR este organizat și funcționează potrivit prevederilor Legii nr.55/16.03.2006 privind siguranța feroviara 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.

Scopul OIFR este acela ca, printr-o investigație cât mai deschisă, să stabilească cauzele care au condus la producerea accidentelor și incidentelor feroviare și, eventual, să emită recomandări de siguranță care să contribuie la îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea accidentelor. Investigația nu se ocupă în nici un caz cu stabilirea vinovației sau a răspunderii.

2. Situația evenimentelor feroviare produse în anul 2006

2.1 Coliziuni de trenuri, inclusiv coliziuni cu obstacole în interiorul gabariturii

Nr. crt.	Data producerii	Locul producerii	Descrierea pe scurt	Cauza
1	18.11.06	stația CFR Basarabi – stația CFR Dorobanțu	Între stațiile CFR Basarabi și Dorobanțu, pe fir II de circulație, la Km 293+600, trenul de marfă nr. 70854 a ajuns din urmă trenul de marfă nr. 84942 tamponându-l violent. Datorită acestui fapt s-a produs deraierea ultimelor 4 vagoane din compunerea trenului de marfă nr. 84942 și deraierea de prima osie, a primului boghiu în sensul de mers, al locomotivei EA 1022 care remorca trenul nr. 70854.	Depășirea semnalului de trecere BL 8 pe oprire (stins) și izolarea instalației de autostop a locomotivei EA 1022, care remorca trenul de marfă nr. 70854.
2	12.12.2006	Hm Mera – stația CFR Baciu Triaj	Trenul de marfă nr. 31208 a fost ajuns din urmă și ciocnit de trenul de călători nr. 3634. Datorită acestui fapt au deraiat ultimele două vagoane din trenul de marfă și locomotiva și primul vagon din compunerea trenului de călători.	Expedierea trenului de călători nr. 3634 în condițiile în care calea era ocupată cu trenul de marfă nr. 31208.
3	25.08.2006	stația CFR Bucureștii Noi	Expedierea din stația CFR Bucureștii Noi spre stația CFR București Nord a trenului de călători nr. 12096 în condițiile în care trenul de călători nr. 797 nu eliberase linia curentă fiind oprit în dreptul de semnalului de intrare al stației CFR Bucureștii Noi.	Expedierea din stația CFR Bucureștii Noi spre stația CFR București Nord a trenului de călători nr.12096 în condițiile în care pe linia curentă București Nord-Bucureștii Noi se afla trenul de călători nr. 797 fără respectarea reglementărilor instrucționale.

4	10.05.2006	H.m. Strâmbuța	Trenul de marfă nr. 30476 depășește semnalul de intrare Y în poziție pe oprire al H.m. Strâmbuța, trece prin H.m. Strâmbuța, depășește semnalul de ieșire Y2 din H.m. Strâmbuța și intră pe linia curentă Strâmbuța - Pietrele Albe, care era ocupată cu trenul de marfă nr. 24601.	Nerespectarea de către mecanicul trenului de marfă nr. 30476 a indicației semnalelor de intrare Y și de ieșire Y2 ale H.m. Strâmbuța.
---	------------	----------------	---	---

2.2 Deraieri de trenuri

Nr. crt.	Data producerii	Locul producerii	Descrierea pe scurt	Cauza
1	14.01.2006	stația CFR Balotești	La ieșirea de la linia 1 abătută a trenului de călători nr. 874 în direcția Căciulați, la trecerea peste macazul nr. 8, s-a produs deraierea de ambele boghiuri a locomotivei nr. 65-1046-5 și deraierea de primul boghiu al vagonului nr. 50531147100-5, primul după locomotivă.	Neluarea măsurilor de siguranță privind înlocuirea pieselor uzate la instalația CEM.
2	28.05.2006	H.m. Otopeni-H.m. Voluntari	În circulația trenului de marfă nr. 53395 s-a produs deraierea locomotivei și a primelor 4 vagoane din compunerea trenului.	Neefectuarea completă, de către impieगतul de mișcare din H.m. Voluntari, a parcurșului de ieșire pentru trenul de marfă nr. 53395.
3	07.11.2006	H.m. Breaza Nord	Deraierea de o osie a unui vagon din compunerea trenului de marfă nr. 70785.	Desprinderea bandajului de la roata nr. 5 a vagonului nr. 84535366261-0.
4	05.12.2006	stația CFR Dîmbu	Din trenul de călători nr. 7065 a deraiat ultimul vagon de ultimul boghiu.	Manipularea macazului 2/4 sub tren.
5	31.05.2006	H.m. Poarta	La km 433+950 la 50 m de la intrare în tunelul Poarta deraiază de una osie vag. 43802320024-1, ca urmare a descărcării de sarcină a acesteia în timpul remorcării.	Escaladarea ciupercii șinei de către buza bandajului roții osiei a vagonului cu diametrul de 640 mm, datorită forțelor dinamice longitudinale produse în corpul trenului ca urmare a reducerii vitezei pe zona restricționată.
6	26.04.2006	H.m.Nimigea – stația CFR Salva	Deraierea de un boghiu a ultimului vagon din compunerea trenului de călători nr. 4464.	Pierderea capacității portante a terasamentului căii ferate, ca urmare a tasărilor produse în perioada cu precipitații abundente.
7	25.07.2006	stația CFR Oradea Est	Deraierea de un boghiu a vagonului nr. 31563552004-4 din trenul de marfă nr. 46622.	Neînșcrierea în curbă a vagonului datorită blocării crapodinei, ca urmare a expulzării plăcii de poliamidă.

Nr. crt.	Data producerii	Locul producerii	Descrierea pe scurt	Cauza
8	18.09.2006	stația CFR Sărmășag – H.m. Acâș	Deraierea de un boghiu a vagonului nr. 33537816058-4 din trenul de marfă nr. 42690.	Neînscrierea în curbă a vagonului datorită blocării crapodinei, ca urmare a expulzării plăcii de poliamidă.
9	24.12.2006	stația CFR Câmpia Turzii	La trecerea trenului de marfă nr. 93216 peste schimbătorul de cale nr. 30 s-a produs răsturnarea unui vagon și deraierea de câte un boghiu a două vagoane.	Neînscrierea în curbă a vagonului numărul nr. 82537880862-0.
10	26.02.2006	H.m. Augustin - stația CFR Apața	Ruperea fusului de osie din partea stângă de la prima osie montată a boghiului al doilea din sensul de mers de la vagonul nr. 35547881070-6 din compunerea trenului de marfă nr. 83132.	Ruperea inelului interior a rulmentului tip WJP.
11	21.03.2006	stația CFR Predeal	Deraierea de primul boghiu în sensul de mers al locomotivei EA nr. 029 din compunerea trenului de călători nr. 1622.	Deprinderea unei porțiuni de bandaj de la prima osie în sensul de mers.
12	04.04.2006	H.m. Timișu de Sus - stația CFR Dârste	Deraierea de un boghiu a vagonului de marfă nr. 31535484424-5 din compunerea trenului de marfă nr. 41043.	Depășirea raportului de sarcină dintre roțile aceleiași osii ca urmare a deplasării încărcăturii.
13	23.10.2006	stația CFR Rupea	Deraierea de un boghiu a vagonului de marfă nr. 82533881351-3 din compunerea trenului de marfă nr. 93218.	Ruperea fusului de osie nr.2 datorită distrugerii inelului WJ.
14	13.03.2006	H.m. Larion	La manevra prin împingere deraiază primele 3 vagoane de la siguranță, din compunerea trenului de marfă nr. 43371 remorcat cu EA 886, rămas înzăpezit pe linia 2 abătută, la manevra prin împingere pentru demararea din loc.	Împingerea violentă a locomotivei EA 853-împingătoare, nelegată la tren și frână.
15	02.03.2006	stația CFR Băila	La trecere pe linia II directă a trenului de marfă nr. 60403 s-a produs deraierea a 3 vagoane.	Deplasarea laterală a bandajului de pe obada roții nr. 5 de la cel de al 5-lea vagon de la semnal, ca urmare a pierderii serajului.
16	20.11.2006	H.m. Urechești- H.m. Căiuți	La km 21+350 s-a produs deraierea de o osie a drezinei pantograf DPE 82-020, care circula în trasa trenului nr. 58967.	Ruperea fusului de osie de la osia nr.2, roata din stânga în sensul de mers. Ruperea fusului de osie s-a produs în zona de racordare a acestuia cu roata.
17	05.03.2006	stația CFR Constanța Ferry Boat	La gararea trenului nr. 80087 la linia 9 aparținând Companiei Naționale "Administrația Porturilor Maritime" Constanța, s-a produs deraierea de primul boghiu în sensul de mers a vagonului nr. 315345560207.	Supralărgirea sub sarcină a liniei.
18	24.08.2006	H.m. Lumina	La km 22+260, se produce deraierea de un boghiu a locomotivei DA 1209 ce remorca trenul nr. 59214, aparținând SC Unifertrans SA.	Nerespectarea toleranțelor în exploatare ale liniei.
19	31.12.06	stația CFR Medgidia – H.m. Mircea Voda, firul II	Între stațiile CFR Medgidia și Mircea Vodă, la km 183+690, s-a produs deraierea de a doua osie a celui de al doilea boghiu al vagonului nr. 515320550468 din compunerea trenului de călători nr. 684.	Ruperea șinei sub sarcină în dreptul joantei izolante lipite de pe firul din dreapta.

2.3. Accidente la treceri de nivel

- 155 accidente soldate cu : morți = 24 persoane, răniți = 16 persoane.

2.4. Incendii ale materialului rulant

- 6 incendii din care : locomotive = 5, vagoane = 1.

Incidente : 256

3. Investigarea accidentelor

La această dată în România sunt în vigoare 2 activități distincte referitoare la accidente și incidente feroviare:

- 3.1 activitatea de cercetare accidente și evenimente feroviare;
- 3.2 activitatea de investigare accidente și incidente feroviare.

3.1 Activitatea de cercetare accidente și evenimente feroviare

În România se cercetează toate accidentele și evenimentele feroviare în baza Instrucțiunilor 003/2000 privind prevenirea și cercetarea accidentelor și evenimentelor feroviare.

În conformitate cu prevederile cap II, art. 9 din Instrucțiunile 003/2000, cercetarea accidentelor și evenimentelor feroviare constituie ansamblul de activități prin care se stabilesc împrejurările în care s-au produs acestea, cauzele, abaterile produse, vinovații și măsurile de prevenire necesare.

În conformitate cu prevederile cap XI, art 46 din Instrucțiunile 003/2000, cercetarea accidentelor și evenimentelor feroviare se face de către comisiile prevăzute în anexa 1. Comisia de cercetare nu are nici o legătură cu Organismul de Investigare Feroviar Român.

În conformitate cu prevederile cap XI, art 61(1) din Instrucțiunile 003/2000, finalizarea cercetărilor se va face prin întocmirea raportului de cercetare după modelul din anexa nr 4.

În conformitate cu prevederile cap XI, art 63 din Instrucțiunile 003/2000, dosarul de cercetare trebuie să conțină piesele prevăzute în anexa 5.

În conformitate cu prevederile cap XI, art 62(1) din Instrucțiunile 003/2000, cercetarea accidentelor și evenimentelor feroviare se va definitiva în termen de cel mult 5 zile lucrătoare de la data producerii acestora. Depășirea acestui termen se va face cu respectarea prevederilor cap XI, art 62(2), și/sau art 65.

În conformitate cu prevederile cap XI, art 64 din Instrucțiunile 003/2000, copiile dosarelor de cercetare se transmit de către președintele comisiei, conducătorii agenților economici implicați în producerea accidentelor și evenimentelor feroviare, pentru aplicarea măsurilor stabilite.

În conformitate cu prevederile cap XI, art 72 din Instrucțiunile 003/2000:

- alin (1): dosarele de cercetare ale accidentelor feroviare se transmit, obligatoriu, de către Inspectoratul de Stat Feroviar din cadrul Autorității Feroviare Române – AFER, la Parchetele pe a căror rază de activitate s-au produs evenimentele feroviare;

- alin (2): dosarele de cercetare ale evenimentelor feroviare prevăzute la art 14 grupele A1 – A3, se vor trimite obligatoriu de către conducătorul agentului economic care are personal vinovat de producerea acestora la Parchetele pe a căror rază de activitate s-au produs evenimentele feroviare;

- alin (3): dosarele de cercetare ale celorlalte evenimente feroviare pot fi trimise la Parchetele pe a căror rază de activitate s-au produs evenimentele feroviare, când se consideră necesar, de către conducătorul agentului economic care are personal vinovat de producerea acestora;

- alin (4): măsurile prevăzute la alineatele (1), (2), și (3) se vor lua independent de aplicarea sancțiunilor disciplinare.

În conformitate cu prevederile art. 3, alin (2), pct n din anexa nr. 1 (Regulament de organizare și funcționare a Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR) la HG 1561/2006 pentru modificarea și completarea HG nr 626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române – AFER, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR cercetează accidentele feroviare și finalizează cercetarea celorlalte evenimente feroviare în caz de divergență între părțile implicate, inclusiv în activitatea de transport cu metroul.

De asemenea în conformitate cu prevederile art. 3, alin (2) pct. o din aceeași anexă Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR avizează Organismul de Investigare Feroviar Român despre producerea evenimentelor feroviare.

3.2 Activitatea de investigare accidente și incidente feroviare

Activitatea de investigare accidente și incidente feroviare se desfășoară în baza legii 55/2006 privind siguranța feroviară și HG nr. 1561/2006 pentru modificarea și completarea HG nr. 626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române - AFER care transpun în legislația din România Directiva 49/2004 privind siguranța feroviară.

În conformitate cu prevederile cap. I, art 3, pct. p din legea 55/2006 privind siguranța feroviară investigația este un proces desfășurat în scopul prevenirii accidentelor și incidentelor feroviare, care include strângerea și analizarea informațiilor, stabilirea condițiilor producerii acestora, inclusiv determinarea cauzelor și, dacă este cazul, emiterea unor recomandări de siguranță.

În conformitate cu prevederile cap. V, art. 19, din legea 55/2006 privind siguranța feroviară Organismul de Investigare Feroviar Român desfășoară o investigare a accidentelor grave în sistemul feroviar, obiectivul acestuia fiind îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea accidentelor.

Organismul de Investigare Feroviar Român 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 de mare viteză ori convenționale europene. Organismul de Investigare Feroviar Român

decide, după cum consideră adecvat, dacă se întreprinde o investigație a unui asemenea accident sau incident, ținând seama în decizia sa de următoarele:

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

Investigația nu se ocupă în nici un caz cu stabilirea vinovăției sau a răspunderii.

În conformitate cu prevederile cap. V, art. 20, din legea 55/2006 privind siguranța feroviară statutul investigației este următorul:

- 1) investigația are statut juridic de act administrativ, permițând investigatorilor principali să își îndeplinească sarcinile în modul cel mai eficient și în timpul cel mai scurt cu putință;
- 2) în conformitate cu legislația în vigoare și, dacă este cazul, în cooperare cu autoritățile responsabile pentru ancheta judiciară, investigatorilor li se acordă cât se poate de repede:
 - a) acces la locul accidentului sau incidentului, precum și la materialul rulant implicat, infrastructura aferentă și instalațiile de control a traficului și de semnalizare;
 - b) dreptul de a întocmi imediat o listă a probelor și a îndepărtării controlate a vehiculelor, instalațiilor sau componentelor infrastructurii în vederea examinării sau analizei;
 - c) accesul la/și utilizarea conținutului aparatelor de înregistrare de bord și a echipamentelor de înregistrare a mesajelor verbale și de înregistrare a funcționării sistemului de semnalizare și control a traficului;
 - d) accesul la rezultatele examinării corpurilor victimelor;
 - e) accesul la rezultatele examinării personalului trenului și a altui personal feroviar implicat în accident sau incident;
 - f) posibilitatea chestionării personalului feroviar implicat și a altor martori;
 - g) accesul la orice informații relevante sau înregistrări deținute de administratorul de infrastructură, operatorii de transport feroviar și de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română.
- 3) investigația este realizată independent de orice anchetă judiciară;
- 4) în realizarea investigației Organismul de Investigare Feroviar Român poate, în caz de nevoie, apela la specialiști din domenii conexe.

4. Directiva de siguranță – stadiul implementării

Directiva 2004/49/EC a fost transpusă în legislația națională prin Legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviara. Prin acest act normativ au fost înființate, în cadrul Autorității Feroviare Române – AFER, 4 organisme independente cu activitate permanentă:

- Autoritatea de Siguranță Feroviară Română;
- Organismul Notificat Feroviar Român;
- Organismul de Investigare Feroviar Român;
- Organismul de Licențe Feroviare Român.

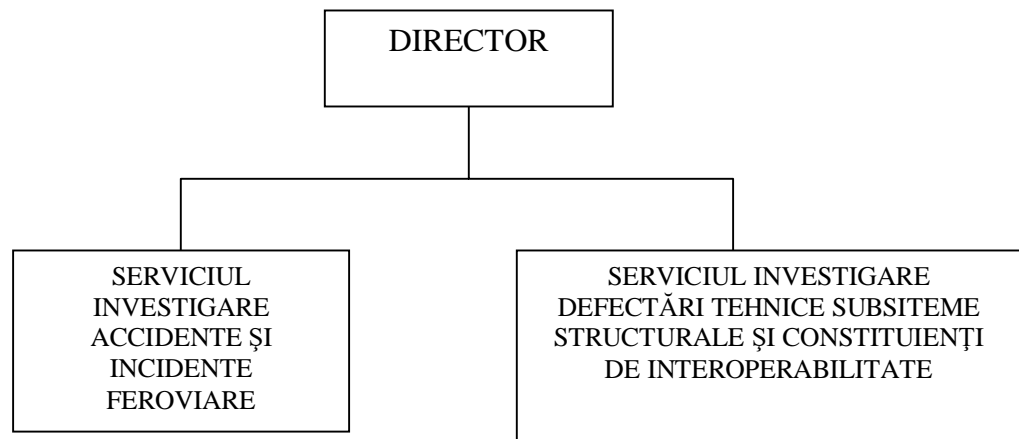
Organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române și a celor 4 organisme independente cu activitate permanentă au fost stabilite prin HG 1561/2006.

B. Organizare

1. Prezentare generală

În conformitate cu prevederile Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviara 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, Organismul de Investigare Feroviar Roman - OIFR este organism independent în cadrul Autorității Feroviare Române - AFER, desemnat să efectueze următoarele activități:

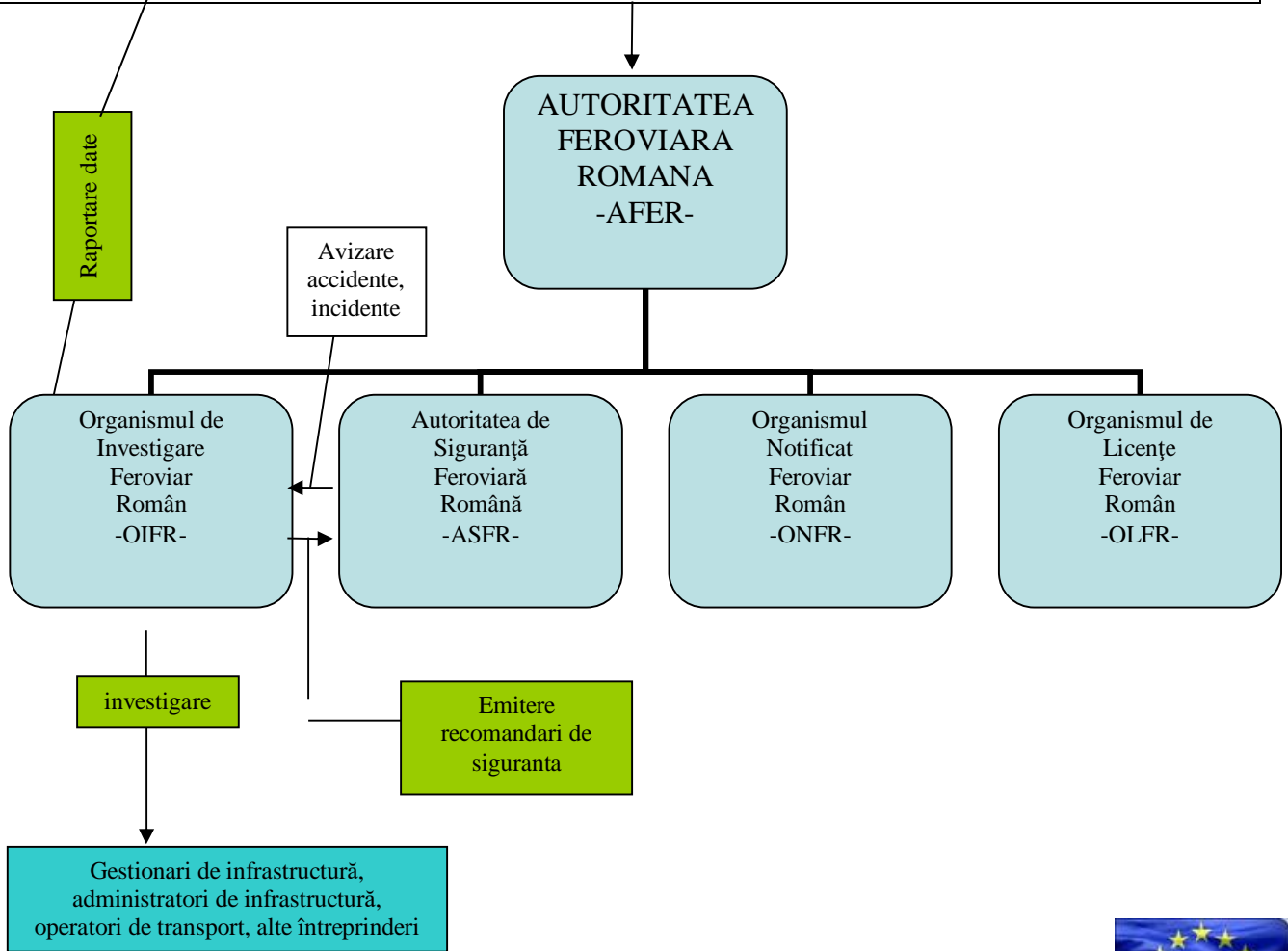
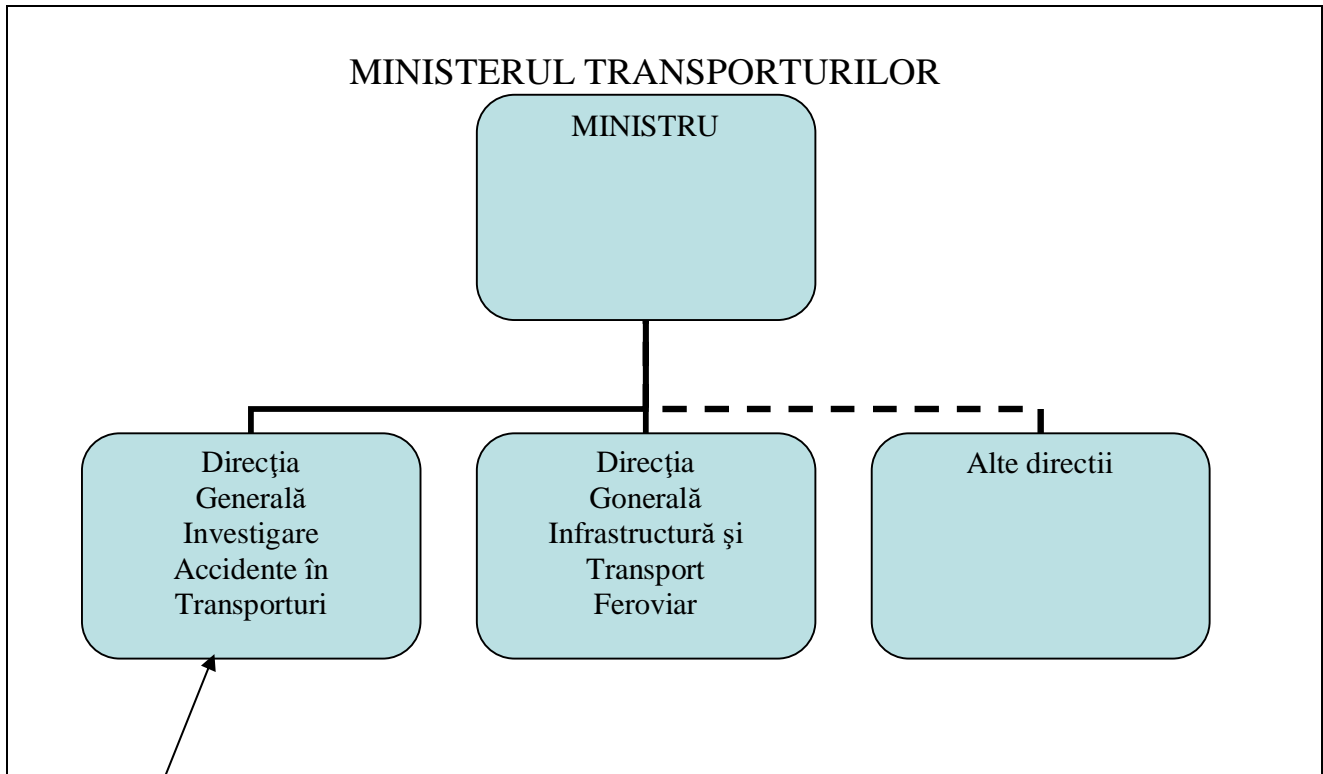
- investighează accidentele feroviare grave;
- investighează alte accidente și incidente care în condiții ușor diferite ar fi putut duce la accidente grave;
- investighează defecțiunile tehnice ale subsistemelor de natura structurală sau ale constituenților de interoperabilitate ai sistemelor feroviare de mare viteză sau convenționale europene;
- poate cere sau oferi asistență organismelor de investigare similare din alte state membre ale Uniunii Europene sau Agenției Feroviare Europene pentru oferirea de competențe ori pentru desfășurarea de inspecții tehnice, analize sau evaluări;
- întocmește anual un raport privind activitățile sale desfășurate în anul precedent, pe care îl publică în Buletinul AFER și pe site-ul propriu și îl transmite Agenției Feroviare Europene cel mai târziu până la data de 30 septembrie; de asemenea, publică rapoartele finale ale investigațiilor efectuate în Buletinul AFER și pe site-ul propriu și le transmite la Agenția Feroviară Europeană;
- alte atribuții specifice domeniului său de activitate, date în competența sa prin acte normative.



Din anul 2007, în cadrul OIFR funcționează un număr de 10 salariați, care îndeplinesc funcția de investigatori. Conducerea OIFR este asigurată de Comitetul Director al cărui președinte este Directorul OIFR. Directorul OIFR este ajutat în asigurarea conducerii operative de 2 șefi de servicii.

2. Diagrama organizațională

La nivelul anului 2007 diagrama operațională a OIFR în relația cu alte instituții implicate este următoarea:



Organismul de Investigare Feroviar Român



C. Procesul de investigație

1. Baza independenței investigației

În conformitate cu prevederile cap. V, art. 21, alin 1 din Legea 55/2006 privind siguranța feroviară, 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 este independent din punct de vedere funcțional de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română și de orice autoritate de reglementare a sistemului feroviar.

2. Instituții implicate în investigații

În conformitate cu prevederile cap. V, art. 21, alin 2 din legea 55/2006 privind siguranța feroviară, Organismul de Investigare Feroviar Român își îndeplinește sarcinile în mod independent de persoanele juridice prevăzute la alin 1 și dispune de resursele necesare pentru aceasta. Investigatorii săi se bucură de totala independență în îndeplinirea sarcinilor de investigație care le revin.

3. Procesul de investigație

Investigația se desfășoară într-un mod cât mai deschis, astfel încât toate părțile să poată fi ascultate și să aibă acces la rezultate. Administratorul de infrastructură și operatorii de transport implicați, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, victimele și rudele acestora, proprietarii bunurilor deteriorate, producătorii, serviciile de urgență implicate și reprezentanții personalului și utilizatorii sunt informați în mod regulat cu privire la investigație și mersul acesteia, acordându-se la solicitarea acestora, posibilitatea de a-și prezenta opiniile și punctele de vedere referitoare la investigație și având posibilitatea, la cerere să facă comentarii cu privire la informațiile din proiectele de rapoarte.

Organismul de Investigare Feroviar Român își încheie examinările la locul accidentului în cel mai scurt timp posibil, pentru a permite administratorului de infrastructură să refacă infrastructura și să o deschidă cât mai repede serviciilor de transport feroviar.

D. Investigații

Nu au fost efectuate în anul 2006

E. Recomandări

Nu au fost efectuate în anul 2006.